

Herschreven beleidsregel parkeernormen Almelo

Het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Almelo; gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht, artikel 3:1.2 van het Besluit Ruimtelijke ordening en artikel 160 Gemeentewet;

besluit:

vast te stellen de herschreven beleidsregel Parkeernormen Almelo:

Inleiding

Bouwprojecten leiden tot een verandering in de parkeervraag in een gebied. Daarom wordt het parkeren getoetst bij een bouwproject. Tot 2019 gaf een paragraaf in ons parkeerbeleidsplan 'Parkeren Optimaliseren 2013-2018' inzicht in welke parkeernormen wij hanteren bij een bouwaanvraag in Almelo. In de praktijk was deze paragraaf onvoldoende duidelijk en herkenbaar. Daarom is sinds 2019 de toetsing van het parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen vastgelegd in een aparte beleidsregel, die geldt als een nadere uitwerking van het parkeerbeleidsplan. Recente uitvoeringspraktijk leert, dat de tekst nog steeds niet afdoende duidelijk is en daarom is de beleidsregel (integraal) herschreven.

Voor de parkeernormering maken wij gebruik voor de **op dat moment geldende** CROW publicatie voor de parkeerkcijfers. CROW is een professionele kennispartij. Als bijlage zijn de nu geldende normen toegevoegd; maar voor iedere toetsing moet worden bekeken wat de actuele cijfers zijn.

1.1.1. Parkeerkcijfers zijn geen parkeernormen

Parkeerkcijfers en parkeernormen zijn begrippen met een verschillende betekenis. Parkeerkcijfers zijn door het CROW opgestelde ervaringscijfers, op de praktijk gebaseerd. Deze cijfers geven een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij het ontwerpen van een ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij is onderscheid naar stedelijkheidsgraad, gebiedskenmerken en type functies.

(Ken)cijfers zijn parkeernormen zodra een gemeente deze beleidsmatig als de parkeernormen heeft vastgelegd. In deze beleidsregel doen we dat. Zoals gezegd hanteert de gemeente Almelo als uitgangspunt de actuele parkeerkcijfers van de CROW als parkeernormen. Er kan maatwerk geleverd worden, zowel naar boven als naar beneden. Als dit aan de orde is wordt dit gemotiveerd in de besluitvorming over het project.

1.1.2 Omgaan met parkeernormen

De hantering van parkeernormen is voor de diverse gebieden (centrum en overige gebieden) verschillend. In de parkeernormering staan in het algemeen twee uitgangspunten centraal:

- een marge in de toepassing van de normen: minimale, gemiddelde en maximale parkeernormen;
- een verdeling van gebieden op basis van stedelijkheidsgraad : van sterk stedelijk tot niet stedelijk.

Voor toepassing van de parkeernormen voor de gemeente Almelo gaan wij uit van stedelijkheidsgraad 3, dat staat voor 'matig stedelijk'

Vervolgens is in het parkeerbeleidsplan voor het centrum een keuze gemaakt voor het toepassen van de parkeernormering voor diverse typen van ontwikkeling: inbreiding, uitbreiding en functieverandering.

Inbreiding ziet op het invullen van een lege of braakliggende locatie. Voor de toepassing van de parkeernormen is er pas sprake van inbreiding als het geldende bestemmingsplan geen bebouwingmogelijkheden biedt.

Uitbreiding ziet op het feitelijk vergroten van een (bestaand) bouwwerk, een functie of een locatie (in de vorm van een aan-, uit- of opbouw, toevoeging van een bouwwerk of andere vergroting) buiten de mogelijkheden die het geldende bestemmingsplan biedt. Dus: er is pas sprake van uitbreiding als het niet in het bestemmingsplan past.

Funcieverandering ziet op alle toegestane veranderingen van de functie, zowel bij recht (binnen de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan) als via een (wettelijke) afwijking of een wijziging van het geldende bestemmingsplan.

