

Beleidsregel parkeernormen Almelo 2025

Het college van burgemeester en wethouders van de Gemeente Almelo;

gelet op artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht en artikel 160 Gemeentewet;

besluit:

vast te stellen de beleidsregel Parkeernormen Almelo 2025:

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

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. Deze beleidsregel is in 2020 herschreven. De laatste jaren blijkt deze echter niet te voldoen in de actuele praktijk, waardoor er bij veel ontwikkelingen van werd afgeweken (via een binnenplanse afwijking). Vandaar dat een nieuwe beleidsregel is opgesteld. De gemeente Almelo is bezig met het opstellen van een mobiliteitsvisie (visie tot ca. 2050) en mobiliteitsplan (tot ca. 2035). Deze visie en dit plan kunnen leiden tot gewijzigde inzichten met betrekking tot parkeren. Dit zal dan in een nieuw parkeerbeleidsplan en nieuwe beleidsregels worden vastgelegd. Tot die tijd gelden de beleidsregels zoals die nu voorliggen.

Voor de parkeernormering maken wij gebruik voor de op dat moment geldende CROW-publicatie voor de parkeerkencijfers. CROW is een professionele kennispartij. Op dit moment zijn dit de kencijfers uit de publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering', maar voor iedere toetsing moet worden bekeken wat de actuele cijfers zijn.

1.2 Parkeerkencijfers zijn geen parkeernormen

Parkeerkencijfers en parkeernormen zijn begrippen met een verschillende betekenis. Parkeerkencijfers zijn door het CROW opgestelde ervaringscijfers, op de praktijk gebaseerd. Deze kencijfers geven een indicatie van het aantal benodigde parkeerplaatsen bij het ontwerpen van een ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij is onderscheid naar stedelijkheidsgraad, gebiedskenmerken en type functies. De parkeerkencijfers worden door het CROW vastgelegd in een publicatie.

(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 geldende parkeerkencijfers van de CROW als parkeernormen. Wanneer er nieuwe kencijfers door het CROW worden gepubliceerd, hebben deze dus direct doorwerking in onze parkeernormen. Er kan maatwerk worden geleverd, zowel naar boven als naar beneden. Als dit aan de orde is wordt dit gemotiveerd in de besluitvorming over het project.

1.3 Omgaan met parkeernormen

De hantering van parkeernormen is voor de diverse 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.

2. UITGANGSPUNTEN

2.1 Stedelijkheidsgraad

Voor toepassing van de parkeernormen voor de gemeente Almelo gaan wij uit van stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'.

Toelichting:

De CROW-stedelijkheidsgraad gaat uit van het aantal adressen per vierkante kilometer. Een gemeente wordt gezien als sterk stedelijk, wanneer de gemiddelde omgevingsadressendichtheid 1500 tot 2500 adressen per km² telt.

De gemeente Almelo telt – over de gehele gemeente berekend - 1607 adressen per vierkante kilometer. Met deze adresdichtheid valt Almelo dus in de categorie 'sterk stedelijk'.

2.2. indeling gebieden op basis van verstedelijking

Voor de toepassing van parkeernormen is de gemeente opgedeeld in gebieden, gebaseerd op de mate van verstedelijking. We kennen de volgende gebieden:

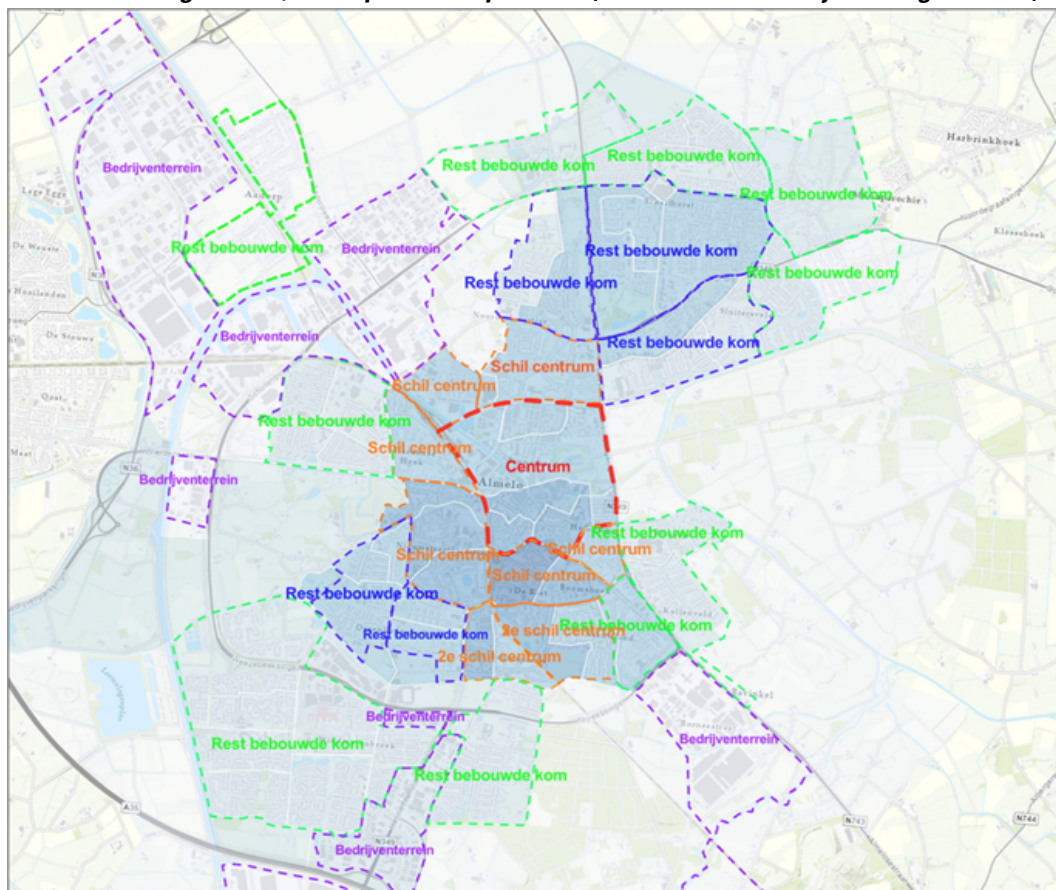
1. **Centrum**
2. **Schil Centrum**
3. **2° schil Centrum**
4. **Rest bebouwde kom**
5. **Bedrijfsterreinen**
6. **Buitengebied-Tusveld**
7. **Buitengebied**

Voor de hantering van de parkeernormering is de gemeente ingedeeld in verschillende gebieden. Deze indeling is gebaseerd op de verstedelijking (adresdichtheid) van het gebied. De mate van verstedelijking bepaalt welke ruimte er is voor parkeren. Samen met de functie en kenmerken van een gebied leidt dit tot een parkeernorm.

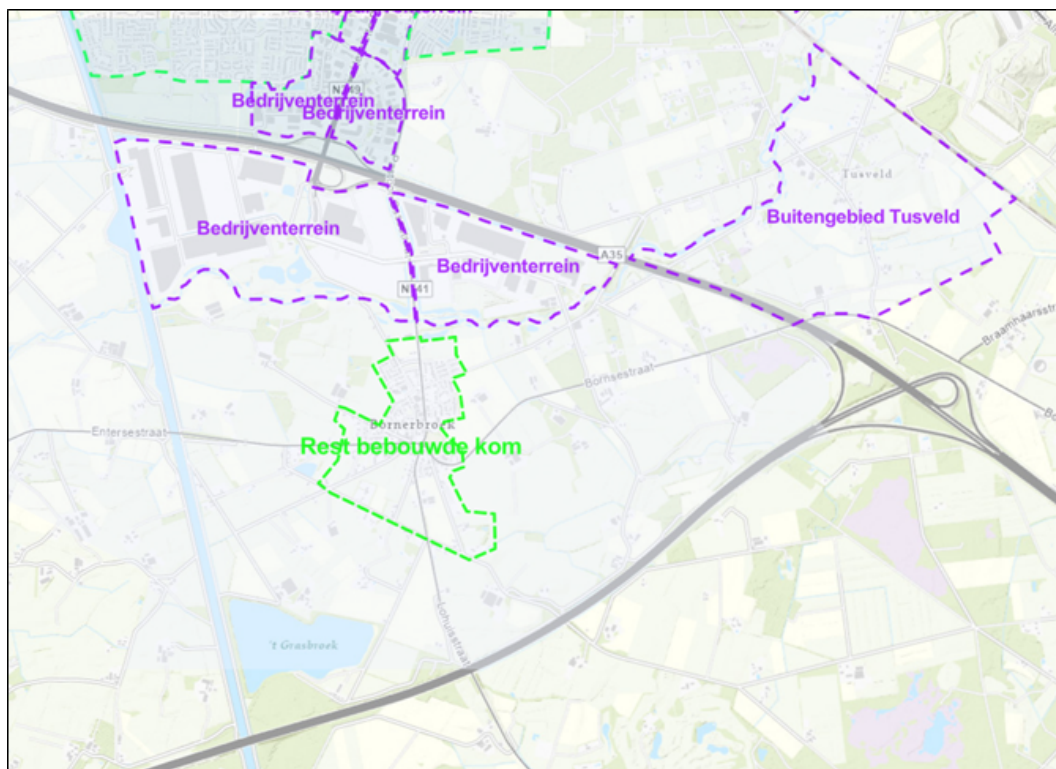
De gebiedsindeling is als volgt (kleuren corresponderen met de kaartjes):

