

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Beleid

Onderwerp:

Ter kennisname: Analyses mogelijke optimalisatie parkeren terreinen De Worp en Melksterweide

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 15-03-2022

Notanummer : 2022-216

Datum : 15-03-2022

Programma : 03-Leefomgeving

Portefeuillehouder : Wethouder Rorink,

Bijlage(n) : 210329 Vastgestelde RM uitgaand 05-2021-000366-Meerjaren-Perspectief-Parkeren.pdf,220201 Bijlage interne analyse RM parkeren De Worp en Melksterweide.pdf,R2834-02 Rapportage parkeeronderzoek De Worp-Melksterweide.pdf

Parafering

08-03-2022: Programmamanager08-03-2022: Wethouder

Agendering

* 08-03-2022: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

Definitieve akkoord

16-03-2022

B & W d.d.: 15-03-2022

Besluit

1. Kennis te nemen van de aanvullende onderzoeken, de analyse en de reacties van direct betrokkenen hierop (waaronder WIJD, SDBM/VCOD en Centrumgarage)
2. Op basis van de analyse en in afwachting van de ontwikkeling van de parkeervraag voor het komende seizoen vooralsnog geen aanvullende maatregel te treffen
3. De stukken met een raadsmededeling ter informatie aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

Aan de westzijde van de IJssel liggen de parkeerterreinen De Worp (Ook wel 'De Avenue', waar parkeren thans € 1,- per dag kost) en Melksterweide (de recentere uitbreiding ten zuiden hiervan, waar parkeren gratis is). De terreinen hebben in combinatie met de veerpont en de wandelroute via de IJsselbrug een parkeerfunctie voor de Deventer binnenstad.

In het voorjaar en de zomer van 2021 werden tijdens de tijdelijke versoepeling van coronamaatregelen de terreinen naar capaciteit benut en was er in de zomerperiode sprake van overlast door de (te) volle terreinen. In die periode zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om te bezien hoe het parkeren kan worden geoptimaliseerd. De resultaten hiervan zijn bijgevoegd. In het najaar verdween de druk dankzij nieuwe coronamaatregelen grotendeels.

Thans is weer sprake van versoepeling, maar ook van een nieuw evenwicht waarbij door bijvoorbeeld thuiswerken het gebruik anders is dan voorheen. Het is daarom moeilijk om op basis van de gegevens op korte termijn aanvullende maatregelen te nemen. Uw college wordt voorgesteld kennis te nemen van de aanvullende

onderzoeken en analyses, te besluiten geen aanvullende maatregelen te nemen en de raad hierover te informeren met een raadsmededeling. Ook is het van belang de gegevens en de reactie van betrokkenen op de analyse met uw college te delen.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Voor beide terreinen geldt dat de capaciteit zo optimaal mogelijk dient te worden ingezet voor alle groepen parkeerders. Dat kunnen bezoekers aan winkels of toeristische attractie van de binnenstad zijn, maar ook bewoners of werknemers vanuit de binnenstad, of mensen die het IJsselhotel bezoeken of de locatie als start- en eindpunt voor een fiets- of wandelroute benutten.

Voor het geheel aan parkeeraanbod geldt dat structureel meer vraag van parkeerders dan aanbod van parkeerruimte dient te worden voorkomen, aangezien dit tot een slechte indruk van bezoekers kan leiden en men wellicht uitwijkt naar de parkeerruimte in de wijk De Hoven, hetgeen ongewenst is. Nu met de uitbreiding van het deel Melksterweide qua uitbreiding van het aanbod aan fysieke plaatsen de grens van het draagvlak van de omgeving is bereikt, geldt eventuele verdere regulering door beprijzing als volgende, mogelijke optie om vraag en aanbod optimaal op elkaar af te stemmen.

De aanvullende onderzoeken, de analyses en de reacties van betrokkenen (Stichting WIJD, SBDM/VCOD en Centrumgarage) laten zien dat aanvullende maatregelen zoals beprijzing op dit moment niet nodig zijn. Korthedshalve wordt naar de concept-raadsmededeling verwezen.

Kader

- Motie "Parkeren op de Worp" van 11 november 2015
- Raadsmededeling 2016 - 000565 Haalbaarheidsstudie De Worp
- Bestemmingsplan Pakeerterrein De Worp, besluit 25-01-2017
- Toezegging 09-09-2019 inzake cijfers bezetting De Worp
- Raadsmededeling 2021 - 000366 MPP 2021 en actuele dossiers

Betrokken partijen en participatie

Stichting Westelijke IJsseloever Deventer (WIJD), de vereniging van binnenstadondernemers en vastgoedeigenaren (SDBM / VCOD) hebben op verzoek van de gemeente hun mening gegeven. Op een dergelijk verzoek aan de vertegenwoordigers van binnenstadsbuurten (SBBD) is door hen aangegeven dat hierover vooralsnog geen mening wordt uitgesproken. De centrumgarage heeft spontaan op de ontwikkelingen gereageerd.

Argumenten voor en tegen

Er is specifiek sprake van aanvullend onderzoek, aangezien in raadsmededeling 0366 van 2021 reeds door uw college is aangegeven dat de toen bekende informatie een (te) selectief beeld van de situatie gaf. De aanvullingen bestonden uit een gebruikersonderzoek door een extern bureau (Right uit Zwolle), en diverse ambtelijke interne aanvullende onderzoeken.

De focus van het aanvullend onderzoek lag op eventuele veranderingen in beprijzing, aangezien met de uitbreiding van 2015 de grenzen van uitbreiding van de capaciteit waren bereikt. Uiteraard spant Deventer zich op vele manieren in om verplaatsingen duurzaam en liefst bijvoorbeeld per fiets te laten verlopen. Effecten hiervan zijn echter geleidelijk, terwijl de capaciteitsgrenzen in 2021 aanleiding gaven tot maatregelen op de korte termijn. Op basis van de aanvullende onderzoeken wordt in de bijgevoegde interne analyse een drietal

opties voor het vervolg geboden:

* Aanscherpen binnen de huidige opzet. Optie hierbij is de dagprijs voor het deel De Worp van € 1,- naar € 5,- per dag te verhogen. Een kleinere verhoging (€ 2,-) leidt niet tot een wezenlijk verschil in houding van gebruikers. Voor parkeerders leidt dit bij drukte tot een nieuwe afweging. Direct betrokkenen vrezen echter dat men niet alsnog naar de binnenstad zal doorrijden, maar in de wijk De Hoven zal gaan parkeren.

* Ingrijpen in de huidige opzet. Optie hierbij is de dagprijs van Melksterweide van gratis naar € 1,- te verhogen, of beide terreinen de dagprijs van € 2,- te geven, aangezien gebruikers de huidige € 1,- slechts als symbolisch ervaren. Gevolg hiervan is dat het gebruik vanuit binnenstadsbewoners en ondernemers zal afnemen. Bovendien heeft dit effecten voor de functies aan de westzijde zoals het IJsselhotel.

* Vooralsnog niet nemen van maatregelen op korte termijn. Mede gezien de coronamaatregelen is in het winterseizoen geen overgebruik ontstaan. De vraag is hoe deze situatie zich zal ontwikkelen, zowel ten aanzien van corona als ten aanzien van een nieuw evenwicht van bijvoorbeeld thuiswerken en centrumbezoek voor winkelen. De externe belangengroepen geven aan zich voor nu in deze optie te kunnen vinden.

Argumenten voor nu afwachten zijn behoud van de huidige, nagenoeg gratis en daarmee meest gastvrije optie, alsmede onzekerheid ten aanzien van de vraag in hoeverre het eerder geconstateerde incidentele overgebruik zal terugkeren.

Argumenten tegen het afwachten is dat uiteindelijk het gebruik zal normaliseren en op dat moment alsnog maatregelen gewenst zullen zijn. Mede daarom wordt nu gekozen tot het openbaar maken van de diverse onderzoeken; indien nieuwe maatregelen nodig zijn, dan kan het college reeds uitgaan van en bouwen op de kennis hierover die met de raad gedeeld is.

Overigens hebben de diverse onderzoeken wel kleinere, praktische onvolkomenheden aan het licht gebracht. Deze zijn nu in onderzoek of zijn reeds verbeterd. Zo wordt onderzocht of een combikaartje van parkeren en pont mogelijk is om de handelingen op de pont zelf bij drukte te minimaliseren. Er was sprake van wachtrijen bij de verouderde parkeerautomaat, deze is inmiddels vernieuwd. Ook is gekeken naar de doorstroming van terrein Melksterweide, met name het voorkomen van het parkeren op de doorsteek tussen de parkeerstroken bij drukte.

Financiële consequenties en dekking

Het besluit tot het afwachten van het nemen van aanvullende maatregelen heeft geen financiële consequenties. Een eventuele tariefswijziging levert in principe meerinkomsten op. Echter, er zullen als onderdeel hiervan ook meerkosten voor handhaving gemaakt gaan worden. Vooraf kan geen exacte indicatie worden gegeven.

Openbaarmaking en communicatie

Met het besluiten worden de als bijlage toegevoegde onderzoeken openbaar. Raadsleden en betrokkenen kunnen hier kennis van nemen. Het college zal geen actieve rol nemen in de communicatie hiervan, temeer daar voor dit moment geen wijziging in de parkeersituatie van de terreinen zal ontstaan.

Aanpak en uitvoering

Na besluitvorming zal de raadsmededeling aan de raad worden aangeboden.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Ter kennisname: Analyses mogelijke optimalisatie parkeren terreinen De Worp en Melksterweide		
Mededelingnummer	2022-216	Portefeuillehouder	Wethouder Rorink,
Team	DEV-BLD	Datum B en W besluit	15-03-2022

Inleiding: waarom deze mededeling

Op 9 september 2019 zegde ons college toe de raad gebruikscijfers te zullen verstrekken over het gebruik van parkeerterreinen De Worp en Melksterweide. 2020 was een uitzonderlijk jaar, waarin geen consistente gegevens verzameld konden worden. Op 23 maart 2021 zond het college de raad de raadsmededeling 0366 'Meerjarenperspectief Parkeren 2021: Uitwerking en actuele dossiers'. Hierin werden incidentele cijfers uit 2019 en 2020 getoond. Ook werd aangegeven dat de lockdown als gevolg van covid nog steeds verder onderzoek in de weg stond. Het college stelde daarom voor een gebruikersonderzoek en een theoretische analyse uit te voeren, de eerste zodra de covid situatie dat toeliet. In de zomer van 2021 vond mede dankzij tijdelijke versoepelingen dit onderzoek plaats. Inmiddels zijn ook overige onderzoeken uitgevoerd en zijn de concept resultaten met direct betrokkenen besproken. Deze Raadsmededeling is bedoeld om die informatie met de raad te delen.

Kader

- Motie "Parkeren op de Worp" van 11 november 2015
- Raadsmededeling 2016 - 000565 Haalbaarheidsstudie De Worp
- Bestemmingsplan Pakeerterrein De Worp, besluit 25-01-2017
- Toezegging 09-09-2019 inzake cijfers bezetting De Worp
- Raadsmededeling 2021 - 000366 MPP 2021 en actuele dossiers

Kern van de boodschap

De parkeeronderzoeken bij De Worp en Melksterweide hebben voldoende informatie opgeleverd om een afweging voor het al dan niet aanpassen van de situatie te beoordelen. Het college kiest er voor nu geen aanpassing te doen. Mocht dit na het komende zomerseizoen of daarna nodig zijn dan zal het onderwerp opnieuw ter tafel komen. Voor nu wordt de relevante informatie gedeeld, zodat alle betrokkenen hiervan kennis kunnen nemen.

Nadere toelichting

PARKEREN WORP EN MELKSTERWEIDE

In 2019 is aan de parkeergelegenheid bij plantsoen De Worp (114 parkeerplaatsen beschikbaar) terrein Melksterweide toegevoegd (Circa 231 vaste parkeerplaatsen beschikbaar plus een in de reguliere situatie afgesloten overloopruimte van circa 110 parkeerplaatsen). Vanaf de uitbreidingen in 2015 en in 2019 werden parkeerterreinen De Worp en Melksterweide jaarlijks steeds meer gebruikt. Dat leverde momenten op waarbij bezoekers aan de binnenstad geen plaats meer kon worden geboden. De vraag was hoe de parkeerruimte optimaal kan worden benut. Tegelijkertijd vormt de 'allee' tussen de bomenrijen van De Worp een historisch element waar geparkeerde auto's liever geen structureel deel van uit zouden moeten maken. Dat vormde in een reden om De Worp en Melksterweide een verschillend parkeerregime toe te kennen. De Worp heeft een nu een dagtarief van

€ 1,-, Melksterweide is gratis.

Het terrein Melksterweide is aangelegd als alternatief voor het weghalen van de parkeergelegenheid aan het Grote Kerkhof. Het terrein werd vanaf de opening en tijdens sommige fasen van de covid-crisis goed bezet. De vraag is of bij volledig gebruik echter de functie voor bezoekers aan het centrum niet in het gedrang komt. Het terrein wordt namelijk ook gevonden door werkers in de binnenstad en wordt door binnenstadsbewoners en -ondernemers als parkeergelegenheid gebruikt. Als bezoekers voor de binnenstad aankomen, is de ruimte soms al deels bezet. Om hiervoor een optimale middenweg te vinden is idealiter goed zicht op het gebruik van werkers en winkelend publiek in 'normale' omstandigheden nodig. Hiervoor is in opdracht van de gemeente in 2021 aanvullend onderzoek verricht.

AANVULLEND ONDERZOEK EN MOGELIJKE OPTIES

Er is specifiek sprake van aanvullend onderzoek, aangezien in raadsmededeling 0366 van 2021 reeds door ons college is aangegeven dat de toen bekende informatie een (te) selectief beeld van de situatie gaf. De aanvullingen bestonden uit een gebruikersonderzoek door een extern bureau (Right uit Zwolle), en diverse ambtelijke interne aanvullende onderzoeken. Deze zijn als aparte documenten bijgevoegd.

De focus van het aanvullend onderzoek lag op eventuele veranderingen in beprijzing, aangezien met de uitbreiding van 2015 de grenzen van de capaciteit waren bereikt. Uiteraard spant Deventer zich op vele manieren in om verplaatsingen duurzaam en liefst bijvoorbeeld per fiets te laten verlopen. Effecten hiervan zijn echter geleidelijk, terwijl de capaciteitsgrenzen in 2021 aanleiding gaven tot maatregelen op de korte termijn. Op basis van de aanvullende onderzoeken wordt in de bijgevoegde interne analyse een drietal opties voor het vervolg geboden:

* Aanscherpen binnen de huidige opzet. Optie hierbij is de dagprijs voor het deel De Worp van € 1,- naar € 5,- per dag te verhogen. Een kleinere verhoging (€ 2,-) leidt niet tot een wezenlijk verschil in houding van gebruikers. Voor parkeerders leidt dit bij drukte tot een nieuwe afweging. Direct betrokkenen vrezen echter dat men niet alsnog naar de binnenstad zal doorrijden, maar in de wijk De Hoven zal gaan parkeren.

* Ingrijpen in de huidige opzet. Optie hierbij is de dagprijs van Melksterweide van gratis naar € 1,- te verhogen, of beide terreinen de dagprijs van € 2,- te geven, aangezien gebruikers de huidige € 1,- slechts als symbolisch ervaren. Gevolg hiervan is dat het gebruik vanuit binnenstadsbewoners en ondernemers zal afnemen. Bovendien heeft dit effecten voor de functies aan de westzijde zoals het IJsselhotel. Nadeel is ook dat door gelijktrekken van de beprijzing De Worp zich gelijktijdig of zelfs eerder zal vullen dan Melksterweide, hetgeen vanuit de beeldkwaliteit van de historische allee ongewenst is.

