

**Nota** voor burgemeester en wethouders

Team  
DEV-BLD

**Onderwerp**

Nulnorm maatregel parkeren, Resultaat consultatie en uitwerking

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2021-000516	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	13-07-2021
Datum	05-03-2021	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
03 Leefomgeving		<b>College van B &amp; W</b>	
Portefeuillehouder	Weth. Rorink Weth. Grijsen	- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	13-07-2021
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Programma manager	29-06-2021	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
wethouder	30-06-2021	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	30-06-2021
wethouder	29-06-2021	BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2021-07-14

Bijlagen

Rapport Nulnorm - Van idee naar uitgewerkt voorstel

Bijlagebundel Rapport Nulnorm - Van idee naar uitgewerkt voorstel

Reacties nulnorm 23 april en 23 maart SDBM-SBBD

B & W d.d.: 13-07-2021

Besloten wordt:

- 1 Kennis te nemen van de peiling van direct betrokkenen en het uitgewerkte voorstel tot invoering van een nulnorm maatregel met als hoofdkenmerken:
  - 1.1 De parkeernormen niet meer toe te passen op functiewijzigingen en alleen nog te gebruiken bij het berekenen van de bereikbaarheidsbijdrage
  - 1.2 Eigenaren en gebruikers van nieuwe functies in het toepassingsgebied (vooral nog alleen woningen) na invoering van de nulnorm maatregel geen recht meer te geven op afname van parkeerproducten tegen bewonerstarieven.
  - 1.3 De maatregel van toepassing te verklaren op alle nieuwe woonadressen in de op [www.staatvandeventer.nl](http://www.staatvandeventer.nl) aangegeven buurten Centrum, Bergkwartier, Noorderbergkwartier, Singels (met uitzondering van ontwikkelzone Stadscampus / De Kien) en Noorderbergsingel.
  - 1.4 Gelijktijdig te besluiten tot onderzoek naar versoepeling van maandkosten voor bewonersvergunningen bij instellen van een parkeerregime in de buurten Lange Zandstraat, Noorderplein, Knutteldorp en Buitengracht, vaker en breder monitoren van het parkeerareaal en specifieke communicatie richting de betrokken doelgroepen.
  - 1.5 Gelijktijdig te besluiten tot invoeren van een alternatieve bereikbaarheidsbijdrage ter hoogte van € 1.275,- per af te kopen parkeerplaats.
- 2 De nulnorm maatregel op basis hiervan verder te concretiseren en als onderdeel van de komende vaststelling van de actualisatie beleidsregel parkeren mee te nemen.
- 3 de raadsmededeling vast te stellen en aan te bieden aan de raad.
- 4 De nota en het besluit openbaar te maken

**Financiële aspecten:**

Financiële gevolgen voor de gemeente?

Nee

### Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat  
Het zomerreces van het college voorbij is, maandag 23 augustus 2021.
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...  
de ambtelijke memo
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
  
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

### Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb

Nee

Bekendmaking conform Awb

Nee

### ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

## Toelichting

### Inleiding

Uw college heeft in 2019 een voornemen tot het toepassen van een 'nulnorm' voor nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad uitgesproken. Dat is gedaan omdat we er alles aan willen doen de binnenstad van Deventer leefbaar en economisch vitaal te houden. Om dat te bereiken moeten we kunnen reageren op de dynamiek van maatschappelijke behoeftes. We willen vernieuwing zoveel als mogelijk faciliteren en stimuleren.

De gewenste dynamiek kan ook verder op gang worden gebracht door het wegnemen van obstakels. De afkoopkosten van parkeerruimte bij ruimtelijke ontwikkelingen is daar een voorbeeld van. Een nulnorm maatregel neemt die drempel weg. In andere Nederlandse (binnen)steden is hier goede ervaring mee opgedaan.

Een voorstel hierover is in september 2019 met de raad besproken. In reactie vroeg de raad de meningen hierover te peilen bij de betrokken bewoners en ondernemers in en rond de binnenstad. Dat proces is doorlopen. Resultaat is het rapport 'Nulnorm - van idee naar uitgewerkt voorstel' met resultaten en een uitgewerkt voorstel tot invoeren van een maatregel.

Het huidige besluit beschrijft hoe uw college om zal gaan met het onderdeel afkoop van parkeerplaatsen in de komende actualisatie van de beleidsregel parkeren. Via de bijgaande raadsmededeling wordt de raad hiervan in kennis gesteld. De raad kan op basis hiervan kiezen voor nadere bespreking en/of aanwijzingen richting college op dit punt.

De al dan niet bijgestelde voorstellen worden verwerkt in een geactualiseerde beleidsregel parkeren, die eind 2021 of begin 2022 aan college en Raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Na vaststelling van een geactualiseerde beleidsregel parkeren wordt de daarin omschreven manier van omgaan met de nulnorm van kracht bij indienen van nieuwe ruimtelijke initiatieven.

### Beoogd resultaat

Een nulnorm maatregel bevordert functiewisselingen in de binnenstad. Voorbeelden zijn het veranderen van ruimte boven winkels in woonruimte, gebruik van voormalige kantoorruimte voor wonen, ander gebruik van lang leegstaande winkelruimte et cetera. De aanpassingen spelen in op de veranderende behoeftes en voorwaarden voor een vitale, aantrekkelijke binnenstad.

We stimuleren dit in het huidige kader door het wegnemen van de bijdrage die gevraagd wordt om de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen af te kopen. De verwachting is dat hierdoor meer plannen daadwerkelijk tot

uitvoering kunnen worden gebracht. Onderdeel van de nieuwe aanpak is dat bewoners van die nieuwe ontwikkelingen geen recht meer krijgen op afnemen van bewonersvergunningen.

## Kader

- Omgevingsvisie 2019
- Beleidskaders parkeren: Beleidsregel en nota parkeernormen 2015
- Raadstafel van 11 september 2019 inzake Parkeernormen, parkeereisen en parkeerrechten
- Raadsmededeling 3 maart 2020 (2020-0268) inzake Inkadering beleidsproces MPP en fiets 2020
- Raadsmededeling 23 maart 2021 (2021-0366) inzake MPP 2021: Uitwerking en actuele dossiers

## Argumenten voor en tegen

### Voor:

- Wegnemen van obstakels voor functiewisselingen waardoor er een impuls aan de levendigheid van de binnenstad wordt gegeven en leegstand van panden wordt voorkomen.
- Voorkomen van een te grote parkeerdruk op de bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
- Vergemakkelijking van realisatie van nieuwe, extra woningen met als doelgroep de in de woonvisie gewenste doelgroep van jongere generatie bewoners die minder hecht aan autobezit.
- Het invoeren van een bereikbaarheidsbijdrage waardoor bredere mogelijkheden ontstaan voor kleine, bereikbaarheidsstimulerende maatregelen.
- Instemming met de doelstelling van de maatregel bij direct betrokkenen in de binnenstad, zoals gebleken uit de door de raad verzochte peiling van meningen

### Tegen:

- Bewoners van nieuwe woonruimten kunnen geen bewonersvergunning meer krijgen. Als men toch voor een auto kiest, is men op andere gemeentelijke producten (zoals de jaarkaart) of de commerciële opties aangewezen.
- Als de trendbreuk niet doorzet en nieuwe bewoners aan het bezit van een auto evenveel waarde blijven hechten, kan de druk op het publiek toegankelijke parkeerareaal (bijvoorbeeld in garages) toenemen. In dat geval zal eerder een noodzaak ontstaan tot aanvullende parkeervoorzieningen.
- Enkele bewonersgroepen staan kritisch tegenover de aannames die ten grondslag liggen aan het voorstel en vrezen voor negatieve effecten.

### Toelichting

*Doorlopen proces* - In september 2019 heeft uw college aan de raad een aantal uitwerkingsopties voorgelegd om het parkeerbeleid te actualiseren en beter aan te laten sluiten op de doelen van de Omgevingsvisie. De raad vroeg het college de mening van betrokkenen hierover te peilen. In een raadsmededeling van 3 maart 2020 is gemeld dat op basis van een informatieavond op 9 december 2019 voor een goed afgewogen voorstel dat op draagvlak van betrokkenen kan rekenen meer tijd nodig was dan eerder ingeschat.

De covid-19 crisis zorgde voor uitstel van fysieke vervolgbijeenkomsten. Uiteindelijk vonden op diverse momenten vanaf november 2020 verdiepingsgesprekken plaats met de stichting Deventer binnenstads management (SDBM) en de stichting bewonersbelangen binnenstad Deventer (SBBB). In een latere fase is nader contact geweest met een vertegenwoordiging van de Raambuurt.

*Inhoudelijk resultaat* - Men staat achter het algemene uitgangspunt. De meeste voorstellen voor het actualiseren van het parkeerbeleid zijn door bevolking en belangengroepen positief ontvangen en worden inmiddels nader uitgewerkt:

- Meerjaren onderhoudsprogramma's voor de garages
- Digitalisering van de parkeerketen

- Stallingsmaatregelen voor fietsen

Ten aanzien van de voorgestelde nulnorm maatregel werd tijdens de informatieavond en in schriftelijke reacties daarna aangegeven dat de motivatie en keuzes voor een nulnorm maatregelen (deels) ontbraken. In het bijgevoegde rapport 'Nulnorm - van idee tot uitgewerkt voorstel' zijn deze verwoord. De maatregel leidt tot een andere manier van omgaan met goedkeuring van omgevingsvergunningen voor ruimtelijke initiatieven. De belangrijkste verduidelijkingen zijn:

- De afkoop per parkeerplaats voor alle nieuwe functies daalt van € 12.750,- naar € 0,-. Wel zal een alternatieve bereikbaarheidsbijdrage per parkeerplaats gevraagd worden van € 1.275,- per parkeerplaats.
- Gebruikers van nieuwe functies, voorsnog alleen nieuwe woonadressen, krijgen geen recht meer op afname van parkeerproducten tegen bewonerstarieven.
- De maatregel zal gaan gelden voor de buurten binnenstad, bergkwartier, noorderbergkwartier en noorderbergsingel. Namen en grenzen hiervan zijn conform [www.staatvandeventer.nl](http://www.staatvandeventer.nl).
- Tevens zal de maatregel gaan gelden in de buurt singels, met uitzondering van de ontwikkelingszone Stads-campus / De Kien. Dat ontwikkelgebied is geen deel van het historisch centrum en heeft een grote nieuwbouw (woning)opgave met daaraan gekoppelde parkeerbehoefte.

De beleidswijziging wordt verankerd in de komende actualisatie van de beleidsregel parkeren. Om eventuele negatieve effecten van de maatregel tegen te gaan wordt tegelijkertijd besloten tot het nemen van een aantal aanvullende acties, waaronder:

- Vaker dan 1x per jaar en ook langs de randen van de binnenstad monitoren. Daarmee houden we beter zicht op de ontwikkeling van het gebruik van alle parkeerplaatsen en kunnen we vooraf inschatten of, en zo ja welke extra maatregelen noodzakelijk zijn.
- Versoepelen van maandkosten voor bewonersvergunningen in diverse buurten aan de rand van de binnenstad, maar waar nu parkeren nog gratis is. Een vergunningzone beschermt effectief tegen parkeerders van buitenaf. Het college kan dit niet opleggen, een meerderheid van de buurt moet voorstander zijn. Door de maatregel wordt de kostendrempel in die afweging verlaagd. De buurten waarvoor dit kan gaan gelden zijn Lange Zandstraat, Noorderplein, Knutteldorp en Buitengracht (de laatste twee op verzoek van buurtvereniging Raambuurt).
- Goede communicatie naar makelaars, ontwikkelaars en nieuwe bewoners zodat voor iedereen glashelder is wat de veranderingen voor haar of hem betekenen.
- Een extra impuls voor aanleg of uitbreiding van alternatieven voor de eigen auto. Hiervoor wordt de opbrengst van de te vragen alternatieve bereikbaarheidsbijdrage benut.

In breder mobiliteitskader vormt dit een aanvulling op de al bestaande nadruk op innovatieve en duurzame mobiliteitsontwikkeling, zoals een kwalitatief hoog fietsnetwerk en stimuleren van autodeel initiatieven. Complementair aan het invoeren van de maatregelen zullen we extra kritisch zijn op het eisen van stallingsruimte voor fietsen bij nieuwe ontwikkelingen.

### **Extern draagvlak (partners)**

De raad verzocht uw college in september 2019 om de meningen van direct betrokkenen over de - destijds slechts beknopt uitgewerkte - invulling van de nulnorm maatregel te peilen. Het resultaat van de peiling van meningen is een uitgewerkt voorstel plus een omschrijving van aanvullende maatregelen zoals hierboven omschreven. De uitwerking en de daarin gemaakte keuzes worden verder toegelicht in het bijgevoegde rapport 'Nulnorm - Van idee naar uitgewerkt voorstel'.

In de afgelopen periode hebben diverse partijen hun mening over het uitgewerkte voorstel gegeven. Er is brede steun voor het onderliggende doel van de maatregel, men ziet in dat nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad een extra impuls nodig hebben. Op onderdelen zijn ook kritische geluiden hoorbaar. Voorbeelden daarvan zijn twijfels over de getalsmatige onderbouwing die leiden tot de uitgangspunten voor het nemen van een nulnorm maatregel. Belangengroepen vertegenwoordigen de huidige groep van bewoners en ondernemers; voor hen is van belang dat bestaande rechten zoveel mogelijk gelijk blijven. Mede daarom ziet de huidige maatregel alleen op verandering van rechten als door ruimtelijke initiatieven nieuwe adressen ontstaan. Daarnaast wordt

vooral nog alleen voor nieuwe bewoners het recht op afname van vergunningen beperkt, voor andere functies blijft dit gelijk.

Belangengroepen dringen tenslotte aan op het voortzetten van het beleid ten aanzien van de zoektocht naar uitbreiding van parkeervoorzieningen aan de randen van de binnenstad. Uw college werkt hieraan door bijvoorbeeld onderzoek te doen naar het opvangen van (een deel van) de stedelijke parkeeropgave in het onwikkelgebied De Kien. Daarnaast wordt op diverse manieren gewerkt aan betere benutting van het bestaande parkeerareaal, bijvoorbeeld door gebruik van de parkeergarages door bewoners in de avond- en nachturen. Op die manier wordt de piekcapaciteit vergroot.

De verschillende belangengroepen zullen betrokken blijven bij de verdere concretisering van de maatregel. Dat kan gebeuren via nader overleg ten aanzien van de implementatie van de maatregel, maar ook via de behandeling van de actualisatie van de beleidsregel parkeren.

### **Financiële consequenties**

Het huidige voorstel heeft naar verwachting geen grote financiële consequenties. Bij de uitwerking zullen de financiële gevolgen in het meerjaren programma parkeren (MPP) worden voorgelegd. Van belang is dat de huidige afkoopregeling slechts enkele malen en bijna alleen bij gemeentelijke ontwikkelingen is toegepast. Hierdoor zijn nagenoeg geen externe inkomsten ontvangen. Het voorstel van invoeren van een lagere, maar breder toepasbare bereikbaarheidsbijdrage kan per saldo een vooruitgang in de gemeentelijke inkomsten betekenen.

De kosten die mogelijke versoepeling van maandkosten bij nieuwe parkeervergunningzones zijn nu nog niet goed in te schatten om twee redenen. De eerste is dat nog onderzocht zal worden welke versoepeling voor betrokkenen een wezenlijk verschil in de keuze voor een vergunningzone zal maken. De tweede is dat nog niet duidelijk is of, en zo ja hoeveel buurten hier gebruik van gaan maken.

Het onderzoek hierover dat als deel van de uitwerking volgt en de daadwerkelijke invoering van de nulnorm maatregel zal hierover meer duidelijkheid geven. De gevolgen zullen vervolgens in een meerjaren planning parkeren (MPP) verder worden aangegeven en in de financiën worden verwerkt.

### **Aanpak/uitvoering**

Een nulnorm maatregel ziet toe op de toepassingsnorm voor parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstadszone. Deze norm wordt - als onderdeel van de beleidsregel parkeren - volgend op de besluitvorming geactualiseerd en wettelijk verankerd. Bij vaststelling van de nieuwe beleidsregel parkeren vervalt de eerdere versie van 2015 en daarmee de huidige wijze van omgaan met afkoop van parkeerruimte voor het centrumgebied.

De beleidsregel parkeren kan naar schatting vier maanden na vaststelling van de huidige beleidswijziging aan de raad aangeboden worden, de huidige planning is november 2021. De financiële consequenties worden verwerkt in het MPP, deze zal vooruitlopend op de begrotingsbehandeling 2022 -2025 worden aangeboden aan het bestuur, de huidige planning is september 2021.

Specifiek ten aanzien van de uitgevoerde peiling van de mening van direct betrokkenen zal bijgaande raadsmededeling aan de raad worden gezonden. Het is aan de raad om te beslissen of men via een raadstafel met betrokkenen hierover nader in gesprek wil gaan, of het college over dit onderwerp nader wil bevragen. Indien er verdere behandeling op raadsniveau plaatvindt en dit tot nieuwe aanwijzingen leidt, zullen deze worden meegenomen in de komende actualisatie van de beleidsregel parkeren.

## RAADSMEDEDELING

**Onderwerp** Nulnorm maatregel parkeren, Resultaat consultatie en uitwerking

**Mededelingennr** 2021-000516  
**Team** DEV-BLD

**Portef.houder**  
**BenW-besluit d.d.:**

Weth. Rorink  
13 juli 2021

### 1. Inleiding: waarom deze mededeling

Het college heeft in september 2019 het voornemen tot invoeren van een 'nulnorm maatregel parkeren' geuit. Het was destijds onderdeel van een breder mobiliteitspakket, zoals het stimuleren van fietsgebruik en digitalisering van het parkeerproces. Uw raad vroeg in reactie hierop de mening van betrokkenen hierover te peilen.

Dat is inmiddels gebeurd. Het duurde wat langer dan normaal vanwege de coronacrisis en de tijd die is genomen om met ondernemers, bewoners en vastgoedpartijen in gesprek te gaan. Resultaat is een nader uitgewerkt voorstel voor de invoering van de maatregel. In deze raadsmededeling geven we de resultaten van dit proces aan uw raad weer.

Het huidige besluit beschrijft hoe het college om zal gaan met het onderdeel afkoop van parkeerplaatsen in de komende actualisatie van de beleidsregel parkeren. Via de bijgaande raadsmededeling wordt de raad hiervan in kennis gesteld. Uw raad kan op basis hiervan kiezen voor nadere bespreking en/of aanwijzingen richting college op dit punt.

De al dan niet bijgestelde voorstellen worden verwerkt in een geactualiseerde beleidsregel parkeren, die eind 2021 of begin 2022 aan college en Raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Na vaststelling van een geactualiseerde beleidsregel parkeren wordt de daarin omschreven manier van omgaan met de nulnorm van kracht bij indienen van nieuwe ruimtelijke initiatieven.

### 2. Kader

- Omgevingsvisie 2019
- Beleidskaders parkeren: Beleidsregel en nota parkeernormen 2015
- Raadstafel van 11 september 2019 inzake Parkeernormen, parkeereisen en parkeerrechten
- Raadsmededeling 3 maart 2020 (2020-0268 inzake Inkadering beleidsproces MPP en fiets 2020
- Raadsmededeling 23 maart 2021 (2021-0366) inzake MPP 2021: Uitwerking en actuele dossiers

### 3. Kern van de boodschap

Een nulnorm maatregel bevordert functiewisselingen in de binnenstad en draagt bij aan het voorkomen van leegstand. Voorbeelden van functiewisselingen zijn het veranderen van ruimte boven winkels in woonruimte, gebruik van voormalige kantooruimte voor wonen of ander gebruik van lang leegstaande winkelruimte. De aanpassingen spelen in op de veranderende behoeftes en voorwaarden voor een vitale, aantrekkelijke binnenstad.

We stimuleren dit in het huidige kader door het wegnemen van de bijdrage die gevraagd wordt om de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen af te kopen. In plaats daarvan wordt een bereikbaarheidsbijdrage gevraagd. De bereikbaarheidsstoelage is € 1.275,- per parkeerplaats, 10% van het voormalige afkoopbedrag. Dit geld wordt benut om een impuls aan alternatieve mobiliteitsmaatregelen te geven. De verwachting is dat met het invoeren van een nulnorm maatregel meer plannen tot uitvoering kunnen komen.

Onderdeel van de nieuwe aanpak is dat bewoners van nieuw te creëren woonruimten geen recht meer krijgen op een bewonersvergunning. Dit is besproken met een vertegenwoordiging van ondernemers, bewoners en vastgoedpartijen. De maatregel wordt ingevoerd als onderdeel van de actualisering van de beleidsregel parkeren, naar verwachting eind 2021. De financiële consequenties zijn niet ingrijpend en worden verwerkt in het MPP 2021 (schatting) en 2022 (invoering).



#### 4. Nadere toelichting

##### **Doel en context van een nulnorm maatregel**

Een nulnorm maatregel is een manier om een impuls aan de levendigheid van de binnenstad te geven. Door de maatregel wordt de realisatienorm van parkeren op nieuwe initiatieven op nul gesteld. Gevolg is dat hier geen afkoopbedrag meer voor verschuldigd is, een verplichting die vaak tot uit- of afstel van nieuwe ontwikkeling leidde. Door de maatregel wordt het obstakel van afkoop van de parkeervraag bij gewenste functiewisselingen weggehaald.

In breder mobiliteitskader vormt de nulnorm maatregel een aanvulling op de al bestaande nadruk op innovatieve en duurzame mobiliteitsontwikkeling, zoals een kwalitatief hoog fietsnetwerk en stimuleren van autodeel-initiatieven. Voor nieuwe bewoners betekent invoering echter ook dat men geen parkeervergunningen tegen bewonerstarief meer kan afnemen.

De belangengroepen voor bewoners, ondernemers en vastgoedontwikkelaars die zijn betrokken staan achter het doel van de maatregel. Op enkele onderdelen is men kritisch. Het college heeft dat zoveel mogelijk in de uitwerking betrokken. Het college is voornemens de plannen in de voorgestelde richting uit te werken, waardoor ook recht gedaan wordt aan de ambities voor de binnenstad zoals die ook in de Omgevingsvisie 2019 al zijn benoemd.

##### **Uitgewerkt voorstel via opmerking van betrokkenen**

In 2019 heeft het college het voornemen geuit deze maatregel voor de binnenstad van Deventer in te voeren. Uw raad verzocht de meningen van direct betrokkenen hierover te peilen. Deze stap is inmiddels doorlopen Vanwege de coronacrisis en intensief overleg met vertegenwoordigers van ondernemers, bewoners en vastgoedpartijen heeft deze stap langer geduurd dan normaal.

Dankzij het peilen van de mening van direct betrokkenen is een aantal vragen op tafel gekomen over hoe de maatregel er in de praktijk precies uit gaat zien.

In het bijgevoegde rapport 'Nulnorm maatregel - Van idee naar uitgewerkt voorstel' is een overzicht van uitwerkingen gegeven die daar het resultaat van zijn. Ook is aangegeven welke alternatieven mogelijk waren per onderwerp en welke keuze het college hierin heeft gemaakt. De belangrijkste kenmerken van de maatregelen zijn als volgt:

- De afkoop per parkeerplaats daalt van € 12.750,- naar € 0,-. Wel zal een alternatieve bereikbaarheidsbijdrage per parkeerplaats gevraagd worden van € 1.275,- per parkeerplaats.
- Gebruikers van nieuwe woonruimten krijgen geen recht meer op afname van parkeerproducten tegen bewonerstarieven.
- De maatregel geldt voor de buurten binnenstad, bergkwartier, noorderbergkwartier en noorderbergsingel. Namen en grenzen hiervan zijn conform [www.staatvandeventer.nl](http://www.staatvandeventer.nl).
- Tevens geldt de maatregel in de buurt singels, met uitzondering van de ontwikkelzone Stadscampus / De Kien. Dat ontwikkelgebied maakt geen deel uit van het historisch centrum en heeft een grote nieuwbouw (woning)opgave met daaraan gekoppelde parkeerbehoefte.

Tevens is een aantal aanvullende maatregelen omschreven om eventuele negatieve effecten van invoering zoveel als mogelijk te voorkomen:

- Vaker dan 1x per jaar en ook langs de randen van de binnenstad monitoren. Daarmee houden we beter zicht op de ontwikkeling van het gebruik van alle parkeerplaatsen en kunnen we vooraf inschatten of, en zo ja welke extra maatregelen noodzakelijk zijn
- Versoepelen van de randvoorwaarden bij instellen van nieuwe vergunningzones. Een vergunningzone beschermt effectief tegen parkeerders van buitenaf op plaatsen waar het parkeren nu nog niet gereguleerd is. Het college kan dit niet opleggen. Een meerderheid van de buurt moet voorstander zijn voor invoering. In een vergunningzone geldt een maandelijkse bijdrage per vergunning. Om die reden zijn bewoners vaak tegen invoering. Door versoepeling worden de maandkosten tijdelijk bij toetreding verlaagd. Door de kostendrempel te verzachten, hopen we dat meer bewoners voorstander van instellen van een parkeerregime worden.

De buurten waarvoor dit wordt overwogen zijn Lange Zandstraat, Noorderplein, Knutteldorp en Buitengracht (toe te voegen op verzoek van buurtvereniging Raambuurt).

- Goede communicatie naar makelaars, ontwikkelaars en nieuwe bewoners zodat voor iedereen glashelder is wat de veranderingen voor haar of hem betekenen. Onderdeel hiervan is dat de gemeentelijke parkeervergunning niet meer wordt verstrekt, maar dat de overige opties blijven bestaan, waaronder commerciële aanbieders of afname van jaarkaarten bij de gemeente.
- Een extra impuls voor de aanleg of uitbreiding van alternatieven voor de eigen auto. Hiervoor wordt de opbrengst van de te vragen alternatieve bereikbaarheidsbijdrage benut.