Rood	-> Centrum (Binnenstad, zeer hoge dichtheid, hoog voorzieningsniveau)
Oranje	-> (2°) Schil Centrum (zeer hoge of hoge dichtheid, hoog voorzieningsniveau)
Blauw	-> Rest bebouwde kom (hoog voorzieningsniveau)
Groen	-> Rest bebouwde kom (laag voorzieningsniveau)
Paars	-> Bedrijfsterreinen + Tusveld (bedrijfsterreinen)
Geen kleur	-> Buitengebied (weinig tot geen voorzieningen)

Gebiedsindeling Almelo, Aadorp en Mariaparochie (midden en noordelijke deel gemeente)



Gebiedsindeling Bornerbroek + XL Businesspark (zuidelijke deel gemeente)



Het parkeerbeleidsplan en de 'oude' geschreven beleidsregel parkeernormen maakten enkel onderscheid tussen het centrum en de rest van de stad. In deze nieuwe beleidsregel wordt er verder gedifferentieerd in de rest van de stad.

2.3 Eenduidige lijn

Bij ruimtelijke ontwikkelingen maken wij, voor de toepassing van de parkeernorm, geen onderscheid in soort of type ontwikkeling. Ongeacht het type ontwikkeling wordt dus dezelfde norm gehanteerd.

Toelichting:

Deze regel werd ook al in de geschreven beleidsregel parkeernormen gehanteerd. Het daarvoor gehanteerde onderscheid in soort ontwikkeling (inbreiding, uitbreiding, functieverandering) bleek 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 omgevingsplan blijkt lastig te kunnen beantwoorden: de binnenplanse afwijkingen van voorheen vallen tegenwoordig juridisch onder 'passend in omgevingsplan'. Daarom kiezen wij ervoor om een eenduidige lijn te hanteren die meer aansluit op de bedoeling en praktijk.

3. TE HANTEREN PARKEERNORMEN

3.1 Parkeernormen per gebied

Gebied	Gebied / wijken	Parkeernorm
Centrum (rood)	Binnenstad (reguleringsgebied)	Minimale kencijfer CROW
(2^e) Schil Centrum (oranje)	Indië, De Riet, Rosarium, Spoorzone, Hofkamp	Minimale kencijfer CROW
Rest bebouwde kom (blauw)	Schelfhorst, <u>Haghoek</u> , <u>Sluiversveld</u> , <u>Ossekoppelerhoek</u> ,	Minimale kencijfer CROW
Rest bebouwde kom (groen)	Bornerbroek, Aadorp Windmolenbroek, <u>Nijrees</u> , <u>Paradijs</u> , <u>Aalderinkshoek</u> , Markgraven, Schelfhorst Noord	Midden kencijfer CROW (Min + Max / 2)
Buitengebied <u>Tusveld</u> en bedrijventerreinen (paars)	<u>Tusveld</u> + Bedrijfsterreinen	Midden kencijfer CROW (Min + Max / 2)
Buitengebied (geen kleur)	Leemslagen, <u>Nijreesbos</u> , <u>Gravenallee</u> , <u>Aalanderveld</u> , Groene longen Buitengebied Bornerbroek, Woonboulevard e.o.	Maximale kencijfer CROW

Toelichting:

In het **centrum** wordt het minimale kencijfer van CROW als parkeernorm toegepast. De toepassing van minimumparkeernormen past bij een beleid van een autoluwe binnenstad en omvat daarmee ook de gebieden direct grenzend aan de binnenstad, de gebieden met een bestaande parkeerdruk.