* Vooralsnog niet nemen van maatregelen op korte termijn. Mede gezien de coronamaatregelen is in het winterseizoen geen overgebruik ontstaan. De vraag is hoe deze situatie zich zal ontwikkelen, zowel ten aanzien van corona als ten aanzien van een nieuw evenwicht van bijvoorbeeld thuiswerken en centrumbezoek voor winkelen. De externe belangengroepen geven aan zich voor nu in deze optie te kunnen vinden.

GEEN AANVULLENDE MAATREGELEN

Mede omdat thans de covid situatie nog niet geheel voorbij is en na twee jaar structurele nieuwe balansen ontstaan binnen het mobiliteitsgedrag, heeft ons college zich de vraag gesteld of op dit moment een verandering zou moeten worden

doorgevoerd, of dat het beter is af te wachten totdat er weer normaal gebruik ontstaan in het komende seizoen. Argumenten voor nu afwachten zijn behoud van de huidige, nagenoeg gratis en daarmee meest gastvrije optie, alsmede onzekerheid in hoeverre het eerder geconstateerde incidentele overgebruik zal terugkeren. Argumenten tegen het afwachten is dat uiteindelijk het gebruik zal normaliseren en op dat moment alsnog maatregelen gewenst zullen zijn. Mede daarom koos ons college nu alleen tot het openbaar maken van de diverse onderzoeken. Indien nieuwe maatregelen nodig zijn, dan kan het college reeds uitgaan van en bouwen op de kennis die eerder en thans met de raad wordt gedeeld.

Ons college heeft de resultaten aan diverse betrokkenen belangengroepen voorgelegd. De stichting Westelijke IJsseloever Deventer (WIJD) en de vereniging van binnenstadondernemers en vastgoedeigenaren (SDBM / VCOD) hebben op verzoek van de gemeente hun mening gegeven. Op een dergelijk verzoek aan de vertegenwoordigers van binnenstadsbuurten (SBBD) is door hen aangegeven dat hierover vooralsnog geen mening wordt uitgesproken. De centrumgarage heeft spontaan op de ontwikkelingen gereageerd. De partijen die een mening hebben gegeven, kunnen billijken dat op korte termijn geen ingrepen plaatsvinden. Overigens hebben de diverse onderzoeken wel kleinere, praktische onvolkomenheden aan het licht gebracht. Deze zijn nu in onderzoek of zijn reeds verbeterd. Zo wordt onderzocht of een combikaartje van parkeren en pont mogelijk is om de handelingen op de pont zelf bij drukte te minimaliseren. Er was sprake van wachtrijen bij de verouderde parkeerautomaat, deze is inmiddels vernieuwd. Ook is gekeken naar de doorstroming van terrein Melksterweide, met name het voorkomen van het parkeren op de doorsteek tussen de parkeerstroken bij drukte.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Meerjaren Perspectief Parkeren 2021: Uitwerking en actuele dossiers		
Mededelingennr	2021-000366	Portef.houder	Weth. Rorink
Team	DEV-BLD	BenW-besluit d.d.:	23 maart 2021

1. Inleiding: waarom deze mededeling

Met deze raadsmededeling informeren wij u over de stand van zaken MPP in 2021, uitwerking en actuele dossiers.

2. Kader

- Coalitieakkoord 2018
- Het Meerjaren Perspectief Parkeren van juni 2019 (MPP 2019-1197)
- Omgevingsvisie Deventer, definitief september 2019
- Toezeggingen op 16-10-2019 en 30-10-2019 om het MPP tijdig te presenteren in relatie tot de voorjaarsnota's en begrotingsbehandelingen
- Raadsmededeling 3 maart 2020, 2020-0268.

3. Kern van de boodschap

Rekening houdend met de financiële complicaties door Covid-19 en de compensatie vanuit het Rijk daarvoor geven we voor 2021 een kort overzicht van de meest in het oog springende actuele financiële en beleidsmatige kwesties. Aspecten hiervan kunnen indien nodig in de voorjaarsnota nader worden verankerd. Daarnaast kunnen we, als dit raad dit agendeert, dit voorjaar in een raadstafel uitleg te geven op welke wijze de raad een MPP optimaal kan benutten bij het bepalen en bijsturen van (financieel) parkeerbeleid. De conclusies hiervan worden meegenomen bij een volgend MPP.

In plaats van een MPP informeren we uw raad thans op hoofdlijnen, Een 'volledig' MPP komt in het najaar van 2021 als opvolger van het MPP 2019. Conclusies hiervan kunnen in de begrotingsbehandeling 2022 – 2025 worden verankerd. Tot slot melden we op enkele dossiers een aantal actuele ontwikkelingen.

4. Nadere toelichting

Waar staan we nu met het MPP?

Raadsmededeling 3 maart 2020, toezeggingen en oplevering

Op 3 maart 2020 (mededelingnummer 2020-000268) informeerden we u over de algemene voortgang van de diverse toezeggingen in relatie tot fiets- en autoparkeren. Ten aanzien van de zgn. 'nulnormdiscussie' is bestuurlijke terugkoppeling dit voorjaar in de maak. Over de upgrade van garage Brink en de fietsgerelateerde aspecten wordt separate terugkoppeling verzorgd. In twee bijlagen wordt u thans nader geïnformeerd: Er is een bijlage over de voortgang van de digitalisering van parkeren, en een tweede bijlage die ingaat op het gebruik van onze garages in 2019 en 2020 en de thans beschikbare gegevens over De Worp. Hiermee wordt slechts ten dele voldaan aan de in 09-09-2019 gedane toezegging om tellingen van het gebruik van De Worp te organiseren en openbaar te maken: aangezien de huidige gegevens onvoldoende zijn voor een goede analyse wordt een vervolg hierop voorgesteld.

Deze raadsmededeling: voortgang MPP

De huidige raadsmededeling richt zich met name op de lacune in het jaarlijks verschijnen van een Meerjaren Perspectief Parkeren (Hierna MPP) en het niet vaststellen van een MPP in 2020. Daarmee beantwoordt de raadsmededeling de toezeggingen van 16-10-2019 en 30-10-2019 om het MPP tijdig in relatie tot voorjaarsnota's en begrotingsbehandelingen te presenteren.

De onzekerheid van (compensatie voor) verminderd parkeren door bezoekers als gevolg van de Covid-19 crisis zorgt voor onregelmatigheden in het compleet kunnen opstellen en presenteren van het MPP.

Het Meerjaren Perspectief Parkeren (MPP) biedt zicht op de wijze waarop BenW beleidsmatig en financieel omgaat met de parkeersector. Normaliter verschijnt het MPP jaarlijks. Door de Covid-19 crisis is echter onzekerheid van incidentele derving op parkeerinkomsten ontstaan. Hiervoor is op nationaal niveau compensatie beschikbaar in de vorm van steunpakketten.

Gevolg is echter dat slechts een half jaar met redelijke zekerheid vooruit kan worden gekeken. Het opstellen van een definitief MPP in 2020 bleek daardoor niet mogelijk. De meest recente versie is van juni 2019. De kracht van het MPP is de ontwikkelingen van de afgelopen periode definitief te kunnen rapporteren en om te zetten in een meerjarig programma. Nu de covid-19 crisis langer aanhoudt, verschaft BenW graag duidelijkheid over de stand van zaken m.b.t. terugkoppeling rond het MPP in 2021.

Invloed financiële ontwikkelingen

De reeks van jaarlijkse verschijning van een MPP is met de Covid-19 crisis doorbroken. Zolang geen nieuw MPP is vastgesteld blijft het door de raad vastgestelde MPP van juni 2019 vigerend beleidskader. De besluiten die hierin genomen zijn, blijven het uitgangspunt voor de uitwerking van beleid en financiële kaders voor B&W. Door besluitvorming inzake een MPP 2021 naar het najaar door te schuiven ontstaan geen acute budgetproblemen. Specifieke aanvullingen hierop zijn op dit moment als volgt.

Stand van zaken compensatie gederfde parkeerinkomsten

In de derde kwartaalrapportage van 2020 is intern budget beschikbaar gesteld voor de compensatie van derving van parkeerinkomsten voor het jaar 2020. Het gaat om circa € 900.000,- derving. De derving van inkomsten in 2021 wordt gemonitord. Op basis van actuele inzichten zal in de eerste kwartaalrapportage een inschatting gemaakt worden van de benodigde aanvullende compensatie. De verwachting is dat deze interne compensatie uiteindelijk grotendeels opgevangen kan worden uit de steunpakketten van het Rijk.

Voorziene wijziging in bijdrage fietsenstalling NS Deventer

In 2013 sloot de gemeente een overeenkomst met NS ten aanzien van de exploitatie van de fietsenstalling die vanaf 2015 onder het stationsplein operationeel is. Onderdeel hiervan was dat de gemeente arbeidskracht zou (laten) inhuren voor het bemensen van de stalling. De combinatie van voorwaarden (arbeidskracht met afstand tot de arbeidsmarkt) en minder courante uren (het ging alleen om uren buiten de reguliere kantooruren, de overige uren hebben een gecombineerde inzet met de in de stalling aanwezige winkel) maakte invulling hiervan zeer complex.

Inmiddels heeft NS in overleg met de gemeente voor een alternatief gekozen waarbij menskracht wordt betrokken als onderdeel van een grotere vraag voor stations in Oost-Nederland. De betrokken partij dient 20% van de arbeid in te vullen met mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Intern gevolg hiervan is dat kosten bij aanvang ontstonden als betaling voor de zelf geregelde inzet, maar thans de vorm van een bijdrage aan NS die hiervoor inzet inhuurt. Hoewel dit gemeente breed slechts een verschuiving van verplichting is, geldt voor de bijdrage dat de reserve parkeren hiervoor de meest logische bron is. Hierdoor nemen de structurele kosten met rond € 85.000,- per jaar toe. Dit is te beschouwen als een autonome ontwikkeling. De wijze waarop hiermee om wordt gegaan zal betrokken worden in de bredere afweging van de voorjaarsnota.

Overigens heeft NS de gemeente benaderd om te participeren in een proef waarbij betaling de eerste 24 uur gratis is en bij langer stallen betaling wordt gevraagd. Doel hiervan is onnodige capaciteitsafname door extreem langstallen te voorkomen. Echter, de gemeente ziet dit voor dit moment als een achteruitgang in dienstverlening en vreest meerkosten voor handhaving

Uw college stemt in met een verdere uitwerking van een voorstel voor deze pilot om de volgende redenen:

- Op nationaal niveau is door VNG erkend dat NS stallingen niet voor altijd gratis kunnen blijven. VNG heeft aan NS gevraagd om een pilot, om tenminste de impact van betaling zo in te kunnen regelen dat de impact voor reizigers en effect op de omgeving zo min mogelijk is. Deventer is gekozen als één van de vier proeflocaties en heeft op die manier invloed op de uiteindelijke regeling.
- Dankzij deelname aan de pilot wordt ons te betalen aandeel in de exploitatie niet 66% maar 49%. Indien we niet deelnemen, stijgt het gemeentelijk aandeel structureel met indicatief 105K.
- NS en BenW hebben in eerdere fasen gezamenlijk erkend dat uitvoering van de huidige overeenkomst niet meer mogelijk is. Het nu volledig afwijzen van vernieuwing kan leiden tot een situatie waarin NS vanaf de eerste minuut betaling vraagt.

Op basis van deze nadere uitwerking zal detaillering en voorstellen tot besluitvorming hierover later dit voorjaar separaat aan uw raad worden voorgelegd.

Toenemende discrepantie tussen parkeerkosten en parkeeropbrengsten

In het algemeen gezegd staat het rendement van de financiële parkeersector ieder jaar meer onder druk. Een eerste oorzaak hiervan is dat dit niet zozeer ligt aan één onderdeel, maar dat kosten op alle fronten toenemen binnen reguliere uitgaven. In alle gevallen betreft het kosten waarvan aan de inhoudelijke noodzaak niet hoeft te worden getwijfeld. Het algemene beeld is dat de kostenposten (te) scherp zijn ingeschat. Aan de opbrengtzijde constateren we dat te verwachten is dat na de fase van compensatie door de Rijksoverheid een langere tijd zal volgen waarin deze (nog) niet op het niveau van voor de Covid-19 crisis zullen zijn. Een belangrijk onderdeel hiervan is de zogenaamde onderhoudsprogrammering van de garages die wij in bezit en exploitatie hebben. Deze dienen op korte termijn in het MPP opgenomen te worden en hebben ook financiële consequenties voor het MPP.

Een tweede oorzaak voor de discrepantie tussen kosten en opbrengsten is dat de focus voor financiering van projecten met de jaren vanuit de reserve is verbreed. Bij de traditionele onderdelen (zoals parkeerapparatuur en openbare fietsenstallingen) zijn onderdelen van stimulerend beleid (zoals ondersteuning van de IJsselpont, experimenten met parkeersensoren en de centrumbus) gekomen. Duidelijk is dat deze nieuwere onderdelen beleidsmatig gewenst zijn en kosten hiervan logischerwijs bij de reserve parkeren horen. Tegelijkertijd leidt die verbreding tot nieuwe, minder voorspelbare kostenontwikkelingen ten opzichte van de oorspronkelijke onderdelen.

Uit doorrekening van het saldo van de reserve parkeren in meerjarig perspectief komt naar voren dat de opbrengsten uit de parkeerexploitatie in combinatie met de beschikbare reserves ontoereikend zijn om de huidige afdracht aan de algemene middelen te kunnen continueren. Zonder inhoudelijke bijstelling van het parkeerbeleid zou dit betekenen dat de afdracht (op basis van huidige inzichten) structureel met minimaal € 100.000,- verlaagd dient te worden vanaf 2022. Dit heeft een directe relatie met de hierboven genoemde groot onderhoudsprogrammering van onze garages (vastgoed) en is ter voorkoming van vervroegde afschrijving van onze duurzame kapitaalgoederen, waardoor calamiteiten worden voorkomen en plots hele hoge investeringen worden voorkomen.

In deze berekening zijn eventuele meerkosten voor de NS fietsenstalling of een onderbezetting van de parkeergarages na de huidige lockdown niet meegenomen. Ten aanzien van meerjarige onderhoudsprogramma's (MJOP's) is in bovenstaande doorrekening garage Stadspoort meegenomen en garage Brink nog niet. Toevoegen hiervan zal in het volgende MPP gebeuren, uitvoering van de renovatie in garage Brink is een natuurlijk startmoment hiervoor.

Invloed van beleidsmatige ontwikkelingen

In recente MPP-edities is de gelegenheid te baat genomen om naast financiële kaders ook aanvullende uitspraken te doen op beleidsniveau. Het betreft nadere uitwerkingen van de meer algemene vastgestelde kaders: de omgevingsvisie van 2019 en de parkeerbeleidsdocumenten van 2015.

Functionele positie parkeren De Worp / Melksterweide

In 2019 is aan de parkeergelegenheid bij plantsoen De Worp (114 parkeerplaatsen beschikbaar) terrein Melksterweide toegevoegd (Circa 231 vaste parkeerplaatsen beschikbaar plus een in de reguliere situatie afgesloten overloopruimte van circa 110 parkeerplaatsen). De Worp heeft een nu een dagtarief van € 1,-, Melksterweide is gratis. Dit terrein is aangelegd als alternatief voor het weghalen van de parkeergelegenheid aan het Grote Kerkhof.

Het terrein werd vanaf de opening en tijdens sommige fasen van de covid-crisis goed bezet. De vraag is of bij volledig gebruik echter de functie voor bezoekers aan het centrum niet in het gedrang komt. Het terrein wordt namelijk ook gevonden door werkers in de binnenstad en wordt door binnenstadsbewoners en -ondernemers als parkeergelegenheid gebruikt. Als bezoekers voor de binnenstad aankomen, is de ruimte soms al deels bezet.