Op korte termijn zullen gemeentelijke garages in de avond- en nachturen toegankelijk worden voor vergunninghouders. Ook die maatregel draagt bij aan het effect van vermindering van de belasting van de vergunning zones in de binnenstad. Eerste resultaat hiervan zal vermindering van de bestaande wachtlijsten voor parkeervergunningen zijn.

### **Gedragen resultaat, maar met kanttekeningen**

Het resultaat van de peiling van meningen is een uitgewerkt voorstel plus een omschrijving van aanvullende maatregelen zoals hierboven omschreven. Diverse belangengroepen hebben over dit resultaat vervolgens hun reactie gegeven. Voor zover dit schriftelijk gebeurde zijn deze reacties bij de besluitvormingsstukken gevoegd. De Stichting Deventer Binnenstadsmanagement (SDBM) heeft vanuit ondernemersbelang gereageerd. De Stichting Bewonersbelangen Binnenstad Deventer (SBBB) en de Raambuurt Vereniging deden dit namens bewoners in en rond hun buurt.

Bij de belangengroepen bestaat draagvlak voor het principe van ingrijpen in de huidige situatie. Men ziet dat panden langer leeg blijven staan en het tempo van ruimtelijke ontwikkelingen te laag is. Men is het eens met het college dat er iets moet gebeuren, omdat anders de binnenstad haar aantrekkelijkheid verliest. Dat de parkeerkrapte alleen maar zal toenemen is hier een symptoom van. Het is goed om nu na te denken over verbeteringen.

De manier waarop de nulnorm maatregel nu wordt ingezet levert ook bedenkingen op. Het college denkt deze voor een groot deel te kunnen wegnemen door actief te blijven zoeken naar parkeergelegenheden aan de randen van de historische stad en door zwaar in te zetten op het eisen van fietsenstallingen bij functiewijzigingen.

Gewezen is op het feit dat in het nieuwe beleid geen uitzondering op afdracht van de alternatieve bijdrage wordt gemaakt. Dat betekent dat kleinere ontwikkelingen geen uitzonderingspositie meer krijgen en hierdoor per saldo meer gaan betalen. Het college erkent dit, maar wijst op het feit dat dit niet anders is voor grotere ontwikkelingen, de regeling is in de afgelopen tijd nauwelijks toegepast.

Op een enkel punt heeft het college de wensen niet overgenomen. Dat gaat om het 'vastklikken' van parkeerplaatsen die nu bij een winkel of kantoor horen, en deze vertalen naar parkeervergunningen als daar woningen van worden gemaakt. Dat zou de parkeerdruk onaanvaardbaar doen oplopen. De onderbouwing van het loslaten van de parkeernorm zit juist in de uitwisselbaarheid: hier verdwijnt een functie en parkeerbehoefte, en daar komt er iets terug. Dat houdt elkaar ongeveer in balans, waardoor we deze maatregel kunnen invoeren. De enige uitzondering is dus de nieuwe woningen die we toevoegen.

### **Aanpak en uitvoering via MPP en beleidsregel parkeren**

De maatregel leidt tot een andere manier van omgaan met goedkeuring van omgevingsvergunningen voor ruimtelijke initiatieven. Een omgevingsvergunning wordt onder meer getoetst aan de geldende parkeernormen. Die zijn vastgelegd in de beleidsregel bestemmingsplannen parkeren - auto en fiets van 2015. In de tweede helft van 2021 zal begonnen worden met een actualisatie hiervan.

Het college deelt in de huidige raadsmededeling haar mening over dit specifieke onderwerp binnen de komende, bredere actualisatie. Indien uw raad op basis hiervan besluit tot het geven van nadere indicaties, dan zullen deze worden verwerkt in het bredere kader van de actualisatie van de beleidsregel parkeren.



Bij de actualisatie van de beleidsregel parkeren wordt de nulnorm maatregel concreet doorgevoerd. Bij vaststellen van een nieuwe beleidsregel parkeren zal de nulnorm maatregel op dat moment van kracht worden. Naar verwachting zal dit rond de jaarwisseling 2021 - 2022 zijn. Gedacht wordt aan een overgangsregeling om te voorkomen dat reeds lopende initiatieven onder tijdsdruk plots te maken krijgen met andere voorwaarden voor reeds afgesloten koop- of huurovereenkomsten.

Ten slotte kunnen de gemeentelijke inkomsten als gevolg van invoering van de nulnorm maatregel veranderen. De consequenties hiervan zijn niet ingrijpend. Van belang is dat de huidige afkoopregeling slechts enkele malen en bijna alleen bij gemeentelijke ontwikkelingen is toegepast. Het voorstel van invoeren van een lager, maar breder toepasbare bereikbaarheidsbijdrage kan per saldo een vooruitgang in de gemeentelijke inkomsten betekenen. Voor zover bekend worden wijzigingen als gevolg hiervan in het MPP 2021 meegenomen.

Ten aanzien van de mogelijke versoepeling van vergunningkosten bij toetreding van nieuwe buurten tot een vergunningzone zal nader onderzoek moeten aanwijzen of, en zo ja hoe dit ingevoerd dient te worden. Op dat moment zullen ook eventuele kosten voor dat onderdeel duidelijk worden. Eventuele consequenties daarvan worden in het MPP 2022 verwerkt.

# Nulnorm binnenstad

*van idee naar uitgewerkt voorstel*

Gemeente Deventer,  
Juni 2021



## Management samenvatting

In de Omgevingsvisie van 2019 wordt de unieke historie en uitstraling van de binnenstad als de blikvanger van de Deventer binnenstad omschreven. De verwevenheid van wonen, werken en vrije tijd is onze troefkaart. Tegelijkertijd worden er factoren benoemd die daar een gevaar voor vormen, zoals leegstand van winkelpanden of knelpunten in de bereikbaarheid.

Om verder te komen moeten we ons blijven vernieuwen. Om in de toekomst de aantrekkelijkheid van de binnenstad voor iedereen te kunnen behouden is stilzitten geen optie. De binnenstad ademt, functies komen en gaan met de tijd. Dankzij die dynamiek ontstaat er een blijvende aantrekkingskracht voor innovatieve ondernemers en een jongere, kapitaalkrachtige groep nieuwe bewoners. Door aan te sluiten op het veranderende wensenpakket blijft de binnenstad vitaal.

De gemeente Deventer brengt met opgaven voor woningbouw en duurzame mobiliteit dat toekomstbeeld dichterbij. Er liggen integrale opgaven klaar ten aanzien van de woningbouw, klimaatadaptatie en energieneutraliteit. Uitgangspunten zoals de autoluwe binnenstad en de focus op innovatie en een kwaliteitsimpuls voor alternatieve vormen van mobiliteit zijn deel van ons beleid. De gemeente werkt al jaren aan het op orde houden van de binnenstad. We verbeteren fietsroutes en stalling, reguleren het parkeren en faciliteren plaatsing van elektrische deelauto's en -scooters.

Vernieuwing is de sleutel voor de verandering van de binnenstad in de richting van het wensbeeld van de Omgevingsvisie. Toch lopen we bij de invulling en uitwisseling van functies tegen enkele problemen aan. De belangrijkste daarvan is dat de huidige theoretische parkeernormen te strikt zijn en daardoor beperkend werken. Dat is in onze optiek niet nodig omdat de feitelijke situatie meer flexibiliteit mogelijk maakt. Het omzetten van een winkel naar horeca, of het betrekken van een verdieping bij een winkel- of horecafunctie vereist nu soms de aanleg van veel parkeerplaatsen. Die ruimte is er doorgaans fysiek niet. Dan moeten we terugvallen op het afkopen van parkeerplaatsen.

De daarmee gemoeide bedragen zijn zo hoog, dat daardoor een op zichzelf wenselijke ontwikkeling strandt. In de praktijk menen wij dat in een levende binnenstad door de uitwisseling van functies 'vraag en aanbod' van parkeerplaatsen ongeveer tegen elkaar wegvallen. Dat geldt niet voor het toevoegen van woningen in de binnenstad: de ambitie is er op gericht om dat te laten toenemen. Daarvoor moeten we dus nadenken over een goede oplossing. Het streven naar een autoluwe binnenstad blijft onze centrale ambitie, omdat we denken dat dit bijdraagt aan een levendige binnenstad voor alle partijen.

Die afkoopregeling bestaat overigens om een goede reden. Daarmee wordt voorkomen dat door nieuwe ontwikkelingen de parkeerruimte in het openbare gebied steeds voller wordt. In ruil voor afkoop neemt de gemeente het invullen van de parkeerbehoefte over. Als de afkoop wordt afgeschaft, moeten tegelijkertijd aanvullende maatregelen worden genomen om eventuele effecten hiervan op te vangen.

We staan daarmee voor een principiële keuze. Als we op dezelfde voet doorgaan zullen de bereikbaarheidsknelpunten verder toenemen, met een negatief effect op de aantrekkelijkheid van de binnenstad als gevolg. Als we dat niet willen, moet de afkoopregeling bij nieuwe ontwikkelingen versoepelen. Qua beleid is juist een aanscherping nodig met als doel de gewenste doelstelling sneller terug in beeld te krijgen. Dat vergt echter een andere focus ten aanzien van de manier waarop nieuwe bewoners en ondernemers met eigen autobezit en -gebruik omgaan. Elders in Nederland speelt hetzelfde en is in reactie hierop de afkoopregeling afgeschaft door middel van een 'nulnorm maatregel'.

Deventer kiest voor het proactief inzetten van een beleidswijziging. Een belangrijke reden hiervoor is dat we inmiddels lessen hebben geleerd van de eerste, ongenueanceerde 'autovrije wijken' die uit nood of idealisme in de grote steden werden ontwikkeld. Recentere voorbeelden sluiten beter bij ons aan. Zo biedt Groningen een genuanceerde maatregel op basis van een helder beleidskader. In Kampen is veel aandacht besteed aan het draagvlak onder de betrokken bewoners en ondernemers.

In 2019 is een eerste voorstel voor een nulnorm maatregel gedaan aan de raad. In reactie is gevraagd het draagvlak onder de verschillende betrokken in en rond de binnenstad te peilen. Met de kennis van de andere steden als basis is eind 2019 hiervoor een bijeenkomst voor alle belangstellenden georganiseerd. Na vertraging door de covid-19 crisis zijn vanaf november 2020 verdiepingsgesprekken met de belangengroepen voor ondernemers en buurt- en wijkraden gevoerd.

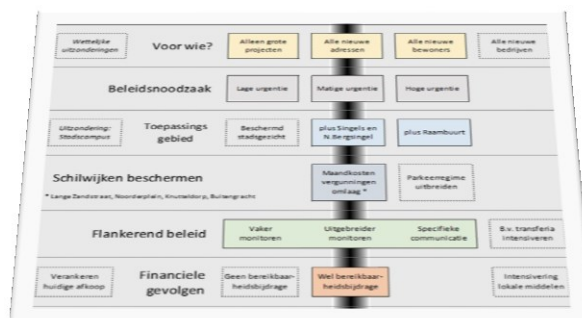
Dankzij de consultatie is een op de Deventer situatie aangescherpt beeld ontstaan van wat een nulnorm maatregel nu precies voor de binnenstad inhoudt en wat dit haar inwoners en ondernemers gaat betekenen. Op basis van een zestal hoofdvragen is een uitwerkingsmodel samengesteld dat als basis voor discussie en besluitvorming door de raad kan dienen. De belangrijkste kenmerken hiervan zijn:

Onderwerp	Uitwerkingsmodel
Voor wie de regeling gelden?	Alle nieuwe woonadressen in het toepassingsgebied. Toepassing voor alle nieuwe bewoners is bij aanvang te ingrijpend. Voor eventuele toepassing bij bedrijven is nader studie noodzakelijk.
Welke urgentie wordt ervaren? Past de maatregel hierbij?	We constateren een trendbreuk onder jongeren van autobezit naar benutting van bredere mobiliteitsopties. Aanhaken op de behoefte van de 'urban professionals' van morgen levert op termijn de juiste resultaten op.
Wat is het toepassingsgebied?	De buurten Binnenstad, Bergkwartier, Noorderbergkwartier, Singels en Noorderbergsingel. De buurtnamen volgen de CBS - indeling zoals weergegeven op <a href="http://www.staatvandeventer.nl">www.staatvandeventer.nl</a> .
Hoe de schilwijken te beschermen?	Versoepelen van de maandkosten voor bewonersvergunning bij instellen van een parkeerregime in de buurten Lange Zandstraat, Noorderplein, Knutteldorp en Buitengracht.
Hoe ondersteunen we de maatregel?	Vaker en over een breder gebied monitoren, specifieke communicatie richting nieuwe gebruikers inzetten. Tevens stellen we een alternatieve bereikbaarheidsbijdrage in zoals hieronder omschreven.
Wat zijn de financiële consequenties?	Voor bewoners: Alternatieve bereikbaarheidsbijdrage (10% van de voormalige afkoop, te weten € 1.275,- per parkeerplaats). Voor de gemeente: Alternatieve inkomsten voor stimulering van innovatieve mobiliteitsalternatieven voor huidige én nieuwe bewoners.

Voor elk van de keuzes is een onderbouwing beschikbaar die in dit document wordt beschreven. Dat laat onverlet dat voor alle betrokkenen per keuze soms een stapje minder of juist meer de voorkeur heeft. In het document wordt dit op bladzijde 12 gevisualiseerd als een satéprikker zoals die door de verschillende opties wordt geprikt: Per onderwerp worden daar alternatieven met de bijbehorende voors en tegens voor gegeven.

Het resultaat is bedoeld als onderlegger voor besluitvorming van de raad over dit onderwerp. Het raadsbesluit wordt benut als input voor het actualiseren van de beleidsregel parkeren op dit punt. Deze beleidsregel is in 2013 en 2015 vastgesteld, en zal daarom in het komende jaar op alle fronten van de nieuwste kennis worden voorzien. De verwachting is dat de beleidsregel in de 2<sup>e</sup> helft van 2021 door de raad kan worden vastgesteld.

*Uitwerkingsmodel met alternatieven (Bladzijde 12)*



## Inhoudsopgave

Management samenvatting .....	2
1. Een blijvend aantrekkelijke binnenstad .....	5
Centrale ambitie: De vitale binnenstad .....	5
Opgaben: Duurzame woningbouw en mobiliteit .....	5
Mobiliteitsbeleid als sturend instrument .....	6
Dilemma: De huidige aanpak voortzetten of intensiveren .....	6
2. Anders omgaan met parkeernormen .....	8
Afkoop van de parkeereis als belemmering .....	8
Nulnorm als oplossingsrichting .....	9
Raadsopdracht en doorlopen proces .....	11
3. Uitwerking van een voorkeursmodel .....	12
Een samenhangend voorkeursscenario .....	12
Voorkeursbepaling op zes onderdelen .....	13
1. Voor wie gaat de regeling gelden? .....	13
2. Welke mate van urgentie wordt ervaren, past het niveau van ingrijpen hierbij? .....	14
3. Wat is het toepassingsgebied? .....	15
4. Hoe de schilwijken te beschermen? .....	16
5. Hoe de maatregel optimaal te ondersteunen? .....	18
6. Hoe werken de financiële consequenties in de praktijk uit? .....	18
4. Benutting van resultaten en vervolg .....	20
Separaat document: Bijlagenbundel met achtergrondinformatie	

### Leeswijzer

Het document is als volgt samengesteld. De eerste twee hoofdstukken schetsen de bredere motivatie achter het voorstel. Ook worden de stappen aangegeven die tijdens de consultatie zijn doorlopen. In het derde hoofdstuk wordt de detaillering van het voorstel omschreven die dankzij de consultatie is ontstaan. Deze kan benut worden als onderlegger voor een raadsdiscussie. In het vierde hoofdstuk wordt een doorkijk gegeven van de vervolgstappen en nadere besluitvorming die nodig zijn als tot verdere uitwerking van de maatregel wordt besloten.

Een separate bundel met achtergrondinformatie gaat in detail in op de ambtelijke onderbouwing en beantwoording van kwesties die tijdens de consultatie aan de orde zijn gesteld. Deze bevat de bronvermelding van de in het rapport getoonde getallen en grafieken. Gebruik van wijk- en buurtnamen volgt de CBS – indeling zoals te zien bij [www.staatvandeventer.nl](http://www.staatvandeventer.nl). In de tweede bijlage van de bijlagenbundel zijn de contouren weergegeven.

## 1. Een blijvend aantrekkelijke binnenstad

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welk beeld de gemeente bij een ideale toekomst voor de binnenstad van Deventer voor zich ziet. Op basis van die ambitie worden twee integrale opgaven benoemd: De woningbouwopgave en het streven naar verduurzaming.

### *Centrale ambitie: De vitale binnenstad*

In de Omgevingsvisie van 2019 heeft de gemeente Deventer aangegeven hoe men de ontwikkeling in de komende tijd voor zich ziet. Voor de binnenstad levert dat de ambitie op wonen, werken en vrije tijd meer te verweven, maar ook een kwaliteitsimpuls voor duurzame mobiliteit op de Deventer schaal. In de omgevingsvisie wordt gesignaleerd dat de individualisering toeneemt. Het aantal eenpersoonshuishoudens neemt toe en ouderen blijven langer zelfstandig wonen.

Naar de toekomst is de aantrekkingskracht voor nieuwe bewoners en het vestigingsklimaat voor bedrijven van buiten Deventer cruciaal. Voor de woningen ontstaat een nieuwe groep van 'urban professionals' die cruciaal zijn voor de gewenste toename van inwoners van buiten de gemeente. Bij hun woon- en werkkeuze zoeken ze een plaats met een karaktervolle uitstraling en hebben ze oog voor de wijze waarop omgegaan wordt met energietransitie en klimaatadaptatie.

Voor de bedrijvigheid betekent dit de aanwezigheid van vitale bedrijven die de sfeer en de kracht van een binnenstad bepalen: winkels, horeca, dienstverlening of kleine kantoorpanden et cetera. Die moeten de ruimte hebben om zich in een pand te vestigen of soms grotere delen van een pand in gebruik te nemen. Er is dynamiek: de ene functie verdwijnt, de andere komt. In geen geval moeten panden (te lang) leeg staan. Door adaptie en vernieuwing ontstaat een blijvende aantrekkingskracht.

De unieke kwaliteit van de Deventer binnenstad kan dit bieden. De ontwikkeling van de ruimtelijke ordening speelt hierop in. De rode draad hierbij is dat uitgegaan wordt van het eigen DNA en bestaande kwaliteiten worden verzilverd. De komst van nieuwe woon- en werkgelegenheden is bovendien cruciaal voor de economische vitaliteit en een duurzame ontwikkeling van de gemeente. We koesteren de bestaande bevolking, maar streven naar een groei van 'nieuwe' bewonersgroepen als motor voor een duurzame ontwikkeling.

Het woon- en werkklimaat moet deze trend volgen; stilstand betekent achteruitgang. Vanuit deze ambitie volgt een heldere opgave voor de binnenstad: Het hand in hand laten gaan van een sterkere woon-, werk en verblijfsfunctie met het vergroten van de levendigheid en aantrekkingskracht. Bereikbaarheid en de plaats van de eigen auto ten opzichte van alternatieve vervoersmogelijkheden zijn een bepalende factor in het bereiken daarvan.

### *Opgaven: Duurzame woningbouw en mobiliteit*

Om de integrale ambitie waar te maken, een aantrekkelijke en bereikbare binnenstad, zijn in de Omgevingsvisie van 2019 een aantal kernopgaven benoemd. Voor de huidige discussie zijn daarbij twee opgaven van belang. De eerste is het versterken van de 'Deventer stedelijkheid' in de binnenstad. Het woonmilieu is daarin aantrekkelijk door de historische signatuur en door de menging van functies. Tegelijkertijd is er een menging met winkel- en bedrijvenfuncties die het hart van de economische dynamiek van de binnenstad vormen.

Het versterken hiervan levert een optimale uitgangspositie voor de toekomst op. Het aantrekken van nieuwe bewoners en behoud van de uitstraling voor bezoekers speelt daarin een grote rol. Bij de woningbouwopgave wordt specifiek ingezet op versterking van de groep 'urban professionals' in aanvulling op de bestaande groepen van jongeren en senioren die in de binnenstad wonen.

De tweede opgave is gericht op toekomstbestendig handelen. Dat werkt door in de specifieke richting van de woningbouwopgave en het aanzicht van de buitenruimte die we willen creëren om de economische dynamiek optimaal te faciliteren. Toekomstgericht handelen geeft ook een duidelijke



richting aan de manier waarop we met mobiliteit en bereikbaarheid van de binnenstad op een duurzame manier willen omgaan. In plaats van de in het verleden ontstane nadruk op autobezit en -gebruik is het doel alle mobiliteitsvormen als bouwstenen voor een optimale bereikbaarheid in te zetten.

Gebruik van alternatieven voor de eigen auto levert daarbij op diverse manieren een bijdrage aan duurzaamheid: Minder uitstoot, een gezondere levensstijl en minder ruimtebeslag voor wegen en parkeerruimte. Dat laatste kan ten goede komen aan de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. De eigen auto houdt binnen de mogelijkheden haar functie, maar die wordt meer in balans gebracht met de nieuwe mogelijkheden en innovaties die bijvoorbeeld door gedeeld autogebruik en de opkomst van de E-fiets inmiddels beschikbaar zijn.

### *Mobiliteitsbeleid als sturend instrument*

Om de ambities waar te maken en de opgaven 'handen en voeten' te geven kan een gemeente diverse maatregelen nemen. Maatregelen op het gebied van mobiliteit zijn hierbij één van de meest effectieve. De reden hiervoor is dat verplaatsing diep is verankerd in de samenleving. Maatregelen op mobiliteitsgebied raken vele betrokkenen en zijn daarmee een effectieve manier van sturing.

Het voeren van een sturend parkeerbeleid in en rond de binnenstad is daarbinnen één van de meest zichtbare en gevoelige onderdelen. Het parkeerbeleid kan op lokaal niveau worden vastgesteld en vormgegeven. Het beprijzen van parkeerruimte leidt tot een bewuste heroverweging van beschikbare opties. Dat geldt zowel voor inwoners als voor bezoekers en werkers.

Overigens is het reguleren en beprijzen van parkeerruimte maar een deel van het mobiliteitsbeleid. Het vormgeven en herinrichten van wegen, bewuste keuzes in bebording en toepassen van innovatieve IT-oplossingen draagt allemaal bij aan het beïnvloeden van verkeersstromen. Veel van die maatregelen leiden onbewust bij gebruikers tot andere keuzes. Die sluiten aan bij de gemeentelijke opgaven en ambities.

Daar komt de ontwikkeling van alternatieve vervoermiddelen ten opzichte van solo autogebruik nog eens bij. Met name de fiets als alternatief voor kortere verplaatsingen profiteert hiervan. Bedrijfsleven en gemeente werken hierbij aan hetzelfde doel. Fietssnelroutes, overdekte en bewaakte stallingen in het centrum, deelauto's en -scooters en faciliteren van de e-fiets zijn daar voorbeelden van. Specifiek voor de huidige discussie is parkeerbeleid het meest invloedrijk omdat dit zich concentreert op plaatsen waar parkeeraanbod en -vraag het meeste uiteenlopen: Binnensteden.

Sturend parkeerbeleid zorgt bijvoorbeeld voor afschermen van parkeerruimte voor bewoners. Ook kan als onderdeel van dit beleid iedere parkeerplaats nog vaker 'meervoudig' worden benut dan nu al het geval is. Als bijvoorbeeld optimale uitwisseling plaats kan vinden door bezoekers overdag en bewoners 's nachts, kan aanleg van extra parkeerruimte langer worden uitgesteld of zelfs voorkomen. In alle gevallen vormen de maatregelen het middel om de achterliggende, integrale doelstellingen van Deventer dichterbij te brengen.

### *Dilemma: De huidige aanpak voortzetten of intensiveren*

De beleidsinzet gericht op het optimaliseren van ruimtelijke ontwikkelingen voor de binnenstad is niet nieuw. Al in 2013 werd – mede als gevolg van het relatief lage aanbod van openbare parkeerruimte – gekozen voor een autoluwe binnenstad. Parkeren willen we concentreren in voorzieningen aan de randen van de binnenstad. Dat houdt in dat het niet meer vanzelfsprekend is dat iedere bewoner parkeerruimte pal naast zijn of haar huis kan eisen. Waar mogelijk wordt parkeerruimte langs de randen van de binnenstad voor dit doel ontwikkeld of ingezet.

De beleidsmaatregelen rondom ruimtelijke ontwikkelingen en parkeernormen zijn al langer onderdeel van het pakket van maatregelen en de effecten hiervan zijn zichtbaar. Toch verandert de situatie hierdoor niet wezenlijk. Nog steeds is er de behoefte aan het bezit van een eigen auto en een

schaarste aan parkeerruimte. Daarmee ontstaat voor de gemeente een dilemma tussen effectiviteit en de mate waarin de overheid ingrijpt in het maatschappelijk proces.

De keuze is als volgt. Als het huidige beleid ongewijzigd wordt voortgezet, blijft een suboptimale bereikbaarheid verweven met de toekomst van de binnenstad. Als de regulering wordt aangescherpt zal de behoefte aan parkeerruimte voor bewoners, bezoekers en werkers afnemen door minder autobezit en meer gebruik van alternatieven hiervoor. Bij verdeling hiervan zal het recht van de sterkste gaan gelden in plaats van een maatschappelijk optimale verdeling hiervan.

De vraag is echter of nieuwe en bestaande bewoners daadwerkelijk deze transitie van de vrije marktontwikkeling naar meer sturing op minder auto-afhankelijkheid zullen volgen. Als dit niet het geval is, zal de druk op het bestaande parkeerareaal toenemen en kan zelfs extra druk op parkeerplaatsen in de schilwijken ontstaan. Het bestuur kiest voor een intensivering van de aanpak, maar is niet blind voor de mogelijke gevolgen hiervan. Het huidige document geeft hier de uitwerking voor.