Eenduidige lijn in het centrum

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum hanteren wij als uitgangspunt de minimumparkeernormen, ongeacht het type ontwikkeling.

Toelichting:

In de transformatiegebieden zoals die in de Koers voor de binnenstad zijn onderscheiden is de grens tussen deze begrippen dun en in de praktijk onnodig verwarrend. Denk bijvoorbeeld aan een extra laag op een gebouw, de transformatie van winkel naar wonen waar al deels wonen bestond etc. Ook de vraag of iets wel of niet past in het bestemmingsplan blijkt lastig te kunnen beantwoorden: een binnenplanse afwijking valt juridisch onder 'passend in bestemmingsplan'. Daarom kiezen wij er voor om in het centrum een eenduidige lijn te hanteren die meer aansluit op de bedoeling en praktijk. Die lijn is de minimum parkeernormen toe te passen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Ongeacht of het inbreiding, uitbreiding of funcieverandering betreft.

1.1.3 Grens centrum/binnenstad

Voor de bepaling wat onder 'centrum' moet worden verstaan hanteren we de begrenzing 'binnenstad' uit de Omgevingsvisie, zoals die op dat moment geldig is.

Toelichting:

Er zijn verschillende grensdefinities van het centrum dan wel de binnenstad. In de praktijk levert ook dit onnodig verwarring op. De CROW publicatie hanteert het begrip centrum. In het parkeerbeleidsplan kennen we ook het begrip centrum. Hier is het begrip 'centrum' gebruikt voor het gebied waar een betaald parkeren-regime heerst. Feitelijk is voor de toepassing van de parkeernormen het parkeerregime echter niet bepalend, maar meer het karakter, de uitstraling van het gebied en de heersende parkeerdruk. De toepassing van minimumparkeernormen past bij een beleid van een autoluwe binnenstad en omvat daarmee ook de schilgebieden, de gebieden met een bestaande parkeerdruk. Na de totstandkoming van het parkeerbeleidsplan (2012) hebben we te maken gekregen met de ontwikkelingen rond de Omgevingswet/Omgevingsvisie. Het is logisch te kijken hoe we hierbij kunnen aansluiten. We gebruiken voor de afperking van het begrip 'centrum' de begrenzing van de binnenstad zoals deze is opgenomen in de Omgevingsvisie en welke ook op die wijze gebruikt gaat worden bij de gebiedsindeling van het Omgevingsplan. Zie de kaart hieronder, de rode lijn begrenst het gebied binnenstad/centrum. Op voorhand onderscheiden we geen verschillende deelgebieden. In individuele gevallen kunnen we gemotiveerd een specifieke parkeernorm voorschrijven. Locatie specifieke eisen of specifiek beleid, zoals voor transformatiegebieden, liggen hier dan aan ten grondslag.

In de praktijk betekent dit, dat feitelijk het huidige gebied met een specifiek parkeerregime binnen de definitie van binnenstad valt (groot deel van de blauwe zone en betaald parkeren samen).



1.1.4 Overige gebieden

Buiten het centrum moet de initiatiefnemer voldoen aan de maximale parkeernorm. Zo niet, dan kan de ruimtelijke ontwikkeling in principe niet plaatsvinden. Maatwerk blijft mogelijk en wordt voorzien van een uitgebreide motivering en integrale belangenafweging.

1.2 Juridisch vastleggen parkeernormen

Parkeernormering heeft een juridische basis nodig. In Almelo heeft de gemeenteraad hiervoor op 5 juni 2018 het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren' vastgesteld. Het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren' volgt uit het vervallen van de regels uit de gemeentelijke bouwverordening. In dit bestemmingsplan wordt verwezen naar de parkeernormen die in Almelo gelden, voorheen opgenomen in ons parkeerbeleidsplan 'Parkeren Optimaliseren 2013-2018'. Als deze beleidsregel tijdens de planperiode van het bestemmingsplan wordt gewijzigd (herzien, aangevuld of nader uitgewerkt) treedt diens rechtsopvolger hiervoor in de plaats. Met de 'Beleidsregel Parkeernormen Almelo' voorzien we in een nadere uitwerking van het vastgestelde parkeerbeleid.