Om hiervoor een optimale middenweg te vinden is idealiter goed zicht op het gebruik van werkers en winkelend publiek in 'normale' omstandigheden nodig. De tellingen die in 2019 en 2020 zijn uitgevoerd (zie de bijgevoegde memo hierover) leveren een te divers beeld op. Dat geldt zowel door de dag van de week waarin geteld werd, als de achterliggende lockdown situatie. Die liep in 2020 van een intelligente lockdown via een versoepeling naar een progressieve set aan restricties. In 2021 kwam daar een nieuwe lockdown en avondklok bij. Conclusie op dit moment is dat ook op korte termijn geen statistisch steekhoudende reeks van metingen haalbaar is.

Als alternatief stellen we daarom twee aanvullende maatregelen voor. De eerste is naast de reguliere monitoring (zie onder) een specifiek gebruikersonderzoek uit te voeren. We zullen dit voorbereiden en uit laten voeren zodra de covid-19 situatie verdere normalisering van het winkelgebruik toestaat. Dat aanvullende onderzoek zal gericht zijn op het vragen naar motieven van parkeerders en meningen over diverse opties, zaken die met monitoring slechts indirect te achterhalen zijn. De tweede maatregel is het gebruiken van de losse metingen in een theoretisch model. Daarin kunnen we het gebruik in de 'normale' situatie benaderen. Met name indien de covid-19 situatie niet tot versoepelingen leidt, kan op deze manier toch een second-best beeld worden gegeven.

Met de voorgestelde maatregelen kan voor of tijdens de zomer een goed beeld worden gegeven of en waar beprijzen als sturend instrument optimaal kan worden ingezet. De toestroom kan worden gerelateerd aan de overige opties in en bij de binnenstad. Tegelijkertijd wordt daarmee duidelijk wat dit voor opbrengsten uit parkeergeld betekent.

Tempo van het digitaliseringsproces van de parkeersector

In het MPP van 2019 is gekozen voor het inzetten op digitalisering van de parkeersector. De algemene reden hiervoor is dat de klanten meer eigen controle krijgen op aanvragen en zaken snel op de eigen PC of smartphone kunnen regelen. Voor de gemeente betekent dit op termijn een meer efficiënte omgang voor klantrelaties van front- en backoffice, monitoring en handhaving. In de afgelopen tijd zij hierin diverse stappen gezet: Vergunningaanvragen gaan nu digitaal en de nodige faciliteiten hiervoor qua websites en financiële afwikkeling zijn inmiddels functioneel.

Naar blijkt kost het nemen van iedere stap echter meer tijd en moeite dan verwacht. Dit is niet aan één factor te wijten: Het betreft complexe materie, binnen- en buitenhuis moet aan nieuwe digitale systemen gewend worden, in veel gevallen vragen gebruikers -terecht – om nadere uitleg van beslissingen vanuit het systeem. Dat vraagt meer tijd dan ingeschat. Praktisch betekent dit voor projecten die in het MPP van 2019 als uitvoering in 2020 / 2021 stonden gepland:

- Dat parkeren op kenteken (in plaats van het printje achter de voorruit) bij betaalautomaten op straat in de zomer of najaar van 2021 zal worden uitgewerkt en ingevoerd.
- Dat de evaluatie en voorstellen tot verder ontwikkeling van parkeersensoren later dit jaar zullen plaatsvinden. Overigens zijn de resultaten hiervan niet onverdeelde positief, eenvoudige schaalvergroting ligt niet zonder meer voor de hand.
- Digitalisering van vergunningparkeren in garages sluit aan bij de vervanging van de garage apparatuur in 2025. Over de stand van zaken hiervan verschijnt een separate raadsmededeling. Voor de tussentijd zullen analoge alternatieven worden uitgewerkt.

Monitoring

Deventer liet jaarlijks een peiling van de bezetting van de parkeerruimte in de binnenstad van Deventer uitvoeren. De meest recente monitoring van het parkeren in de binnenstad is van 24 juni 2019. Door jaarlijks te meten ontstaat tevens een betrouwbare vergelijkingsreeks. Echter, in het voorjaar van 2020 is geen meting uitgevoerd. Het beeld toen was dat de situatie een tijdelijke uitzondering zou zijn. De reden hiervoor was dat we - zeker als deel van een jaarlijkse reeks - geen statistisch verantwoorde meting kon worden uitgevoerd op het moment dat de achterliggende omstandigheden sterk afweken van de vorige meetmomenten.

Helaas is in het voorjaar van 2021 de covid-19 situatie nog steeds aan de orde en is inmiddels duidelijk dat deze ook de komende jaren de parkeersituatie zal beïnvloeden. De laatste meting is inmiddels twee jaar geleden: Het is daardoor steeds minder mogelijk daarmee eventuele (vragen over) beleidswijzigingen van een actuele statistische basis te voorzien. Hoewel dus nog steeds sprake is van een uitzonderlijke situatie, kan deze ook gezien worden als één nieuwe realiteit. Daarom stellen we u voor de meting dit voorjaar ondanks de statistische onzekerheden volledig uit te voeren.

De tellingen zijn voorzien op 7 telblokken van 2 uur zijn verdeeld over de ochtend, middag, avond en nacht in de periode van dinsdag 6 tot en met zaterdag 10 april 2021. De Worp is hier onderdeel van. Daarnaast wordt aanvullend motiefonderzoek uitgewerkt voor De Worp, De uitvoering hiervan wordt afhankelijk gesteld van dagen met veel gebruik en is daarmee afhankelijk van versoepeling van maatregelen. De inschatting nu is dat dit uiterlijk in juli 2021 kan worden uitgevoerd.

Vorbereiding en uitvoering zullen plaatsvinden ongeacht welke beperkingen op de specifieke meetmomenten van kracht zijn. Het zal duidelijk zijn dat, zolang de 'lockdown' er is, het aandeel bezoekers en werkers klein zal zijn. Tegelijkertijd kan echter een beeld ontstaan van de verhoogde druk van bewoners op het parkeerareaal. Vanwege de recente discussie rondom de 'nulnorm' zullen we in plaats van de focus op de 'winkelpieken' naast het de monitoring van het centrum ons meer richten op de randen van de schilwijken, inclusief De Hoven en Melksterweide / De Worp.

Optimale benuttingsanalyse parkeerruimte De Worp / Melksterweide



Maart 2022

- 1 Algemene aanleiding en doelstelling**
- 2 Resultaten van de aanvullende onderzoeken**
Tellingen op maatgevende momenten (Bureau Trajan)
Gebruikersanalyse (Bureau Right)
Modelanalyse (Intern gemeentelijk)
- 3 Integrale conclusies en mogelijke aanpassing**
- 4 Reacties betrokkenen op de conceptresultaten**



1 Algemene aanleiding en doelstelling

Van en naar de binnenstad van Deventer vaart een veerpont over de IJssel. De korte oversteek zorgt voor een directe relatie tussen de binnenstad en het gebied ten oosten van de IJssel, waar onder meer een hotel, kampeerplaats, een park en de wijk De Hoven liggen.

Aan de westzijde ligt sinds lange tijd parkeerterrein De Worp. In 2019 werd hier parkeerterrein Melksterweide aan toegevoegd. Daardoor steeg de capaciteit van 114 naar 335 parkeerplaatsen. In de afgelopen jaren wordt het terrein door steeds meer mensen gevonden. Op piekdagen en -tijden is het terrein inmiddels vaak vol. Dat zorgt voor ongewenste effecten. In dit document zoomen we in op wat optimale benutting daarin kan betekenen. Beleidsmaatregelen helpen ook, maar richten zich op de langere termijn.

Focus op optimale benutting en beprijzen

Voor gebruikers ontstaat een situatie waarin men de auto niet kwijt kan. In de praktijk zien we dat niet veel mensen vervolgens alsnog naar de binnenstad rijden, maar dat men gaat parkeren op plaatsen die ongewenst zijn. Als men gaat 'wildparkeren' buiten de vakken doet het afbreuk aan de beeldkwaliteit van de locatie, als men in De Hoven parkeert ontstaan er problemen voor de bewoners van die wijk. Ook betekent dit een negatieve voor bezoekers (die een volgende keer voor een andere stad kunnen kiezen) en daarmee voor de ondernemers aan de IJssel- en binnenstadszijde.

De doelstelling van deze notitie is het 'parkeer gerelateerde' deel hiervan zo goed mogelijk op te lossen. Dat betekent dat gekeken wordt naar de keuze van gebruikers en de bewuste én onbewuste manieren om die te beïnvloeden. Het feit dat de ruimte hiervoor en het gebruik de afgelopen jaren is toegenomen wordt daarbij als uitgangspunt genomen. De vraag is hoe dat aanbod het beste kan worden verwerkt en verdeeld, inclusief hoe dat gebruikers worden verleid tot (het nadenken over) een andere bestemming. Het gaat om optimale benutting.

Reguleren kent op haar beurt een fundamentele tweedeling: Verbieden door gebruiksbeperkingen of sturen door beprijzen. Deventer heeft – net als veel Nederlandse steden - steeds meer moeite met afsluiten van parkeermogelijkheden met borden of slagbomen, omdat daar de capaciteit door wordt beperkt en inzet voor beheersing hiervan schaars is. Beprijzing daarentegen laat de keus aan de gebruiker: Indien men bereid is de kosten te betalen wordt de capaciteit benut, regulering van de hoogte hiervan kan over gebruik tegengaan. Om die reden wordt in dit document ingezoomd op beprijzing van optie.

Mobiliteitsbeleid helpt, maar valt buiten de huidige analyse

Van belang is daarmee dat in dit onderzoek niet de bredere beleidsvraag wordt aangesproken hoe het verkeer optimaal verdeeld kan worden over de verschillende opties (van fiets en OV tot de auto) of hoe het autoverkeer het beste tussen verschillende parkeeropties bij het bezoeken van de binnenstad kan worden gestuurd. Ook een bredere doelstelling waarbij bijvoorbeeld de functie van het terrein wordt gerelateerd aan de beeldkwaliteit van de omgeving is in deze analyse niet aan de orde.

Dat wil zeker niet zeggen dat op beleidsniveau daar niet aan wordt gewerkt. We verwachten daar ook positief resultaat van, maar een wijziging van die bredere uitgangspunten zal slechts op langere termijn en 'stadsbreed' tot verbetering leiden, terwijl vandaag het probleem van (over)gebruik van De Worp en Melksterweide om een oplossing vraagt. In de zekerheid dat met de uitbreiding van Melksterweide in 2015 de capaciteit maximaal is ingevuld, blijft voor de korte termijn alleen de optie van reguleren over.

Invulling door vier onderzoekswijzen

Voor een zo goed mogelijk beeld van de huidige benutting en de manieren waarop we die kunnen beïnvloeden is op vier manieren de situatie van De Worp en Melksterweide onderzocht.

1 Terugblik op de parkeersituatie tussen 2019 en nu als basis voor nader onderzoek

Dit onderzoek werd in het voorjaar van 2021 uitgevoerd. De hoop en verwachting was dat daarmee een goed advies mogelijk werd. In een raadsmededeling van 23 maart 2021 werd echter gemeld dat

de gegevens onvoldoende uitsluitend gaven. Oorzaak hiervoor was onder meer de lockdown maatregelen als gevolg van covid-19. Daardoor bleven bepaalde groepen voor een 'normale' bezetting buiten beeld.

Om die reden zijn onderstaande aanvullingen ontstaan. De gegevens van dit eerste onderzoek zijn als bijlage toegevoegd aan zowel de raadsmededeling als het huidige document. Het beeld van 2019 en 2020 is inmiddels verouderd en speelt geen rol meer in de huidige analyse.

2 Tellingen op maatgevende momenten om de relatie met de binnenstad scherp te krijgen.

In april 2021 vond een jaarlijks onderzoek van het gebruik van de parkeerruimte in en rond de binnenstad van Deventer plaats. De Worp en Melksterweide zijn hierin meegenomen. Daardoor is op dezelfde momenten zichtbaar geworden hoeveel auto's in de binnenstad en bij De Worp / Melksterweide staan.

De telmethode maakt een indeling van geparkeerde auto's naar functie mogelijk: Bewoners, werkers of bezoekers. De tellingen vonden plaats op de momenten dat elk van die groepen het sterkst vertegenwoordigd is: 's Nachts en 's avonds, op werkdagen en op weekenddagen in de ochtend en middag. Alle telmomenten vallen in één week.

3 Een gebruikersanalyse om de reden voor het parkeren door gebruikers helder te krijgen

Op donderdag 17 tot en met zondag 20 juni 2021 is in opdracht van de gemeente door bureau Right uit Zwolle een gebruikersonderzoek uitgevoerd. Parkeerders zijn op de vier dagen op alle uren aangesproken om op een kort aantal vragen antwoord te krijgen.

De vragen waren vooral gericht op de achterliggende redenen voor het parkeren, en de inschatting van de parkeerders ten aanzien van mogelijke maatregelen. Daarmee is zowel een goed profiel van parkeerders als een beeld van de reactie bij mogelijke maatregelen ontstaan.

Om duidelijk te krijgen welk aandeel de ondervraagde parkeerders in alle parkeer- en verkeersbewegingen vertegenwoordigen, zijn tijdens de vier onderzoeksdagen extra tellingen gehouden. Bovendien zijn de data van de automatische tellussen in detail geanalyseerd.

Doel hiervan was zekerheid te krijgen over de representativiteit van de gebruikersanalyse. Daarnaast is duidelijk geworden dat het terrein op de rand van de versoepelingen van covid-19 maatregelen op alle dagen fors bezet werd; in alle gevallen werd ook het betaalde terrein deels benut.

4 Een financiële modelstudie om de grenzen van betalingsbereidheid te achterhalen

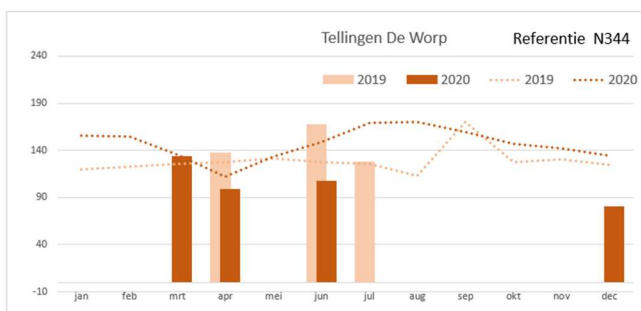
Deze analyse is intern uitgevoerd. Uitgangspunt bij de modelstudie is een rationele afweging van alle parkeerders: Men zal de optie benutten die het minste geld kost. Echter, in die afweging is ook tijd in geld omgerekend en spelen brandstof, de kosten van de pont en de herkomsttrichting ook een rol.

Iedere gebruiker zal zeggen zich niet in de modelstudie te herkennen. In de praktijk blijkt echter dat dit soort onbewuste factoren een goed beeld (en zelfs een algoritme) van de parkeerverdeling geeft, met name als het op de momenten aankomt waarop men een nieuwe, bewuste afweging maakt.

2 Resultaten van de aanvullende onderzoeken

Per aanvullend deelonderzoek worden de resultaten in de onderstaande paragrafen getoond. Voorafgaand worden kort enkele gegevens vanuit de historische onderzoeken herhaald.

Het historisch onderzoek vanaf 2019 is eerder gepubliceerd en als bijlage toegevoegd. Deze data is inmiddels verouderd. Ter illustratie wordt rechts de bezetting op bekende momenten in 2019 en 2020 getoond. In 2019 was het terrein nieuw en daarmee relatief onbekend. Begin 2020 liep de bezettingsgraad naar volledige bezetting van het gratis deel op piekmomenten. De lockdown zorgde vervolgens voor verlaging van de bezoekersbezetting, e.g. de incidentele pieken in de bezetting werden minder en lager.