In het centrum onderscheiden we op voorhand geen verschillende deelgebieden. In individuele gevallen kunnen we gemotiveerd een specifieke parkeernorm voorschrijven. Locatiespecifieke 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).

De **schil rond het centrum** betreft over het algemeen dichtbebouwde wijken. Het voorzieningenniveau in of nabij deze wijken is vanwege hun ligging dicht bij het centrum goed. Vandaar dat hier ook de minimumnorm wordt toegepast. De **2e schil** rond het centrum ligt wat verder van het centrum, maar ook hier zijn goede voorzieningen aanwezig, waaronder een treinstation (station De Riet). Ook de 2e schil kent een dichte bebouwing. Vandaar dat ook hier het minimale kencijfer van CROW als parkeernorm wordt gehanteerd.

Voor de rest van de bebouwde kom wordt er een onderscheid gemaakt tussen wijken met een hoog voorzieningsniveau en die met een laag voorzieningsniveau. Dit is onderbouwd naar dichtheid/stedelijkheid van de wijk (CBS) en het bijhorende voorzieningsniveau (afstand tot winkels, openbaar vervoer, hoofdwegenet). Met dit onderscheid kan er een passend kencijfer binnen de bandbreedte toegekend worden per sub-gebied, rekening houdend met de autoafhankelijkheid. Voor de **rest bebouwde kom met een hoog voorzieningenniveau** is het minimumkencijfer de norm en voor de **rest bebouwde kom met een laag voorzieningenniveau** ligt de norm in het midden van de bandbreedte van CROW, dus midden tussen het minimumkencijfer en het maximumkencijfer.

Voor de **bedrijfsterreinen** en Tusveld is er gekozen om het midden kencijfer van het buitengebied te hanteren. Hiermee kan de parkeereis beter aansluiten op de huidige leefomgeving en verplaatsingsbehoeften.

Voor het buitengebied (exclusief Tusveld) is het maximale kencijfer CROW voor het buitengebied van toepassing. De verplaatsingsbehoefte in deze gebieden is groot en hier is over het algemeen voldoende ruimte om te parkeren.

3.2 Parkeren op eigen terrein

Bij planontwikkeling wordt de parkeerbehoefte in basis opgelost op eigen terrein. Indien dit niet mogelijk is, moet door de initiatiefnemer door middel van een parkeeronderzoek worden aangetoond dat er andere mogelijkheden zijn.

Toelichting:

Bij een planontwikkeling is de basis dat de parkeereis wordt opgelost op eigen terrein. Een toename van de verkeersaantrekkende werking van een plan mag niet zomaar worden afgewenteld op de bestaande omgeving. De lijn van de huidige beleidsregel wordt hiermee voortgezet.

Als het oplossen van de parkeereis niet mogelijk is op eigen terrein moet de initiatiefnemer van het plan kunnen aantonen dat de mobiliteitsbehoefte anders wordt ingevuld of dat er sprake is van structurele restcapaciteit op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte. Deze structurele restcapaciteit dient aangetoond te worden door een representatief en toekomstbestendig parkeeronderzoek. De gemeente bepaalt of de parkeerbalans toereikend is en gebruikt mag worden voor de planontwikkeling. Hierbij speelt ook de cumulatie van omliggende (bouw)projecten een rol. 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. Ook hiermee wordt de huidige beleidsregel gevolgd.

3.3 Bezoekersparkeren

Voor bezoekersparkeren worden de kencijfers van het CROW voor het betreffende gebied gehanteerd.

Toelichting:

In een plan moet ook worden voorzien in parkeerruimte voor bezoekers. Voor bezoekersparkeren zijn door het CROW kencijfers per soort gebied vastgesteld. Dit kencijfer dient opgeteld te worden bij het kencijfer per woning om de totale parkeereis per woning te bepalen.

3.4 Ontwikkelingen buiten de stad

Wanneer een gebied buiten de bestaande stad, nu nog benoemd als “buitengebied”, ontwikkeld gaan worden, dan geldt voor deze ontwikkeling de geldende norm van het soort gebied dat ontwikkeld wordt (rest bebouwde kom).