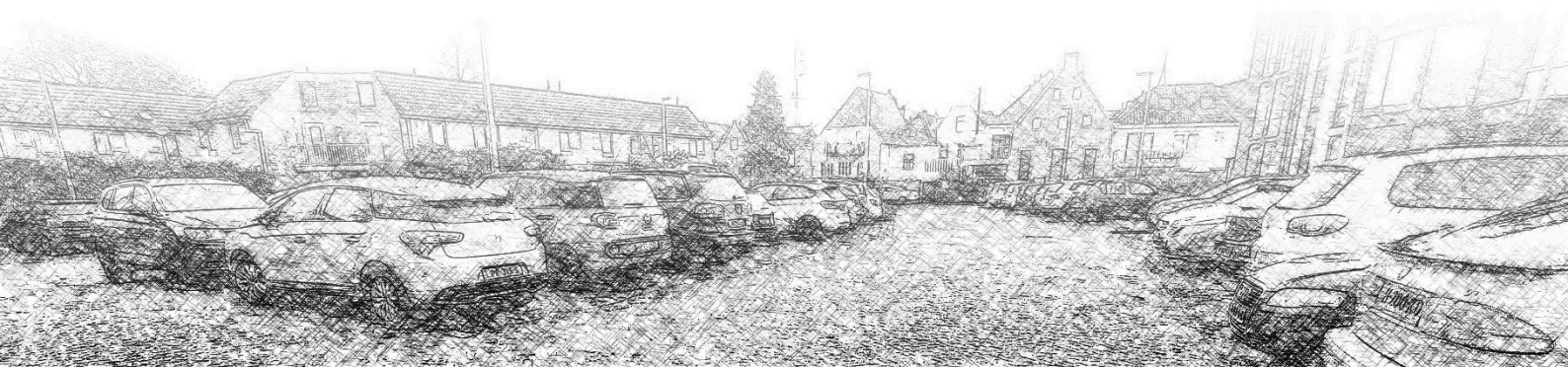
Het 'nulnorm' voorstel houdt in dat parkeernormen voor de binnenstadszone voor alle functies op nul worden gezet. In de binnenstad is niet realisatie maar afkoop de norm, maar als de norm nul is hoeft er ook niet te worden afgekocht. Het is één van de manieren waarop aan de parkeereis van een nieuwe ontwikkeling kan worden voldaan. De gedachte hierachter is dat de ontwikkelingen aan de kant van de bedrijvigheid elkaar grosso modo zullen opvangen: ergens ontstaat een toename aan behoefte, maar ergens anders valt die weg of wordt die minder. Dat geldt niet voor de ambitie om nieuwe woningen aan de binnenstad toe te voegen. Daarvoor is een aanpassing van het systeem nodig, waarbij we de gevolgen beperkt proberen te houden.

Parkeernormen in Deventer geven aan hoeveel parkeerruimte bij elke functie nodig is. De kencijfers hiervoor worden op nationaal niveau geleverd door het kennisinstituut voor mobiliteit CROW. Zij onderzoeken dit op basis van bestaande situaties. Dat leidt soms tot aanscherpingen. De meest recente kencijfers zijn van december 2018.

Het resultaat van de nulnorm discussie leidt bij volgen van het voorstel tot het niet meer hoeven realiseren of afkopen van de parkeernormen van 2013 voor de binnenstad. Het verandert echter niets aan de kencijfers voor het gemiddelde autobezit die in de praktijk worden gemeten. Bij positief besluit wordt dus bewust gekozen voor een groter verschil tussen voorschrift en praktijk. Door dit te doen gaan we er van uit dat het daadwerkelijke autobezit in de binnenstad met een aantal jaren zal verschuiven van het huidige kencijfer naar de door ons omschreven norm.

Om te voorkomen dat excessen ontstaan in de vorm van snelle toename van het gemeentelijk parkeerareaal tot een niveau waarop structurele tekorten ontstaan, nemen we de mogelijkheid tot afnemen van parkeerproducten tegen bewonerstarief voor de nieuwe ontwikkelingen weg. Ook versterken we de inzet op alternatieve vormen van mobiliteit door het vragen van een bredere bereikbaarheidsbijdrage. Onze verwachting is dat per saldo hierdoor geen of weinig extra druk op het parkeerareaal zal ontstaan.

De twee bovenstaande alinea's onderstrepen dat de maatregel een vorm van sturend beleid is. Dat betekent dat zowel nieuwe en bestaande bewoners en ondernemers hiervan de gevolgen gaan voelen. Net als bij andere sturende maatregelen roept dit weerstand op. De belangrijkste manier om de weerstand tegen de verandering te verzachten is bestaande bewoners zoveel mogelijk te ontzien. Om dit waar te maken moet bij wezenlijke wijzigingen – zoals nieuwe bewoners – het niet verlenen van vergunningen tegen bewonerstarief zo strak mogelijk worden ingezet.



## 2. Anders omgaan met parkeernormen

In dit hoofdstuk gaan we in op parkeernormen als beleidsmaatregel. Begonnen wordt met uitleg over wat het nut van en de noodzaak voor parkeernormen. Vervolgens wordt ingezoomd op de afwijkende toepassing hiervan in de binnenstad en de problemen die daardoor ontstaan. Als reactie hierop wordt de nulnorm maatregel voorgesteld en van een onderbouwing voorzien. Daarna wordt ingegaan op de gevolgen van een nulnorm maatregel voor de bewoners en ondernemers van de binnenstad. In de laatste paragraaf wordt de raadsopdracht om het draagvlak hiervoor te peilen nader toegelicht.

### *Afkoop van de parkeereis als belemmering*

Deventer gebruikt het stellen van parkeernormen als één van de maatregelen om bij ruimtelijke ontwikkelingen de parkeervraag op te vangen. Als gevolg hiervan moeten ontwikkelende partijen aan een parkeereis voldoen. In deze paragraaf wordt uitgelegd wat dit betekent en hoe de maatregel precies werkt. Daarna wordt het probleem van afkoop van de parkeereis in de binnenstad toegelicht.

#### *Wat zijn parkeernormen?*

In iedere gemeente worden nieuwe woningen, kantoren en bedrijven gebouwd. Ook worden bestaande gebouwen soms vergroot, of krijgen ze een andere functie. De algemene naam die daarvoor gebruikt wordt is ruimtelijke ontwikkelingen. Doorgaans is voor dergelijke ontwikkelingen een omgevingsvergunning nodig.

Iedere ruimtelijke ontwikkeling roept nieuwe verkeersbewegingen op. Er komen nieuwe bewoners, er gaan mensen werken of winkelen. Voor het autodeel daarvan is parkeerruimte nodig, zowel voor bewoners als voor bezoekers. Als er te weinig parkeerruimte wordt aangelegd gaat men in de omgeving parkeren – of gaat ergens anders winkelen, wat slecht is voor de lokale economie. Als gemeente willen we voorkomen dat de parkeerdruk op ‘onze’ openbare ruimte toeneemt.

Het nationale kennisinstituut CROW heeft uitgerekend hoeveel parkeerplaatsen voor elke functie nodig zijn. Dat kan bijvoorbeeld 1,5 parkeerplaats per woning zonder oprit of garage of 3,0 parkeerplaatsen per 100 vierkante meter supermarkt zijn. De gemeente Deventer heeft op basis daarvan haar eigen keuze gemaakt in hoeveel parkeerplaatsen voor elke ontwikkeling nodig zijn.

Het resultaat hiervan is de beleidsregel parkeernormen. Door ontwikkelende partijen te vragen parkeerruimte volgens de norm aan te leggen, voorkomen we parkeerdruk in de omgeving. Als we dit niet doen moet de gemeente vroeg of laat extra parkeerruimte zoeken en daar voor eigen kosten aanvullende parkeerplaatsen aanleggen.

#### *Afwijkende toepassing in de binnenstad*

Het toepassen van parkeernormen heeft in Deventer – net als in heel Nederland – maatschappelijk draagvlak en werkt naar behoren. Toepassing in de binnenstad is daar de uitzondering op. Daar is het verschil tussen aanbod en vraag van ruimte het grootst. Bovendien ontbreekt in de historische binnenstad doorgaans de ruimte om een parkeeropgave op eigen terrein op te lossen. De weerstand wordt mede veroorzaakt doordat het berekenen van de parkeernorm ingewikkeld is. Daardoor ontstaat de indruk dat de uitkomst iedere keer anders is. Ook geeft dit een hoop mogelijkheden om via argumentatie de norm met succes aan te vechten.

De basis voor eenduidige toepassing van het bepalen van de parkeervraag is vastgelegd in de ‘Beleidsregel parkeernormen’ van 2013 en de ‘Beleidsregels parkeren bestemmingsplannen Deventer’ van 2015. Beide zijn relatief lange, technisch boeken met tabellen en spelregels. Dat komt om twee hoofdredenen. De eerste is dat een ontwikkeling meestal een combinatie van functies bevat. Dat is voor de huidige discussie minder relevant.

De tweede reden is dat we onderscheid maken naar locatie. In het centrum is de parkeernorm doorgaans lager dan daarbuiten. Hoofdreden daarvoor is dat daar fiets- en openbaar vervoersalternatieven het meest voorhanden zijn. Tegelijkertijd is in de binnenstad de grootste vraag naar grond voor ontwikkelingen en is er sprake van dichte bebouwing. Ook willen we dat het aantal autobewegingen in en rond de binnenstad – dat toch al hoog is – waar mogelijk beperkt kan worden.

Parkeerplaatsen daadwerkelijk fysiek aanleggen is daardoor altijd extra duur zelfs gewoon onmogelijk. Om die reden vraagt Deventer initiatiefnemers in het centrum de parkeerplaatsen niet fysiek aan te leggen. In plaats daarvan wordt een vast afkoopbedrag per plaats gevraagd van €12.750,-. In ruil daarvoor neemt de gemeente de parkeervraag van de ontwikkelende partij over.

Nieuwe bewoners kunnen als tegenprestatie op basis hiervan parkeerproducten tegen bewonerstarief afnemen. Voor de gemeente is het vragen van een afkoopbedrag daarmee legitiem. Het gaat dan om de grotere projecten – voor kleinere ontwikkelingen (tot 10 parkeerplaatsen) is in het huidige beleid al een vrijstelling mogelijk.

#### *Afkoop van parkeerbijdrage als belemmering*

Het gevolg is echter dat initiatiefnemers met extra kosten te maken krijgen die al gauw in de tonnen kunnen lopen. Nieuwe ontwikkelingen lopen daardoor vertraging op of worden zelfs helemaal afgeblazen. Dat is een probleem: Alle partijen willen nu juist dat de binnenstad zich optimaal ontwikkelt en vernieuwt. Dat is in de omgevingsvisie van Deventer vastgelegd.

Het bestuur van Deventer onderkent dit probleem. Zelfs al zou het systeem van afkoop naar behoren werken, dan betekent dit dat de gemeente met de jaren steeds meer auto's binnen haar areaal krijgt. In de binnenstad is daar geen ruimte meer voor. Verplaatsing naar de randen is een alternatief, maar ook daar zal ruimte moeten worden gevonden en zijn forse investeringen noodzakelijk.

#### *Nulnorm als oplossingsrichting*

De conclusie van de vorige paragraaf is dat de huidige afkoopbedragen voor de parkeereis transitietempo en -mogelijkheden van de binnenstad vertragen en beperken. Die ontwikkeling is niet uniek voor Deventer. In andere Nederlandse steden (zoals Utrecht, Den Haag en Groningen) liep men in de afgelopen jaren tegen dit vraagstuk aan. Daar is het idee ontstaan om als oplossingsrichting twee maatregelen te koppelen:

- Voor ontwikkelingen in stadscentra wordt niet langer een afkoopbedrag gevraagd
- Nieuwe bewoners krijgen geen recht op het afnemen van parkeerproducten tegen bewonerstarief

Het afzien van een afkoopbedrag wordt in de regelgeving verwerkt door de parkeereis op nul te stellen. Vandaar dat de maatregel inmiddels bekend staat als de 'nulnorm maatregel'.

In theorie is het aan de ontwikkelende partijen om zelf bepalen of, en zo ja hoeveel parkeerplaatsen men op eigen terrein aanlegt. Aangezien de ruimte hiervoor in de stadscentra meestal ontbreekt of aanleg kostbaar is, worden in de meeste gevallen nieuwe projecten zonder afkoop gerealiseerd. Nieuwe bewoners zullen in de wetenschap van het ontbreken van parkeeropties eerder de keuze maken van een eigen auto af te zien. De alternatieve mobiliteitsopties, die juist in de stadscentra het meest aanwezig zijn, helpen bij het maken van die keuze.

Deventer ziet voldoende perspectief om ook in de eigen binnenstad deze maatregel toe te gaan passen. Tegelijkertijd beseft iedereen dat dit geen wondermiddel is. De keuze om een eigen auto niet aan te schaffen of die weg te doen zal niet zomaar worden gemaakt. Om tot een evenwichtige invoering te komen kan lering worden getrokken uit eerdere ontwikkelingen elders. Deze geven richting aan het zo goed mogelijk inrichten van de maatregel en hoe om te gaan met de gevolgen die dit oproept. In een separate bundel worden de achterliggende documenten van de volgende paragraaf nader getoond.

#### *Leermomenten van nulnorm projecten elders*

Het probleem van belemmering van ontwikkelingen door parkeerkrapte uit zich op de Nederlandse schaal in twee vormen. De eerste vorm zijn de grote steden in de randstad. In delen van Utrecht en Amsterdam is de openbare ruimte volledig benut. Daarnaast is de parkeerruimte volledig in gebruik: Het duurt vaak vele jaren voor een 'normale' bewonersplaats beschikbaar komt. Beprijzing als instrument heeft zijn functie hierin nagenoeg verloren.

In reactie hebben deze steden het parkeren in hun (binnen)steden beperkt tot behoud van wat nog beschikbaar is. Voor nieuw projecten wordt geen parkeereis gesteld of afkoop gevraagd omdat de

alternatieve parkeerruimte niet (meer) beschikbaar is. Toepassen van een nulnorm is daar dus uit nood geboren. Economische verhoudingen dicteren de parkeerontwikkeling. Er is een blijvende spanning tussen ontwikkelingen en belangengroepen van bewoners zoals Verenging Eigen Huis. Een artikel van De Stentor van juni 2018 (ook opgenomen in de separate bundel) omschrijft deze problematiek.

De tweede vorm zijn de middelgrote steden. Hier is de schaal van de problematiek te overzien. Er is (nog) geen sprake van pure noodzaak. In deze steden bevat de aanleiding dan ook andere elementen. Voorbeelden hiervan zijn een historische binnenstad, een sterke wil de (binnen)stad te willen ontdoen van overmatig autogebruik, de (economische) dynamiek zo veel mogelijk te willen stimuleren, en de aanwezigheid van hoger onderwijs als beeldbepalend onderdeel van de steden.

Een voorbeeldstad die deze elementen combineert is Groningen. Zij hebben in 2018 geconstateerd dat de bouwnormen niet meer adequaat en/of noodzakelijk zijn. Tegelijkertijd is er 'stadsbreed' wel voldoende parkeerruimte beschikbaar. Daarom is beleidsmatig expliciet gekozen voor een nieuw uitgangspunt: 'Er is voldoende parkeerruimte, maar niet altijd voor de deur.' (Parkeervisie 2018). De nulnorm wordt als onderdeel hiervan omarmd zoals in het kader hieronder is omschreven. Ook wordt ingezet op deelmobiliteit, OV en fiets als alternatieven.

#### **0-norm: nieuwbouw zonder parkeerplaatsen**

We willen ook nieuwbouw mogelijk maken zonder parkeerplaatsen (de 0-norm). Als ontwikkelaars verwachten dat er voor woningen zonder parkeervoorziening voldoende vraag is, willen we die ruimte bieden. Daarbij leggen we zorgvuldig vast (koopcontract, kettingsbeding) dat er nu en ook in de toekomst geen aanspraak gemaakt kan worden op parkeerruimte in de openbare ruimte.

*Uitsnede Parkeervisie, Gemeente Groningen (2018)*

In de beginperiode van deze maatregelen werd in Nederland vaak onnodig scherp ingezet op 'verdwijnen' van de autobehoeft. Diverse autoluwe projecten werden vol trots gerealiseerd, maar na enkele jaren moest alsnog naar extra parkeerruimte worden gezocht. Die projecten hangen nog steeds als een donkere wolk boven de huidige discussie.

Het nationale onderzoeksinstituut voor verkeerskunde CROW heeft in een 'handreiking parkeernomen' de lessen van de vroege projecten op een rijtje gezet. Op basis hiervan zijn richtlijnen voor diverse 'flankerende maatregelen' ontstaan. Voor Deventer is bijvoorbeeld relevant welke loopafstanden acceptabel zijn en aan welke eisen en verwachtingen voldaan moet worden om alternatieven daadwerkelijk te gaan gebruiken. CROW heeft ook kaders ontwikkeld voor optimaliseren van monitoring en dubbelgebruik. Daarmee is ook voor Deventer een integrale toetssteen ontwikkeld.

Een tweede ontwikkeling naast verbeterde kengetallen sinds de eerste projecten is de nadruk op gezamenlijk draagvlak voorafgaand aan besluitvorming. Helder is dat een overheid deze oplossingsrichting niet alleen kan kiezen of opleggen. Een besluit moet zo ingericht worden dat de betrokken partijen hiermee in kunnen stemmen. In de praktijk gaat het dan om bewoners, ondernemers, ontwikkelaars en vastgoedeigenaren.

Belangengroepen van bewoners en ondernemers hebben direct zicht op zowel de parkeerproblematiek als op de wijze waarop een nulnorm voorstel het best ingericht kan worden. Een goed voorbeeld hiervan is het invoeringsproces van de nulnorm in Kampen. De Stentor bericht hierover in een artikel van augustus 2020 (het artikel is in de separate bundel terug te vinden). De nulnorm-afspraken worden door de voorzitter van de stuurgroep binnenstad beoordeeld als een stap in de goede richting. Specifieke aandacht wordt gevraagd voor de positie van bestaande bewoners als onderdeel van een optimale regeling.

Ten aanzien van ontwikkelende partijen is de nulnorm als oplossing voor binnenstedelijke ontwikkeling inmiddels omarmd. De BPD-publicatie 'Veranderende parkeerbehoefte' omschrijft het anticiperen op veranderende behoeften in 10-15 jaar als noodzakelijk. 'Gebeurt dit niet, dan zijn de gebiedsontwikkelingen mogelijk reeds gedateerd alvorens zij goed en wel zijn afgerond'.



## *Raadsopdracht en doorlopen proces*

Het college van burgemeester en wethouders van Deventer introduceerde tijdens een raadstafel op 11 september 2019 de problematiek rond de remmende werking van afkoop en de mogelijke oplossing die een nulnorm maatregel hierin kan bieden aan de raad. Het introduceren van een nulnorm was daarbij één van de stellingen van een breder pakket van acties, waaronder:

- Het actualiseren van alle parkeernormen. De huidige nota is van 2013, inmiddels zijn kencijfers van 2019 beschikbaar en zijn er nieuwe ontwikkelingen zoals autodelen
- Het samenvoegen van 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> schil rond de binnenstad om het 'waterbedeffect' op een robuuste manier te kunnen tegengaan
- Het extra inzetten op fietsparkeernormen en fietsvoorzieningen, onder meer door een alternatieve bijdrage in een nieuw bereikbaarheidsfonds
- Gebruik van digitalisering om met name dubbelgebruik van beschikbare ruimte te optimaliseren
- Verbreden van de inzet op Monitoring om ontwikkelingen in gebruik van de parkeerplaatsen in en rond het centrum beter te kunnen voorspellen

Het belangrijkste resultaat van de raadstafel was dat meer informatie nodig was om hierover correct te kunnen beslissen. De raad gaf het college daarom de opdracht om bij alle betrokkenen de mening over de voorstellen te peilen. De inhoudelijke resultaten hiervan worden in de volgende hoofdstukken beschreven. Eerst wordt hieronder aangegeven welke stappen tijdens de consultatie zijn doorlopen.

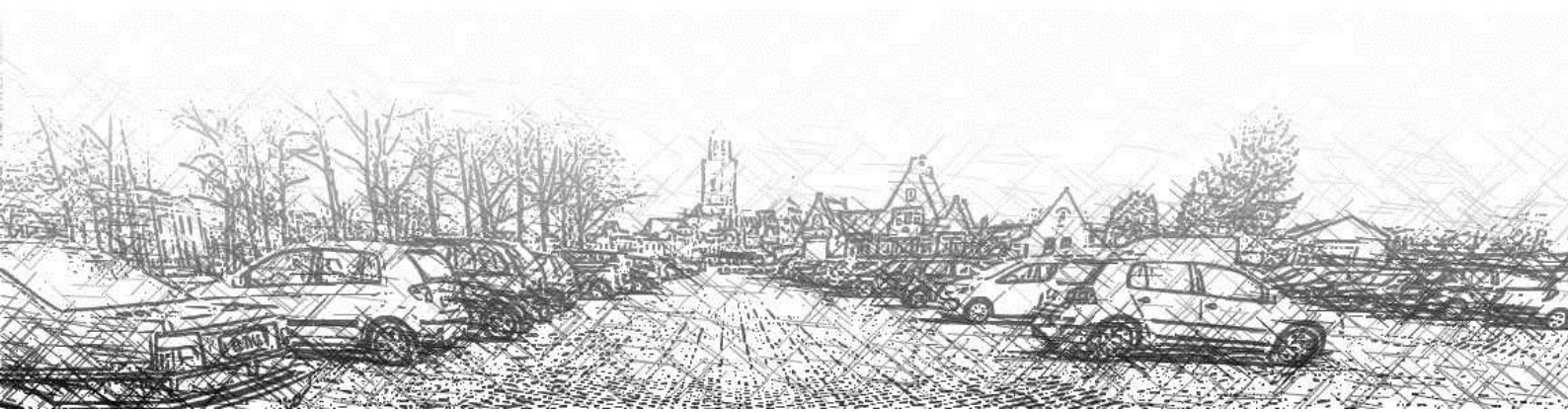
Om de verschillende voorstellen op parkeergebied te bespreken werd als eerste op 9 december 2019 een discussieavond georganiseerd. Hiervoor werden stakeholders, ondernemers, winkeliers en bewoners in en rond de binnenstad uitgenodigd.

De opbrengst van de discussieavond werd in een raadsmededeling van 3 maart 2020 weergegeven. Enerzijds werd geconstateerd dat veel voorstellen op draagvlak van betrokkenen kon rekenen. Daardoor is de ontwikkeling van meerjaren onderhoudsprogramma's voor garages, renovatie van garage Brink, digitalisering en de inzet op projecten ten behoeve van fietsparkeren verder doorgezet.

Anderzijds werd geconstateerd dat het voorstel over parkeernormen tijdens de bijeenkomst en in brieven daarna reactie opleverde. Aangegeven werd dat de motivatie voor de keuze van de nulnorm (deels) ontbrak. In de raadsmededeling werd aangegeven dat de belangengroepen van ondernemers en bewoners in de binnenstad uitgenodigd werden om nadere argumenten uit te wisselen. Om de discussie goed te kunnen voeren werden vooraf drie ambtelijke aanvullingen geleverd:

- Consequenties voor autogebruikers (kosten en alternatieven, met name voor bewoners)
- Ruimtelijke consequenties (kan de huidige capaciteit dit aan, met name in relatie tot de kortparkeer functie ten behoeve van ondernemers)
- Wat zijn mogelijke consequenties in de schilwijken rondom de binnenstad

De discussie met belangengroepen Stichting Deventer Binnenstad Management (hierna SDBM) en de belangengroep voor binnenstadsbewoners van Deventer (Hierna SBBD) vond op 4 november 2020 plaats. Deze datum was later dan gewenst vanwege de Covid-19 ontwikkelingen. Op 6 mei 2021 is gesproken met de buurtvereniging Raambuurt. Ten behoeve van de consultatie werden eerste versies van een presentatie van het college en een lijst met vragen en antwoorden met de belangengroepen gedeeld.



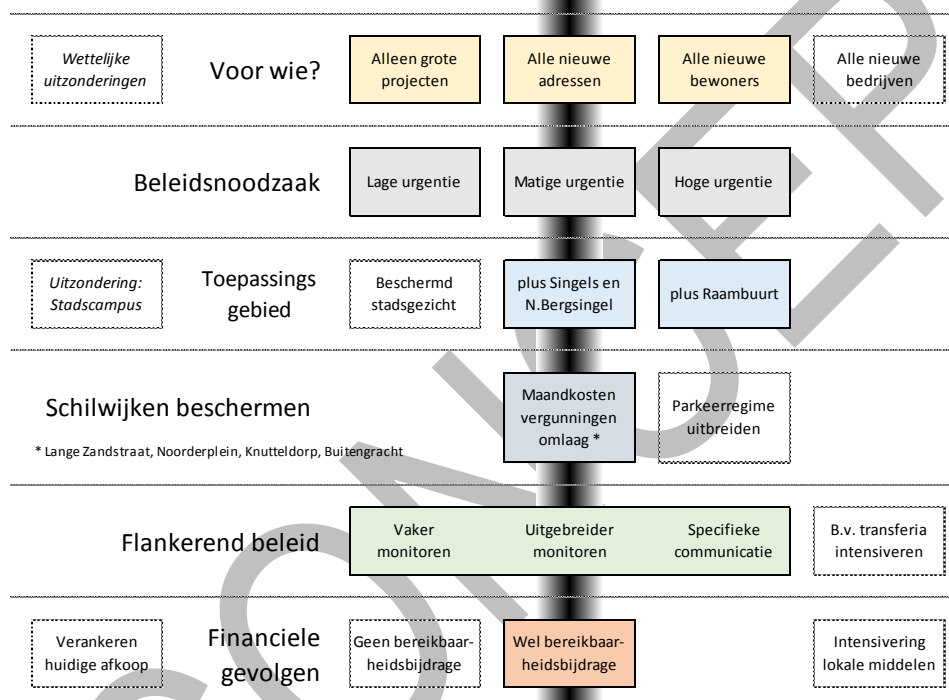


### 3. Uitwerking van een voorkeursmodel

De resultaten van de consultatie hebben geleid tot meer inzicht in de wijze waarop een nulnorm model vormgegeven kan worden. Op diverse niveaus zijn keuzes mogelijk die variëren van symbolische tot zeer ingrijpende maatregelen. Eerst worden de verschillende opties in samenhang gezien en wordt een integraal voorkeusscenario getoond. Vervolgens worden de deelkeuzes benoemd en wordt het speelveld daarbinnen toegelicht.