Ten tijde van de instelling van terrein Melksterweide zijn in een onderzoek door bureau Goudappel twee uitspraken gedaan die in de huidige context van belang zijn. De eerste is dat op het terrein een beperking vanuit Rijkswaterstaat ligt. Bij NAP +6.10 stroomt het terrein over, het is een uiterwaarde van de IJssel. Dat legt beperkingen op ten aanzien van beplanting, verlichting en inrichting.

De tweede inschatting van destijds is dat uitgegaan werd van drie rijbanen met totaal rond 350 parkeer (zie de schets rechts). Echter, in de uitvoering zijn slechts twee rijbanen uitgevoerd. Het laatste deel is alleen bruikbaar bij de grote evenementen. In de reguliere opzet is de capaciteit rond 220 plaatsen, waarbij rekening wordt gehouden met suboptimaal gebruik omdat door de inrichtingsbeperking geen vakken kunnen worden gemarkeerd.



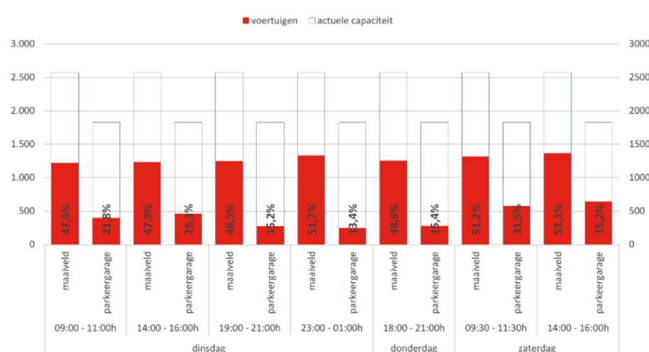
A Tellingen op maatgevende momenten (Trajan)

Het onderzoeksbureau heeft in maart 2021 gedurende een week op diverse sleutelmomenten de bezetting gemeten. Door de specifieke methode (kentekenscans) kon tevens bepaald worden welke auto's incidenteel of blijvend op de locaties aanwezig zijn. Daaruit kan een profiel gehaald worden ten aanzien van de gebruikersgroepen: Bewoners, werkenden en bezoekers. De complete Deventer monitoring van 2021 door bureau Trajan wordt separaat gepubliceerd. In dit kader wordt alleen de voor De Worp relevante resultaten toegelicht. Achtereenvolgens worden als referentiekader de cijfers voor de hele binnenstad en specifiek de tellingsresultaten voor De Worp / Melksterweide getoond.

Deventer binnenstad en directe omgeving

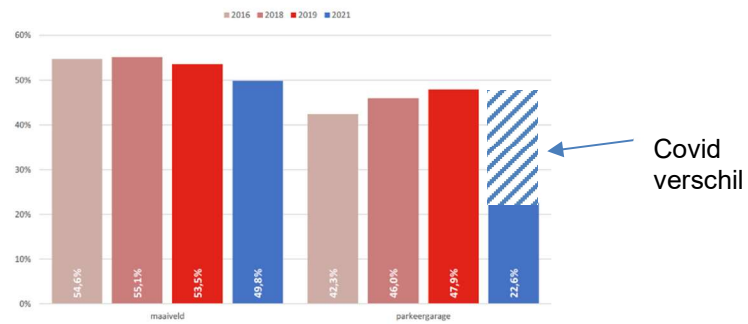
Uit het algemene beeld blijkt dat in de garages en de Singels relatief veel plekken beschikbaar zijn, ook op de winkelpieken. De meting is uitgevoerd in maart 2021, toen er nog sprake was van een lockdown. Winkels, horeca en entertainment waren gesloten, er gold een thuiswerkadvies en het aantal thuis te ontvangen gasten was beperkt.

Figuur 3.2 Bezetting en parkeerdruk per meetmoment



In parkeertermen betekent dit meer parkeerdruk in de (bewoners) vergunningszones, terwijl het bezoekersdeel (in de garages) halveerde. Dat neem niet weg dat de trendlijn vanaf 2016 zonder corona invloed echter op rond 50% bezetting uit zou komen.

Figuur 3.6 Trend parkeerdruk 2016 – 2021 totaal (excl. Zondagmiddag)



Bezetting van De Worp en Melksterweide

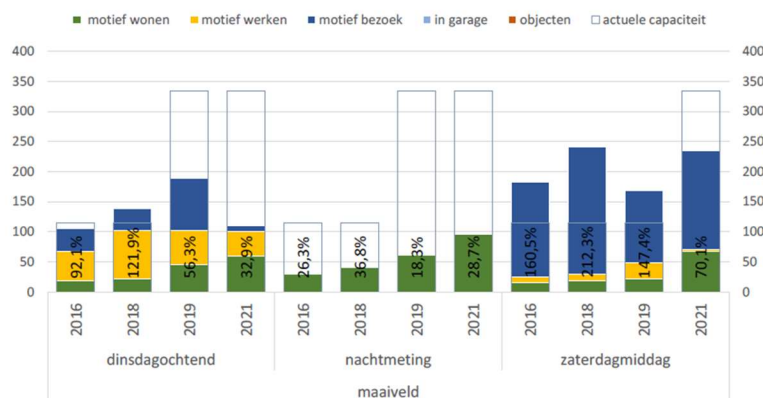
Uit de tellingen van Trajan blijkt dat op werkdagen de trend richting 200 gebruikers gaat. Echter de aantallen zijn lager vanwege de lockdown. Bewoners plus werkers bezetten rond 100 gratis plaatsen, de nachtmeting is iets lager maar nog steeds tegen de 100. Op weekenddagen is ondanks de lockdown gratis terrein reeds nagenoeg vol, terwijl het betaalde deel deels als overloop gebruikt wordt.

Het feit dat deze cijfers ondanks de lockdown hoog zijn, is een indicatie dat de recreatieve functie een blijvend hoog aandeel in de bezetting heeft, ook zonder winkel- en horecaopties. In het Trajan rapport zijn de cijfers en toelichting als volgt weergegeven.

4.8 De Worp

In onderstaande tabel is de bezetting op de Worp weergegeven. In voorgaande jaren werd de parkeer capaciteit vaak overschreden, omdat er veel werd geparkeerd op de Bolwerksweg. Na het realiseren van de Melksterweide komt dit niet meer voor. In vergelijking met voorgaande jaren is er op dinsdagochtend een forse daling in aantal bezoekers en in mindere mate werkenden gemeten. Zowel het aantal als aandeel bewoners is gestegen. Ook in de nacht zijn er meer bewoners die parkeren op de Worp. Op zaterdag is het aantal bezoekers en bewoners fors gestegen, maar in parkeerdruk gedaald. Dit heeft uiteraard te maken met het terrein Melksterweide, welke in 2019 op zaterdagmiddag niet beschikbaar was.

Figuur 4.10 Capaciteit, bezetting en parkeerdruk naar motief De Worp



Relevantie voor het integrale advies

Binnenstad: Bezetting van garages kan beter, ook op piekmomenten. Bij restricties bij De Worp / Melksterweide kan de garagecapaciteit een eventueel (terug)kerende bezetting opvangen. Locatie zelf: Op zaterdagmiddag zelfs met lockdown gratis deel voor en betaald deel 1/3 bezet. Trend werkdag ook op dinsdagochtend gratis terrein nagenoeg vol. Nachtbezetting tegen de 100 plaatsen, die capaciteit is minder eenvoudig op te vangen in het (maaienveld) areaal van de binnenstad.

Bezetting in relatie tot de hele stad, maart 2021 - Op de zaterdag komt werkdag- en weekendgebruik samen: 70%. Bezetting binnenstad is dan 53%. In de binnenstad is plaats: Men kiest nu bewust, maar kan ook weer terugkeren. Nachtbezetting is tegen de 100 plaatsen.

B gebruikersanalyse (Right)

Methode van onderzoek

Op donderdag 17 tot en met 20 juni 2021 is door medewerkers van bureau Trajan tussen 08:00 en 17:00 uur een korte vragenlijst doorgenomen met mensen die op Melksterweide of De Worp parkeerden. Zowel mensen die naar de stad toe reisden of van de stad kwamen zijn ondervraagd, maar per persoon is (ook bij dagelijks gebruik en terugkeer) de enquête maximaal een keer afgenomen.

Op dezelfde data is rond 07:30 dagelijks de bezettingsgraad geteld, op 2 dagen is dat tevens rond 13:00 gedaan. De gebruikersanalyse van bureau Right is als bijlage toegevoegd. In deze paragraaf worden de resultaten samengevat en vanuit gemeentelijk perspectief geduid.

Bezetting en gebruik

In de nacht staan rond 110 auto's op het gratis terrein. In de ochtend gaat op werkdagen rond de helft daarvan op pad; in het weekend een kwart. Op werkdagen wordt Melksterweide vrijwel gevuld. Doordat deze op piekmomenten gevuld is komt rond 25% vulling op De Worp. Reguliere bezoekers parkeren pas bij de Worp na één of enkele rondjes Melksterweide.

Op zaterdag loopt Melksterweide vanaf 11 uur vol en wordt De Worp daarna voor de helft gebruikt. De wisseling houdt vanaf 13 uur de bezetting bij, waardoor De Worp niet volloopt; ook zullen sommigen dan alsnog doorrijden. Op zondag is het patroon hetzelfde, maar het gebruik minder. Dan zijn er meer incidentele toeristen, die betaling minder snel als probleem ervaren.



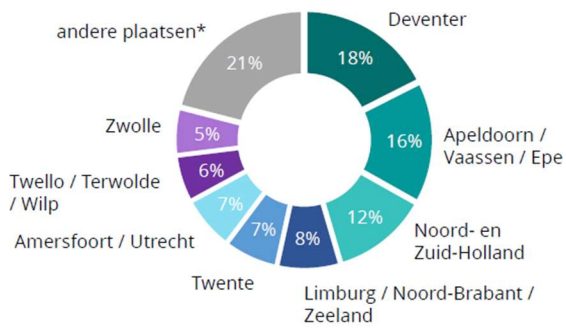
Bekendheid en inzittenden

Meer dan 90% maakte een bewuste keuze voor dit terrein. Dat is opvallend, omdat in de bewegwijzering het terrein niet vanaf de provinciale weg of de A1 wordt benoemd. Uiteraard zullen routeplanners in de auto de optie wel aangeven.

Opvallend is het aantal parkeerders dat met 2 of meer inzittenden van de terreinen gebruik maakt. Het aantal auto's met alleen de bestuurder is in het weekend krap 20%, maar opvallend genoeg ook op de donderdag ruim minder dan de helft (41 procent). Hoewel in bewegingen uiteraard het meest zichtbaar, heeft het aantal gebruikers van Melksterweide als 'stallingsvoorziening' daarmee (nog) niet de overhand.

Herkomst

Aan de respondenten is de woonplaats gevraagd. Opvallend is de spreiding van de gebruikers over Nederland: Bijna de helft van de respondenten komt van verder weg dan Gelderland of Overijssel. Er is een duidelijke nadruk van gebruikers vanuit het westen van het land. Met die resultaten is het aandeel Deventenaren krap 20%. Op basis van de parkeertellingen zijn dit voor ongeveer de helft bewoners of ondernemers. Voor kortparkeerders geldt dat slechts 10% van de Deventenaren de IJssel



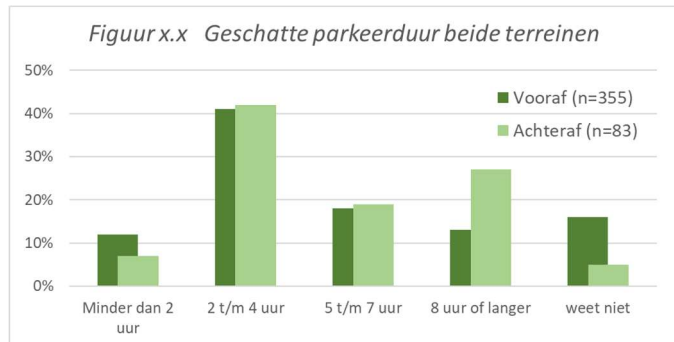
Figuur x.x Woonplaats parkeerders

Arnhem / Nijmegen*
Friesland / Groningen / Drenthe*
Zutphen / Gorssel*
Holten / Nijverdal / Rijssen*
Olst-Wijhe / Raalte*
Almere / Lelystad / Dronten*
Achterhoek*
Harderwijk / Ermelo*

Parkeerduur

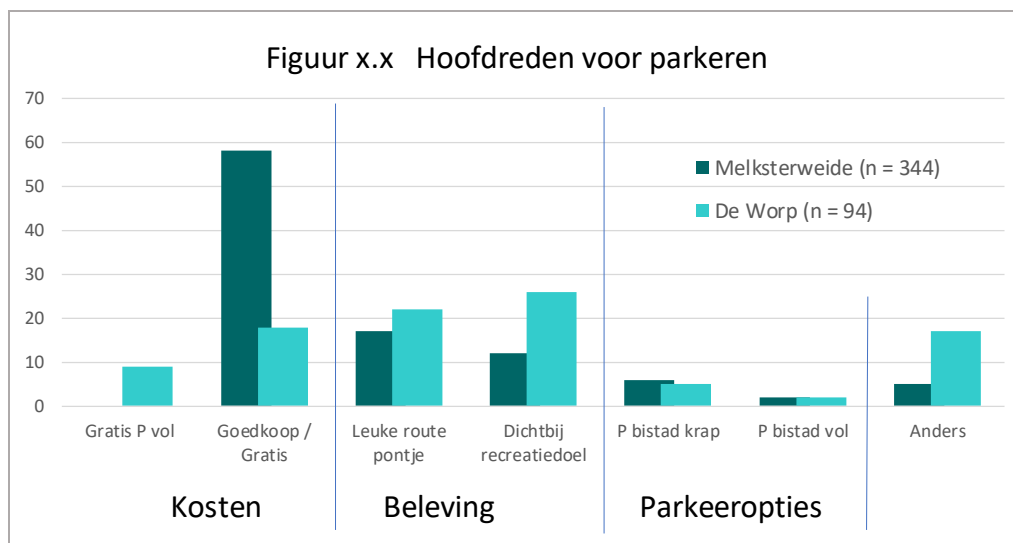
Vooraf zeggen vier van de tien parkeerders na twee tot vier uur weer te vertrekken. Rond 15% zegt tot 8 uur of langer te gaan parkeren, en eenzelfde aandeel zegt het vooraf nog niet te weten.

Na afloop blijkt dat uit de cijfers dat het aandeel van langparkeerders is gegroeid tot 1 op de vier parkeerders. Hoewel het aandeel respondenten achteraf kleiner was en dit deels ook mensen uit Deventer zullen zijn, kan het ook gezien worden als indicatie dat men bij gratis parkeren uiteindelijk langer verblijft dan vooraf werd ingeschat.



Waarom Melksterweide / De Worp

Gevraagd is naar de reden voor het juist op Melksterweide of De Worp parkeren. Bij parkeren bij Melksterweide in voor een ruime meerderheid het niet hoeven betalen bepalend. Maar ook bij De Worp geen bijna 20% nog als reden aan dat het parkeren daar goedkoop is. 10% van de parkeerders op De Worp geeft aan daar terecht te zijn gekomen omdat Melksterweide vol is. Een laatste deel heeft als bestemming het IJsselhotel, of gaat van daaruit fietsen of wandelen.