1.3. Bepalen parkeerbehoefte

Voor de vergunningverlening is het van belang om vast te stellen of door de ontwikkeling de parkeerbehoefte toeneemt. Hierbij kijken we naar het saldo van de parkeerbehoefte: de parkeerbehoefte van het huidige toegestane gebruik (op basis van het bestaande pand dan wel geldende bestemmingsplan) versus de parkeerbehoefte van het beoogde gebruik. Dit wordt zowel in aantallen uitgedrukt als in de verdeling over aanwezigheidspercentages en dagdelen. Dit hoeft niet overeen te komen met de situatie in de praktijk. Mocht een locatie langer dan 5 jaar leegstaan of niet gebruikt worden, dan wordt die situatie als maatstaf genomen en wordt de huidige behoefte op 0 gesteld. De aanvrager geeft vervolgens aan hoe hij de toekomstige parkeerbehoefte realiseert. Dit alles wordt vastgelegd in een parkeernotitie. Een parkeernotitie is onderdeel van de aanvraag om omgevingsvergunning. Ook bij een verzoek om wijziging van het bestemmingsplan wordt informatie hierover aangeleverd.

1.4 Afwijken parkeernormen

In het bestemmingsplan "Parapluherziening parkeren" staat het streven om initiatiefnemers 'parkeren op eigen terrein' te laten realiseren (inclusief bezoekersplaatsen). Dit is en blijft het hoofduitgangspunt.

Iedere ontwikkeling moet in principe op eigen terrein in de eigen parkeerbehoefte voorzien. Een toename van de verkeersaantrekkende werking mag niet zomaar worden afgewenteld op de bestaande omgeving.

In specifieke gevallen kan een uitzondering gemaakt worden. In het bestemmingsplan zijn hiervoor de voorwaarden opgenomen, we noemen dat een binnenplanse afwijking. Er moet sprake zijn van bijzondere omstandigheden of er kan op een andere wijze in de nodige parkeerruimte worden voorzien.

Voorbeelden van bijzondere omstandigheden zijn:

1. Realiseren op eigen terrein is niet mogelijk.

De initiatiefnemer kan gemotiveerd aantonen dat het niet mogelijk is om de vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren (bijv. een meerlaagse parkeergarage onder een te klein complex).

2. Realiseren op eigen terrein is niet wenselijk.

Door de ligging of situering van de bouwlocatie is het niet wenselijk om de parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Een voorbeeld hiervan is een locatie binnen een autovrije of autoluwe zone. Parkeren op eigen terrein heeft tot gevolg dat er meer voertuigbewegingen in het desbetreffende gebied komen, wat op zo'n locatie niet wenselijk is.

De tekst van het bestemmingsplan is in bijlage 1 opgenomen. Dat is de tekst zoals die geldt in december 2020. Mocht het bestemmingsplan worden gewijzigd, dan geldt de gewijzigde tekst.

Beroep op openbare ruimte

Vaak wordt een beroep gedaan op de openbare ruimte om op een andere wijze in parkeren te voorzien. Dit wordt veelal gebaseerd op de financiële haalbaarheid van de ontwikkeling. Aanwezige parkeerplaatsen in openbaar gebied mogen bij de beoordeling ook in ogenschouw worden genomen. Hierbij moet aangetoond worden dat de aanwezige parkeergelegenheid voldoende is om de parkeervraag die het bouwplan meebrengt op te kunnen vangen. Dat kan bijvoorbeeld door middel van een parkeeronderzoek/parkeertelling waaruit volgt dat de (gemiddelde) beschikbaarheid van de aanwezige parkeerplaatsen toereikend is.