#### Een samenhangend voorkeurscenario

Een integrale keuze als uitwerkingsbasis kan inzichtelijk worden gemaakt als een soort van 'satéprikker' die door elk van de mogelijke deelkeuzes wordt geprikt. In onderstaande figuur wordt dit gedaan voor de keuze die op dit moment als voorkeurscenario vormt bij de invulling van de nulnorm maatregel. In de volgende paragraaf wordt verder in detail ingegaan op de deelopaties



De toelichting op dit schema is als volgt. Voor alle overige ingekleurde vakken geldt dat deze bespreekbaar zijn als alternatieven. Zo wordt nu de keuze gemaakt de Noorderbergsingel en De Singels wel onderdeel van de nulnorm maatregel te laten uitmaken. Echter, er kan ook voor een kleiner toepassingsgebied gekozen worden in de vorm van alleen de buurten van het beschermd stadsgezicht. Het college ziet dit niet als optie: Andersom is voor uitbreiden van het toepassingsgebied met de Raambuurt wel bespreekbaar: Die is dan ook van een kleur voorzien.

De niet ingekleurde vakken vormen aan de linkerzijde van de figuur de minimumvoorwaarden. Aan de rechterzijde staan deze voor maatregelen die in de huidige invulling in ogen van het college te ingrijpend zijn. Dat neemt niet weg dat als de situatie – al dan niet door een genomen nulnorm maatregel - verandert, deze elementen alsnog in een aangepast voorstel zou kunnen inbrengen. Uiteraard wordt dit altijd gedaan onder voorwaarde van verstrekken van een correcte onderbouwing.

Op deze wijze ontstaat een optimale onderlegger om een eventuele maatregel verder met de raad te bespreken. Ook voor belangengroepen geldt dat zij op basis hiervan voor haar belangrijke onderdelen een heldere plaats in het schema – en daarmee de discussie – kan geven.

### *Voorkeursbepaling op zes onderdelen*

Tijdens de consultatie zijn door de verschillende belangengroepen op diverse aspecten van het voorstel kritische vragen gesteld. Deze reacties zijn samen te vatten in zes hoofdonderdelen. Per vraag worden de 'uiterste' antwoorden hierop benoemd en wordt de insteek binnen dat speelveld van een motivatie voorzien. Onder ieder onderdeel wordt het deelschema getoond dat in de bovenstaande integrale afweging is opgenomen.

#### **1. Voor wie gaat de regeling gelden?**

Hoe breder de maatregel wordt toegepast, hoe meer mensen hiervan de gevolgen zullen ondervinden. Maar ook geldt: Hoe breder de maatregel wordt toegepast, hoe effectiever de resultaten zullen zijn. Als ondergrens hiervoor gelden twee overwegingen:

- In de binnenstad is sprake van integrale ontwikkelingsprojecten die cruciaal en beeldbepalend zijn voor de toekomstige binnenstad. Voorbeelden hiervan zijn Hegius en Stadshof. Als de maatregel hier niet wordt toegepast is de effectiviteit van de maatregel in het geding. Bovendien wordt bij deze projecten de huidige afkoopregeling het meest gevoeld. Daarmee zijn integrale projecten gebiedsontwikkelingen in alle varianten onderdeel van een nulnorm maatregel.
- In alle gevallen zal rekening gehouden worden met de wettelijke uitzonderingen. Voorbeelden daarvan zijn mindervalide bewoners of bedrijven die van aanvoer van verse producten afhankelijk zijn. Via de bijpassende regeling als maatstaf (zoals een Europese gehandicaptenkaart of ontheffing voor berijden voetgangersgebied). Deze vormen dus in alle gevallen geen onderdeel van de nulnorm maatregel.
- Tenslotte is de urgentie niet zodanig dat aan de rechten van huidige bewoners of ondernemers getoerd moet worden. Ingrijpen hierop is wettelijk twijfelachtig en zal terecht tot groot verzet onder de binnenstadsbewoners en -ondernemers leiden.

Een fundamentele keuze is vervolgens of een maatregel naast bewoners ook op alle ondernemers van toepassing verklaart dient te worden. Het college is van mening dat de maatregel in ieder geval voor bewoners zal moeten gaan gelden. Als deze groep geen onderdeel van een maatregel wordt blijft een tandeloze maatregel over. Het is de bewonersgroep die in aantallen voor de gemeente voor de toenemende bezetting van het areaal zorgt, mede omdat voor deze groep gereduceerde bewonerstarieven gelden.

Ten aanzien van nieuwe kantoren of winkelruimtes is de uitgangspositie in dit geval echter fundamenteel anders, aangezien zowel bij afkoop als toekenning van vergunningen al op basis van zakelijke tarieven wordt gerekend. Die tarieven liggen weer dichtbij de algemeen toegankelijke tarieven. Invoering voor deze groepen zou daardoor nauwelijks effect hebben. Op dit moment ontbreekt voldoende kennis om een correcte onderbouwing te leveren die rekening houdt met dit effect. Dit vraagstuk zal daarmee op een later tijdstip nader aan de orde dienen te komen. Het college kiest er daarmee voor in deze fase een regeling alleen voor bewoning van toepassing te verklaren.

De volgende kwestie is welke drempels er gaan gelden voor de regeling. Duidelijk is dat een regeling voor een voldoende betrokkenen moet gelden om effectief te kunnen zijn. Tegelijkertijd zou een te strenge toepassing tot weerstand vanuit bestaande bewoners kunnen leiden. Besprekbare varianten die tussen de uitersten inliggen zijn als volgt:

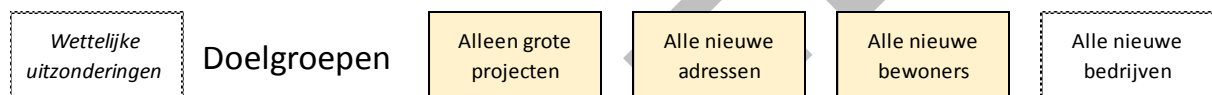
- Een regeling kan zich alleen richten op grote ontwikkelingsprojecten zoals gebiedsontwikkelingen. In de praktijk wordt de regeling dan gemiddeld eens per jaar toegepast, maar is dan wel ineens voor de groter en samenhangend aantal adressen van toepassing.
- Een regeling kan zich baseren op alle nieuwe adressen. Hierdoor zal voor ieder huis of appartement bij nieuwbouw of inbreiding de nieuwe situatie gaan gelden. De huidige kortingsregeling voor projecten tot 10 parkeerplaatsen komt daarmee tevens te vervallen.

- Een regeling kan zich baseren op alle nieuwe bewoners. In dat geval blijven bestaande rechten alleen bestaan zolang een bestaande bewoner in haar huis blijft wonen. De effectiviteit van de maatregel neemt hierdoor fors toe. Anderzijds betekent dit dat bij verkoop de situatie verandert.

Om het midden te houden tussen de mate waarin een maatregel ingrijpt en de effecten die een maatregel oplevert is de voorkeur de middelste variant: Alle nieuwe adressen. Echter, elk van de drie genoemde opties zijn bespreekbaar tijdens de verdere besluitvorming.

Tijdens de consultatie werden hierover diverse voorbeelden genoemd die op het eerste gezicht buitenproportionele gevolgen hebben. Echter, in twee gevallen is hierop een passend antwoord beschikbaar. De eerste is de vraag of een bewoner die van het ene naar het andere adres in de binnenstad verhuist wel haar rechten behoudt. Het antwoord hierop is dat de gemeente geen 'extra' naam- en adreslijst voor dit doel mag bijhouden. Bovendien kan vanwege privacy verschillende behandeling tussen huizen in de straat vervolgens niet worden toegelicht.

De tweede vraag is of eerder gedane afkoop in dat geval verloren gaat. In theorie klopt dit, maar in de praktijk is afkoop sinds besluitvorming in 2013 slechts enkele keren voorgekomen. Bovendien was in dat geval sprake van afkoop door de gemeente zelf. Bij andere projecten zijn doorgaans uitzonderingen gemaakt. Daarmee is bij een wijziging echter geen sprake van verlies van eerder betaalde bijdragen.



## 2. Welke mate van urgentie wordt ervaren, past het niveau van ingrijpen hierbij?

De eerste vraag gaat in of twijfels vanuit de belangengroepen ten aanzien van de onderliggende noodzaak tot ingrijpen als basis voor de maatregel. De vraag is of statistische gegevens de gesignaleerde trends bevestigen. Mocht dat slechts deels of zelfs helemaal niet zo zijn, dan is de vervolgvraag in hoeverre het 'dwingende' karakter van het eerder gepresenteerde voorstel hierop dient te worden aangepast.

Dat de vitaliteit van de binnenstad onder druk staat door de huidige parkeerproblematiek wordt door alle partijen herkend. Het meest eenvoudige bewijs hiervoor zijn de wachtlijsten die voor uitgifte van bewonersvergunningen bestaan. Het college vindt dat de huidige 'automaatregelen' niet meer volstaan om de bereikbaarheid in de toekomst optimaal te houden. De inzet moet zich 'breder' richten op autogebruik en op alternatieven. Het college ziet in de ontwikkeling van autobezit naar autogebruik een goede aanleiding om de aantrekkingskracht voor met name 'urban professionals' op de binnenstad te vergroten.

Een twistpunt wordt echter gevormd door de achterliggende bevolkings- en mobiliteitstrends voor die redenatie. Na decennia waarin autobezit het meest belangrijk was is nu een omslag gaande waarbij het hebben van de beschikking over een auto in combinatie met optimaliseren van alternatieven zoals fiets en OV aan invloed wint. De indruk bij de belangengroepen hierover is juist andersom. Men is van mening dat het autobezit toeneemt. Daarnaast is de vraag of de ontwikkeling van alternatieven en de aantrekkingskracht van jongeren hierop wel zo groot is.

De basisvraag hierachter is daarmee of men de problematiek urgent genoeg acht om de beleidskeuze te veranderen of niet. Om die vraag te beantwoorden zijn diverse statistische bronnen geraadpleegd. Het resultaat hiervan levert het beeld op dat in de onderstaande alinea's is omschreven. De data en grafieken waar de uitspraken op zijn gebaseerd zijn in een separate bijlagebundel opgenomen. De belangrijkste conclusies zijn:

- Het is belangrijk om te specificeren over welke periode de uitspraak wordt gedaan. Als we decennia terugkijken is zowel autobezit en autogebruik fors toegenomen en klopt de beleving van de belangengroepen.
- In het recente verleden en de huidige situatie (statistisch de periode tussen 2015 en nu) signaleert het CBS een trendbreuk in de richting van minder autobezit. Dat het totaal aantal auto's nog stijgt komt grotendeels door bedrijfsauto's.
- De groei van het aantal privé auto's zit vooral in de leeftijdsgroepen 65-75 en 75+. Het autobezit in de leeftijdsgroepen 18-25 en 25-30 is echter fors lager, en is in de periode 2015 - 2020 in absolute zin bescheiden afgenomen.
- Het aanbod en (mede)gebruik van deelauto's is in de afgelopen jaren exponentieel toegenomen. Het gebruik hiervan voor jongeren is vanzelfsprekend, voor ouderen kent dit een drempel.
- Toekomstvoorspellingen wijzen op het wegdoen of niet aanschaffen van de auto voor de groep 18-30 bij verhuizen naar een stedelijke omgeving (CBS) en de afname van de vervoersprestatie op het onderliggend wegennet in de komende vijf jaar (KiM). Daarnaast is er de algemene trend van wegdoen van de auto als gevolg van vergrijzing. De trendbreuk is daarmee een blijver.

Op basis van bovenstaande analyse kan gesteld worden dat voor de Deventer binnenstad het autobezit afneemt en het autogebruik toeneemt. Uiteraard blijft deze uitspraak betwistbaar. Er is een keuze gemaakt uit de vele beschikbare gegevens. Een andere keuze en/of interpretatie kan tot andere beelden leiden. De vraag is echter of dit de noodzaak tot ingrijpen fundamenteel verandert.

Op het moment dat deze trend niet doorzet of anders uitpakt door bijvoorbeeld de Covid-19 crisis, betekent dit voor de binnenstad een toename van het autobezit. Daardoor zal de druk op de bestaande ruimte alleen maar sneller toenemen. Gevolg is dat sneller het punt bereikt gaat worden waarop nieuwe voorzieningen moeten worden toegevoegd aan de randen van de binnenstad.

Door de oogharen gezien zal de mate van urgentie en daarmee ingrijpen in het midden liggen. De problematiek wordt vandaag nog niet als urgent ervaren, maar de trendontwikkeling wijst op toename van de urgentie. Een belangrijk voordeel van nu handelen is dat dit in een 'pro-actieve' fase plaatsvindt. Het is een fase waarin nog keuze mogelijk zijn en effecten via monitoring gevolgd kunnen worden. Als we nog langer wachten lopen we het gevaar dat de urgentie toeneemt, en nog slechts meer gedwongen reactieve opties overblijven. Er is daarmee sprake tussen onderstaande opties sprake van matige urgentie.

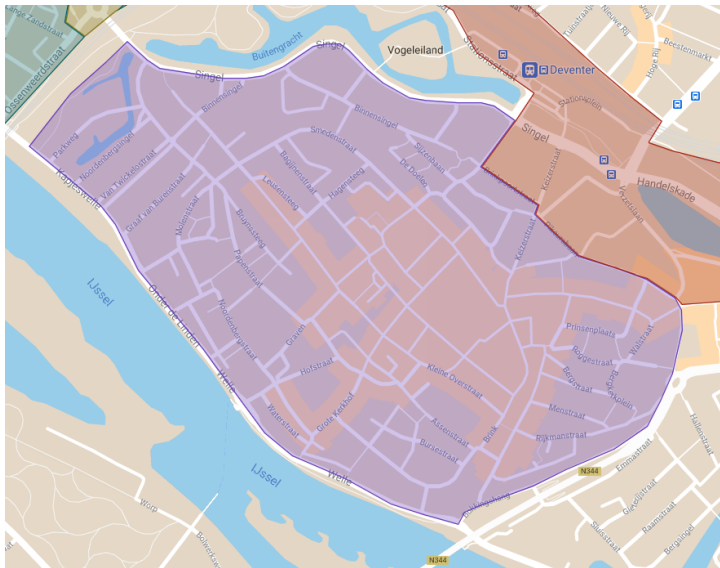


### 3. Wat is het toepassingsgebied?

Om dit meer praktische vraagstuk in te vullen kan gekozen voor een gebied dat in de subjectieve beleving aansluit bij wat nu 'het centrum' van Deventer precies is. Daar tegenover staat een keuze op basis van een objectieve maatstaf, in dit geval het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen op maaiveld versus het aantal huishoudens.

Het gebied van het beschermd stadsgezicht (De buurten Binnenstad, Bergkwartier en Noorderbergkwartier) is de verhouding parkeerruimte versus huishoudens kleiner dan 2:1 en zullen deze altijd als het hart van het centrum worden gezien. Daarmee is over de minimale omvang consensus. De zone wordt op de volgende bladzijde grafisch weergegeven.

De ontwikkelzone van de Stadscampus vormt hierop een uitzondering. De ontwikkeling van De Kien heeft dermate grote gevolgen, dat toepassing van de nulnorm daar direct tot een ingrijpende extra opgave voor de gemeente zal leiden. Uitgangspunt bij Stadscampus is dat gemeente en ontwikkelende partijen samen de ingrijpende toevoeging van functies en woningen van een daarop afgestemde toename van parkeer- en stallingsvoorzieningen voorzien.

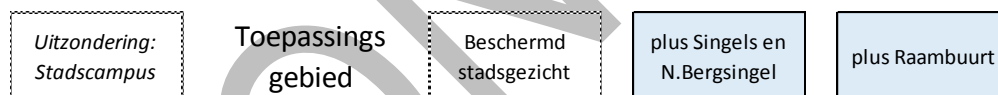


## Toepassingsgebied van de nulnorm maatregel

Toepassingsgebied  
 Stadscampus

De vraag of de zone groter dient te worden kan het beschermd stadsgezicht kan voor de noord- en zuidzijde van de binnenstad onafhankelijk van elkaar worden beoordeeld. Aan de Noordzijde geldt voor de buurten Noorderbergsingel en De Singels dat deze verweven zijn met het beschermd stadsgezicht en binnen de grachten liggen. Vanuit de beleving is toevoeging daarmee gerechtvaardigd.

Aan de Zuidzijde geldt voor de Raambuurt dat ook daar – en in tegenstelling tot de noordzijde – de verhouding tussen parkeerplaatsen en huishouden kleiner dan 2:1 is. Op basis van de beleving is het toevoegen van Raambuurt discutabel, in de beleving zullen bewoners hiervan zich geen deel van de historische binnenstad vormen. Het college kiest er voor dit moment voor de beleving te laten prevaleren en Raambuurt niet aan het toepassingsgebied toe te voegen.



### 4. Hoe de schilwijken te beschermen?

Een nulnorm maatregel kan als gevolg hebben dat bewoners binnen het toepassingsgebied overwegen om in plaats van betalen van zakelijke tarieven uit te gaan wijken naar 'gratis' opties op langere loopafstand van hun woning.

De mate van uitstraling van parkeerders in de schilwijken is uiteraard gekoppeld aan de keuze die hierboven al zijn gemaakt. In feite is de loopafstand tussen het toepassingsgebied (of de locatie van de gekozen doelgroep) en de eerste 'gratis' opties bepalend voor het nemen van maatregelen.

Het is van belang te benoemen dat die loopafstand in de situatie van Deventer al gauw 600 meter of meer is. Dergelijke afstanden worden door het nationale kennisinstituut CROW als te groot beoordeeld als parkeeralternatief voor bewoners. Hoewel in besluitvorming deze dreiging door betrokkenen vaak wordt geuit, zal het effect in de praktijk minder vaak zal optreden. De resterende groep heeft vaak fundamentele bezwaren tegen betaling en is daarmee ook nu al moeilijk op andere gedachten te brengen.

Op diverse plaatsen zijn daarnaast ook in de schilwijken reeds parkeerregimes ingevoerd die kortparkeerders weren. Doordat deze minimaal tot 20:00 uur van kracht zijn wordt ook



bewonersparkeren van buiten de zone effectief voorkomen. Belangrijk is echter dat het buiten plaatsen waar parkeeroverlast wordt veroorzaakt niet aan de gemeente is een parkeerregime in te stellen. Om dit mogelijk te maken dient een meerderheid van de betrokkenen hiermee in te stemmen.

Uitgaande van de bovenstaande keuze qua toepassingsgebied (beschermd stadsgezicht plus De Singels) zijn per windrichting de volgende uitspraken van toepassing:

- Noordzijde: Het gebied net boven de spoorbundel (Ossenweerdstraat en Rijsterborgherweg) is gedeeltelijk voorzien van een regime. Bij positief besluit zal een voorstel uitgewerkt worden de vergunning kosten voor dergelijke gebieden bij aanvang tijdelijk fors te verlagen (zie figuur hieronder). Op die manier wordt een heroverweging door betrokkenen niet extra belast door financiële consequenties.
- Oostzijde (Voorstad): Hier is mede door de aanwezigheid van het NS-station als sprake van een 'sluitende' ring van parkeerregulering rondom de binnenstad aanwezig. Naar verwachting is die zelfs indien het meest ruime toepassingsgebied wordt gekozen al effectief genoeg om parkeren door bewoners vanuit het centrum te voorkomen.
- Zuidzijde: In de Raambuurt is reeds een regime van toepassing, waardoor er bescherming bestaat van parkeerders van buiten het gebied. De uitstraling richting Knutteldorp zal gezien de loopafstand minder groot zijn dan aan de noordzijde. Mocht dit echter wel optreden en hierdoor de relatie tussen Raambuurt en Knutteldorp / Buitengracht onder druk komt te staan, dan is het beter de mogelijkheid zoals die aan de noordzijde bestaat ook voor de zuidzijde te scheppen.

De invulling van het uitwerkingsschema wordt dan als volgt.

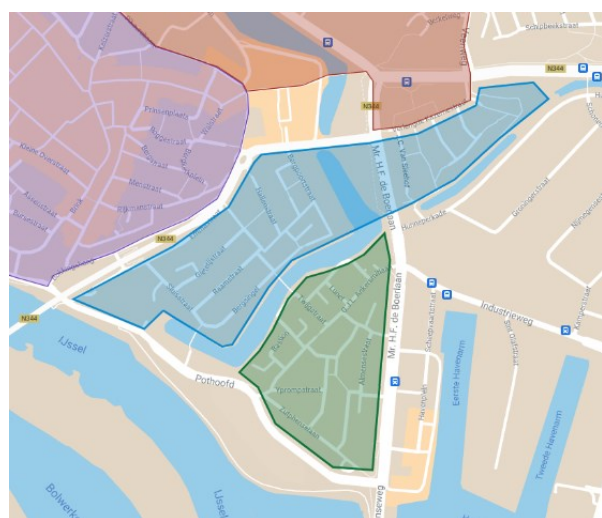
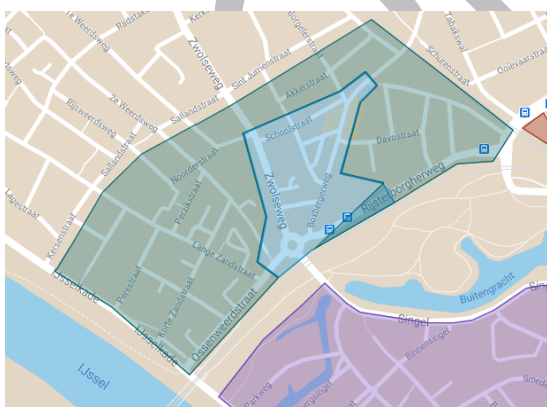
### Schilwijken beschermen

\* Lange Zandstraat, Noorderplein, Knutteldorp, Buitengracht



Maandkosten vergunningen omlaag \*

Parkeerregime uitbreiden

Onderstaand beeld geeft een grafische weergave van de zones die voor versoepeling van maandkosten bij toetreding in aanmerking kunnen komen.



#### Bescherming schilwijken

-  Bestaande vergunningzone
-  Versoepelde toetreding



## 5. Hoe de maatregel optimaal te ondersteunen?

De vraag is welke andere beleidsmaatregelen noodzakelijk zijn aan een nulnorm maatregel te koppelen om de implementatie hiervan zo goed mogelijk te laten verlopen. Op basis van een nadere analyse worden de volgende extra maatregelen voorgesteld.

De **monitoring** van het huidige parkeerareaal vindt jaarlijks plaats door middel van visuele tellingen op verschillende momenten in één week. Bij een nulnorm maatregel wordt echter bewust aangestuurd op een verandering in het gebruik van het parkeerareaal.

Door beter zicht op de verschillende delen van het parkeerareaal te krijgen voor en na invoering kan de verdeling verder worden geoptimaliseerd. Bovendien kan door regelmatige herhaling een voorspelling gedaan worden of en zo ja wanneer alsnog uitbreiding van parkeercapaciteit noodzakelijk blijkt te zijn. Aangezien besluitvorming, aanbesteding en bouw hiervan al gauw 5 jaar duurt, is het cruciaal hierop te kunnen anticiperen.

Gezien de keuze van het toepassingsgebied en mogelijke consequenties voor de schilwijken zal daarnaast meer zicht moeten ontstaan in het gebruik van de noordelijke rand die boven de binnenstad ligt. Daarnaast zullen de effecten bij De Worp meegenomen gaan worden. In eerste instantie kan hiervoor het huidige jaarlijkse onderzoek worden aangepast. Op termijn kan de functies van scanauto's als bijproduct van handhaving hier een rol in gaan spelen.

**Communicatie** is van belang om de implementatie van een nulnorm maatregel te bevorderen. Het gaat dan om de beleidsboodschap van optimaliseren van een vitale binnenstad als doel achter de maatregel. Ook de al ingezette maatregel voor alternatieven (zoals faciliteren van autodelen en fietsmaatregelen) kunnen hier onderdeel van zijn. Een beter begrip hiervan buiten de gebruikelijke gemeentelijke omgeving is van belang. Meer praktisch zal naar makelaars de maatregel actief worden gecommuniceerd. Op die manier wordt voorkomen dat nieuwe gebruikers voor verassingen komen te staan als de woning al is gekocht – en vervolgens alsnog van de gemeente parkeerruimte tegen bewonerstarief verlangen.

Flankerend beleid

Vaker  
monitoren

Uitbreider  
monitoren

Specifieke  
communicatie

*B.v. transferia  
intensiveren*

## 6. Hoe werken de financiële consequenties in de praktijk uit?

Deze vraag heeft – naar gelang de vraagsteller – verschillende achtergronden. Per vraag worden de volgende verduidelijkingen gegeven. Echter, de alternatieve bereikbaarheidsbijdrage is een onlosmakelijk onderdeel van het invoeren van een nulnorm maatregel.