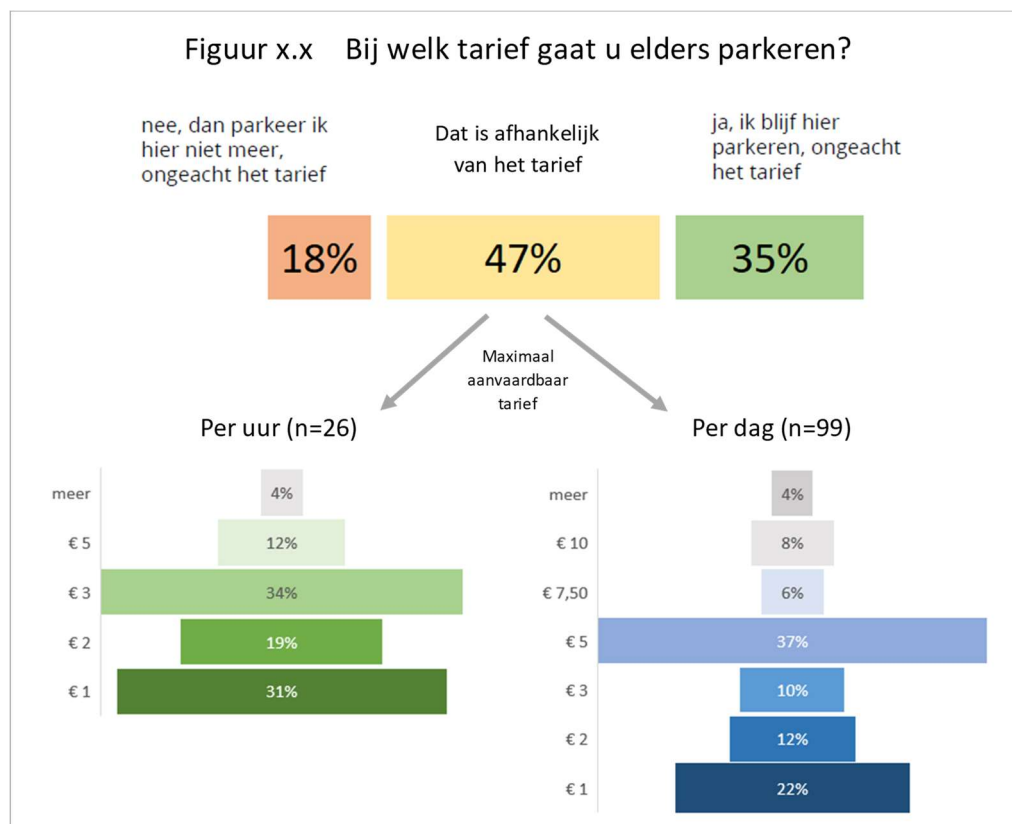


Het recreatieve doel is ook een veelgenoemde reden: bijna de helft komt voor het pontje of om te recreëren, voor ruim een kwart van de parkeerders bij Melksterweide is dat ook de hoofdreden. Opvallend is dat de parkeersituatie in Deventer zelf slechts weinig als hoofdreden wordt benoemd. De 'pull' van gratis parkeren en het pontje is bepalend, niet de 'push' van parkeerproblemen in de stad.

Leidt een ander tarief tot een andere keuze?

Iets meer dan de helft van de parkeerders heeft hierover een heldere mening: 18% komt niet meer terug, terwijl 35% ook bij betaling gewoon van het terrein gebruik blijft maken. Voor 47% ligt die genuanceerder, zij zullen een nieuwe afweging maken die afhankelijk is van de nieuwe situatie.

Voor die groep (het gele blok in de figuur hieronder) geldt dat de beslissing al dan niet op de locatie te blijven parkeren relateert aan de tariefstelling van en pont en/of de tarieven in het centrum. De meesten denken daarbij aan een dagtarief van € 5,- als het breekpunt. Voor mensen die structureel parkeren vormt € 1,- al een reden tot een heroverweging.



Voor de meer incidentele gebruikers en recreanten geldt dat pas bij instellen van een uurtarief een heroverweging plaats gaat vinden. Bij € 1,- per uur is dat ongeveer gelijk aan de groep die de lat bij € 5,- per dag legt. Maar voor de recreatieve groep geldt dat pas bij € 3,- een andere afweging wordt gemaakt. Met name voor mensen uit het westen van het land geldt dat een dergelijk tarief nog steeds acceptabel wordt gezien, zeker als men dit afzet tegen de hogere tarieven in de grote steden.

Losse observaties

Dankzij het onderzoek ter plaatse werden door enquêteurs en ambtenaren nog enkele relevante observaties gedaan voor het vervolg:

- De praktische capaciteit van Melksterweide is rond 220 auto's, omdat er geen indicatie is van vakken. Belijning of 'biggenruggen' zoals bij De Worp kunnen de capaciteit omhoog brengen. De capaciteit van het terrein kan daardoor met rond 25 plaatsen stijgen.
- Op de drukste momenten worden soms auto's neergezet in de 'doorsteek' van Melksterweide aan de oostkant. Gevolg is dat geen rondje meer over het terrein kan worden gereden. Dat levert ergernis en gevaar op voor parkeerders. Te overwegen is de doorsteek te reguleren.
- Op de drukker momenten ontstaan er rijen bij de betaalautomaat en bij de pont. Verdubbeling van het aantal automaten bij Melksterweide in geval van beprijzing is een randvoorwaarde. Betaling bij de pont verloopt via de stuurman. **Het aantal vaarten loopt bij drukte terug tot twee vaarten per uur.** Hoewel de capaciteit van de pont dit aankan, loopt daarmee de overzettijd op ten opzichte van het vaste alternatief, lopen over de IJsselbrug. Te overwegen is of de betaling beter kan en/of kan samengaan, zeker op drukke dagen.
- Door gebruikers van Melksterweide wordt gevraagd om betere verlichting van het terrein in de avonduren. Hoewel hier grenzen aan gesteld worden door de locatie (uiterwaarde), kan bezien worden of in die situatie verbetering kan worden aangebracht.

Relevantie voor het integrale advies

Er is een basisbezetting van rond 100 auto's op het terrein. Zo'n 20% van de parkeerders is dan ook Deventenaar. Op de zaterdag gaat daar slechts een minderheid van op pad, terwijl op die dag juist Melksterweide gevuld wordt en De Worp deels ook benut wordt. Die parkeerders komen uit alle windstreken, maar met name vanaf het westen.

De parkeerduur is meest 2 tot 4 uur, maar een aanzienlijke groep blijft langer dan een halve dag. Het ontbreken van een uurtarief helpt bij een ruime bezoekduur. Men kiest voor deze parkeerlocatie om de prijs, maar in grote mate ook vanwege de aantrekkingskracht van de pont, dat als deel van het uitje wordt beschouwd. Het parkeren zelf is zeker niet de eerste overweging.

Gevraagd bij welk tarief men elders parkeren zou overwegen, zegt krap 20% bij elke beprijzing te vertrekken. Dat geldt met name voor structurele parkeerders. Ongeveer 50% stelt de keuze afhankelijk van het tarief, waarbij € 5,- als dagtarief als breekpunt voor de meeste respondenten geldt. Voor ruim een derde van de respondenten geldt dat het voordelen van de locatie opwegen tegen elk tarief; dat geldt met name voor de groep van recreanten die de locatie incidenteel gebruiken.

Het gebruikersonderzoek leverde tevens een aantal losse observaties op: Zo wordt bij een nagenoeg vol terrein ook op de doorgang tussen de parkeerrijen geparkeerd en houdt de betaalautomaat het aanbod niet meer bij. In beide gevallen gaat dit ten koste van de positieve beleving van bezoekers. Als de grenzen van de parkeergelegenheid bereikt worden, geldt hetzelfde voor de capaciteit van de pont: Het aantal overzettingen daalt van vier naar twee per uur.

Een laatste observatie is dat er ook lokaal gebruik is van doorgaans 1 a 2 uur, bijvoorbeeld voor een lunch of diner bij het IJsselhotel of voor een bezoek aan het plantsoen.

C Modelanalyse (Intern)

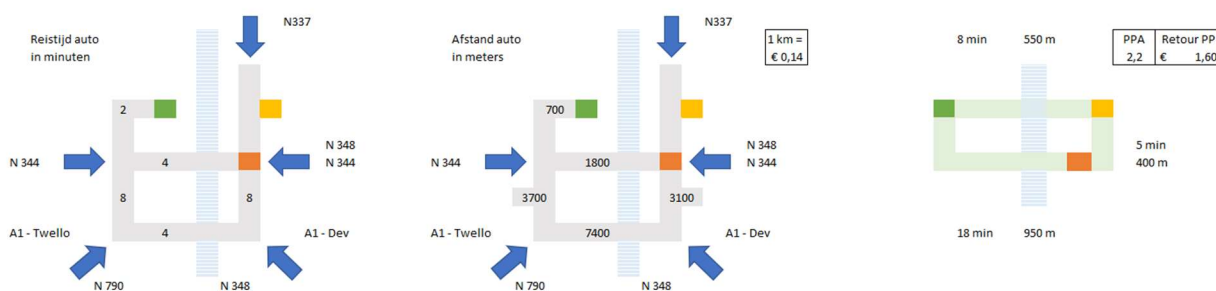
Waarschuwing vooraf

Bij de modelstudie is geen poging gedaan de methodiek of de uitkomsten inzichtelijk te maken voor een breder publiek. Dat is vergelijkbaar met de rol van verkeersmodellen bij het optimaliseren van nieuwe kruispunten. Voor goed begrip is – helaas – enige voorkennis noodzakelijk. Net als bij verkeerstechnische afwegingen vormt de modellering slechts een hulpmiddel in de integrale afweging. Het is dus zeker niet zo dat we ons enkel door ‘big brother’ laten leiden. Andersom is het helder dat analyse van data een vaste plaats in afwegingen heeft verworven.

Methode

De locatie De Worp wordt vergeleken met de Brinkgarage als parkeeroptie vergelijk bij bezoek aan de binnenstad. Uiteraard is sprake van een gemiddeld keuze, iedere gebruiker zal per keer andere uitgangspunten hebben. Maar op het geheel van gebruikers zal men uiteindelijk voor de weg met de minste weerstand kiezen, in dit geval de kortste afstand en de minste ‘aanlooptijd’. Op die manier wordt zowel tijd als geld zo efficiënt mogelijk ingezet.

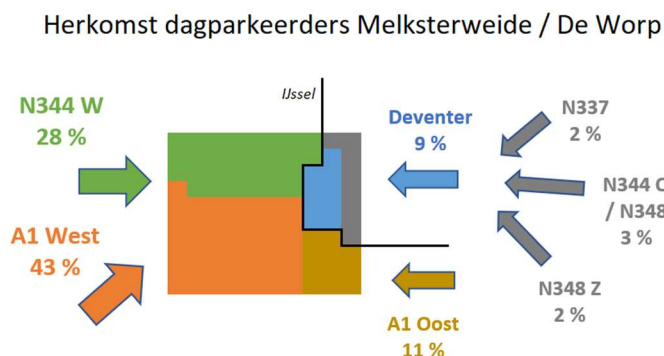
De Worp heeft na het ‘autodeel’ van de reis nog een tweede component: In alle gevallen vaartijd met de pont of looptijd via de brug. Per saldo gaat er 2 maal 13 minuten verloren door parkeren bij de Worp. Aangenomen wordt dat men gaat varen en daarmee rond € 2,50 moet betalen (Uitgaande van 2,2 passagiers per auto, looptijden in de linkse figuur).



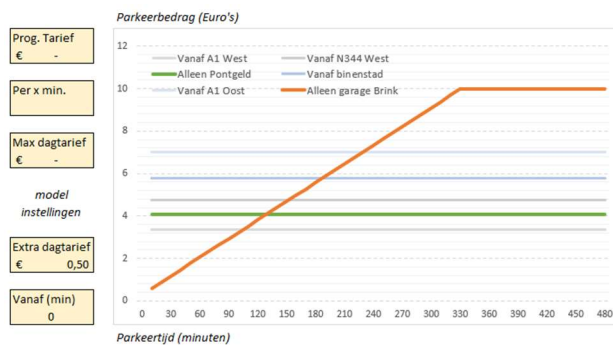
Uit het gebruikersonderzoek volgen twee conclusies die voor het modelonderzoek van belang zijn:

- De beleving van parkeergeld is doorgaans negatief, maar bij pontgeld is dat neutraal en vaak zelfs positief. De overtocht wordt als uitje beleefd. Betaling hiervan wordt daardoor zeker voor de groep recreanten niet of in de locatieafweging voor het parkeren betrokken. Voor regelmatige gebruikers is dat anders. Om die reden wordt het pontgeld wel in de modelanalyse betrokken.
- Meer onbewust hebben gebruikers vanuit de richting Apeldoorn via de snelweg een klein en via de provinciale weg een relatief groot voordeel: Er wordt zowel tijd (rechter figuur hierboven) als brandstofgeld (midden figuur hierboven) bespaart door te kiezen voor De Worp.

Alleen bij meermalig gebruik per week zal dit een bewuste rol gaan spelen. Neemt niet weg dat de herkomst van gebruikers uit het gebruikersonderzoek een duidelijke voorkeur vanuit de westelijke kant laat zien (figuur linksboven).



Modeluitkomst voor de huidige situatie



In de onderstaande grafieken worden de resultaten van de vergelijking getoond, te beginnen met de huidige situatie. De kans dat een euro moet worden betaald is op 50% gezet: Als het druk is gebruikt men De Worp, anders Melksterweide. Het pontgeld bestaat uit heen- en teruggeld voor een gemiddelde 2,2 personen per auto.

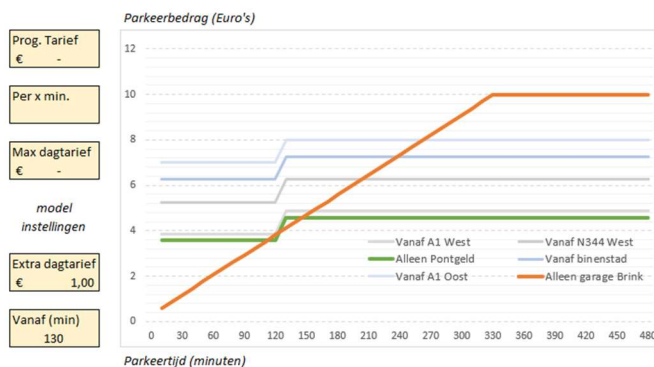
De grafiek geeft het omslagpunt weer waarop men eerder voor De Worp dan voor garage Brink zal kiezen als functie van de tijd die men

aan het centrumbezoek besteed. In de huidige situatie is dat iets meer dan 2 uur (130 minuten). In de grafiek is het snijpunt van de oranje en groene lijn. Bij kortere tijd is de garage goedkoper, bij langere tijd de pont plus de kans op parkeergeld. In de grafiek is de oranje lijn (garage Brink) tot 2 uur lager, daarna is de groene lijn (De Worp) lager.

Voor alle locaties ten oosten van de IJssel kost gebruik van de Worp meer tijd en brandstofgeld Dan gebruik van garage Brink. De opties zijn in de uitkomstgrafiek in dunne lijnen weergegeven per windrichting, maar slechts ter illustratie. Met name vanaf de N334 west is er extra voordeel: Doorrijden naar het centrum kost extra brandstof. Grijs lijnen zijn kosten vanaf de westzijde, blauwe lijnen vanaf de oostzijde van de IJssel.

Modeluitkomst bij dagtarieven

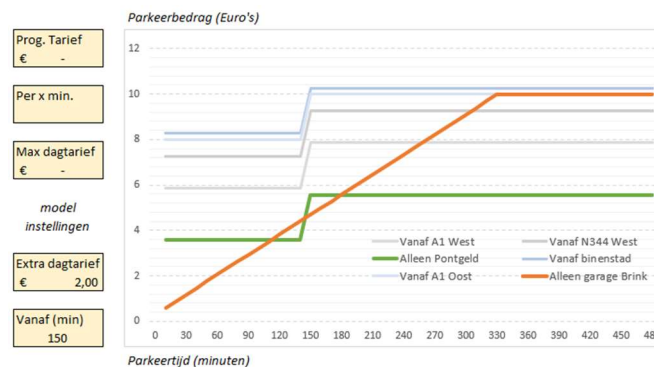
Achtereenvolgens worden de resultaten voor beprijzing van Melksterweide plus De Worp met een dagtarief van € 1,-, € 2,- en € 4,- getoond. In de grafiek wordt rekening gehouden met een gratis startperiode tot het omslagpunt. De reden hiervoor is dat gebruik van het Hotel of het plantsoen daardoor meest gratis kan blijven. Dit moet wel technisch mogelijk zijn.



Variant a: Dagtarief € 1,-

Omslagpunt 130 minuten (2 uur 10 minuten)

In alle gevallen is parkeren bij De Worp nog steeds gunstiger voor dagparkeerders. Dit tarief levert dus inkomsten, maar leidt niet tot een wezenlijke daling van gebruik. Invoering hiervan heeft wel gevolgen voor nachtparkeerders. Voor die groep zijn aanvangstijd en gebruiksdagen van belang.

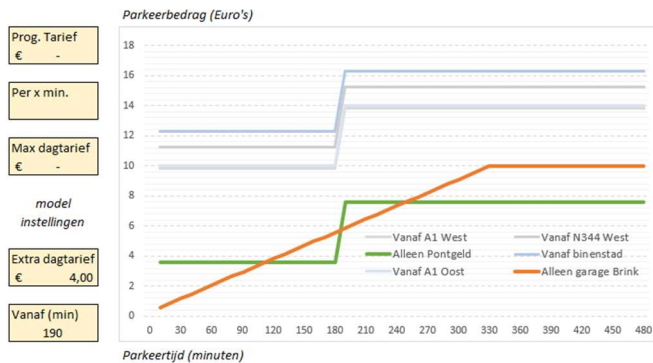


Variant b: Dagtarief € 2,- euro

Omslagpunt 150 minuten (2,5 uur)

De totale kosten voor gebruik van garage Brink of De Worp worden vergelijkbaar voor gebruikers vanaf het oosten, maar blijven voordeliger vanuit het westen.

Het gebruikersonderzoek leert dat hierdoor een bescheiden gebruiks daling ontstaat, maar wel op de cruciale (piek)momenten.



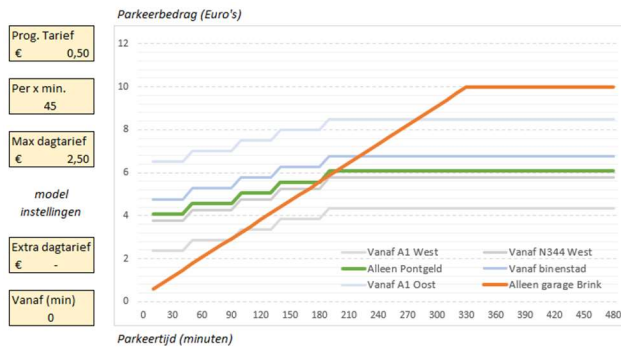
Variant c: Dagtarief € 4,-
 Omslagpunt 190 minuten (3 uur 10 minuten)

Bij dit tarief zullen gebruikers er vaker van uitgaan dat men binnen de gratis tijd blijft. Het kan een effect van gehaaste terugkeer van winkelend publiek veroorzaken

Indien de brandstof wordt meegerekend is vanuit alle richting parkeren bij garage Brink minder duur. Het gebruik van De Worp zal hierdoor dus wezenlijk afnemen.

Modeluitkomst bij een uurtarief

Terr illustratie wordt een variant getoond waarbij een bescheiden uurtarief is toegepast. Echter, ook bij een laag uurtarief wordt het omslagpunt meteen (veel) later. Daarnaast gaat het voordeel van het 'zo lang als je wilt' parkeren verloren. Een uurtarief valt daarmee als optie af.



Uurtarief € 0,50 per 45 minuten
 Omslagpunt 180 minuten (3 uur)

Bij dit tarief is het al aantrekkelijker voor dagparkeerders om weer in de binnenstad te gaan staan. Een maximum dagtarief van € 2,50 verhelpt dat alleen voor langparkeerders, maar biedt geen oplossing voor de complicaties bij korter parkeren.

Relevantie voor het integrale advies

Voor gebruikers ten westen van de IJssel kan men extra geld besparen door bij Melksterweide of De Worp te parkeren. Gebruikers ten oosten van de IJssel moeten ten opzichte van parkeergelegenheid in of bij het centrum juist extra tijd en benzine besteden. In het gebruikersonderzoek werd die afweging vrijwel niet benoemd, maar de herkomst van parkeerders, een forse meerderheid vanuit de westelijke kant, bevestigt dat die afweging onbewust wel meespeelt.

Parkeerders bij De Worp en Melksterweide zijn bij meer dan twee uur bezoektijd aan het centrum beter af daar te parkeren ten opzichte van de Brinkgarage. Daar komt nog eens bij, dat de beleving bij het betalen van pontgeld is fundamenteel anders dat bij betalen van parkeergeld.

Beprijzing is een effectieve manier om het gebruik van parkeerterreinen te sturen. In het huidige geval is een dagtarief effectief. Uit de vergelijking is dat rond €4,- pas een aanleiding tot een andere overweging ontstaat. Bij € 2,- blijven de kosten uit alle richtingen minder dan doorrijden naar de stad, met uitzondering van het zuidoosten. Een hoger bedrag een 'tegenbeweging' naar parkeren in het centrum op gang brengen.

Bij € 1,- blijven de randvoorwaarden nagenoeg gelijk. Bij een Uurtarief is dat andersom; reeds bij een uurtarief van € 0,50 wordt parkeren in of bij de binnenstad in de afweging weer aantrekkelijk. In beide gevallen wordt het doel voorbij gestreefd, te weten het aanbod voor alle groepen optimaal houden. Bij een (te) laag dagtarief of een (te) hoog uurtarief wordt in het eerste geval het gebruik te weinig, en in het laatste geval het gebruik juist weer te veel beïnvloedt.

3 Integrale conclusies en mogelijke aanpassing

Parkeerterrein Melksterweide wordt vanaf de opening in 2020 steeds vaker gevonden. Inmiddels is ook buiten de zaterdagen het terrein af en toe vol. Voor nu wordt het resterende aanbod opgevangen bij het betaalde terrein De Worp. Met name bij mooi weer en op de zaterdag is de bezetting hoog. Het gebruik neemt toe omdat het terrein aantrekkelijk is voor winkelend publiek en algemene recreanten. De oversteek met de pont is een uitje – en het parkeren is gratis of goedkoop. Voor de stad en haar ondernemers zijn de terreinen een ‘unique selling point’.

Zonder ingrijpen kan verwacht worden dat steeds vaker de terreinen (over)vol zullen raken. Nu is dat incidenteel, maar na enige jaren zal bij voortzetting van de toename de bezetting structureel te hoog worden. De klassieke vraag is daarmee of het stroomlijnen van het gebruik afdoende is, of dat een wezenlijk ingrijpen noodzakelijk is. Aangezien de overloop op dit moment incidenteel is, kan gekozen worden voor versterking van de huidige maatregel, of een meer fundamentele ingreep.

Vooruitlopend daarop zijn er diverse benuttingsmaatregelen die niet alleen het gebruik van de terreinen, maar ook mogelijke vertraging bij betaling en het gebruik van de pont kunnen tegengaan. Die zijn altijd de investering waard; wel betaald de gemeente hiervoor, terwijl ‘de stad’ de vruchten hiervan plukt. In dat kader zullen de volgende mogelijkheden worden onderzocht:

- Op orde krijgen en houden van de betaal functie (de huidige automaat wordt reeds vervangen)
- Belijning en/of andere indicaties om parkeren op doorsteken tussen rijen en onderbenutting door ‘los’ parkeren te voorkomen
- Op piekmomenten in samenspraak met de pontexploitant bezien of betaling versneld kan worden, waardoor de uurcapaciteit van de pont op orde blijft

Het is in alle gevallen de benuttingsmaatregelen te nemen. Vervolgens kan uit 3 opties worden gekozen:

A Aanscherpen binnen de huidige opzet

Hiermee wordt bedoeld de dagprijs zoals die thans bestaat binnen de huidige opzet (Melksterweide gratis, De Worp betaald) aan te scherpen. In de praktijk komt dit neer op het verhogen van het dagtarief bij De Worp, dus het gebied tussen de bomenrijen dat ook bekend staat als ‘de avenue’. De verhoging van de huidige € 1,- per dag kan op manieren: naar € 2,- of naar € 5,- per dag. Het verschil tussen beide varianten is:

- Verandering in het aantal gebruikers is bij € 2,- klein, het huidige patroon zet zich voort. Bij € 5,- zullen echter zowel voor aanvang van de rit als na aankomst bij constatering dat Melksterweide vol is bezoekers eerder alsnog naar de stad zullen doorrijden en daar parkeren.
- Mogelijk uitwijken door gebruikers door in de wijk te parkeren in de wijk De Hoven zal in beide gevallen toenemen. Bij € 2,- als dagtarief zal dit echter voor de meeste mensen niet opwegen tegen de extra loopafstand, bij € 5,- zullen meer mensen dit overwegen.

Bij een keuze voor deze variant is het daarom van belang afstemming van vertegenwoordigers van de wijk De Hoven te bevragen of zij eventuele beschermende maatregelen voor het tegengaan van uitwijkers wensen. In theorie zijn diverse maatregelen mogelijk; echter, voor uitvoering dient men in meerderheid achter invoering te staan.

B Ingrijpen in de huidige opzet

Waar een wijziging volgens optie A voor de komende jaren soelaas biedt, zal met name indien het gebruik blijft stijgen uiteindelijk een meer ingrijpende maatregel nodig zijn om optimaal gebruik te kunnen blijven waarborgen. Op dit moment is hiervoor het ‘gelijktrekken’ van de parkeerkosten voor De Worp en Melksterweide de meest voor de hand liggende optie.

Het effect hiervan is dat ook de structurele gebruikers een nieuwe afweging dienen te maken ten aanzien van het parkeren. Bij € 1,- per dag worden structurele kosten rond € 30,-, bij € 2,- als dagtarief worden deze rond € 60,- per maand. Hoewel dit nog altijd lager is dan abonnementsprijzen in de voorzieningen langs de randen van de binnenstad, zullen de gevolgen groter zijn.

Of dit een goede of slechte zaak is, hangt af van de vraag of men structureel gebruik door gebruikers uit Deventer een valide doelgroep vindt voor deze terreinen. Als dit zo is, dan betekent het dat de gebruikers met meer kosten te maken krijgen. Echter, indien men primair de kortparkeerfunctie voor het terrein wil waarborgen, komen door deze maatregel op piekmomenten rond 50 parkeerplaatsen extra vrij.

Ten aanzien van mogelijk uitwijken naar de wijk De Hoven is de verwachting dat bij een dagtarief van € 1,- voor alle gebruikers de extra loopafstand bij uitwijken zeker niet veel verandering zal opleveren, en bij € 2,- het uitwijken iets meer, maar nog altijd in bescheiden mate zal plaatsvinden. Ook bij een keuze voor deze variant is nader overleg met een vertegenwoordiging uit De Hoven daarom aan te bevelen.

Bij beide opties wordt op deze manier (over)gebruik voorkomen, of tenminste voor de komende jaren uitgesteld. Van belang daarbij is tevens dat ook de capaciteit en de wijze van functioneren van de pont grenzen aan de capaciteit stelt; uitbreiding van het terrein is om die reden niet voor de hand liggend. Bovendien laten de omgevingsfactoren op die locatie dat niet toe.

Een laatste overweging is dat het parkeerterrein ook is bedoeld voor functies ter plaatse, zoals het IJsselhotel en het plantsoen. Bij het gratis houden van terrein Melksterweide zijn deze functies het beste geholpen, bij beprijzing zal ook voor deze gebruikers een nadere afweging gaan optreden. Om deze functies niet onnodig te benadelen, is een mogelijkheid een eventueel tarief pas vanaf 2 uur verblijf in te voeren. Nader technisch onderzoek moet uitwijzen of dit haalbaar zal zijn.

C Vooralsnog niet nemen van maatregelen op korte termijn

De derde optie is van de gegevens en de analyse kennis te nemen, maar op basis daarvan op dit moment geen concreet voorstel tot aanpassing te doen. De reden hiervoor kan zijn dat enige spanning in het gebruik op piekdagen altijd zal blijven optreden. Ook kan gesteld worden dat de opties in alle gevallen voor- en nadelen hebben, en om die reden per saldo niet tot een daadwerkelijke verbetering van de situatie zullen leiden.

Echter, de belangrijkste reden om niet op korte termijn in te grijpen is de ontwikkeling van de covid-19 situatie. Duidelijk is dat in periodes van thuisadvies en beperkte toegankelijkheid van winkels het gebruik van de terreinen niet tot knelpunten leidt. Onzeker is hoe de situatie zich zal ontwikkelen: Dat geldt zowel voor de kortere als voor de langere termijn.

4 Reacties betrokkenen op de conceptresultaten

Na kennisnemen van de eerste resultaten van de onderzoeken heeft het college verzocht de mening van de meest direct betrokken partijen te peilen: WIJD, SBBd en SDBM. SBBd gaf namens de bij haar aangesloten centrumbuurt verenigingen in een reactie op 18 november 2021 aan zich vooralsnog te onthouden van een mening. De overige partijen hebben de onderstaande reacties gegeven. Daarnaast ontving de gemeente een reactie van de Centrumgarage. Na de weergave van alle reacties wordt aangegeven hoe de conceptversie van het huidige document hierop is aangepast.

Reactie werkgroep verkeer Westelijke IJsseloever Deventer (WIJD, 22 november 2021)

Algemeen - Voor een 'integrale' analyse vindt men dat ook omwonenden en bedrijven om een reactie gevraagd had moeten worden. Aspecten als impact op de leefomgeving en beeldkwaliteit zijn niet meegenomen. De Avenue (De laan met parkeerruimte tussen de bomenrijen, in het onderzoeksrapport aangeduid als parkeerterrein De Worp) ligt er nu reeds beroerd bij als gevolg van ontbrekend regulier onderhoud en een overmaat aan bebording.

Aanleiding en doel - Het compenseren van verwijderen van parkeerruimte bij het Grote Kerkhof was nooit een hoofdargument voor de uitbreiding van parkeerruimte bij Melksterweide. Benoemd werden: Voorkomen van wildparkeren bij krapte, economische vitaliteit van aanliggende bedrijven en recreatieve mogelijkheden bij de IJssel bij Deventer. Echter, uiteindelijk ontstaat er altijd een maximaal gebruik, Aan de uitgevoerde onderzoeken is wellicht nog de opbrengst van de parkeerautomaat toe te voegen.

Resultaten van de aanvullende onderzoeken - Gezien het feit dat de bezetting aan de stadszijde nooit volledig is, kan aantrekkelijker maken van die parkeergelegenheid ook een rol spelen bij een oplossing. Terecht wordt de vraag gesteld of ruim 100 gebruikers vanuit de binnenstad wel onder de doelgroep valt. Bij druk gebruik wordt ook reeds in de omgeving geparkeerd (Korte Ennestraat, Twelloseweg). Het capaciteitsverlies van de pont bij grote drukte wordt betwijfeld.