Toelichting:

Stadsuitbreidingen vinden plaats in gebieden die nu nog buitengebied zijn. Bij stadsuitbreidingen dient rekening gehouden te worden met de parkeerbehoefte die gaat ontstaan als de ontwikkeling gereed is. Bij de ontwikkeling moet dus rekening gehouden worden met de parkeernormen zoals die gelden voor het toekomstige gebied. Bij de ontwikkeling van woonwijken geldt dus de norm voor rest bebouwde kom met een laag voorzieningenniveau (i.c. het midden kencijfer CROW).

3.5 Laadvoorzieningen

We sluiten aan bij het geldende “aandeel-laadpunten”-kencijfer van CROW.

Bij een ontwikkeling moeten laadpalen meegenomen worden bij het toekennen en ontwikkelen van openbare parkeerplaatsen. Voor een ontwikkeling met parkeerplaatsen op eigen terrein worden de laadpunten voorzien op eigen terrein.

Toelichting:

Voor nieuwe ontwikkelingen horen wij aan te sluiten bij het “aandeel laadpunten”-kencijfer van het CROW. Dit kencijfer bevat voor parkeerruimte een percentage met laadpunten. Bij een ontwikkeling moeten laadpalen meegenomen worden bij het toekennen en ontwikkelen van openbare parkeerplaatsen. Voor een ontwikkeling met parkeerplaatsen op eigen terrein wordt ervan uitgegaan dat de benodigde laadpunten op eigen terrein worden voorzien.

3.6 Maatwerk blijft mogelijk

Maatwerk door af te wijken van de vastgestelde parkeernormen blijft mogelijk, wanneer dit in een specifieke situatie nodig is.

Toelichting:

In het bestemmingsplan “Paraplusherziening parkeren” (onderdeel van het tijdelijk deel van het omgevingsplan) staat het streven om initiatiefnemers 'parkeren op eigen terrein' te laten realiseren (inclusief bezoekersplaatsen). Dit is en blijft het hoofduitgangspunt, zie 3.2. In specifieke gevallen kan een uitzondering gemaakt worden. In het omgevingsplan zijn hiervoor de voorwaarden opgenomen. 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.

4. AANVULLENDE REGELS

4.1 Juridisch vastleggen parkeernormen

Parkeernormering heeft een juridische basis nodig. In Almelo heeft de gemeenteraad hiervoor op 5 juni 2018 het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren' vastgesteld. Dit bestemmingsplan is inmiddels onderdeel van het tijdelijk deel van het omgevingsplan. De 'Parapluherziening parkeren' volgt uit het vervallen van de regels uit de gemeentelijke bouwverordening. In de parapluherziening 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 omgevingsplan wordt gewijzigd (herzien, aangevuld of nader uitgewerkt) treedt diens rechtsopvolger hiervoor in de plaats. Met de 'Beleidsregel Parkeernormen Almelo 2025' voorzien we in een nadere uitwerking van het vastgestelde parkeerbeleid.

De tekst van het omgevingsplan is in bijlage 1 opgenomen. Dat is de tekst zoals die geldt in december 2024. Mocht het omgevingsplan worden herzien, dan geldt de gewijzigde tekst.

4.2 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 het omgevingsplan) 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 herziening van het omgevingsplan wordt informatie hierover aangeleverd.

5. BESLUIT

5.1 Overgangsregeling

Deze beleidsregel is bedoeld om de parkeernormen te laten aansluiten bij de actuele praktijk. Voor zover er sprake is van verschil in interpretatie – met andere woorden, de nieuwe normen zouden tot een andere uitkomst leiden dan ten tijde van de toetsing is ontstaan – dan geldt deze beleidsregel voor vergunningaanvragen die zijn ingediend na 1 januari 2025.

5.2 Intrekken oude beleidsregel

De "Herschreven beleidsregel Parkeernormen Almelo" wordt ingetrokken per 1 januari 2025.

5.3 Citeertitel en inwerkingtreding

Deze beleidsregel wordt aangehaald als "beleidsregel parkeernormen Almelo 2025" en treedt in werking met ingang van 1 januari 2025.

Bijlagen:

Tekst uit Parapluherziening Parkeren (zoals geldend d.d. december 2024)

Bijlage 1 Parapluherziening 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.

Aldus vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Almelo op 3 december 2024
R. Korteland, burgemeester
J. Dijkstra, secretaris