**Hoe wordt de alternatieve bijdrage uitgewerkt** - Eén van de manieren waarop de bereikbaarheid voor bewoners en gebruikers van nieuwe ontwikkelingen op orde kan blijven is het intensiveren van alternatieven voor het bezit en gebruik van de eigen auto. Om deze al lopende ontwikkeling extra te stimuleren kan in plaats van de afkoop een 'bereikbaarheidsbijdrage' ingevoerd worden. Voor de uitwerking zijn uitgangspunten hierbij:

- De hoogte hiervan zal rond 10% van de af te schaffen afkoopbijdrage zijn en zonder uitzonderingen voor alle gevallen waarin een omgevingsvisie noodzakelijk is worden gegeven.
- De besteding hiervan wordt breder ingezet. In plaats van aanvullende parkeerruimte kan deze ook benut worden voor stimulering van deelauto initiatieven of betere benutting van fiets of OV.
- De regeling zal geen uitzondering kennen voor kleine ontwikkelingen. Daarmee wordt de toepassing transparant en op iedere situatie toepasbaar.
- De gemeente zal inkomsten en uitgaven van de bereikbaarheidsbijdrage transparant weergeven in het jaarlijks verschijnende Meerjaren Programma Parkeren (MPP).

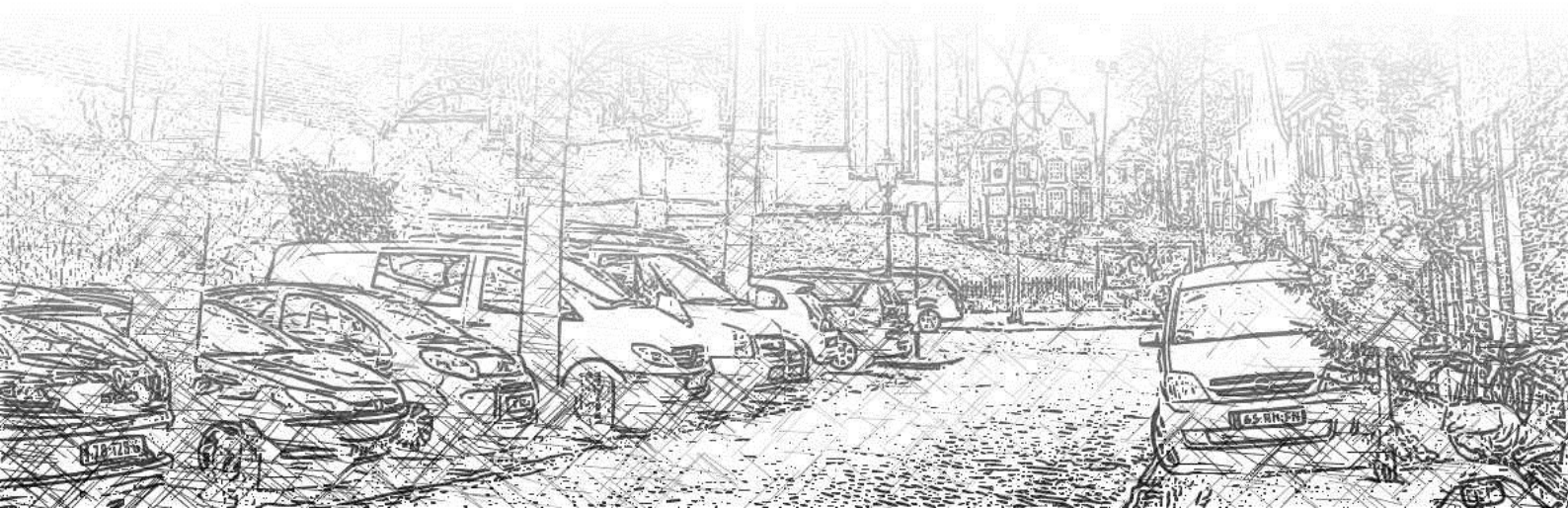
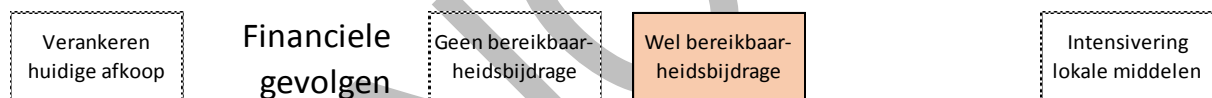
Het uiteindelijke doel van deze maatregel is dat de nieuw, maar ook bestaande bewoners van deze maatregel profiteren doordat alternatieven meer financiële ruimte krijgen. In de uitwerking na besluitvorming zal gewerkt worden aan de juiste juridische en financieel-technische inbedding van deze maatregel.

Een goed voorbeeld van besteding van deze gelden is bijvoorbeeld het mogelijk maken van meer stalling voor bewonersfietsen. Voor de wat oudere centrumwoningen zijn stallingsmogelijkheden in of bij de eigen woning vaak beperkt. Met deze fondsen kan bezien worden of aanvullende stallingen mogelijk zijn. Gebruik van leegstaande panden is daarbij een optie. Maar ook mogelijkheden van betere benutting van de betaalde bezoekers stallingen door bewoners kan verder worden onderzocht.

**Wat betekent de verandering voor de gemeentelijke inkomsten** - In theorie nemen de inkomsten voor de gemeente als gevolg van afkoop af. In de praktijk is deze afkoop echter in de periode vanaf vaststelling van het beleid in 2013 slechts enkele malen toegepast. In die gevallen betrof het bovendien transacties waarbij de gemeente zelf de ontwikkelende partij was.

Voor grotere ontwikkelingen vormt de reden hiervoor het hart van de voorgestelde wijziging: Grotere ontwikkelingen kwamen mede als gevolg van de verplichting niet tot uitvoering. Bij kleinere ontwikkelingen werd gebruik gemaakt van uitzonderingen voor wijzigingen bij projecten die minder dan 10 extra parkeerplaatsen tot gevolg hadden. In sommige gevallen zijn tenslotte maatwerkoplossingen toegestaan, waarbij niet betalen van de bijdrage onderdeel van de oplossing vormde. Ook indien niet tot invoering van een nulnorm maatregel besloten wordt zal daarom nader bezien moeten worden hoe de afkoopregeling beter te verankeren.

Door invoering van de alternatieve bijdrage zullen de gemeentelijke inkomsten toenemen. Het belang hiervan is het geven van meer armslag aan het faciliteren van alternatieve vormen van mobiliteit. Op financieel gebied is tevens van belang dat de reserve parkeren, die benut wordt voor de meeste huidige stimulerende maatregelen op mobiliteitsgebied, van jaar tot jaar meer onder druk komt te staan. Besteding hiervan is van belang voor de nieuwe én bestaande bewoners en gebruikers.

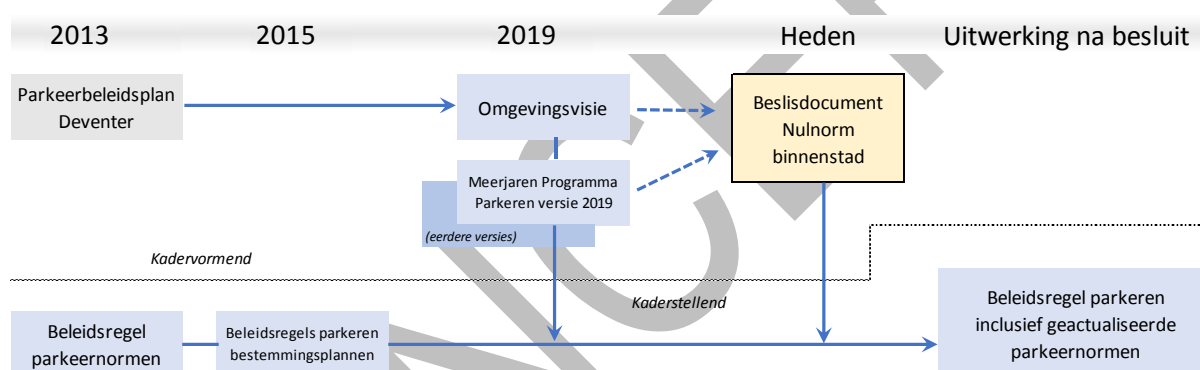


## 4. Benutting van resultaten en vervolg

Met het huidige document wordt een zo volledig mogelijke weergave te tonen van de kennis die nu rond de nulnorm bestaat. Naast het huidige document is een bundel met verdere onderbouwing van de gegevens uit grafieken en tabellen beschikbaar. Belangengroepen voor ondernemers (SDBM), bewoners (SBBB), vastgoedeigenaren (VCOD) en de buurtvereniging Raambuurt hebben via kritisch volgen hier een bijdrage aan geleverd. De reactie van SDBM en SBBB op een conceptversie van dit rapport wordt aan de besluitvormingsstukken toegevoegd.

Met deze documenten kan de uitwerking door het College verder ter hand worden genomen. Naar de raad zal door het aanbieden van dit rapport verantwoording worden afgelegd ten aanzien van het doorlopen proces en de nadere keuzes daarbinnen. Het platform wonen Deventer heeft aangegeven via een werkgroep bij deze uitwerking betrokken te willen worden.

De regeling zal – zo nodig met eventuele aanvullende indicaties vanuit de raad - meegenomen worden in een actualisering van de beleidsregel parkeren van Deventer. Huidige versies hiervan zijn van 2013 en 2015. Er zullen dus in dat voorstel ook andere kwesties aan de orde komen. Een positief besluit kan daarmee gezien worden als een voorloper van de nieuwe beleidsregel parkeren. In onderstaande figuur is de beleidsontwikkeling grafisch samengevat.



Tijdens het ontwikkelproces van de beleidsregel parkeren zal als onderdeel van de formele vaststelling opnieuw inspraak plaatsvinden. Vooruitlopend daarop zal met de maatschappelijke vertegenwoordigers over de plannen gesproken worden. Na besluitvorming over de beleidsregel parkeren zal uiteindelijk via publicatie de wettelijke status worden bereikt. In tijd gezien is de verwachting dat in een gunstig scenario daadwerkelijke start van de maatregel tegen het einde van 2021 zal plaatsvinden.



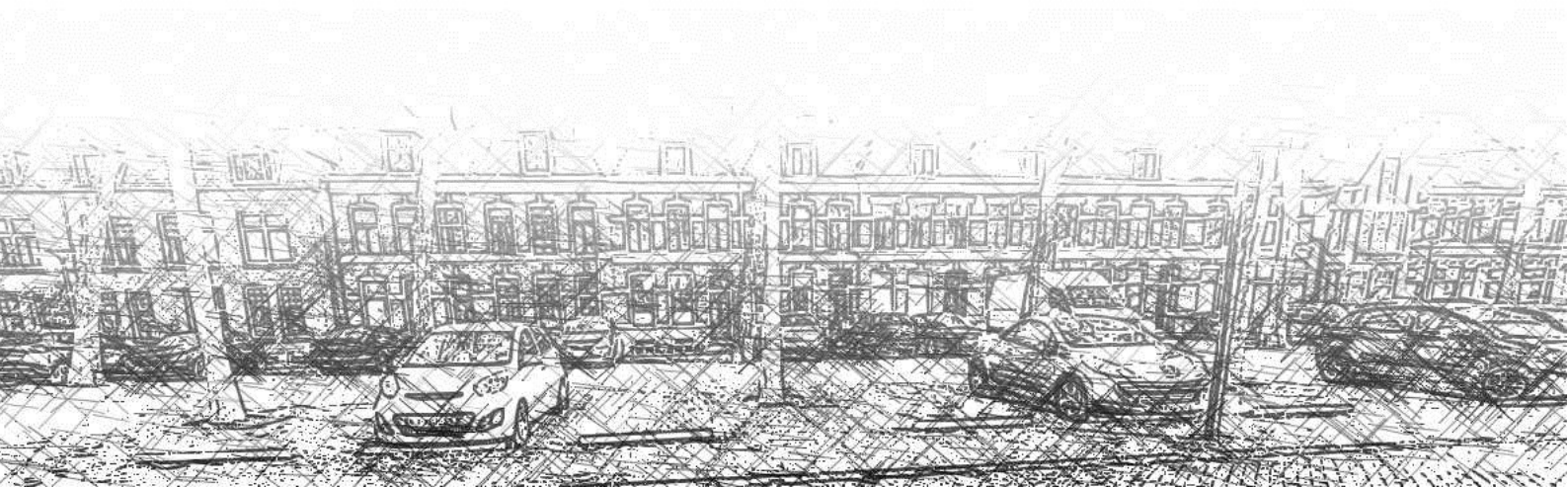


Nulnorm binnenstad  
*Van idee naar uitgewerkt voorstel*

# Bijlagen

Versie: concept tbv BenW, 2<sup>e</sup> lezing

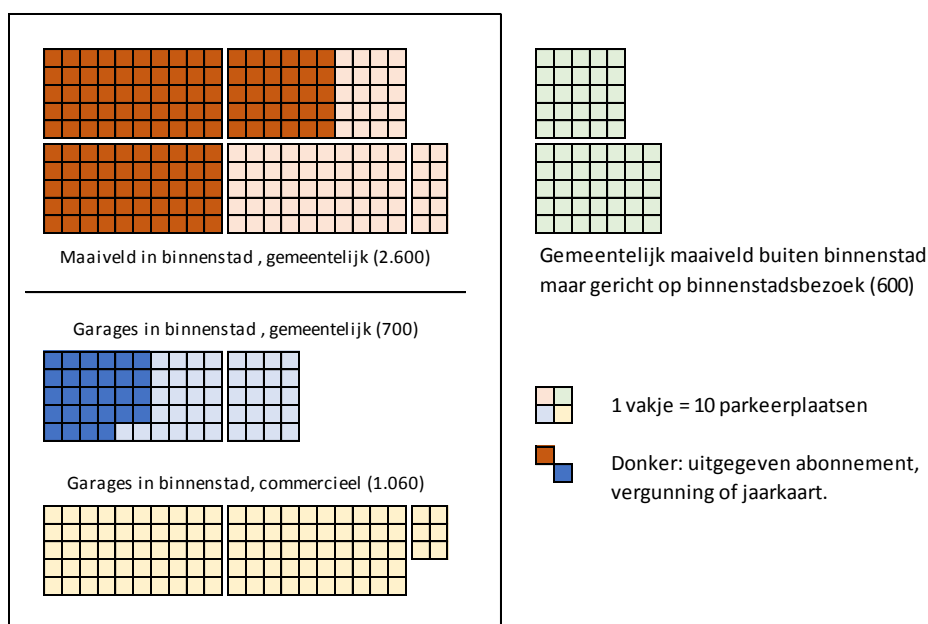
Gemeente Deventer,  
Juni 2021



## Overzicht van de bijlagen

Bijlage 1	Parkeercapaciteit Deventer binnenstad op hoofdlijnen
Bijlage 2	Statistische en beleidsmatige posities van buurten en wijken
Bijlage 3	Illustraties over de nulnorm van elders in Nederland
Bijlage 4	Onderbouwing van resultaten van de consultatie
Bijlage 5	Berekening van de afkoopbijdragen, parkeernota 2013
Bijlage 6	Indicaties uit de binnenstadvisie Deventer van SDBM

### Bijlage 1 – Parkeercapaciteit Deventer binnenstad op hoofdlijnen

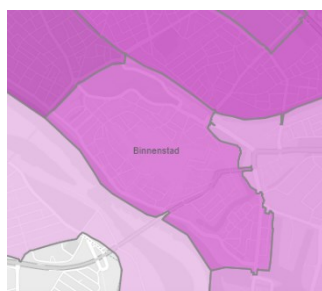


**De lichtere tinten geven de capaciteit aan.** Ieder vakje staat voor tien parkeerplaatsen. Het grootste volume is straat- en terrein parkeren in ons bezit (2.600). Naast het centrum zelf hebben we rond 600 plaatsen die ook voor binnenstadsbezoek kunnen worden benut (Beestenmarkt, De Worp e.d.). Qua garages is commercieel bezit in de meerderheid (1.060) maar hebben we met 700 plaatsen voldoende invloed om alle prijzen normaal te houden.

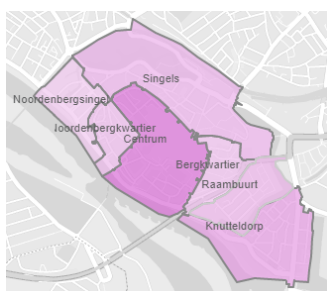
**De donkere tinten geven ons gebruik aan.** Ruim de helft van ons maaiveld en rond 1/3 van onze garage capaciteit wordt gevuld door vergunninghouders en jaarkaarten. Die plaatsen zorgen ervoor dat op piekmomenten meerdere locaties voor corona vol waren op de zaterdag middag.

## Bijlage 2 – Statistische en beleidsmatige posities van buurten en wijken

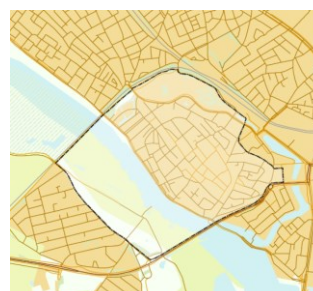
In het rapport worden op diverse plaatsen buurten en wijken benoemd. In deze bijlage wordt aangegeven op welke manier de aanduiding van buurten en wijken is gebaseerd. Basis voor de aanduiding van wijken en buurten is de statistische indeling van buurten wijken zoals die door CBS wordt gehanteerd. Voor Deventer zijn cijfers hierover toegankelijk gemaakt via de website [www.staatvandeventer.nl](http://www.staatvandeventer.nl). Op wijkniveau wordt de 'binnenstad' aangeduid (figuur a).



a: CBS – Indeling: Wijkniveau



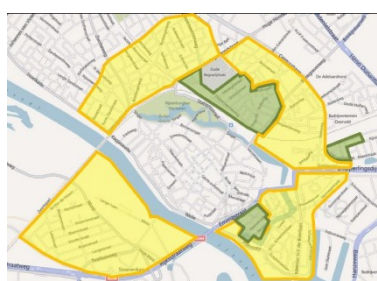
b: CBS Indeling – Buurniveau



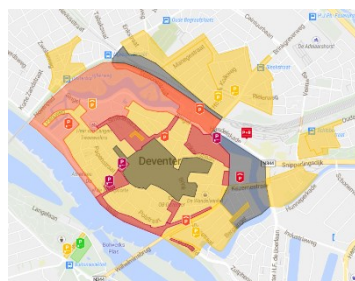
c: Rijksbeschermd stadsgezicht

Op buurniveau bestaat deze uit 7 buurten, waaronder Centrum, Raambuurt en Knutteldorp (figuur b). De laatste twee buurten zijn geen onderdeel van het 'historisch stadscentrum', waarvan de contouren worden bepaald door het Rijksbeschermd stadsgezicht (figuur c).

Bij de beleidsmatige aanduiding van parkeerregimes is een beleidsmatige driedeling van belang. Het eerste niveau wordt bepaald door de ruimte die het raadskader biedt (figuur d, beleidskader uit 2013): Binnen de gele zones mag het college parkeerregimes instellen. Binnen de theoretisch mogelijke ruimte zijn sinds 2013 naast de toen al bestaande zones (in groen) diverse toevoegingen gedaan (in geel). Resultaat is het huidige beeld van zones waarin al dat niet een parkeerregime geldt (figuur e).



d: Theoretische regimezones



e: Huidige regimes



f: Zonering van regimes

Het derde beleidsniveau geeft aan welke regels en tarieven van toepassing zijn indien een regimes wordt ingesteld (figuur f, beleidsregel parkeren 2015). De basis daarvan is een indeling in Centrum (in dit geval dus alle buurten binnen het Rijksbeschermd stadsgezicht) en de eerste en tweede schil.



Voor het huidige onderwerp is van belang dat voor de centrumzone in de beleidsregel afkoop de voorkeur heeft, terwijl in de overige zones fysieke realisatie wordt gevraagd. Daarnaast is algemeen uitgangspunt dat de parkeernormen hoger zijn naarmate een zone verder van het centrum afligt. De reden hiervoor is dat enerzijds de alternatieven qua openbaar vervoer en fiets in het centrum beter zijn dan daarbuiten, maar ook dat de ruimte voor parkeergelegenheid buiten het centrum eenvoudiger te vinden en te realiseren is dan in het centrum.



## Bijlage 3 – Illustraties over de nulnorm van elders in Nederland

### A. Gemeente Groningen – Parkeervisie 2018

#### **bouwnormen voldoen niet**

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw hanteren we parkeernormen. In de praktijk blijken deze niet altijd adequaat en/of noodzakelijk. Zo zien we bijvoorbeeld dat bewoners van nieuwbouwcomplexen met een parkeergarage toch op straat parkeren, omdat ze niet willen betalen voor een (dure) plek in de parkeergarage. Dat leidt tot lege garages en een hoge parkeerdruk op straat. Aan de andere kant zien we ook situaties waarin er minder daadwerkelijke parkeerbehoefte is dan onze normen veronderstellen, waardoor er parkeerplaatsen op straat of in garages ongebruikt blijven. We zien ook dat de strenge parkeernormen kunnen leiden tot zodanige kostenverhoging dat de nieuwe woningen onbereikbaar worden voor de beoogde doelgroep en/of dat bouwprojecten stagneren. In het licht van onze huisvestingsopgaven is dat zeer ongewenst. Ook hier geldt dat specifieke maatregelen waarschijnlijk beter werken dan algemene normen.



#### **nieuw uitgangspunt er is voldoende ruimte, maar niet altijd voor de deur**

We vinden dat de stad Groningen op straat, in garages en op parkeerterreinen in totaliteit voldoende parkeer capaciteit heeft. We gaan daarom in de bestaande stad geen extra parkeer capaciteit creëren. De bestaande capaciteit biedt voldoende ruimte om – met effectiever gebruik ervan – andere functies van de straat meer ruimte te geven\*.

Er is voldoende parkeerruimte beschikbaar. Echter niet altijd precies op de plek waar de automobilist het liefst z'n auto zou willen parkeren. Dat parkeren 'voor de deur' niet altijd kan accepteren we. Een parkeerplaats op 250 meter van de woning – en in de binnenstad 500 meter – beschouwen wij als acceptabel alternatief (uiteraard met uitzondering van parkeerplaatsen voor invaliden). Voor elektrische auto's (en hun laadfaciliteiten) houden we vast aan de geldende 150 meter. Voor bezoekers zijn er reeds goede alternatieven op de P+R-terreinen en in de P-garages.

\* Uit onderzoek van de Grontmij (2015) blijkt dat er in Groningen voldoende parkeerplaatsen zijn om de ontwikkelingen in de komende tien jaar op te vangen.



#### **parkeernormen op maat invoeren**

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw hanteren we parkeernormen. Die schrijven voor hoeveel parkeerplaatsen de ontwikkelaar minimaal moet realiseren. Dit doen we om in drukke of volle gebieden de parkeerdruk te beheersen en de kwaliteit van de openbare ruimte te borgen en/of te vergroten. In de praktijk blijken die parkeernormen niet altijd adequaat of noodzakelijk. Deze normen gaan we herijken, waarbij we rekening houden met de aard en de (parkeer)druk in een gebied. En we willen ze flexibeler toepassen. Met de bouwer én toekomstige gebruikers maken we dan duidelijke afspraken over (de afwezigheid van) hun recht op een parkeerplek in de openbare ruimte, nu en in de toekomst. Daarbij moet het voor iedereen duidelijk zijn hoeveel (en welke) parkeervoorzieningen er bij of nabij de woning beschikbaar zijn en blijven. Op deze manier geven we ook meer ruimte aan bouwinitiatieven gericht op bewoners die geen belang hechten aan een parkeerplaats in de buurt. Het invoeren van parkeernormen op maat geschiedt altijd in samenhang met de afspraken over het parkeren op eigen terrein (POET). Ook bij wijkvernieuwingsprojecten zullen we bestaande parkeernormen herbeoordelen en eventueel aanpassen.

#### **minimum- of maximum-normen**

Momenteel schrijven de normen voor hoeveel parkeerplaatsen de ontwikkelaar minimaal moet realiseren. Straks kan het ook andersom: dat wij vaststellen hoeveel parkeerplaatsen er (in/op eigen terrein en/of op straat) maximaal mogen komen. Op die manier ontzien we de openbare ruimte zo veel mogelijk: het is dan aan de ontwikkelaar hoe hij de woningbouwontwikkeling\* in de markt wil zetten. We kunnen ook het aantal (of aandeel) deelauto's laten meewegen. In de normen nemen we ook laadfaciliteiten voor e-auto's op. Daarnaast denken we na over fietsparkeernormen, al dan niet in combinatie met een fietsparkeerfonds.

\* (en met welke parkeervoorzieningen)

## B. CROW publicatie 'Handreiking parkeernomen'

Het is onmogelijk om in een – nu al drukke – stad extra woningen met een 'ouderwetse' parkeernorm te bouwen omdat de wegen in en naar de steden al erg vol zitten. De nieuwe bewoners zullen dus op een andere manier mobiel moeten zijn. Ontwikkelaars zouden alternatieven voor de privéauto, zoals elektrische deelauto's, goede fiets(parkeer)voorzieningen en andere 'Mobility as a Service-diensten' (MaaS) in hun concept kunnen opnemen. De gemeente kan dit 'belonen' met een lagere parkeereis en zo het gebruik van dergelijke alternatieven stimuleren.

### Nulnorm

Een nulnorm houdt in dat de gemeente geen parkeerplaatsen eist bij een ontwikkeling, maar van de ontwikkelaar verwacht dat hij de eigen mobiliteitsvraag op een ander manier oplost. De gemeente Utrecht hanteert deze nulnorm in het centrum; men mag daar ontwikkelen zonder parkeerplaatsen te maken, en men heeft geen recht op een parkeervergunning. Een nulnorm wordt meestal alleen toegepast in gebieden waar vergunningparkeren en/of betaald parkeren van kracht is.

Alternatieven
I. Reductie huidig gebruik gebouw - parkeeropgave
II. Nulvergunningen-optie + abonnementen (alleen in parkeersektor)
III. Gebruikmaken van ander particulier parkeerterrein/gebouw
IV. Reserverruimte parkeren onbebouwd + afspraak bebouwen als parkeerdruk > 80%
V. Innovatieve maatregel: ander gebruik parkeren/mobiliteit
VI. Pilot 2 parkeerplaatsen binnenstad

## 2.7 Conclusie

Het mobiliteitssysteem zoals we deze vandaag de dag kennen, is zeer inefficiënt. Autobezit en autogebruik is een grote kostenpost terwijl de auto het grootste gedeelte van zijn levensduur geparkeerd staat. Dat we door de opkomst van zelfrijdende en gedeelde auto's naar een nieuw ecosysteem gaan staat vast. Alleen de termijn waarop is nog onzeker. Op basis van verschillende bronnen is het realistisch te veronderstellen dat zelfrijdende deelauto's in de periode 2030 tot 2040 een veelgebruikt vervoersmiddel zal worden. Deze omslag heeft een disruptief karakter. Niet alleen voor de auto-industrie, maar ook voor de ruimtelijke inrichting van Nederland.

### Afname parkeerbehoefte

Op de eerste plaats zal de behoefte aan parkeerplaatsen sterk afnemen. Nu al ligt de parkeereis bij nieuwe ontwikkelingen aanzienlijk hoger dan er vanuit het huidige autobezit aan parkeervraag verwacht mag worden. Met de toekomstige ontwikkelingen aangaande mobiliteit zal de overmaat van het aantal te realiseren parkeerplaatsen alleen maar groeien indien hier niet op wordt geanticipeerd. Aangezien bij grootschalige complexe gebiedsontwikkelingen een doorlooptijd van 10 tot 15 jaar niet onrealistisch is, moet bij deze gebiedsontwikkelingen sterk rekening worden gehouden met de toekomstige veranderingen omtrent mobiliteit. Gebeurt dit niet, dan zijn de gebiedsontwikkelingen mogelijk reeds gedateerd alvorens zij goed en wel zijn afgerond. Het clusteren van parkeervoorzieningen zodat plangebieden autoluw worden en het ontwikkelen van demontabele parkeergebouwen zijn denkrichtingen om op de veranderingen in te spelen.

### Cost of distance

Daarnaast kunnen deze toekomstige ontwikkelingen ook een sterk effect hebben op de plekken waar mensen willen wonen. De *cost of distance* is altijd een belangrijk aspect geweest in de woonlocatiekeuze van mensen. Deze *cost of distance* zal sterk afnemen. Niet alleen omdat de kosten van gedeelde zelfrijdende auto's lager zijn waardoor transportkosten zullen dalen, maar ook omdat men de kostbare tijd in de auto op een andere manier kan besteden. Dit kan er mogelijk toe leiden dat huidige krimpgebieden weer aantrekkelijk worden. Tegelijkertijd nemen de negatieve effecten die bij een stad horen – zoals congestie en vervuiling – ook sterk af, waardoor ook de stad aantrekkelijker wordt.

### Toekomstgericht ontwikkelen

Dat mobiliteit zoals we dat nu kennen drastisch gaat veranderen lijkt niet ter discussie te staan, de vraag is alleen wanneer het zover is. Dit nieuwe ecosysteem zal het leven aantrekkelijker maken, onder meer door een verlaging van transportkosten, congestie en vervuiling. Overheden en gebiedsontwikkelaars kunnen de ontwikkeling naar gedeelde en zelfrijdende auto's versnellen door ze te incorporeren in gebiedsontwikkelingen. Des te meer het wordt toegepast en gebruikt, des te aantrekkelijker het gebruik ervan wordt en des te sneller de ontwikkelingen zullen gaan. Daarnaast vraagt toekomstgericht ontwikkelen ook om het incorporeren van nieuwe mobiliteitsvormen. Complexe gebiedsontwikkelingen hebben een lange looptijd en worden ontwikkeld voor de komende vijftig tot honderd jaar. Toekomstgericht ontwikkelen staat daarmee gelijk aan ontwikkelen waarbij rekening wordt gehouden met veranderende mobiliteit.

## D. Publiciteit in de krant benoemd knelpunten en vraagt om een kritische afweging

2018

### Parkeerplaats delen wordt norm bij nieuwbouw

Meer en meer steden verlagen het aantal parkeerplekken bij nieuwbouwprojecten, constateert Vereniging Eigen Huis, die de noodklok luidt. Bewoners moeten soms één parkeerplek delen met wel drie tot vier buren.

David Bremmer 26-06-18, 05:30 Laatste update: 10:56



In veel steden zien nieuwe colleges het als een oplossing voor de leefbaarheid in de stad: minder parkeerplekken betekent meer schone lucht. Zo rekent Utrecht voor de 13.000 nieuwe woningen die rond het Centraal Station verrijzen met een parkeernorm van 0,3 of lager per woning.

In Amsterdam staat de nieuwbouwwijk Haven-Stad gepland. De liefst 70.000 bewoners krijgen in de plannen minder dan 15.000 parkeerplekken, of te wel één plek op vijf woningen. Voor het centrum gaat de nulnorm gelden en verdwijnen er zelfs 10.000 parkeerplekken. De lage parkeernormen spelen alvast in op de verwachting dat het autobezit in de toekomst zal dalen.

In Rotterdam kan het aantal parkeerplaatsen voor woningen bij OV-knooppunten als Blaak en het Centraal Station met de helft omlaag, concludeerde het college van B&W afgelopen november. Zo'n flexibele parkeernorm zou passend zijn nu steeds minder bewoners een auto hebben en liever de fiets of het ov pakken.

Belangenclub Vereniging Eigen Huis ziet het schrappen van parkeerplekken met stijgende ergernis aan. „Het nu rigoureuze schrappen van parkeerplaatsen is erg onverstandig omdat het veel problemen oplevert“, waarschuwt beleidsadviseur Maud Weide. „Parkeerproblemen en overlast in steden zullen hierdoor nog meer toenemen, ook in de omliggende woonwijken.“



▲ Nieuwbouwwijk Ypenburg in Den Haag. In dergelijke grote wijken zijn vaak nog genoeg parkeerplekken.

Eigen Huis, dat honderdduizenden woningbezitters vertegenwoordigt, heeft onderzoek laten doen onder woningeigenaren met een auto.

De resultaten zijn zonnklaar: ruim zeventig procent van de 1500 door Ruigrok Netpanel gepeilde Nederlanders vindt het een groot bezwaar dat er bij nieuwbouwprojecten minder parkeerplekken worden gepland dan bewoners nodig hebben. Bijna de helft noemt één parkeerplek per nieuwbouwwoning al te weinig. Slechts een op de vijf vindt minder dan dat prima.

#### Realiteit versus beleidsplannen

20 procent van de huizenbezitters met voertuig vindt dat de parkeerfaciliteiten in hun gemeente de afgelopen vijf jaar zijn verslechterd. In sterk verstedelijkte gebieden is dat echter ruim één op de drie bewoners (36 procent).

Voor de rest zijn de meeste bewoners tevreden met de parkeerfaciliteiten zoals die er nu zijn. Zij beoordelen die met het cijfer 7,8. De beoordeling is echter beduidend lager in sterk verstedelijkte gebieden.

Al met al past het schrappen van parkeerplekken niet bij de woonsituatie van de meerderheid van de Nederlanders. „Vooruitlopen op een verwachte vermindering van het autobezit doet het misschien goed bij beleidsplannen, maar past niet bij de realiteit van veel mensen voor wie een auto voorlopig nog onmisbaar is“, zegt Weide.

2020

### Pand zonder recht op parkeervergunning: het kan straks maar zo in Kampen

Het kan zo maar zijn dat nieuwe bewoners van de Kamper binnenstad geen parkeervergunning meer krijgen. Als bij renovatie van een pand is afgezien van een vergunning, kunnen bewoners het nadien schudden. Hen rest niets anders dan parkeren aan de randen van het centrum.

Inge Blankvoort 12-08-20, 12:28 Laatste update: 13:31



De zogenoemde 'nulvergunningen-afpraak' is sinds kort een van de weigeringsgronden voor een parkeervergunning in Kampen. De afspraak is onderdeel van de parkeernota die anderhalf jaar na invoering al weer is aangepast op een aantal fronten. Aanpassing is volgens de gemeente nodig omdat de geldende parkeeris tot nu toe te vaak een struikelblok is bij ontwikkeling van projecten in de binnenstad.

#### Afkoopsom

Bij bouwprojecten in het centrum moeten initiatiefnemers parkeren regelen op eigen terrein. Als dat niet kan, kunnen ze dat probleem afkopen met een bedrag waarvoor de gemeente elders in de stad nieuwe parkeerruimte kan aanleggen. Juist die afkoopsom ligt gevoelig, zo bleek de afgelopen tijd bij bouwprojecten. Volgens een ambtelijke nota van de gemeente Kampen leidde die 'tot een financieel probleem waardoor een ontwikkeling stopt of ernstig wordt vertraagd'.

#### Vergunning geweigerd

Om projecten meer kans van slagen te geven, kunnen initiatiefnemers er nu dus voor kiezen af te zien van een parkeervergunning bij het betreffende pand. Als een bewoner dan toch een vergunning aanvraagt, wordt die geweigerd op basis van de afspraak die eerder is gemaakt. Projectontwikkelaars kunnen ook kiezen voor deelauto's in ruil voor de afkoopsom.

De mogelijkheid parkeerruimte af te kopen, blijft overigens wel bestaan. Kampen zegt het geld hard nodig te hebben voor aanleg van parkeerruimte rond de oude binnenstad, zoals de Korteweg, Boven Havenstraat en de voormalige Buitenwach.

#### Meer aanpassingen

De parkeernota is op meer fronten aangepast. Bij panden die langer dan vijf jaar leeg staan hoeft niet nogmaals een afkoopsom worden betaald als dat in het verleden al is gebeurd. De parkeernorm in de binnenstad wordt lager dan die elders in de stad.

Met de aanpassingen moeten ruimtelijke plannen in de binnenstad meer kans krijgen. De binnenstad wordt hierdoor ook autolouwer, leefbaarder en aantrekkelijker, zo is de gedachte. De gemeente gaat er daarbij vanuit dat autobezit afneemt en fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker zullen worden.

#### Metten in werking

De aangepaste parkeernota treedt meteen in werking. De vorige nota leidde volgens de gemeente nauwelijks tot bezwaren. In de aanloop is gesproken met de stuurgroep binnenstadsmanagement waarin vastgoedeigenaren, ondernemers, middenstanders en bewoners zijn vertegenwoordigd. De reacties waren 'voorzichtig positief', stelt Kampen.

Wijkvereniging Binnenstad beschouwt de nota als een 'een goed compromis'. „Al hadden we graag gezien dat parkeervergunningen 24 uur per dag gelden“, zegt voorzitter Nardus Koster in een reactie. „Als bewoner met een vergunning wil je graag een plek maar nu komt het te vaak voor dat de straat 's avonds vol is.“

#### Stap in goede richting

Punt van aandacht is woningsplitsing die kan leiden tot meer parkeerdruk. Een systeem waarbij geen vergunning verstrekt wordt aan een adres, kan dat voorkomen. „De nulvergunning-afpraak is een stap in de goede richting“, zegt Koster. „Iedereen wil graag bij zijn huis parkeren, maar als je de binnenstad leefbaar wil houden, moet je ook rekening houden met de mensen die er al wonen.“



## Bijlage 4 - Onderbouwing van resultaten van de consultatie

Tijdens de consultatie zijn een groot aantal inhoudelijke onderwerpen aan de orde gekomen. Om tot een BenW standpunt te komen zijn diverse bronnen geraadpleegd. In deze bijlage staat een overzicht van de gegevens die dit heeft opgeleverd.

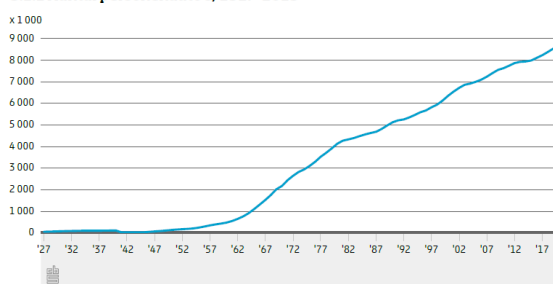
### Vraagstuk A - Autobezit versus autogebruik, wat is de richting?

Het voorstel van B&W gaat uit van een onderliggend trend dat autobezit relatief afneemt en autogebruik relatief toeneemt. De reactie van belangengroepen was dat in hun beleving dit juist andersom is: Autobezit stijgt en autogebruik neemt af. Gevraagd werd om een statistische onderbouwing van de uitspraken. Een statistische analyse leverde de volgende resultaten op.

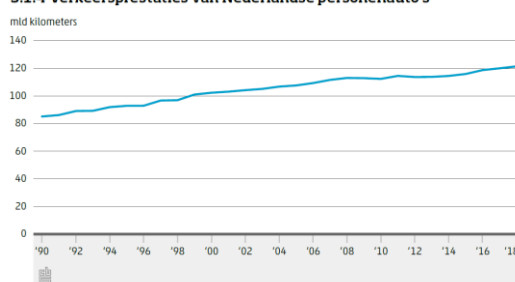
#### Verleden (1990 – 2015)

In breder historisch perspectief is het autobezit over de jaren fors toegenomen. Vanuit de belangengroepen is data vanaf 1990 aangereikt. Het CBS heeft berekend dat al vanaf de zestiger jaren het bezit van personenauto's toeneemt. Ook de verkeersprestatie van Nederlandse personenauto's neemt in dezelfde periode gestaag toe. De gemeentelijke uitspraak gaat daarmee niet over het langere verleden, maar over de meer recente ontwikkelingen.

3.1.1 Aantal personenauto's, 1927-2019



3.1.4 Verkeersprestaties van Nederlandse personenauto's



#### Actuele situatie (1990 – 2015)

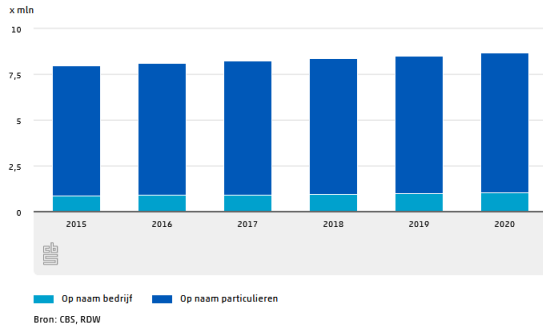
Voor de actuele situatie zijn cijfers van de afgelopen vijf jaar beschikbaar. Deze komen soms gedateerd over, maar tegelijkertijd zijn het de meest recente cijfers die we hebben. Dat komt omdat jaarcijfers over mobiliteitsdata minimaal 1,5 jaar achterlopen. Diepere analyses van reeksen van 3-5 jaar geleden zijn daarmee nog steeds actueel, ook al omdat verkeerstrends niet abrupt veranderen. Althans, dat was het geval tot de eerste Covid-19 lockdown van maart 2020.

De publicatie 'Nederlanders en hun auto' (CBS, maart 2020) signaleert dat er een trendbreuk in gang is gezet in de richting van minder autobezit. Die komt op twee manieren in de cijfers tot uiting:

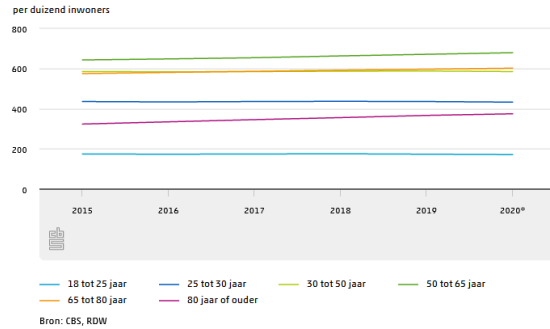
- De stijging van het totale aantal auto's wordt voornamelijk veroorzaakt door bedrijfsauto's. In de afgelopen jaar steeg het aantal bedrijfsauto's met 19,1%. Het aantal privéauto's steeg met 7,5%.
- De groei van het aantal privéauto's is in de leeftijdsgroepen van 65-75 en 75+ jaar oud. Het autobezit in de leeftijdsgroepen 18-25 en 25-30 is echter fors lager, en is in de periode 2015 - 2020 in absolute zin bescheiden afgenomen.



Nederlandse personenauto's, 1 januari



Autobezit, leeftijd, 1 januari



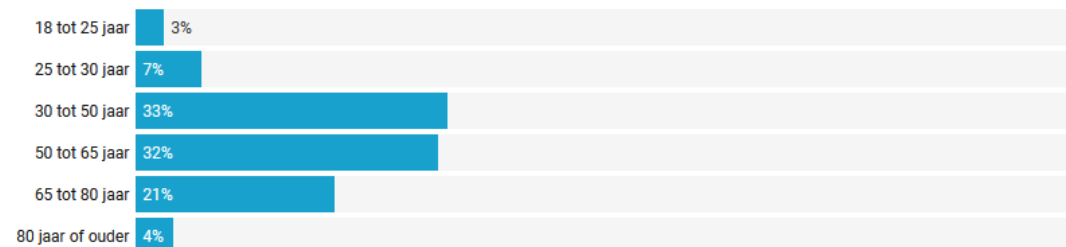
Vervolgens is van belang dat het autobezit verschilt naar stedelijkheidsgraad. We hebben het hier over een historische binnenstad. Naast het relatief lagere autobezit voor alle groepen is dan van belang dat deelauto systemen zich met name in die markt begeven: Door meer en gevarieerder aanbod van alternatieven zal de kans op het naar de toekomst toe afnemen van autobezit voor deze groep verder toenemen.

Het autobezit onder jongeren neemt in Nederland echter in de tijd tussen 2015 en 2020 af. Tegelijkertijd stijgt het autobezit bij 80-plussers (Business Insider op basis van CBS cijfers 2020):

## Kleine daling autobezit jongeren

Vooral in de leeftijdsgroep 50 tot 65 jaar is het autobezit relatief hoog. Het autobezit nam de afgelopen vijf jaar echter het sterkste toe bij 80-plussers. Zij hadden begin 2015 324 auto's per duizend inwoners, begin 2020 zijn dat 375 auto's.

## Autobezit per leeftijdsgroep op 1 januari 2020



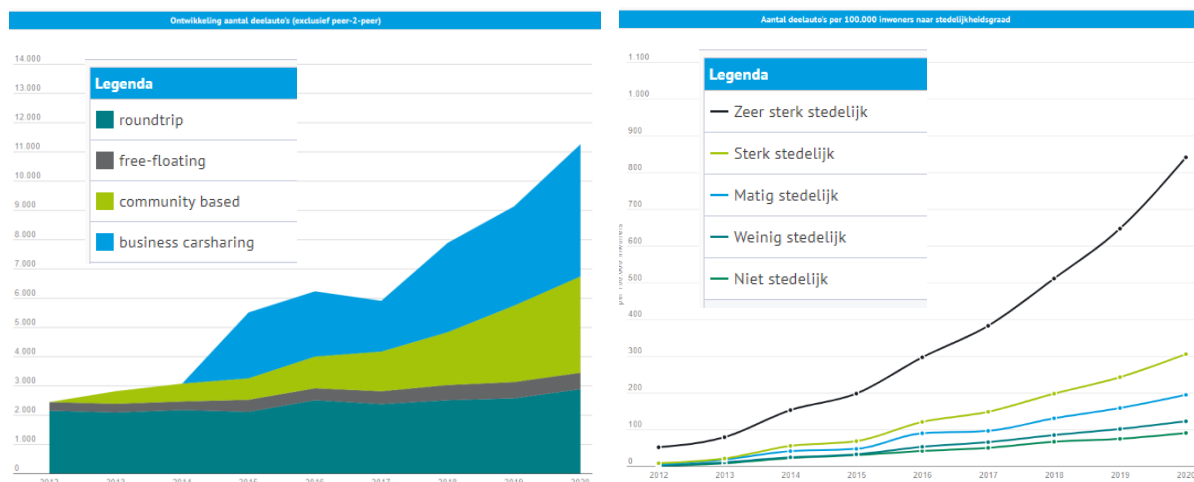
Bron: CBS • Gegevens ophalen • Gecreëerd met Datawrapper

Het autobezit van jongeren tot 30 jaar ligt in 2020 met 283 auto's per duizend inwoners iets lager dan begin 2015. Hoewel het autobezit in deze leeftijdsgroep in 2020 lager was, nam het aantal personen in deze leeftijdsgroep toe. Daardoor bleef het aandeel auto's dat deze groep in bezit had nagenoeg gelijk. Zowel begin 2020 als begin 2015 was 10 procent van de particuliere personenauto's eigendom van een 30-minner.

80-plussers hebben 9 procent van alle particuliere personenauto's in bezit. Vijf jaar eerder was dit aandeel 7 procent. 30- tot 65-jarigen bezitten 65 procent van alle personenauto's.

Het gebruik per auto neemt mede hierdoor relatief toe. Een belangrijke factor die uit de meest recente cijfers blijkt is daarbij de toename van het gebruik van deelauto's. Van belang is niet alleen dat dit aanbod zich in met name op het stedelijke gebied richt, maar ook dat het aanbod inmiddels ook de zakelijke markt bedient. Het sluit aan bij de trend dat voor jongeren tegenwoordig een ov-abonnement als reiskostenvergoeding meer wordt gewaardeerd dan een 'auto van de zaak'.

## Ontwikkeling van aanbod van deelauto's

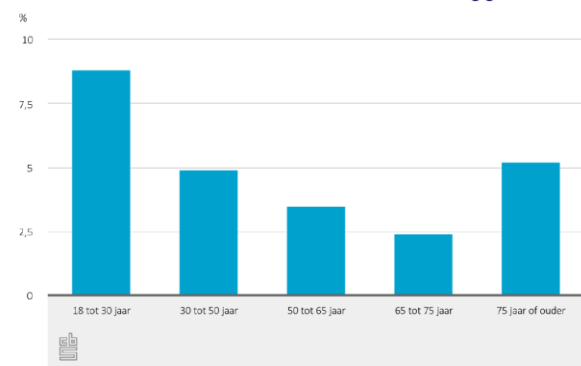


Bron: Kennisplatform CROW, databank

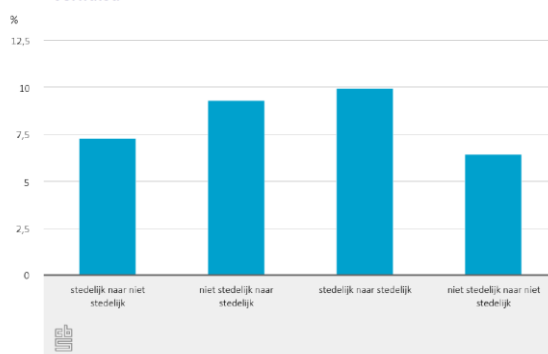
### Toekomst (2020 – 2030)

De vraag is of de geconstateerde trendbreuk nu een blijvende ontwikkeling is of niet. Als belangrijkste indicator hiervoor geldt hoe de ontwikkeling in (sterk) stedelijke gebieden verloopt: Immers, dat is de omgeving waar de nulnorm wordt voorgesteld. In een publicatie uit 2019 heeft het CBS onderzocht wie nu eigenlijk de auto wegdoen en waarom. Daar is data uit 2017 voor gebruikt.

3.2.1 Aandeel autobezitters dat in 2017 de auto heeft weg gedaan



3.2.3 Aandeel autobezitters dat de auto in 2017 heeft weggedaan en is verhuisd



Geconstateerd wordt dat de groep van 18 tot 30 jaar het vaakst de auto weg doen. De groep van 75 jaar is de op één na grootste groep. Het cruciale verschil is dat voor ouderen de mogelijkheid om te rijden zal afnemen en het daarmee een natuurlijke ontwikkeling is. Voor de groep tot 30 jaar is dit echter een bewuste keuze. Het CBS-onderzoek wijst de verhuisbeweging van 'niet-stedelijk' naar 'stedelijk' en interne verhuizing binnen die laatste omgeving als beslissend moment aan.

Een ondersteunend argument voor een blijvende wijziging is de voorspelling van het autogebruik in de komende vijf jaar. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) doet haar tweejaarlijks trendrapport een voorspelling van de te verwachten verkeersproductie voor de periode 2019 – 2024. Uit de gegevens blijkt dat de verkeersproductie op het hoofdwegennet reeds afvlakt, maar op het onderliggend wegennet halveert van 1,4% naar 0,9%. We zien hierin een indicatie dat binnen de stedelijke gebieden het gebruik van de auto verandert. Het invoeren van een nulnorm zal neerkomen op het verder stimuleren van de inmiddels ingezette trend.

		2018	2019	2024	2024
	bron	% mutatie per jaar			2018=100
Wegverkeer totaal (afstand)	KiM	2,5	1,4	0,8	105
Wegverkeer HWN (afstand)	KiM	1,9	1,4	1,3	108
Reistijdverlies HWN (uur)	RWS	5,1	3,2	3,6	123

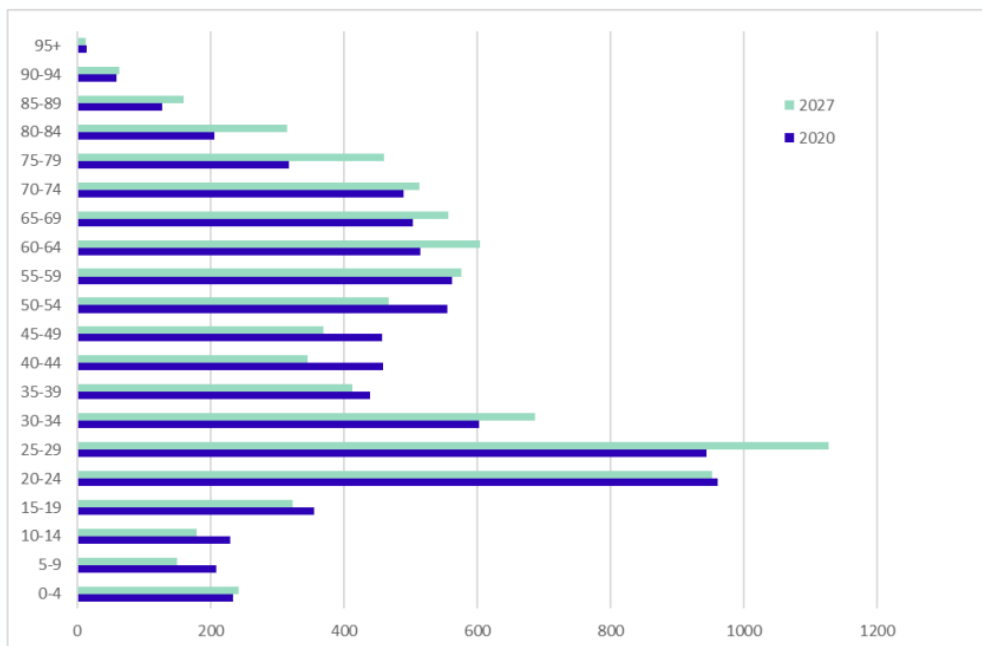
Tabel 7.1.2: Ontwikkeling van het wegverkeer en de congestie, 2018-2024. Bron: KiM/RWS.

**Lokale ontwikkeling van de bevolking** - De gemeente rekent ten behoeve van de woningbouwplannen door hoe de bevolkingsontwikkeling zich zal ontwikkelen. De onderstaande grafiek geeft weer hoe de voorspelling hiervan is voor de binnenstad.

De stijging zit vooral bij de groep 25 t/m 34 jaar en senioren. Waar het bij de tweede groep om bestaande bewoners zal gaan die een leeftijdscohort opschuiven (vergrijzing), is de stijging van 25 – 35 jaar een nieuwe groep bewoners die naar de binnenstad toe wordt getrokken. Dat is de doelgroep waar het nulnorm voorstel zich op richt.

## Resultaten per wijk - Binnenstad

### Leeftijdsopbouw 2020 en 2027



## Vraagstuk B - Waar ligt de grens tussen 'bestaande' en 'nieuwe' bewoners?

Gevraagd is om een nadere duiding te geven van de verschillende situaties waarin sprake is van huidige en nieuwe bewoners. Als leidraad voor de komende uitwerking worden daarom de volgende uitspraken gedaan.

Als theoretische ondergrens geldt toepassing van de maatregel voor alle situaties en bewoners, inclusief bestaande bewoners. Daarna kan binnen afzienbare tijd het gebruik van het bestaande parkeerareaal opnieuw optimaal worden ingedeeld. Echter, het op deze manier toepassen van de regel komt neer op een gedwongen wijziging en staat haaks op het principe dat verworven rechten van met name de huidige gebruikers niet ter discussie worden gesteld.

Gevolg hiervan is dat betrokkenen minimaal weerstand, en maximaal juridische stappen zullen overwegen. Naar verwachting zal de gemeente geen rechter kunnen overtuigen van de urgentie die extreem ingrijpen legitimeert. Zelfs indien thans geen besluit wordt genomen en met de jaren krapte in parkeeraanbod ontstaat, leert de ervaring bij de grote steden dat zelfs een jarenlange wachtlijst een steviger alternatief is dan het actief ontnemen van parkeerrechten bij bestaande gebruikers.

Een meer praktisch alternatief als ondergrens voor toepassing van de nulnorm gelden alle situaties waarbij een omgevingsvergunning vereist is. Immers, ook in de huidige situatie is dat het moment waarop op basis van een parkeerbalans sprake is van afkoop. Tegelijkertijd betekent dit dat 'interne' functiewijzigingen waarvoor geen omgevingsvergunning noodzakelijk is niet leiden tot toepassen van de nieuwe regel. In dat geval wordt echter wel het originele gebruik als toets voor de parkeerbehoefte aangehouden.

De parkeernorm voor de binnenstad zal op basis van het besluit worden aangepast. Net als in de huidige situatie is bij uitbreiding alleen het 'nieuwe' deel onderdeel van de veranderende regeling. De nieuwe regeling geldt voor alle parkeerproducten die *tegen bewonerstarief* worden uitgegeven. Dat houdt in dat bewoners van de binnenstad in de nieuwe situatie de mogelijkheid houden om algemene parkeerproducten af te nemen. Uiteraard ligt het prijsniveau hiervan doorgaans hoger. Echter, in formele zin blijft de gemeente dus parkeeropties aan deze groep bieden.

Vervolgens is een hoofdkeuze of de regeling 'adresgebonden' of 'bewonergebonden' moet zijn. In het eerste geval blijft bij afkoop het recht ook voor nieuwe bewoners bestaan. In het tweede geval vallen ook nieuwe bewoners na een verhuizing onder het nieuwe regime. Die keuze is daarmee veel ingrijpender. In beide gevallen geldt dat zolang de bestaande bewoner een parkeerproduct blijft afnemen vanaf het moment van besluit het recht op de huidige voorwaarden bestaan. Ook wijzigingen zoals bijvoorbeeld een verandering van kenteken leidt niet tot verlies van rechten.

Ten aanzien van ondernemers en winkeliers in de binnenstad geldt in feite in theorie dezelfde tweedeling. Echter, zakelijke gebruikers nemen nu reeds vergunningen tegen zakelijk tarief af. Voor de zakelijke functies blijft de situatie daarmee hetzelfde in de 'adresgebonden' situatie. Bij aanvang is een 'gebruikersgebonden' insteek op dit moment te streng in de ogen van het bestuur.

Als een zakelijke functie (deels) verandert in een woningfunctie, dan wordt die na datum besluit op de nieuwe situatie beoordeeld. Na datum besluit zijn nieuwe bewoners ook in een 'adresgebonden' situatie daarmee onderdeel van de nulnorm regeling. De achtergrond van de ontwikkeling speelt daarbij geen onderscheidende rol.

Een bewoner die binnen de binnenstad naar een ander adres verhuist, zal op dat nieuwe adres net als alle andere nieuwe bewoners worden behandeld. Andersom gezegd: Bewoners kunnen geen rechten meenemen vanuit een vorige woonsituatie op een ander adres. Het toestaan van nuanceringen op bovenstaande uitspraken is theoretisch mogelijk. Gevolg is echter dat de uitvoering van het voorstel moeilijker wordt. Het toevoegen van verder nuanceringen wordt daarom door B&W afgeraden om de volgende redenen:

- Uitlegbaarheid. We willen voorkomen dat in dezelfde straat burens op verschillende manieren worden behandeld. Het onderscheid van bewoning voor of na datum besluit is gebruikelijk en

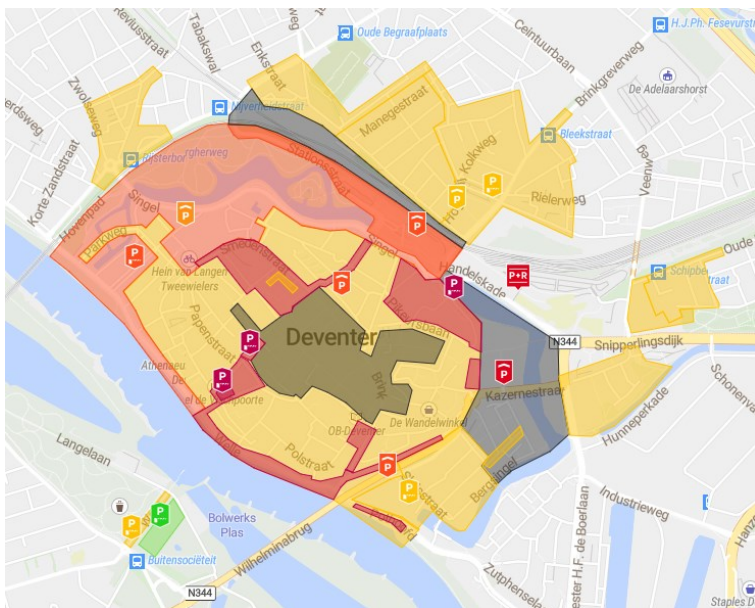
uitlegbaar. Echter, andere uitzonderingen werken de schijn van ongelijke behandeling in de hand. In relatie met onderstaand punt is het daarbij ook van belang dat we afzonderlijke bewoners niet mogen/ kunnen informeren waarom een andere bewoner anders wordt behandeld. Uitzonderingen werken wantrouwen in de hand.

- Privacy en controle. Stel dat we bij wijze van voorbeeld bij winkelsplitsing in een winkel- en woningdeel wel afname van parkeerproducten tegen bewonerstarief voor bewoners die binnen de binnenstad verhuizen blijven toestaan. Naast de bovenstaande uitlegbaarheid moeten we de vorige en huidige adres- en persoonsgegevens van deze groep apart gaan bijhouden. Vanuit privacyoverwegingen moeten we ons echter tot een minimum beperken. In eerdere fase is bij de digitalisering al gebleken dat de regels op dit punt streng zijn: Ook de schijn van onjuist handelen moet worden vermeden.

### Vraagstuk C – Wat wordt het toepassings- en invloedsgebied?

Ruimtelijk gezien is de vraag waar de maatregel wel en niet van toepassing zal worden. Aangezien de maatregel voor het centrum is bedoeld, kan elk van de centrumbuurtten in principe onderdeel hiervan zijn. Afhankelijk van de keuze daarin volgt de tweede vraag: Welke gebieden zullen hiervan invloed gaan ondervinden. Afhankelijk van de grootte zullen de effecten naast het centrum ook in de ‘schilwijken’ voelbaar zijn, de wijken die langs de randen van de binnenstad liggen.

Een keuze hierin dient allereerst gemaakt te worden op basis van de huidige situatie. De actuele zones waarin het parkeren wordt gereguleerd zijn in de onderstaande figuur 1 weergegeven.



Figuur 1 - Gereguleerde parkeerzones in Deventer

Bron: [www.prettigparkeren.nl](http://www.prettigparkeren.nl)



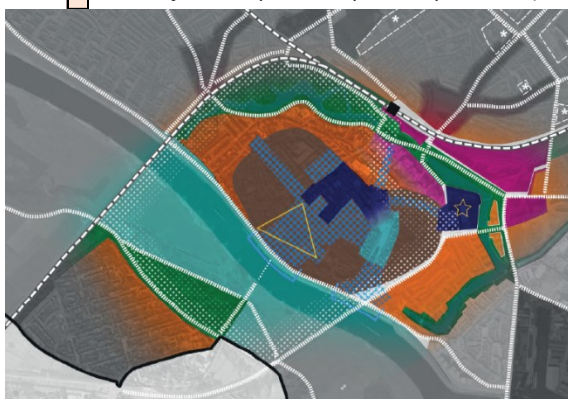
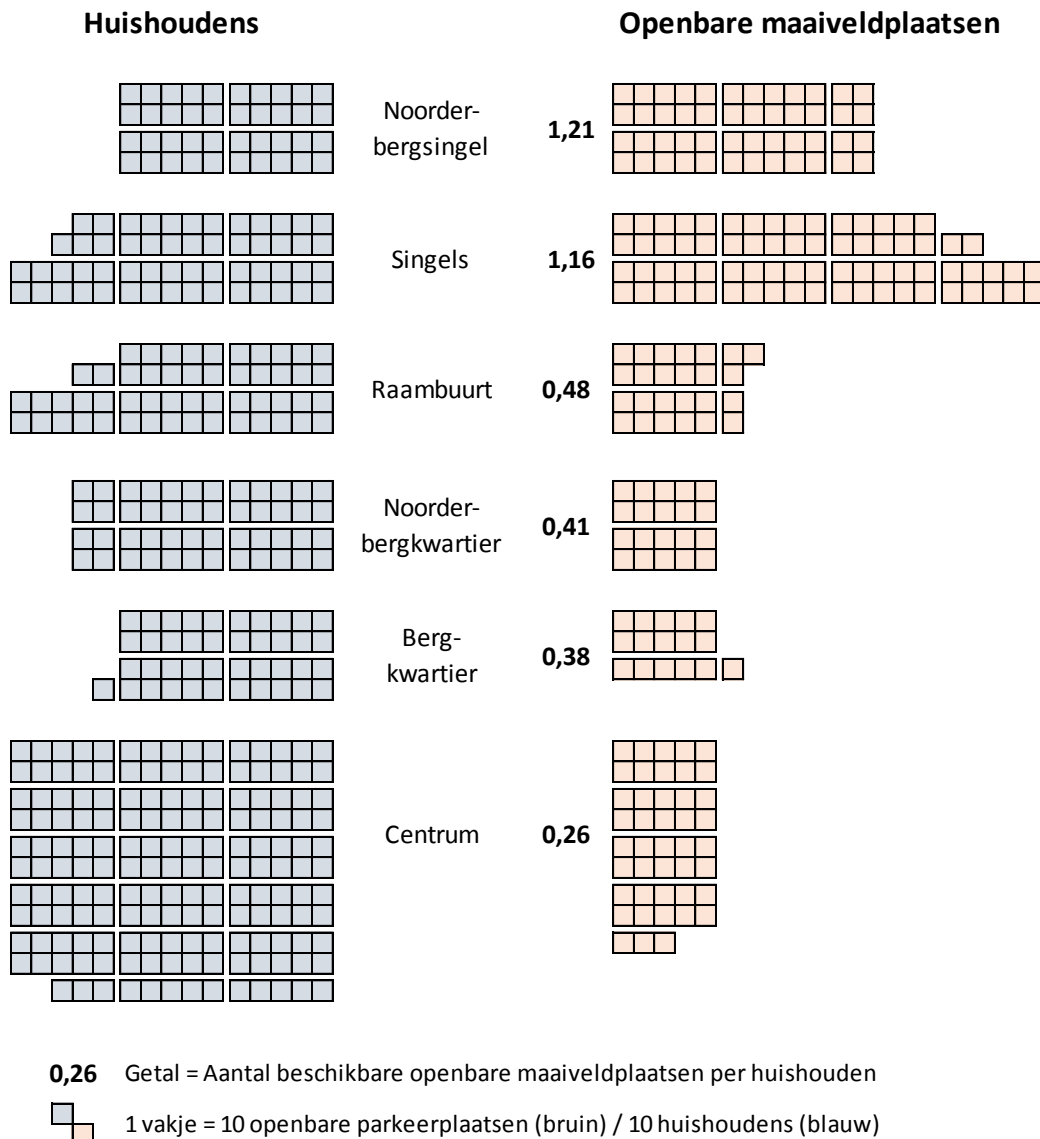
Alle buurten die in statistische zin tot het centrum behoren zijn gereguleerd, met uitzondering van Knutteldorp. Voor de schilwijken geldt dat de oostzijde van Deventer een ‘aaneengesloten’ gereguleerd gebied heeft rond het centrum. Deze bestaat mede vanwege de parkeerbehoefte die NS-station Deventer en de grote bedrijven en instellingen langs Handelskade en Snipperlingsdijk oproepen.

Aan de noordzijde van het centrum is in het middendeel rond de Zwolseweg sprake van regulering, maar zijn Rijsterborgherweg en Ossenweerdstraat vrij van regulering. Met name de laatste heeft veel parkeerruimte die deels door bezoekers aan het centrum benut wordt. Bij intensivering van de regulering in het centrum zal deze omgeving als ‘eerste’ alternatief worden gezien door betrokkenen.



Voor de keuze van een *toepassingsgebied* is een keuze op 'gevoel' mogelijk. Daarbij vormt Knutteldorp een twijfelgeval. In statistische zin is deze onderdeel van het centrum, maar in de beleving kan deze ook als schilwijk worden gezien. Naast beleving kan een keuze gebaseerd worden op objectieve criteria, in dit geval de verhouding tussen huishoudens en openbare parkeerplaatsen per buurt. Onderstaande figuur 2 geeft hier zicht op. Voor knutteldorp geldt dat de verhouding tussen parkeerruimte en huishoudens groter dan 1:1 is en daarmee vergelijkbaar met bijvoorbeeld De Singels.

Figuur 2 - Huishoudens versus parkeerruimte in de binnenstad van Deventer in 2020

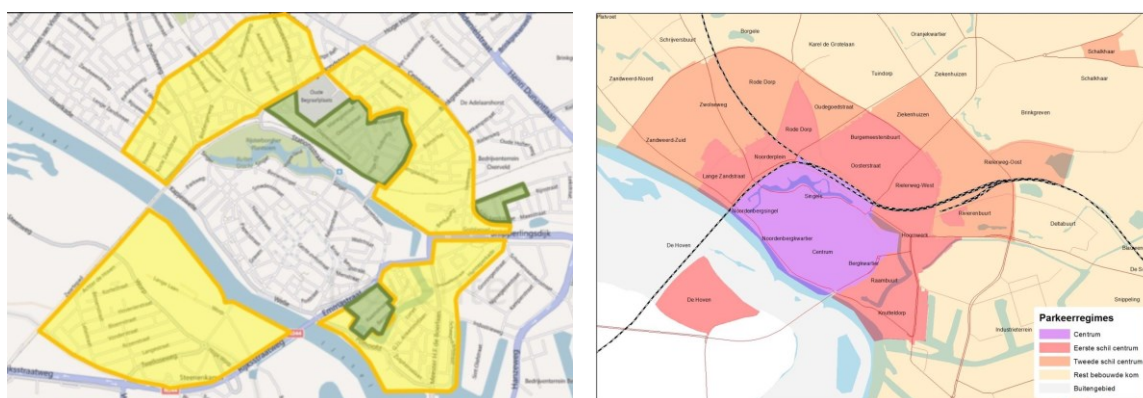


Grens beschermd stadsgezicht

Figuur 3 - Typering centrumgebied en directe omgeving in de omgevingsvisie Deventer 2019

Het afwegen van eventuele aanvullende parkeermaatregelen in de *schilwijken* kent in beleidsdocumenten verschillende indicaties. De uitstraling van het beschermde stadsgezicht op de schilwijken in de omgevingsvisie geeft een relatief kleine invloedzone (Figuur 3). Duidelijk is dat in de beleving een gereguleerd regime in ruimtelijke zin alleen langs de randen van de binnenstad een logische optie is.

Vanuit parkeerbeleid wordt de invloedssfeer beleidsmatig breder vastgelegd. Zowel het Parkeerbeleidsplan 2013 als de nota Parkeernormen van 2013 definiëren een volledige 'schil' rond het centrum, zelfs voor de parkeergelegenheid en de wijk De Hoven aan de westzijde van de IJssel (Figuur 4). In de praktijk zal een besluit hierover altijd pas genomen kunnen worden op basis van voldoende draagvlak in de betrokken buurten.



Figuur 4 - Mogelijke regimes in de beleidsnota parkeren 2013 (links) en nota parkeernormen 2013 (rechts)

Een laatste overweging bij het bepalen van het toepassings- en invloedsgedebied is de vraag in hoeverre verdringing naar de schilwijken daadwerkelijk zal gaan optreden. B&W is van mening dat dit in de praktijk minder zal ontstaan dan vooraf door verschillende belangengroepen wordt ingeschat.

Op basis van de combinatie van de al bestaande parkeerdruk en parkeermaatregelen in de schilwijken valt te betwijfelen of bewoners daadwerkelijk bij invoering ervoor zullen kiezen een auto structureel ver buiten de grachten en/of de spoorbundel te parkeren. De auto staat op die manier ver 'uit het eigen zicht', men zal er iedere keer naartoe moeten lopen. Afname van een abonnement in de schilwijken heeft daarnaast ook een maandprijs.

Voor degenen die nog altijd uitgaan van de resterende 'volledig gratis' opties geldt dat de loopafstand al gauw boven de 700 meter uitkomt. Het nationaal kennisinstituut CROW beoordeelt deze loopafstanden voor bewoners als te groot voor dagelijks gebruik. Als men alsnog hiervoor kiest, dan betreft het een restcategorie van bewoners die ten principale niet op ander gedachten kan worden gebracht.

Daar komt bij dat los van de huidige maatregel al een aantal beleidsmogelijkheden van kracht zijn. Mocht de parkeerdruk in ongereguleerde gebieden toch toenemen, dan kan volgens de reguliere systematiek aan bewoners worden gevraagd of men onderdeel van het vergunningengebied wil worden. De stem van betrokken is daarin doorslaggevend.

Daar komt bij dat de gemeente de sturing van parkeermogelijkheden buiten de binnenstad verder zal stimuleren. Al gesproken is over verplaatsingen van parkeergelegenheid naar de randen van de binnenstad. Ten aanzien van garages en terrein wordt in het kader van betere benutting nu juist gestreefd naar een aanbod langs de randen van de binnenstad op basis van een acceptabele prijs.

Tenslotte komt de ontwikkeling van P&R-faciliteiten daar op de wat langere termijn nog eens bij. De parkeergelegenheid bij De Worp is daar een voorbeeld van. Deze wordt nu al door sommige bewoners en ondernemers in de binnenstad benut. We zullen op optimaal medegebruik sturen door bijvoorbeeld prijsbeleid ter plaatse en toevoegen van locaties, ook om tegelijkertijd ongewenste bijeffecten op te kunnen vangen. Monitoren geeft indicaties voor optimale inzet van deze maatregelen.

### *Vraagstuk D – Hoe gaat de alternatieve mobiliteitsbijdrage er uitzien?*

Reeds in de aankondiging van het voornemen voor instellen van een nulnorm in 2019 heeft B&W aangegeven dat het afschaffen van de parkeerbijdrage zal worden begeleid door de introductie van een nieuwe regeling. De formulering in de aankondiging is dat het bedrag per te realiseren parkeerplaats 'veel lager' wordt. Het bestedingsdoel van de opbrengst van de nieuwe regeling wordt juist weer veel breder dan die van de huidige afkoopregeling.

Gevraagd is aan te geven hoe dit in de praktijk precies zal uitpakken. Dat beeld wordt hieronder gegeven. De vraag om exacte details brengt onvermijdelijk met zich mee dat de beantwoording van dit vraagstuk een hoog technisch gehalte heeft.

In de beleidsregel parkeren van 2013 (Bijlage 4) wordt via een uitgebreide onderbouwing de parkeerbijdrage op € 12.750,- voor zone centrum gesteld. Vermeld wordt dat deze bedragen kunnen worden aangepast op basis van indexering door het CBS. Hoewel deze CPI jaarlijks rond 1,5% was, is de bijdrage tot heden niet verhoogd. Dit bedrag is tot stand gekomen door berekenen van de gemiddelde realisatiekosten per parkeerplaats (waarbij een procentuele verdeling tussen gebouw ondergronds, gebouwd maaiveld en open maaiveld is gehanteerd). Vervolgens is uitgegaan van gebruik van 1/3 van de dag per functie: De bijdrage is 1/3 van de gemiddelde realisatiekosten.

Deze redentatie volgend zal als onderdeel van de uitwerking bezien worden wat de grootte is van huidige investeringen in alternatieve maatregelen die – indirect – autogebruik en autobezit verminderen. De nieuw te vragen afdracht is een percentage hiervan. Uitgangspunt voor het bestuur is echter de parkeerbijdrage fors te verlagen; immers, het doel was de remmende werking van de afkoop tegen te gaan. Als uitgangspunt voor de berekening kan daarom voor dit moment een bedrag van rond 10% van de huidige afkoopbijdrage worden gehanteerd. Dat komt neer op € 1.275,-.

Per saldo betekent dit een vermindering van 90% ten opzichte van de bijdrage. Om de inning hiervan niet verder te belasten, zullen hieraan geen uitzonderingen worden gekoppeld. Dat betekent, dat huidige overwegingen – inclusief de kortings- en uitzonderingsregel voor kleine ontwikkelingen – komen te vervallen. De alternatieve bijdrage moet simpelweg altijd betaald worden. Daarnaast wordt expliciet de relatie tussen ontvangen bedragen en uitgaven losgelaten: Men zal geen voorwaarden aan locatie of concreet doel van de betaalde bijdrage kunnen stellen. Wel zullen deze middelen altijd ten behoeve van de bereikbaarheid van de binnenstad worden besteed. Dat kunnen nog steeds parkeerplaatsen zijn, maar ook fietsenstalling, bewegwijzering etc.

Van belang is tevens dat conform de vigerende beleidsregel parkeren scherpere doorvoering van de realisatie van stallingsvoorzieningen voor de fiets als uitgangspunt zal worden genomen. We zullen deze normen scherper gaan naleven dan tot heden het geval was. Daarbij is afkoop zoals in de parkeernota 2013 omschreven slechts een laatste optie. Qua besteding van de alternatieve bijdrage staan alternatieven voor de stalling van de eigen fiets voorop. Dit benadrukt de primaire rol die de fiets voor Deventer heeft. Daarnaast betekent dit dat ook bestaande bewoners hiervan mee zullen profiteren.

Ten aanzien van de besteding hiervan is tevens aangegeven dat er een bredere besteding mogelijk wordt. Hieronder vallen minimaal de bestaande stimulerende maatregelen op mobiliteitsgebied. Die kunnen autogericht zijn (zoals ruimte en voorzieningen voor autodelen) of alternatieven ondersteunen

(zoals stallingsvoorzieningen voor de fiets op aanvullende openbaar vervoer zoals de IJsselpont). Het gaat om huidige én toekomstige maatregelen die nu nog niet bekend zijn.

Om binnenkomende en uitgaande geldstromen transparant te maken zullen deze onderdeel worden van het Meerjaren Programma Parkeren. Hierin wordt in principe jaarlijks de stand van zaken van alle parkeer gerelateerde financiën weergegeven.

### *Vraagstuk E – Welke invloed hebben betrokkenen en hun belangengroepen?*

Gevraagd is hoe de verschillende belangengroepen in de huidige besluitvorming en toekomstige uitwerking worden betrokken. Deze vraag is deels ontstaan uit de behoefte om meer analyse vooraf. Gevraagd is of het huidige fundament voldoende is om te handelen. Tijdens de consultatie van de belangengroepen op 4 november 2020 werd op basis van de op dat moment beschikbare stukken de indruk geuit dat de nadruk op de uitwerking van de parkeerregel voorbijgaat aan de 'bredere problematiek' die in de binnenstad heerst.

In zekere zin vormt het huidige document een antwoord op deze vraag. De analyse zoals die in dit document is gegeven is een forse uitbreiding van de eerste versies zoals die tijdens de consultatie beschikbaar waren. Een belangrijk verschil is dat niet meer uit is gegaan van één uitwerking, maar dat in het volgende hoofdstuk tevens het speelveld van mogelijkheden is weergegeven. Op deze manier kunnen alle betrokkenen zich een beeld vormen van de situatie en op basis daarvan beslissen of, en zo ja hoe handelen gewenst en noodzakelijk is.

Qua gegevens is de huidige situatie objectief meetbaar: Er zijn diverse wachtlijsten voor plaatsing van auto's van bewoners in vergunning zones. De vraag om een doorkijk van de beoogde resultaten bij toepassing van de nulnorm op de kortere en langere termijn is veel ingewikkelder. Om dat inzichtelijk te maken moeten inschattingen worden gedaan en zullen een aantal scenario's worden opgesteld.

We kunnen ervan uitgaan dat het resultaat hiervan – net als de discussie over autobezit en –gebruik niet door één statistische reeks zal worden beslecht. Een nadere analyse geeft meer inzicht, maar beslecht de meningsverschillen niet. Net als bij alle beleidskeuzes wordt een 'stip aan de horizon' geschetst. B&W is van mening dat een diepere analyse en daaraan verbonden extra tijd qua toevoeging op dit moment niet zal leiden tot een cruciale aanvulling op het huidige voorstel.

B&W voelt zich hierin gesteund door het feit dat alle betrokkenen een zekere urgentie ervaren. Er is onvrede over de huidige situatie waarin afkoop transitie in de weg staat. Ten aanzien van het beoogde eindbeeld delen allen de visie dat een onderscheidend binnenstedelijk woon- en werkmilieu van grote waarde is. Niet alleen de Omgevingsvisie, maar ook de 'Binnenstadvisie Deventer' van SDBM geeft dit aan (zie de uitsnede in bijlage 4). Dat de doelgroep van jonge starters hier een sleutelrol in speelt is ook een gedeelde mening: Of deze nu 'urban professionals' door de gemeente of 'jonge digitalen' door SDBM worden genoemd is minder belangrijk.

We willen thans niet verder onderzoeken, maar eerst een kader voor handelen neerzetten op het moment dat dit nog proactief kan. De oplossing is daarmee een duidelijke stip aan de horizon om ons op te richten. Monitoring wordt gezien als een goed instrument om de ontwikkeling van de situatie periodiek in beeld te kunnen brengen. Vervolgstappen worden na aanvullende besluitvorming alleen gezet als uit monitoring blijkt dat beschikbaarheid van plaatsen met de tijd verder afneemt.

### *Bijlage 5 - Berekening van de afkoopbijdragen, parkeernota 2013*

#### **(4.2) Parkeerbijdrage auto**

De parkeerbijdrage verschilt per gebied, omdat de kosten per parkeerplaats per gebied verschillen. Voor nieuwe parkeeroplossingen in de binnenstad wordt primair uitgegaan van gebouwde, deels ondergrondse, en dus duurdere parkeeroplossingen dan in een woongebied, waar het parkeren vaak nog op maaiveld plaats vindt. Om die reden is het logisch dat de parkeerbijdrage voor een plan in de

binnenstad hoger is dan daarbuiten.

De parkeervoorzieningen welke met gebruikmaking van de parkeerbijdrage (parkeerfonds) worden gerealiseerd zijn openbaar en verschaffen derhalve geen exclusief recht op een bepaalde parkeerplaats. Wij streven immers naar een optimale bezetting van de openbare parkeervoorzieningen. Een gerealiseerde parkeerplaats kan zodoende door meerdere functies gebruikt worden en voorziet daarmee efficiënter in de parkeerbehoefte. Bijvoorbeeld overdag door winkelend publiek en 's avonds door horecabezoek. Vanwege deze openbaarheid is het niet reëel de parkeerbijdrage gelijk te stellen aan de hoogte van de werkelijke bouw- cq investeringskosten. De uitwisselbaarheid van de openbare parkeervoorzieningen leidt tot een "deelbetaling". Voor de parkeerbijdrage gelden de volgende eenmalige bedragen:

**Bedrag per parkeerplaats (auto)**

Centrum	€ 12.750	Tweede schil centrum	€ 3.350
Eerste schil centrum	€ 4.150	Rest bebouwde kom en buitengebied	€ 1.650

Genoemde bedragen kunnen jaarlijks worden aangepast op basis van het Prijsindexcijfer voor de productie van gebouwen van het CBS. Voor de berekening van de bijdrage zijn de volgende realisatiekosten voor een parkeerplaats als uitgangspunt genomen:

Gebouwd, deels ondergronds = € 60.000 per parkeerplaats

Gebouwd, op maaiveld = € 30.000 per parkeerplaats

Parkeren op maaiveld = € 5.000 per parkeerplaats

**Zone centrum** - In het parkeerbeleidsplan worden de projecten beschreven die zorgen voor een uitbreiding van de parkeercapaciteit. Hierbij gaat het om een verhouding van circa 15% van de parkeerplaatsen op maaiveld, circa 45% gebouwd op maaiveld en circa 40% gebouwd onder maaiveld. Als deze verhoudingen worden toegepast op bovenstaande bedragen, kost een gemiddelde parkeerplaats in de binnenstad **€ 38.250**.

Een parkeerplaats in de binnenstad, in een openbare voorziening, kan door verschillende functies op verschillende tijden gebruikt worden. Vanwege dit meervoudig gebruik worden dan ook niet alle realisatiekosten doorgerekend aan de ontwikkelende partij, maar slechts een deel hiervan. Daarbij wordt aangenomen dat een functie een beperkt deel van de 24 uur die een dag telt wordt gebruikt. Verder dat minimaal een dag in de week de voorziening niet in gebruik is. Dit gemiddeld levert een verhouding van 1/3 op, wat overeenkomt met de verhouding in de huidige bouwverordening. Uitgaande van de verhouding 1/3 is de parkeerbijdrage per parkeerplaats: **€12.750** in het centrum.

**Zone Eerst schil centrum** - In dit gebied gaat het voornamelijk om maaiveld parkeren, maar zal er soms sprake zijn van een gebouwde voorziening. Inschatting is dat deze verdeling 70% maaiveld is en 30% gebouwd op maaiveld. Een parkeerplaats in de zone schil kost dan gemiddeld **€ 12.500**. Uitgaande van meervoudig gebruik (1/3) is de parkeerbijdrage per parkeerplaats afgerond: **€ 4.150**.

**Tweede schil centrum** - In dit gebied gaat het voornamelijk om maaiveld parkeren, maar zal er soms sprake zijn van een gebouwde voorziening. Inschatting is dat deze verdeling 80% maaiveld is en 20% gebouwd op maaiveld. Een parkeerplaats in de zone schil kost dan gemiddeld **€ 10.000**. Uitgaande van meervoudig gebruik (1/3) is de parkeerbijdrage per parkeerplaats afgerond: **€ 3.350**.

**Rest bebouwde kom en buitengebied** - In deze gebieden zal het parkeren voornamelijk op maaiveld plaatsvinden. De kosten bedragen **€ 5.000** per parkeerplaats. Uitgaande van meervoudig gebruik (1/3) is de parkeerbijdrage per parkeerplaats: **€1.650**.



## Bijlage 6 - Indicaties uit de binnenstadvisie Deventer van SDBM



### Wonen & werken: onderscheidend binnenstedelijk woon-/werkmilieu

#### Duiding belang:

- Circa 8.040 binnenstadsbewoners\*. Huidige plannen: 250 à 300 extra inwoners tot 2020. Ambitie vanuit deze visie: verder stimuleren;
- Woonvisie 2018: ruimte voor ontwikkeling van bijzondere woonmilieus, in combinatie met werken/ambachten in en rond de binnenstad voor midden- en hoge inkomens;
- Investerings om de kwaliteit van panden in stand te houden door transformatie\*\*;
- Onderscheidend vestigingsmilieu bedrijven: historie, ambiance, cultuur, centraal in land.

#### Duiding doelgroep

- Huidige bewoners: veel 20- tot 45-jarigen, 60% eenpersoonshuishoudens. Veel in de welvarende leefstijl 'Goed Stadsleven';
- Potentie: vele doelgroepen binnenstedelijk wonen, werken en flexibele mengvormen.

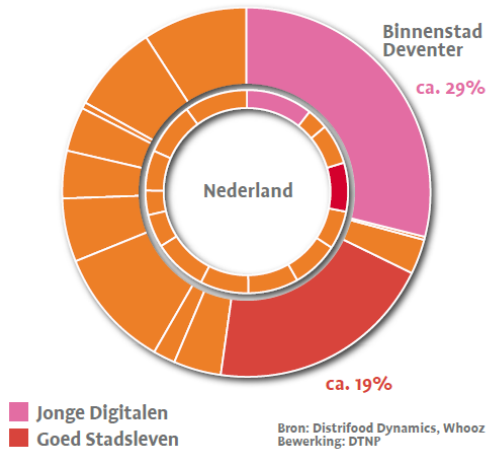
- Verschillende typen woonmilieus (doelgroepafhankelijk): niet alleen óf Bergkwartier óf wonen boven winkels;
- Groen in de stad, binnenhofjes, parkruimte.

#### Gedrag in de binnenstad

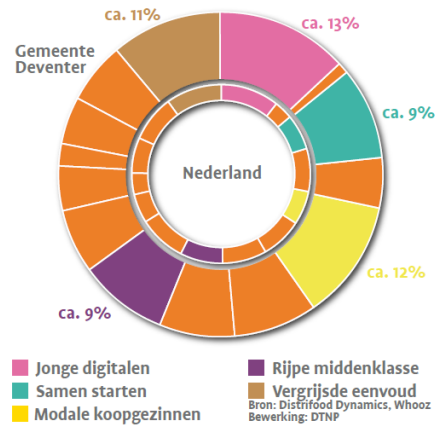
- Op straat zitten, buurten, bankjes en fietsen voor de deur, levendigheid, sociale controle;
- Horeca gebruiken, dagelijkse aankopen, draagvlak voor voorzieningen, leefbaarheid;
- Kleinschalige bedrijvigheid: extra draagvlak en imagodager (ambacht, design, etc.);
- Betrokken/cultuurminnende bewoners en bedrijven als initiatiefnemers/organisatoren van culturele activiteiten en initiatieven: de dragers en sfeermakers van de binnenstad.



#### Leefstijlen Binnenstadsbewoners



#### Leefstijlen gemeente Deventer en gemiddeld in Nederland



Aantrekkelijke bebouwing, matige openbare ruimte



Parkeren verdwijnt: meer sfeer en beleving creëren

Betreft: reactie SDBM-SBBD nulnorm nota februari 2021

Geachte wethouder Rorink, beste Frits,

In februari 2021 hebben wij van u de conceptnotitie nulnorm binnenstad ontvangen. Wij delen de opvatting dat “stilzetten” wat betreft ontwikkelingen in de binnenstad geen optie is. Als wij in de toekomst een aantrekkelijke binnenstad willen behouden moeten wij nu keuzes maken voor de korte- en lange termijn m.b.t. parkeren.

Een vitale en aantrekkelijke binnenstad gaat ook uit van duurzame mobiliteit. Duurzame mobiliteit van bewoners zal zich naar ons inzicht nauwelijks voordoen door verminderd autobezit. Verduurzaming vind de komende jaren vooral plaats door verminderd autogebruik en elektrificatie van auto's.

Gezien de ontwikkelingen in- en rondom de binnenstad van Deventer verwachten wij in de komende jaren een substantiële toename in de parkeerbehoefte. In- en rondom de binnenstad gaat het al snel om enkele duizenden woningen. Deze toename zal niet worden opgevangen door een afnemend auto bezit, als hier überhaupt al spraken van is. De feiten en de onderzoeken die wij geraadpleegd hebben tonen een beeld waarbij het autobezit nog steeds toeneemt en daarmee ook de parkeerbehoefte. Naast parkeerruimte voor bewoners hecht SDBM ook veel waarde aan voldoende parkeerruimte op aanvaardbare afstand voor de bezoekers van de binnenstad.

Graag zien wij de formulering van het voorstel in de notitie nulnorm aangescherpt in lijn met het gesprek dat wij 6 april hebben gevoerd. Invoering van de nulnorm betreft (geen afdracht en geen parkeervergunning) alleen de nieuwe woningen. Daarnaast willen wij duidelijk opmerken dat de parkeernorm welke aanwezig is op het pand behouden blijft. Ook als er sprake is van functiewijziging en bijvoorbeeld in een zodanig geval ten goede kan komen aan een nieuw ontwikkelde woning in dat pand.

Vanuit SDBM en SBBD ondersteunen wij het transformatiebeleid dat nieuwe woningen en functies aan de binnenstad en haar directe omgeving gaat toevoegen, om op die manier een economische vitale en aantrekkelijke binnenstad te behouden voor bewoners, bezoekers en bedrijven. Wij onderkennen dat de met de huidige afkoopregeling gemoeide bedragen zo hoog zijn, dat daardoor op zichzelf wenselijke transformaties stranden. Wij steunen in dit kader dan ook het voornemen om de afkoopregeling af te schaffen. Onder één voorwaarde.

Wij kunnen niet eerder instemmen met de notitie nulnorm als niet tegelijkertijd een concreet plan wordt ontwikkeld en uitgevoerd voor substantiële extra parkeervoorzieningen in (of aan de directe randen van de binnenstad), rekening

houdend met de groei van het aantal woningen en bedrijven. Gezien het feit dat de invoering van de nulnorm en het realiseren van extra parkeervoorzieningen in de tijd niet parallel zullen lopen zal er een strakke monitoring moeten plaatsvinden m.b.t. parkeren in en rondom de binnenstad. Mocht uit de monitoring blijken dat er een tekort aan parkeerplaatsen is dat vinden wij het wenselijk dat er tijdelijke parkeervoorzieningen worden gecreëerd in de nabij van de binnenstad.

Additioneel op dit schrijven beschouwen wij onze notitie met 11 punten d.d. 6 maart 2021 als een integraal onderdeel van deze brief.

Graag willen wij bijgaande reactie toelichten en spreken ook wij de wens uit dat wij gezamenlijk kunnen komen tot een duurzame mobiliteitsoplossing waarin zowel de belangen van de economische partners als de bewoners van onze binnenstad goed zijn geborgd.

Met vriendelijke groet uit binnenstad,

Cor Koppert

Voorzitter SDBM

Henk Hengeveld

Voorzitter SBBD

**Reactie SDBM-SBBD nulnorm nota februari 2021**

- 1) Onze klacht is dat de gemeente met aannames de toekomstige parkeerbehoefte wegdeneert om de invoering van de nulnorm te onderbouwen. De aannames delen wij niet. De feiten en de onderzoeken die wij geraadpleegd hebben tonen een beeld waarbij het autobezit en daarmee de parkeerbehoefte nog steeds toeneemt.
- 2) Wij hebben eerder gesteld dat de logische volgorde is eerst het programma De Nieuwe Binnenstad uit te werken om daarna het parkeren daarop te laten aansluiten.
- 3) B&W doet de uitspraak dat voor de Deventer binnenstad het autobezit afneemt (en het autogebruik toeneemt) (Nota pag. 15). Deze uitspraak is gebaseerd op onjuiste informatie.  
De parkeeropgave wordt weggedeneerd met verkeerde cijfers om invoering van de nul-norm te onderbouwen.  
Wij tonen aan dat dit gemeentelijk uitgangspunt gebaseerd is op onjuist gebruik van beschikbare cijfers:

- Gemeente stelt dat er een stagnatie is in de groei van autobezit (bijlage Nota pag. 6 staafdiagram pag. 7): groei met 7,5 % in de laatste 5 jaar. De bevolking is de laatste 5 jaar met 3 % gegroeid, dus minder dan de helft. Elk jaar in periode 2015 – 2020 zijn er ca 100.000 auto's bij gekomen.
- Gemeente stelt dat jongeren/young professionals minder auto bezit hebben.  
Onderzoek geeft aan dat jongeren autoaanschaf uitstellen maar niet afstellen (zie onze bijlage). Twee conclusies uit onderzoek uit 2020:  
"De resultaten van dit onderzoek over jongeren en autodelen geven onvoldoende aanleiding om een sterk veranderend mobiliteitsbeeld voor de toekomst te verwachten."

En:

"Een recent onderzoek onder Nederlandse jongeren duidde erop dat de daling van de automobiliteit onder jongeren waarschijnlijk een tijdelijke daling betreft. (...).

Veel jonge ouders kopen bij geboorte van hun eerste kind ook hun een eerste auto omdat men nu ook reizen onderneemt die te maken hebben met de komst van de baby."

Uit het artikel met CBS-cijfers waar gemeente in de bijlage naar verwijst (pag. 6) wordt selectief geciteerd. Er staat ook: "Autobezit onder 30-plussers neemt toe". Het autobezit nam toe van 568 naar 584 auto's per duizend personen."

- Hoog wordt opgegeven van het belang van de groei van deelauto's (bijlage pag. 8). Uit de grafiek blijkt dat tussen 2015 en 2020 het aantal deelauto's steeg van 2.000 naar 12.000.

Tussen 2015 en 2020 kwamen er per jaar 100.000 particuliere auto's bij.

4) In de argumentatie van de gemeente is sprake van een groot misverstand. Voor vrijwel alle inwoners die een meer duurzaam mobiliteitsgedrag nastreven is het niet een kwestie van minder autobezit maar van minder autogebruik. Te allen tijde is een auto voor een groot aantal reis doelen verreweg het beste vervoermiddel. De dichtbij voorhanden zijnde alternatieve mobiliteitsvoorzieningen in de binnenstad hebben geen tot weinig invloed op autobezit, dus op parkeerbehoefte. De grootste duurzaamheidslag wat betreft mobiliteit is de eerste tijd de overgang naar elektrische auto's. Die vergen ook gewoon parkeerruimte.

5) In de notitie wordt de focus gelegd bij young professionals: helaas een ongedefinieerde groep.

Zijn dat allemaal mensen onder de 30 jaar? En vertrekken die uit de binnenstad als ze na hun 30ste een auto aanschaffen? Het is een kapitaalkrachtige groep (Nota pag. 2 management samenvatting) dus hebben zeker de mogelijkheden om een auto aan te schaffen.

In de Omgevingsvisie wordt als beleid verwoord:

“We handelen vanuit het perspectief van ‘de ongedeelde samenleving’: wijken en dorpen met een gemengde samenstelling van de bevolking en een bijbehorend passend en gevarieerd woonaanbod. We bieden aantrekkelijke woningen en woonmilieus om het vestigingsklimaat te versterken.” En “Wonen in en rond de binnenstad is met name interessant voor:

- Ouderen
- Jongeren
- (Jonge) talenten

Dan is het wegredeneren van de parkeerbehoefte door alleen nog maar te schrijven over young professionals ook wat dit betreft onterecht. Ook is de zin in de Nota “Wij koesteren de bestaande bevolking, maar streven naar een groei van nieuwe bewonersgroepen als motor van duurzame ontwikkeling” in verschillende opzichten onheus.

6) In de Nota wordt gesteld dat functieverandering de aanleg van veel verkeersplaatsen vereist terwijl er geen ruimte is. Dit statement onderschrijven wij.

Volgens de Nota moet dan worden teruggevallen op de afkoopregeling, die moet voorkomen dat de openbare ruimte steeds voller wordt. “In ruil voor de afkoop neemt de gemeente het invullen van de parkeerbehoefte over” (pag. 2 – managementsamenvatting). Vervolgens wordt herhaaldelijk gesteld dat “parkeren moet plaats vinden in de randen van de binnenstad”.

Daarna wordt er met de verkeerde cijfers weggedeneerd dat parkeerplaatsen nodig zijn vanwege een jonge doelgroep. We spreken hier over duizenden wooneenheden.



**Dit is de kern van ons bezwaar. De argumenten om de parkeerbehoefte weg te redeneren zijn onjuist, dus moeten er parkeervoorzieningen worden aangelegd aan de randen van de binnenstad.**

De Nota stelt dan dat met monitoren de vinger aan de pols wordt gehouden. Maar als daarmee dan het parkeerprobleem duidelijk wordt en er parkeerfaciliteiten moeten worden gerealiseerd zijn we zeker een jaar of 8 verder. Dan is er geen ruimte meer in de randen van de binnenstad, immers volgens het beleid Deventer 2030 zijn de randen van de binnenstad dan volgebouwd. Het verloop van het project parkeren Sluiskwartier geeft aan hoe groot die opgave van het vinden van ruimte voor parkeren is.

- 7) In de management samenvatting wordt gesteld dat bestuur, inwoners en ondernemers van Deventer een gezamenlijk toekomstbeeld voor de binnenstad hebben vastgesteld. Opmerkelijk is dat hierbij vastgoedeigenaren niet worden benoemd terwijl deze binnen in de samenwerking samen met ondernemers en gemeente een grote rol spelen.
- 8) Voor de zoveelste keer wordt gesteld dat het beleid met betrekking tot bedrijfsvergunningen nader onderzocht wordt, al sinds de afspraken over fiscaliseren in 2017. Maar het wordt steeds niet gedaan. Wij denken dat een substantieel deel van deze vergunningen gebruikt worden voor woon-werkverkeer.
- 9) Er is op veel punten commentaar te leveren bij de bijlagen van de Nota. We beperken ons hier tot een paar korte opmerkingen.
  - BPD: daar kijkt men naar de lange termijn (2030 – 2040) en in de toekomstvisie is cruciaal een pleidooi voor gebouwde demontabele parkeervoorzieningen voor een tussenfase voor de komende jaren
  - CROW geeft geen nieuwe normen maar stelt dat er gemeenten bezig zijn.
  - Groningen – daar is vastgesteld dat er de komende 10 jaar P-ruimte genoeg beschikbaar is. In Deventer is er nu al een wachtlijst.
  - De gegevens van KIM gaan over autogebruik maar dat is niet relevant voor de parkeerbehoefte van de binnenstad.
- 10) Er wordt gesproken over dubbelgrondgebruik, met als voorbeeld parkeerplaatsen overdag voor bezoekers en 's avonds bewoners. Dat is een goede maatregel. Maar omdat dit als voorbeeld genoemd wordt willen wij de bevestiging dat het omgekeerde niet wordt ingevoerd: geen bezoekers overdag op bewonersvergunningenplekken in de woonbuurten; de afspraak in het kader van fiscaliseren van vergunning plaatsen moet gehandhaafd blijven.
- 11) In het slothoofdstuk 4 van de Nota staat de zin: (Aan het huidige document hebben) belangengroepen voor ondernemers (SDBM) en bewoners (SBBB) via kritisch volgen een grote bijdrage geleverd". Onze punten zijn geheel niet overgenomen. Wij hadden de afspraak gemaakt dat onze inbreng integraal als

bijlage bij de stukken zou worden gevoegd. Dat is niet gebeurd. Wij vragen dat alsnog te doen. Zo niet dan verzoeken wij u de bovengenoemde zin te verwijderen.

Persbericht  
23 augustus 2021

## **Stimuleren transitie en tegengaan leegstand binnenstad**

**De bijdrage aan het parkeerfonds voor ontwikkelaars is vaak een struikelblok bij nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad. Het college wil de ontwikkeling van de binnenstad juist stimuleren en stelt voor om de bijdrage te vervangen door een lage bereikbaarheidsbijdrage. Het gevolg is dat bewoners van nieuwe woningen geen bewonersvergunning meer krijgen.**

Wethouder Frits Rorink: “De vernieuwing van de binnenstad draagt bij aan een vitaal en economisch succesvol Deventer. Bewoners van nieuwbouw in de binnenstad weten straks dat ze een parkeerplek in een garage moeten huren of gebruik maken van deelauto's of het openbaar vervoer. Bestaande woningen houden het recht op een parkeervergunning.”

### **Doel**

De parkeerdruk is hoog in hartje binnenstad en er is geen plek voor meer parkeerplaatsen. Toch is er grote behoefte aan nieuwe woningen en zijn er allerlei initiatieven zoals wonen boven winkels. Als nieuwe woningen geen bewonersvergunning krijgen, voorkomt dat een lange wachttijd voor een parkeervergunning. Met de veel lagere bereikbaarheidsbijdrage bij nieuwbouw kan de bereikbaarheid van de binnenstad per fiets en openbaar vervoer verbeteren.

### **Ervaring elders**

Het voorstel is vergelijkbaar met maatregelen elders in (grote) binnensteden in Nederland. De ervaring leert dat met name jongere generaties minder waarde hechten aan een eigen auto en de binnenstad aantrekkelijk vinden om te wonen.

### **Nieuwe woningen**

Er is intensief gesproken met belanghebbenden en de plannen zijn aangepast en uitgewerkt voor nieuwe woningen. De maatregel geldt in de binnenstad, met uitzondering van de Raambuurt en de Kien. In de Raambuurt is minder krapte qua parkeren. In de zone bij het station komt veel woningbouw en mogelijk collectieve parkeervoorzieningen.

### **Effecten**

Om te voorkomen dat bewoners van nieuwe woningen in de binnenstad hun auto in de schil om de binnenstad gaan parkeren, wordt de parkeerdruk hier goed in de gemonitord. Ook wordt het instellen van een vergunningzone vergemakkelijkt. Als meer dan de helft van de inwoners in een buurt een vergunningzone wil instellen, wordt dat gedaan.

### **Raadsbehandeling**

Het college heeft het voorstel ‘Nulnorm maatregel parkeren’ aangeboden aan de gemeenteraad.