Integrale conclusie en mogelijke aanpassingen - De analyse van gegevens biedt ruimte voor verbetering. Het trekken van conclusies is daarmee voorbarig. Als in de zomer tien weken druk gebruik gemaakt wordt van Melksterweide is dat niet meer incidenteel te noemen. De hoofdvraag is dan of men dit permanente gebruik wil blijven ondersteunen en faciliteren. Aanscherpen binnen de huidige opzet zal het probleem in de zomer niet oplossen. Ten aanzien van ingrijpen in de huidige situatie is de mening:

- Beprijzen van Melksterweide lijkt het meest logisch. De vraag is dan echter hoe zich dat verhoudt tot de grote voorzieningen in de stad zelf. Een algemenere analyse van verhouding in tarieven is dan noodzakelijk.
- Door een combiticket van parkeren en veerpont te maken voor bezoekersgebruik (2 overtochten inbegrepen) zal het aantal woonwerkgebruikers ook afnemen.
- Het is goede dat De Hoven mag meedenken bij eventuele maatregelen, maar draagvlak voor restricties in de wijk zal laag zijn. Daardoor komt er geen oplossing.
- Nogmaals aandacht voor de omgevingsfactoren en de rol van toeristen. Overigens is het naast elkaar bestaan van een betaald en gratis terrein onlogisch
- Niet vergeten dat uiteindelijk het streven naar een echte modal shift het doel is: gebruik van fiets, bus of trein.

Reactie SDBM-VCOD (20 januari 2022)

- Tijdens behandeling van het MPP (oktober 2021) heeft SDBM gepleit voor een dagkaart combi parkeren en pont van € 5,-. Daarmee wordt gebruik door bewoners en werkenden ontmoedigd en blijft meer parkeerruimte beschikbaar voor bezoekers aan de binnenstad. De prijshoogte zal daarbij niet voor alsnog parkeren aan de rand van het centrum zorgen. Bovendien wordt daarmee vertraging door betaling op de pont bij drukte voorkomen.

- De opbrengst van bovenstaande maatregel, begroot op € 140.000,- per jaar, kan worden benut voor verlagen van het (avond)tarief in de binnenstad.
- SDBM handhaaft deze mening, maar ziet ook dat in coronatijd de capaciteitsproblemen zich niet voordoen. Op dit moment kan om die reden ingestemd worden met verdere monitoring. Wanneer deze problemen aangeeft kan nadere besluitvorming plaatsvinden.

Reactie NV Centrumgarage Deventer (9 februari 2022)

De garage is door de Deventer middenstand opgericht en staat reeds 45 jaar voor uitstekende gastvrijheid. Na verdwijnen van de parkeerruimte Grote Kerkhof was men blij met het plan voor parkeren bij De Worp, aangezien een evenwichtig aanbod in alle richtingen gewenst is.

Beprijzen hoort daarbij omwille van voorkomen van (langdurige) bezetting door bewoners en werkers, ongewenste verkeersbewegingen vanwege het gratis karakter en het ongewenste avondtarief. Parkeervoorzieningen zijn nooit 'gratis', in haar afweging dient de gemeente rekening te houden met een gelijk speelveld voor alle parkeeraanbieders in de (binnen)stad.

Het recente onderzoek van de gemeente (de Corona-invloeden buiten beschouwing gelaten) en eigen waarneming buiten Coronatijd geeft geen aanleiding tot een andere mening en derhalve herhaalt de Centrumgarage haar standpunten. Zij acht een prijs van 5€ voor parkeren incl. overtocht passend. Vanwege de corona effecten in de binnenstad pleit men ervoor timing en communicatie zorgvuldig te doen nadat deze effecten zijn weggeëbd.

Aanpassing van dit document naar aanleiding van de ontvangen reacties

Naast de inhoudelijke meningen over eventuele aanpassing werd in de reacties op een aantal feitelijke onjuistheden en verschrijvingen gewezen. Deze zijn in de huidige versie gecorrigeerd. Kritiekpunt op de conceptversie was daarnaast dat de aanvullende onderzoeken de indruk gaven dat verandering van beprijzing als benuttingsmaatregel de enige mogelijkheid is om het gebruik van de terreinen te optimaliseren.

Hoewel de focus van het huidige rapport hierop ligt, wordt in breder verband door de gemeente Deventer op vele manier gewerkt aan het beïnvloeden van een optimale mobiliteitskeuze. Verbetering van het fietsnetwerk en optimaliseren van het prijsbeleid voor parkeren voor de hele (binnen)stad zijn daar voorbeelden van. We verwachten hiervan zeker in de toekomst verdere positieve resultaten.

Echter, de termijn waarop bijvoorbeeld mobiliteitsgedrag veranderd is veel langer dan de termijn waarop de thans gesignaleerde gebruiksaspecten van de terreinen De Worp en Melksterweide dienen te worden aangesproken. Beide opties zijn nodig en worden aangesproken; in het huidige rapport gaat het echter over de kortere termijn maatregelen. Door toevoeging van de alinea's 'focus op benutting en beprijzen' en 'mobiliteitsbeleid helpt, maar valt buiten de huidige analyse' aan het eerste hoofdstuk zijn deze aspecten in het rapport aangevuld.



Rapportage onderzoek parkeerterrein De Worp - Melksterweide Gemeente Deventer



Right Marktonderzoek en Advies B.V.

Telefoon	: 038-4212185
Projectleider	: de heer H. Homma
Projectnummer	: 2834-02
Opdrachtgever	: Gemeente Deventer
Contactpersoon	: de heer S. Martijn
Status	: definitief
Datum	: 13 juli 2021

Namens Right Marktonderzoek presenteren wij hierbij het rapport van het onderzoek parkeerterrein De Worp - Melksterweide dat wij voor u met enthousiasme hebben uitgevoerd.

Wij bedanken de heer Siddhartha Martijn hartelijk voor de prettige samenwerking gedurende dit traject.

Hartelijke groeten,

Hans Homma en Jeroen Kommer

Hans Homma | hhomma@rightmarktonderzoek.nl
directeur Right Marktonderzoek



Jeroen Kommer | jkommer@rightmarktonderzoek.nl
marktonderzoeker Right Marktonderzoek



Right Marktonderzoek en Advies B.V.
Emmawijk 55
8011CN Zwolle
T: 038-4212185
www.rightmarktonderzoek.nl

Copyright Right Marktonderzoek 2021



Inhoudsopgave

1. Onderzoekopzet	3
2. Resultaat face-to-face onderzoek	6
2.1 Parkeren	7
2.2 Woonplaats	8
2.3 Reden bezoek	9
2.4 Frequentie	10
2.5 Bewuste keuze	11
2.6 Tijd	12
2.7 Dagen	13
2.8 Belangrijkste reden keuze parkeerplaats	14
2.9 Tariefstelling	15
3. Achtergrondkenmerken	17

1.

Onderzoeksopzet



Aanleiding / doelstelling

De doelstelling van het onderzoek is inzicht verkrijgen in wie de gebruikers zijn van het parkeerterrein de Worp - Melksterweide, wat de redenen zijn om van dit parkeerterrein gebruik te maken en in hoeverre men bereid is om voor het parkeren op dit terrein te betalen.

Doelgroep

De doelgroep van het onderzoek bestaat uit gebruikers van het parkeerterrein De Worp - Melksterweide, die een auto op het parkeerterrein hebben geparkeerd.

Methode

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een face-to-face onderzoek op en rondom het parkeerterrein; 2 enquêteurs van Right Marktonderzoek hebben m.b.v. een tablet een korte vragenlijst afgenomen onder de gebruikers van het parkeerterrein op de volgende dagen en tijden:

- donderdag 17 juni van 7.45 (net voor het tijdstip dat de pont gaat varen) t/m 19.00 uur
- vrijdag 18 juni van 7.45 uur t/m 19.00 uur
- zaterdag 19 juni van 8.45 uur t/m 19.00 uur
- zondag 20 juni van 10.00 uur t/m 18.00 uur.

Vragenlijst

De gemeente Deventer heeft input voor de vragenlijst aangeleverd. Right Marktonderzoek heeft op basis hiervan een vragenlijst ontwikkeld en deze in overleg met gemeente Deventer definitief gemaakt. De vragenlijst bestond uit 14 vragen en had een gemiddelde invultijd van 2 minuten.



Respons

Hieronder wordt getoond hoe de respons van n=438 tot stand is gekomen.

	donderdag 17 juni 2021	vrijdag 18 juni 2021	zaterdag 19 juni 2021	zondag 20 juni 2021
De Worp	28	10	56	90*
Melksterweide	115	65	74	
totaal	143	75	130	90

* Op zondag is het gehele parkeerterrein gratis parkeren.

Verloop veldwerk

De enquêteurs hebben gedurende de veldwerkdagen met name vlakbij het hotel en de aanlegsteiger van het pontje (Worpsijde) parkeerders gevraagd deel te willen nemen aan het onderzoek. Indien respondenten vragen hadden over het onderzoek, dan gaven zij aanvullende informatie en ook konden zij verwijzen (m.b.v. een QR-code) naar een website van de gemeente Deventer met achtergrondinformatie over het onderzoek.

De bereidheid tot deelname was groot en het aantal weigeringen was dan ook zeer gering. Wel kwam het regelmatig voor dat parkeerders reeds hadden meegedaan aan dit onderzoek, omdat zij hier gedurende deze veldwerkdagen ook eerder al parkeerden. Een gering aantal parkeerders kwam of ging met de fiets naar of van de auto en een aantal mensen parkeerden aan de zijde van De Hoven / dichtbij de rotonde, waardoor deze parkeerders niet konden worden ondervraagd.



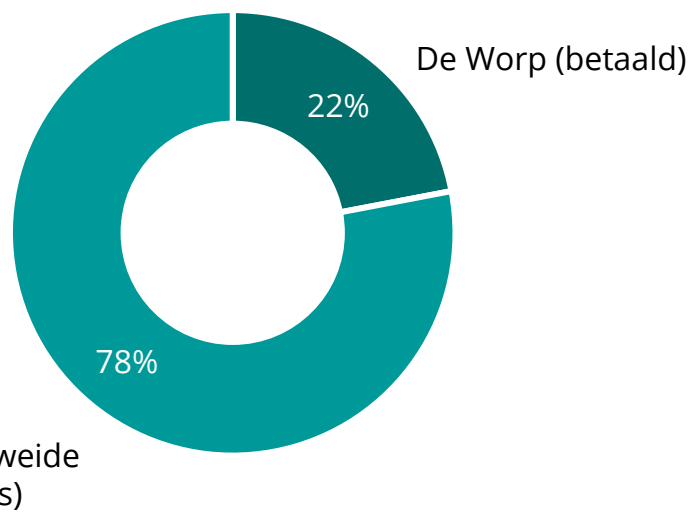
2.

Resultaat face-to-face onderzoek



Staat uw auto geparkeerd op parkeerterrein De Worp (betaald) of op Melksterweide (gratis)?

alle respondenten | n=438

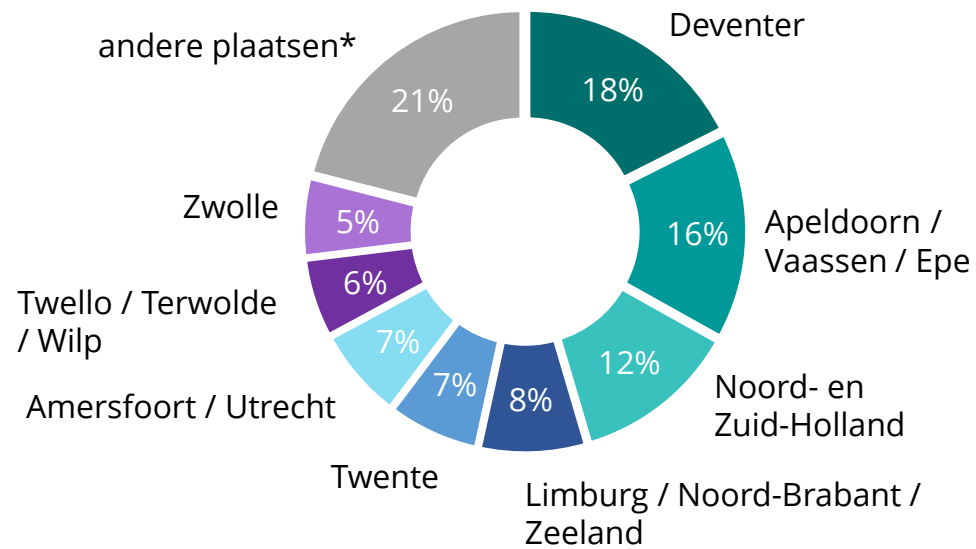


	donderdag 17 juni 2021	vrijdag 18 juni 2021	zaterdag 19 juni 2021	zondag 20 juni 2021	totaal
De Worp	20%	13%	43%	*	22%
Melksterweide	80%	87%	57%	*	78%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

* Op zondag is het gehele parkeerterrein gratis parkeren.

Wat is uw woonplaats / provincie?

alle respondenten | n=438



	donderdag 17 juni 2021	vrijdag 18 juni 2021	zaterdag 19 juni 2021	zondag 20 juni 2021	totaal
Deventer	20%	15%	16%	19%	18%
Apeldoorn / Vaassen / Epe	17%	16%	15%	14%	16%
Noord- en Zuid-Holland	15%	13%	12%	8%	12%
Limburg / Noord-Brabant / Zeeland	6%	13%	8%	8%	8%
Twente	4%	13%	7%	7%	7%
Amersfoort / Utrecht	3%	5%	8%	11%	7%
Twello / Terwolde / Wilp	8%	0%	6%	8%	6%
Zwolle	4%	7%	4%	9%	5%
Arnhem / Nijmegen*	5%	4%	5%	2%	4%
Friesland / Groningen / Drenthe*	2%	4%	5%	6%	4%
Zutphen / Gorssel*	4%	3%	3%	1%	3%
Holten / Nijverdal / Rijssen*	3%	1%	2%	3%	3%
Olst-Wijhe / Raalte*	4%	1%	1%	1%	2%
Almere / Lelystad / Dronten*	1%	1%	3%	1%	2%
Achterhoek*	1%		2%		1%
Harderwijk / Ermelo*	1%	3%			1%
andere plaats*	2%		3%	2%	2%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

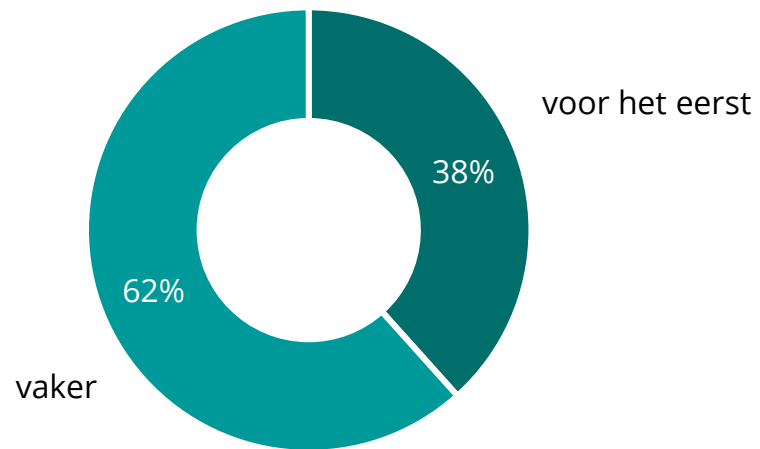
Wat is de hoofdreden dat u hier parkeert?

alle respondenten | n=438

	donderdag 17 juni 2021	vrijdag 18 juni 2021	zaterdag 19 juni 2021	zondag 20 juni 2021	totaal
ik ga 'als toerist' het centrum bezoeken / ik heb 'als toerist' het centrum bezocht	34%	29%	38%	38%	35%
ik ga in deze omgeving wandelen of fietsen / ik heb in deze omgeving gewandeld of gefietst	23%	5%	21%	29%	21%
ik ga winkelen / ik heb gewinkeld	13%	24%	25%	19%	20%
ik werk in Deventer (incl. De Worp / De Hoven / Steenenkamer)	13%	7%	5%	2%	7%
ik ga / ik was op privé / zakelijk bezoek	8%	11%	5%	7%	7%
ik woon in Deventer (incl. De Worp / De Hoven / Steenenkamer)	3%	9%	1%	2%	3%
anders	6%	15%	4%	3%	6%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Parkeert u hier voor het eerst of parkeert u hier vaker?

alle respondenten | n=438

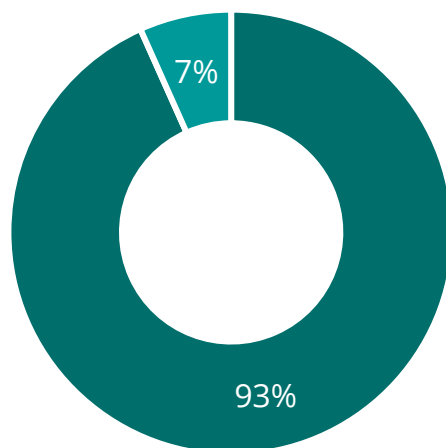


	donderdag 17 juni 2021	vrijdag 18 juni 2021	zaterdag 19 juni 2021	zondag 20 juni 2021	totaal
voor het eerst	37%	39%	40%	38%	38%
vaker	63%	61%	60%	62%	62%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Heeft u 'bewust' gekozen voor dit parkeerterrein?

niet gesteld aan bewoners en werkenden | n=389

nee, ik kwam dit parkeerterrein 'toevallig' tegen

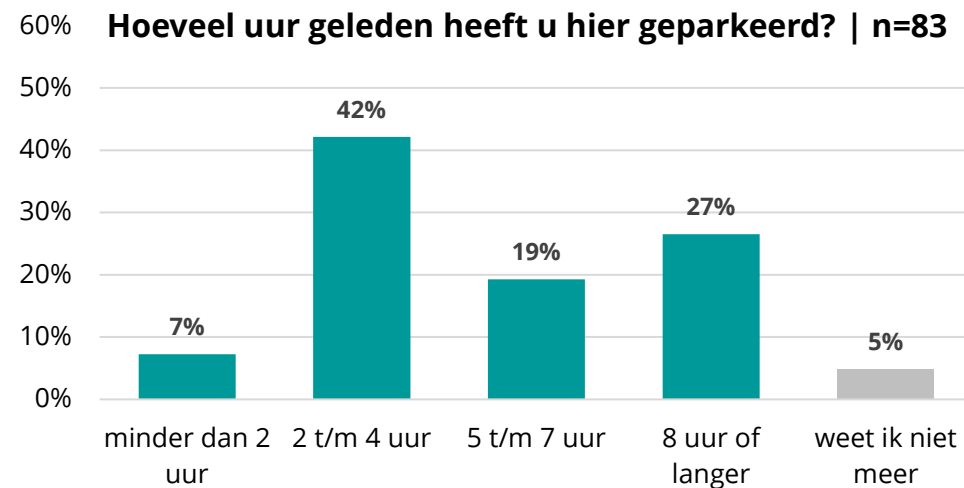
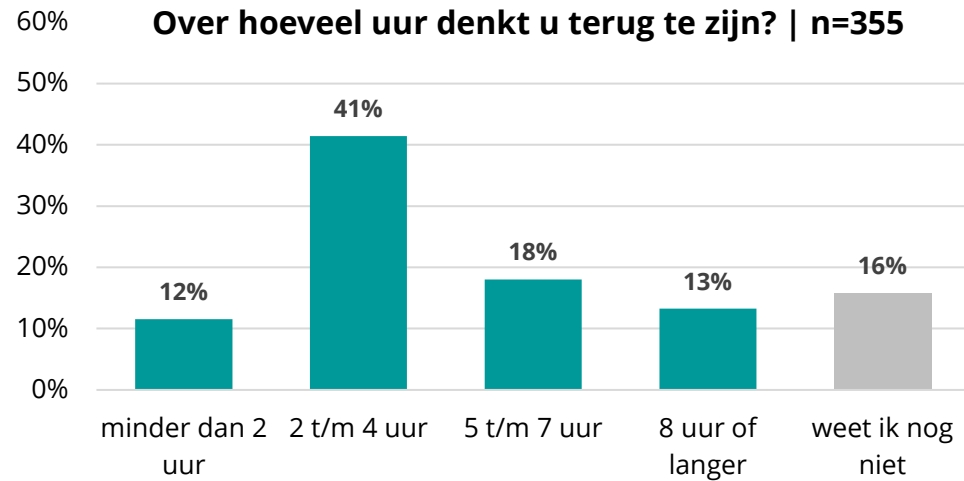


ja, ik heb er bewust voor gekozen

	donderdag 17 juni 2021	vrijdag 18 juni 2021	zaterdag 19 juni 2021	zondag 20 juni 2021	totaal
ja, ik heb er bewust voor gekozen	92%	98%	91%	95%	93%
nee, ik kwam dit parkeerterrein 'toevallig' tegen	8%	2%	9%	5%	7%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Over hoeveel uur denkt u terug te zijn? / Hoeveel uur geleden heeft u hier geparkeerd?

alle respondenten | n=438



	donderdag 17 juni 2021	vrijdag 18 juni 2021	zaterdag 19 juni 2021	zondag 20 juni 2021	totaal
minder dan 2 uur	11%	14%	7%	17%	12%
2 t/m 4 uur	47%	16%	40%	55%	41%
5 t/m 7 uur	15%	30%	21%	9%	18%
8 uur of langer	17%	18%	10%	9%	13%
weet ik nog niet	10%	23%	23%	10%	16%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

	donderdag 17 juni 2021	vrijdag 18 juni 2021	zaterdag 19 juni 2021	zondag 20 juni 2021	totaal
minder dan 2 uur	11%	11%		10%	7%
2 t/m 4 uur	32%	17%	48%	67%	42%
5 t/m 7 uur	11%	28%	28%	10%	19%
8 uur of langer	42%	33%	20%	14%	27%
weet ik niet meer	5%	11%	4%		5%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%

Op welke dagen parkeert u hier?

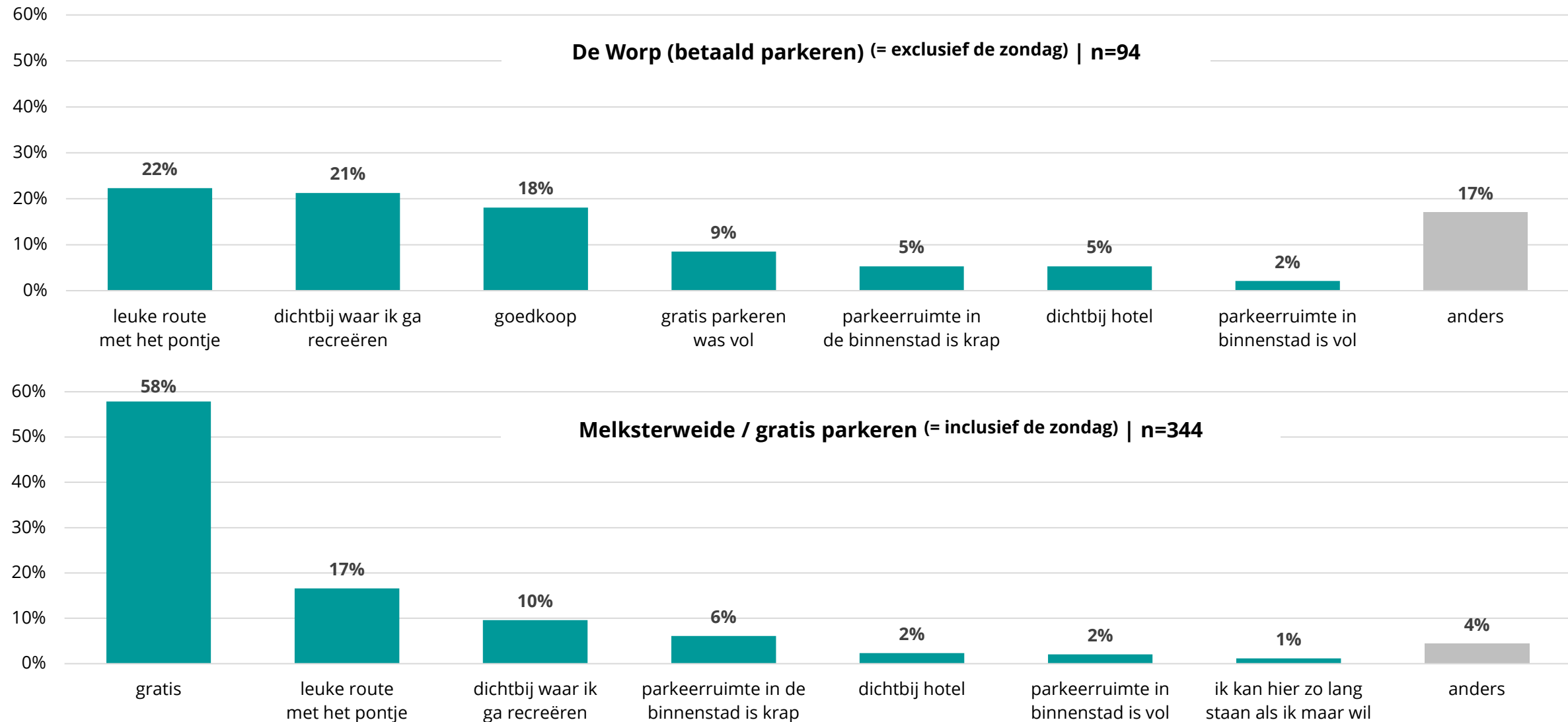
alleen gesteld aan bewoners en werkenden en indien men er vaker parkeert | n=41

wekelijks van maandag t/m zondag	20%	→ Parkeren op Melksterweide
wekelijks van maandag t/m vrijdag	24%	→ Parkeren op Melksterweide
overige	56%	
totaal	100%	

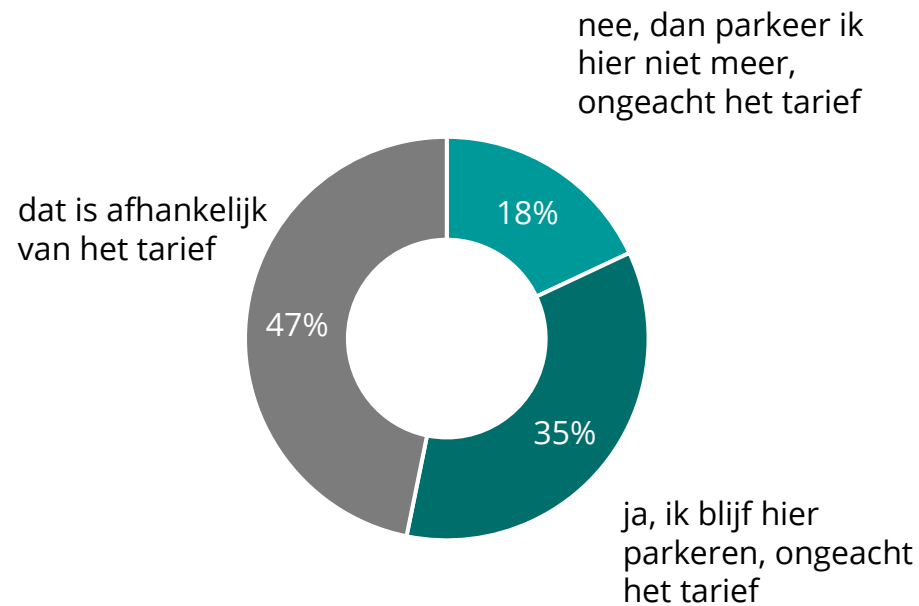
2.8 Belangrijkste reden keuze parkeerplaats

Wat is de belangrijkste reden dat u heeft gekozen voor De Worp / Melksterweide?

alle respondenten | n=438



Stel dat het gratis deel ook betaald parkeren wordt, zou u hier dan nog steeds parkeren?
alleen gesteld aan respondenten die gratis parkeren | **n=344**



Bij welke hoogte van het tarief zou u er voor kiezen ergens anders te parkeren?
alleen gesteld aan parkeerders op De Worp en parkeerders Melksterweide die hebben aangegeven dat het afhankelijk is van het tarief | **n=255**

als het boven (noteer bedrag) Euro <u>per dag</u> komt	39%*
als het (uur- of dagtarief) duurder wordt dan in het centrum	26%
als het inclusief het geld voor de pont meer dan het centrum gaat kosten	13%
als het boven (noteer bedrag) Euro <u>per uur</u> komt	10%*
als het een uurtarief wordt i.p.v. dagtarief	0%
anders	1%
weet ik niet	11%
totaal	100%

* Op de volgende pagina worden de bedragen die genoemd zijn (per dag of per uur) getoond.

Bij welke hoogte van het tarief zou u er voor kiezen ergens anders te parkeren?
antwoorden van respondenten die een specifiek bedrag hebben genoemd (links per dag / rechts per uur)

Als het boven X Euro <u>per dag</u> komt		
€ 0,50		
€ 1,-	22	22%
€ 1,10	1	1%
€ 2,-	11	11%
€ 2,50	1	1%
€ 3,-	9	9%
€ 4,-	3	3%
€ 5,-	34	34%
€ 6,-	3	3%
€ 7,-	1	1%
€ 7,50	2	2%
€ 8,-	1	1%
€ 10,-	7	7%
€ 15,-	3	3%
€ 25,-	1	1%
totaal	99	100%

gemiddeld bedrag per dag: € 4,50

Als het boven X Euro <u>per uur</u> komt		
€ 0,50	1	4%
€ 1,-	7	27%
€ 1,10		
€ 2,-	5	19%
€ 2,50	5	19%
€ 3,-	4	15%
€ 4,-		
€ 5,-	3	12%
€ 6,-	1	4%
€ 7,-		
€ 7,50		
€ 8,-		
€ 10,-		
€ 15,-		
€ 25,-		
totaal	26	100%

gemiddeld bedrag per uur: € 2,40

3.

Achtergrondkenmerken



Net geparkeerd of onderweg naar geparkeerde auto	donderdag 17 juni 2021		vrijdag 18 juni 2021		zaterdag 19 juni 2021		zondag 20 juni 2021		totaal	
	net geparkeerd	124	87%	57	76%	105	81%	69	77%	355
onderweg naar geparkeerde auto	19	13%	18	24%	25	19%	21	23%	83	19%
totaal	143	100%	75	100%	130	100%	90	100%	438	100%

Met hoeveel personen (van 12 jaar en ouder) bent u in de auto?	donderdag 17 juni 2021		vrijdag 18 juni 2021		zaterdag 19 juni 2021		zondag 20 juni 2021		totaal	
	1 persoon	58	41%	19	25%	25	19%	16	18%	118
2 personen	76	53%	51	68%	87	67%	62	69%	276	63%
3 personen	8	6%	3	4%	6	5%	7	8%	24	5%
4 personen	1	1%	1	1%	9	7%	3	3%	14	3%
5 personen of meer			1	1%	3	2%	2	2%	6	1%
totaal	143	100%	75	100%	130	100%	90	100%	438	100%

RiGHT

MARKTONDERZOEK

Al 30 jaar een betrouwbaar en professioneel antwoord
op alle onderzoeksvragen.

Right Marktonderzoek en Advies B.V.

Emmawijk 55

8011CN Zwolle

T: 038-4212185

E: info@rightmarktonderzoek.nl

www.rightmarktonderzoek.nl