Hierbij mag echter het woon- en leefklimaat in de directe omgeving en de parkeersituatie in de openbare ruimte niet onevenredig worden aangetast.

Bij de beoordeling van de onevenredige aantasting van de parkeersituatie in de openbare ruimte zal ook de cumulatie van omliggende (bouw)projecten een rol spelen. De beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte kunnen niet zomaar voor meerdere projecten worden uitgegeven. In principe kan worden gesaldeerd tussen de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen. Salderen kan echter alleen een rol spelen bij de beoordeling als de ontwikkelingen binnen een afzienbare tijd (als vuistregel binnen een half jaar) van elkaar worden ontwikkeld en voldoende rechtszeker zijn.

Daarnaast speelt het soort gebruik van een parkeerplaats (als bezoeker of als bewoner) ook een rol in de beoordeling. Inzicht in soort gebruik, verdeling over aanwezigheidspercentages en dagdelen is vereist, zie ook paragraaf 1.3.

1.5 Overgangsregeling

Met het herschrijven is bedoeld het beleid duidelijker te verwoorden. Voor zover er sprake is van verschil in interpretatie – met andere woorden, lezing van de herschrijving zou tot een andere uitkomst leiden dan ten tijde van de toetsing is ontstaan - dan geldt deze beleidsregel voor vergunningaanvragen die zijn ingediend na 1 maart 2021.

1.6 Citeertitel en inwerkingtreding

Deze beleidsregel wordt aangehaald als "Herschreven beleidsregel parkeernormen Almelo" en treedt in werking met ingang van 1 maart 2021.

*Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Almelo op 9 februari 2021
de secretaris, de burgemeester,
F. van Ardenne, A.J. Gerritsen*

Bijlagen:

1. Tekst uit Parapluperziening Parkeren (zoals geldend d.d. december 2020)
2. CROW normen (zoals geldend d.d. december 2020)

Bijlage 1 Parapluperziening Parkeren:

Artikel 4 Overige regels

4.1 Parkeren

- a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden en/of het wijzigen van de functie van gebouwen en/of gronden wordt slechts verleend indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang of de bestemming van het gebouw en/of gronden in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Hierbij gelden de parkeernormen, zoals vastgelegd in de vastgestelde beleidsnota Parkeerbeleidsplan Gemeente Almelo 'Parkeren Optimaliseren 2013-2018'. Indien deze beleidsregel gedurende de planperiode wordt gewijzigd (herzien, aangevuld of nader uitgewerkt), treedt diens rechtsopvolger hiervoor in de plaats.
- b. De ruimte voor het parkeren van de motorvoertuigen moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare motorvoertuigen.
De afmetingen van bedoelde parkeerruimte voor personenauto's bedragen:
 - bij haaks parkeren: minimaal 5 meter lang en minimaal 2,5 meter breed.
 - bij langs parkeren: minimaal 5,5 meter lang en minimaal 2,0 meter breed.

4.2 Laden en lossen

Indien het beoogde gebruik van een bouwwerk aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, wordt een omgevingsvergunning voor het bouwen uitsluitend verleend indien aan of in dat bouwwerk dan wel op het onbebouwde terrein bij het bouwwerk voldoende wordt voorzien in die behoefte.

4.3 Afwijkingsregels

- a. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 4.1 en 4.2:
 1. indien het voldoet aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 2. voor zover op andere wijze in de nodige parkeerruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.
- b. De vergunning als bedoeld in lid 4.3 a. kan slechts verleend worden, indien:
 1. het woon- en leefklimaat in de directe omgeving niet onevenredig wordt aangetast; en
 2. de parkeersituatie in de openbare ruimte niet onevenredig wordt aangetast.

Bijlage 2 CROW kencijfers

Wijze van presenteren

Hoofdgroep wonen

Hoofdgroep winkelen en boodschappen

Hoofdgroep werken

Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning

Hoofdgroep onderwijs

Hoofdgroep horeca en (verblijfs)recreatie

Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen