

Parkeerbeleid Almere 2025

Voorwoord

Almere staat voor een omslag. Steeds meer mensen ontdekken onze prachtige stad, terwijl de oppervlakte van de stad niet meegroeit. Dat vraagt om een nieuwe manier van denken over hoe we onze ruimte inrichten. Hoe verdelen we de steeds schaarser wordende ruimte eerlijk? En hoe zorgen we ervoor dat we als nieuwkomersstad onze armen open kunnen houden voor nieuwe burens, vrienden en gezinsleden die helpen verder te bouwen aan de potentie die Almere heeft?

Een van de antwoorden hierop voor de komende jaren is te vinden in dit Parkeerbeleid. Het uitgangspunt is dat we niet langer de (geparkeerde) auto als norm zien, maar dat we de mens centraal zetten in ons parkeerbeleid. Dat betekent dat we meer ruimte creëren voor spelende kinderen, voetgangers, mensen met een beperking, fietsers en een gezonde leefomgeving. We laten woningbouw niet meer tegenhouden door de vraag naar uitgestrekte betonnen vlaktes die afbreuk doen aan onze groene stad. Met dit parkeerbeleid kijken we naar wat mensen in onze stad nodig hebben op het gebied van parkeren en hoe we dat zo goed mogelijk voor elkaar kunnen krijgen. Daarbij houden we bijzondere aandacht voor mensen die in hun dagelijks leven of voor hun werk afhankelijk zijn van de auto en parkeerplekken.

Dit nieuwe parkeerbeleid geeft ons de mogelijkheid volle kracht vooruit te gaan met de uitdagingen die we als stad zien: we maken woningbouw mogelijk, pakken parkeerdruk en parkeeroverlast in woonwijken aan en helpen de overgang naar meer duurzame vormen van mobiliteit te versnellen. En dat is toch uiteindelijk waar parkeren om draait. Het is een knop waar we aan kunnen draaien om de schaarser wordende ruimte beter te verdelen. Om te zorgen voor een gezondere lucht en leefomgeving voor iedereen in onze stad. Het is een manier om straten terug te geven aan bewoners. Het is een middel om ervoor te zorgen dat de ruimte, het groen en het blauw van Almere zoveel mogelijk van de Almeerders blijft en niet wordt opgeslokt door beton en blik.

Micha Mos

Wethouder Werk en inkomen, Armoede, Integratie, Mobiliteit en Participatie

Publiekssamenvatting

Almere groeit en die groei vraagt om slimme keuzes. We bouwen volop aan nieuwe woningen, breiden voorzieningen uit, creëren extra banen en maken het centrum groener en aantrekkelijker. Tegelijk zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk kan blijven verplaatsen – óók met de auto. Zo blijft Almere een leefbare, bereikbare en aantrekkelijke stad.

Groei brengt ook uitdagingen met zich mee. Op veel plekken is parkeren goed geregeld, maar op sommige locaties zorgt het voor overlast. Daarom pakken we dit aan met een nieuw parkeerbeleid. We willen parkeerproblemen oplossen, zorgen dat de stad goed bereikbaar blijft en zorgen dat Almere ook in de toekomst prettig blijft om in te wonen en te werken.

Slim en passend omgaan met ruimte in een groeiende stad

Als gemeente denken we goed na over hoe we de ruimte in de stad gebruiken. Met het nieuwe parkeerbeleid delen we de ruimte beter in. Dat doen we in bestaande wijken én in nieuwe buurten.

Voor dit beleid hebben we bewoners actief betrokken. Via een enquête, gesprekken met verschillende belangengroepen en vijf focusgroepen hebben we goede ideeën en ervaringen gehoord. Hun ervaringen vormen de basis voor een parkeerbeleid dat werkt – voor iedereen.

Het parkeerbeleid gaat over parkeren in de hele stad. Dus in de wijken die er al zijn en in de wijken die nog gebouwd worden.

In het beleid staan duidelijke keuzes en plannen. In de praktijk ziet dat er zo uit:

Gebruik van ruimte in de stad

We willen graag ruimte houden voor auto's, als dat kan. Maar in sommige delen van de stad is daar weinig plek voor. Daarom maken we keuzes op het moment dat we een straat of wijk opnieuw inrichten of grootschalig onderhoud doen. Soms kiezen we dan bijvoorbeeld voor meer groen, speelplekken of fietspaden. In andere gevallen maken we juist extra ruimte om te parkeren. Wat we kiezen, hangt af van wat een buurt nodig heeft. We zorgen altijd voor een goede balans, zodat de ruimte prettig blijft voor iedereen.

Parkeren en nieuwe ontwikkelingen



Parkeernormen worden gebruikt om te berekenen hoeveel parkeerruimte nodig is. We passen de parkeernormen in Almere aan op basis van dit parkeerbeleid. Dat doen we door te kijken naar hoeveel auto's mensen in Almere hebben. We gebruiken parkeernormen om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er moeten komen als we nieuwe woningen of voorzieningen bouwen. We verdelen Almere daarvoor in verschillende gebieden. Voor elk gebied gelden straks andere regels en voorwaarden voor het aanleggen van parkeerplaatsen bij nieuwbouw.

We bouwen ook nieuwe huizen en voorzieningen op plekken waar al mensen wonen en werken. We willen voorkomen dat mensen in bestaande buurten last krijgen van te veel auto's door nieuwe woningen of voorzieningen. We leggen daarom voldoende parkeerplaatsen aan. In bepaalde gebieden maken we het mogelijk om met een lagere parkeernorm te bouwen. Daar zijn wel extra voorwaarden aan verbonden.

Vooraf rond stations en andere belangrijke plekken voor openbaar vervoer willen we meer woningen en voorzieningen maken. Een voorbeeld hiervan is het centrum van Almere Stad. Hier gebruiken we bestaande parkeerplekken in gemeentelijke parkeergarages voor bewoners van nieuwe woningen. Zo hoeven we minder nieuwe parkeerplekken te maken. Ook zorgen we voor parkeerplekken aan de rand van het centrum en maken we ruimte voor deelvervoer, zoals deelauto's en deelfietsen. Hierdoor zijn er bij nieuwe gebouwen in het centrum minder parkeerplekken nodig.

Parkeerproblemen en regels

Als het te druk is met parkeren en mensen daar last van hebben, kunnen we betaald parkeren invoeren. Dat doen we niet zomaar. Eerst maken we duidelijke spelregels en praten we met bewoners en ondernemers. Pas daarna nemen we een besluit. We willen deze regels eerst gebruiken op plekken waar het nu al druk is, zoals bij sommige stations en aan de rand van bestaande betaalzones.

Verschillende parkeertarieven

Als het druk is in de betaald parkeergebieden, willen we dat mensen meer verspreid parkeren. Daarom willen we verschillende parkeertarieven invoeren. Dat heet tariefdifferentiatie. Dit parkeerbeleid zegt niet hoe hoog de tarieven zijn. De gemeenteraad bepaalt de tarieven elk jaar in de parkeertariefnota.

Verandering in regels voor parkeervergunningen en parkeerabonnementen

We gaan de regels voor parkeervergunningen en parkeerabonnementen veranderen. Een tweede of derde vergunning wordt duurder. De eerste vergunning houden we zo betaalbaar mogelijk. Voor het bezoek van bewoners houden we een gunstige bezoekersregeling. De precieze regels zetten we in de parkeerverordening. De gemeenteraad beslist elk jaar opnieuw over de parkeerverordening. Lees de parkeerverordening op overheid.nl.

Parkeren van fietsen

We willen dat meer mensen de fiets pakken. Daarom stellen we regels op voor het aantal fietsparkeerplekken bij nieuwe woningen en voorzieningen. Zo zorgen we dat er genoeg plekken zijn om fietsen neer te zetten. Dat maakt drukke plekken netter, veiliger en voelen mensen zich prettiger op straat. We letten er ook op dat het type fietsen verandert. Steeds meer mensen gebruiken bijvoorbeeld een elektrische fiets. Daar houden we rekening mee bij het maken van plannen.

Laadpalen

Steeds meer mensen in Almere rijden elektrisch. Daarom plaatst de gemeente laadpalen op plekken waar bewoners erom vragen. We doen dit volgens duidelijke regels. Die regels staan in de Laadvisie en de Plaatsingsregels van de gemeente Almere. Ook in buurten waar het druk is met parkeren, plaatsen we extra laadpalen. Zo zorgen we dat iedereen zijn elektrische auto kan opladen.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Almere is een unieke stad in Nederland. In tegenstelling tot de meeste steden, die zijn ontstaan vóór de opkomst van de auto, is deze jonge stad ontworpen met voldoende ruimte voor alle vormen van mobiliteit, waaronder de auto. Dit zie je terug in de wegenstructuur en in de parkeerfaciliteiten. Veel wijken hebben een ruim opgezet straatbeeld met voldoende parkeerruimte en ook het centrum en andere belangrijke bestemmingen hebben voldoende parkeerfaciliteiten. Deze faciliterende grondhouding heeft ertoe geleid dat automobilisten dicht bij de woning of bestemming kunnen parkeren. Dat deze stad ontworpen is voor alle vormen van mobiliteit, blijkt ook uit de aanwezige fietsinfrastructuur. Voor het parkeren van de fiets en bromfiets geldt ook dat er weinig problemen zijn op vrijwel alle belangrijke plekken in de stad.

Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor Almere en haar inwoners. Het is niet alleen één van de kwaliteiten van de stad, maar veel van de bestaande inwoners van Almere hebben een relatief grote autoafhankelijkheid. Inwoners van Almere leggen dagelijks relatief grote afstanden af en reizen ook op



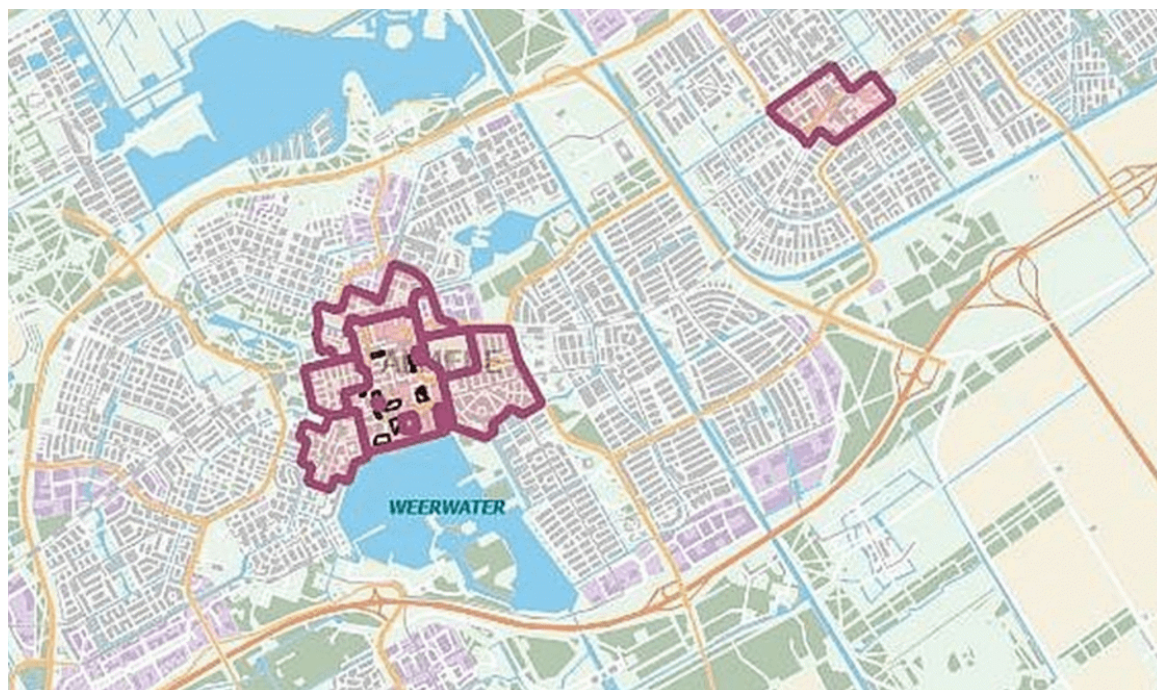
tijden of naar plekken waar het openbaar vervoer geen geschikt alternatief vormt voor de auto. Dit zorgt er voor dat autobereikbaarheid en de aanwezigheid van parkeervoorzieningen belangrijk is en blijft, terwijl we de alternatieven voor de auto zoveel mogelijk ruimte blijven geven.

Almere is de afgelopen decennia volop in ontwikkeling geweest. Naarmate de stad ouder wordt en tegelijkertijd blijft groeien, wordt de beschikbare ruimte schaarser. Tegelijkertijd blijft het aantal gebruikers van de stad en het aantal voertuigen toenemen. Deze ontwikkeling zal de komende 10 jaar niet anders zijn. De stad zal zich niet alleen ontwikkelen aan de randen, maar juist ook in de bestaande wijken. Dit betekent dat belangrijke kwaliteiten van Almere, zoals goede autobereikbaarheid en een groene stad, in toenemende mate onder druk komen te staan. Op plekken waar dit begint te knellen, zullen we keuzes moeten maken die ervoor zorgen dat de stad aantrekkelijk blijft voor bewoners, bezoekers en ondernemers.

Het huidige parkeerbeleid sluit niet meer volledig aan op de vraagstukken van vandaag en biedt onvoldoende handvatten voor het maken van dergelijke keuzes. We zien bijvoorbeeld dat het niet mogelijk is om in de stad, die steeds die steeds levendiger en drukker wordt, op iedere plek voldoende parkeerplekken te hebben. Om een goed beeld te krijgen van de parkeervraagstukken in de stad hebben we een parkeerenquête voorgelegd aan het Almere Panel en via de sociale mediakanalen. Vervolgens zijn we per stadsdeel meer in detail in gesprek gegaan met bewoners in verschillende focusgroepen. Daarnaast hebben wij veel relevante partijen gesproken, van ontwikkelaars tot de Fietzersbond. Ook hebben we vragen gesteld en gesprekken gevoerd over de manier waarop knelpunten mogelijk weg te nemen zijn. Deze inzichten hebben we gebruikt bij het opstellen van nieuw parkeerbeleid, waarmee we willen inspelen op vragen van vandaag en werken aan de stad van morgen.

1.2 Huidige situatie fiscaal gereguleerd parkeren

In delen van Almere Stad en in Almere Buiten is gereguleerd parkeren ingevoerd. Bezoekers betalen op straat en in parkeergarages voor het parkeren van hun auto. Bewoners, werknemers en ondernemers die in het gereguleerd parkeergebied wonen, werken of gevestigd zijn, kunnen een parkeervergunning of -abonnement krijgen. In onderstaande Figuur 1 staan de gebieden waar betaald parkeren van kracht is.



Figuur 1: Gebieden met parkeerregulering in Almere.

1.3 Inventarisatie parkeervraagstukken in Almere

Bij het opstellen van dit Parkeerbeleid Almere 2025 is op verschillende manieren met belanghebbenden in de stad gesproken. De uitkomsten van deze gesprekken dienen als basis voor de duiding van parkeervraagstukken waar dit parkeerbeleid een antwoord op moet geven. In chronologische volgorde hebben we de volgende partijen gesproken:

1. Gesprekken met belanghebbende partners in de stad



Er is gesproken met (de vertegenwoordiging van) diverse belanghebbenden bij parkeren in Almere, niet zijnde bewoners. De rode draad uit de gesprekken is vertaald in een reactienota, die is bijgevoegd onder [Bijlage 1](#).

2. Het Almere Panel en bewoners van Almere via een parkeerenquête

Er is een parkeerenquête voorgelegd aan bewoners van Almere via het Almere Panel en een open link via de sociale mediakanalen. Leden van het panel zijn gevraagd over allerlei zaken omtrent parkeren, zoals de waardering van het parkeren in Almere, parkeeroverlast en hoe zij aankijken tegen mogelijke oplossingen hiertegen. Belangrijke uitkomsten van de parkeerenquête zijn:

- De overgrote meerderheid van de respondenten beoordeelt het parkeren in Almere met een voldoende, goed of uitstekend. Parkeren bij supermarkten en/of andere winkels wordt door negen van de tien als voldoende, goed of uitstekend beoordeeld. Parkeren bij de eigen woning wordt minder goed beoordeeld.
- Respondenten met twee of meer auto's in huishouden beoordelen het parkeren in eigen woonomgeving of direct of nabij eigen woning vaker met onvoldoende of slecht dan respondenten met één auto.
- Bijna twee derde van de respondenten ervaart nooit of soms parkeeroverlast in directe woonomgeving, twee op de tien respondenten ervaart dit vaak of altijd.
- De meeste respondenten vinden dat de gemeente parkeerdrukke en of parkeeroverlast moet aanpakken, met nadruk op parkeeroverlast.
- Volgens het merendeel van de respondenten is geen van de genoemde mogelijke gevolgen van meer parkeerplaatsen acceptabel. Minder of geen gazon/gras en minder of geen planten of struiken worden nog het meest geaccepteerd, maar ook hiervoor geldt dat de meerderheid dit onacceptabel vindt.

Het totale rapport over de parkeerenquête wordt via de afdeling Onderzoek & Statistiek van de gemeente Almere gepubliceerd.

3. Kwalitatief vervolgonderzoek op basis van parkeerenquête

De bevindingen uit de parkeerenquête gaven aanleiding om ervaringen en belevingen van bewoners verder te verkennen en de onderliggende oorzaken van de lagere tevredenheid over parkeren rondom de eigen woonomgeving verder te onderzoeken. Team Onderzoek en Statistiek (O&S) van de gemeente Almere heeft vervolgens een kwalitatief vervolgonderzoek uitgevoerd. In de onderzoeksopzet zijn in ieder Almeers stadsdeel zogeheten focusgroepen georganiseerd. In deze focusgroepen hebben de respondenten, in een anonieme en vertrouwde omgeving, hun ervaringen, zorgen en suggesties over parkeren in hun stadsdeel kunnen delen.

Het doel van dit onderzoek was om de problemen en uitdagingen rondom parkeren in de verschillende stadsdelen van Almere beter in beeld te brengen vanuit het perspectief van bewoners. Hieronder doen we een greep uit de reflecties van de respondenten uit de verschillende focusgroepen op de parkeervraagstukken in de stadsdelen. Deels is er overlap tussen de stadsdelen, deels zijn het stadsdeel-specifieke parkeervraagstukken.

- In alle focusgroepen gaven respondenten aan dat het aantal auto's per huishouden is (onder andere door langer thuiswonende kinderen) toegenomen. Hierdoor is de parkeerdruk structureel toegenomen.
- In bijna alle focusgroepen gaf men aan dat er zorg is over de toename van parkeerdruk als gevolg van inbreiding (het toevoegen van woningen binnen de bebouwde omgeving).
- In veel focusgroepen gaven bewoners aan dat de parkeerdruk in hun straat of buurt is toegenomen, doordat huishoudens hun parkeerplaats op eigen terrein vertuinen of omzetten naar woonruimte.
- Sommige respondenten zijn voorstander van het opofferen van groen ten behoeve van parkeerplaatsen, terwijl anderen juist het belang van groen benadrukken.
- De meeste respondenten geven aan dat ze het liefst zo dicht mogelijk bij hun huis willen parkeren, met name vanwege praktische redenen.
- Respondenten zijn kritisch op het invoeren van parkeerregulering, maar stonden na een nadere toelichting open om hierover te praten.
- Uitwijkgedrag naar aangrenzende wijken rond gereguleerd parkeergebieden is een aandachtspunt. Volgens respondenten nam parkeerdruk in deze wijken hierdoor toe.
- De respondenten zijn over het algemeen kritisch op deelauto's in relatie tot beschikbare parkeerplaatsen.
- Respondenten geven aan dat handhaving op parkeeroverlast vaak inconsistent is, wat tot frustratie leidt (bijvoorbeeld door te controleren op momenten dat er geen overlast is).
- Respondenten vroegen aandacht voor parkeeroverlast rond schoolomgevingen bij het halen en brengen van kinderen.

Bovenstaande ontwikkelingen en knelpunten zijn vertaald in het document en hebben meegewogen in de voorgestelde keuzes en maatregelen in hoofdstuk 2. Het totale rapport met de resultaten



van het kwalitatieve vervolgonderzoek worden – net als de parkeerenquête – via de afdeling Onderzoek & Statistiek van de gemeente Almere gepubliceerd.

Bijlage 2 beschrijft op welke wijze de input uit de parkeerenquête en de focusgroepen zijn verwerkt in het Parkeerbeleid Almere 2025.

1.4 Duiding van parkeervraagstukken in Almere

Iedereen heeft een verplaatsingsbehoefte, bijvoorbeeld om van huis naar werk, school, voorzieningen of familie te gaan. In Almere willen we deze verplaatsingsbehoefte maximaal faciliteren. Het verplaatsen kan op verschillende manieren. Lopend, met het openbaar vervoer of met een (eigen) vervoermiddel zoals een auto of een fiets. Het is dan wel noodzakelijk dat dit vervoermiddel in de nabijheid van de woning of de bestemming geparkeerd kan worden.

Tegelijkertijd zien we dat parkeren ruimte kost, die op sommige plaatsen niet onbepert aanwezig is. Dit kan leiden tot parkeeroverlast. We zien dat het huidige parkeerbeleid op sommige vlakken onvoldoende handvatten biedt om verschillende parkeervraagstukken in Almere het hoofd te bieden. De oorzaak van parkeerknelpunten verschilt. Sommige knelpunten treden op in een groot deel van de stad, terwijl anderen meer lokaal van aard zijn. Sommige knelpunten treden op in de bestaande wijken, terwijl andere betrekking hebben op nieuw aan te leggen wijken. We kijken kritisch naar de oorzaak van parkeerknelpunten, waarbij het onze insteek is om parkeeroverlast weg te nemen maar het kan voorkomen dat we geen oplossing kunnen bieden.

We zien de volgende knelpunten ten aanzien van parkeren in de stad:

Parkeerdruk en parkeeroverlast in de wijken

In sommige wijken is er sprake van een hoge parkeerdruk. Dit kan komen doordat het autobezit in de loop der jaren is toegenomen of, al dan niet tijdelijk, doordat kinderen langer thuis wonen. Een andere reden kan zijn dat in wijken die ontworpen zijn met het uitgangspunt 'parkeren op eigen terrein' (POET), de parkeerplaatsen op eigen terrein niet optimaal worden benut. Uit meldingen komt ook naar voren dat er overlast is doordat auto's laadpalen bezet houden (laadpaalklevers) of doordat pakketbezorgers op de stoep parkeren.

Parkeeroverlast bij stations

Nabij de NS-stations is in sommige straten parkeeroverlast, doordat mensen die verder reizen met de trein de auto nabij het station parkeren. Dit zien we bijvoorbeeld bij het station Almere Poort. In feite kan het parkeergedrag van deze parkeerders worden uitgelegd als "gewenst" P+R-gedrag, waarbij reizigers overstappen van auto op openbaar vervoer. Als we deze reiziger ontmoedigen om in de wijk te staan, dan blijft het daarbij zaak om het parkeren van deze doelgroep te faciliteren en te verwijzen naar de daarvoor aangewezen P+R's bij elk van de Almeerse stations.

Parkeeroverlast aan de randen van gereguleerde parkeergebieden

In wijken die grenzen aan gebieden waar parkeren is gereguleerd, ontstaat in sommige gevallen parkeeroverlast door uitwijkgedrag. Dit heeft met name de bereidheid tot betalen voor parkeren als oorzaak.

Parkeernormen bij nieuwbouw

Te lage parkeernormen bij nieuwbouw kunnen ertoe leiden dat parkeeroverlast ontstaat ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen. Te hoge parkeernormen kunnen ertoe leiden dat er meer parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd dan nodig zijn. Met name in gebieden met hogere dichtheden waar deze plekken in pandig gerealiseerd moeten worden, zoals het centrum, leidt dit tot duurdere woningen. Ook kan het gebeuren dat door hoge parkeernormen ontwikkelingen überhaupt niet van de grond komen. Het realiseren van een parkeerplek "op straat" kost gemiddeld (veel) minder dan de kosten voor een parkeerplaats in een garage. In gebieden met een hoge grondprijs kunnen deze kosten goedkoper uitvallen, maar straatparkeren is – zeker in combinatie met fiscale parkeerregulering – vrijwel altijd kostendekkend te realiseren.

De ruimte van parkeren in relatie tot andere claims op de openbare ruimtes

Binnen de bebouwde omgeving leggen uitdagingen op het gebied van de energietransitie (verzwaring van het elektriciteitsnet door aanleg van extra transformatorhuisjes), klimaatadaptatie en (groeiruimte voor) bomen steeds meer een claim op de openbare ruimte. Hoewel we deze claims zoveel mogelijk proberen te verenigen, staan ze soms haaks op de wens tot meer parkeer-ruimte. De afweging tussen deze claims is per locatie en situatie verschillend. Er is behoefte aan een kader waarin de afwegingen tussen deze claims integraal kan worden gewogen.

De genoemde knelpunten stellen ons voor lastige keuzes. De bekostiging voor extra parkeerplaatsen moet in geval van een transformatie- of nieuwbouwgebied binnen een grondexploitatie worden gevon-



den, maar in geval van parkeerdruk in de bebouwde omgeving is het aanpakken van parkeerproblemen complex. Grootschalig onderhoud, inbreiding of herinrichting is dan vaak de aanleiding om te kijken of we de parkeersituatie kunnen wijzigen. Het doel van het parkeerbeleid is om binnen de bebouwde omgeving in te zetten op het tegengaan van een hoge parkeerdruk en bij nieuwbouw- en transformatiegebieden in te zetten op het voor zijn van parkeerproblemen.

1.5 Uitgangspunten voor Almeers parkeerbeleid

Parkeren is van grote invloed op de inrichting van de openbare ruimte en is voor bewoners, bedrijven en stakeholders een belangrijk onderdeel van de mobiliteit. Parkeren draagt daarom in grote mate bij aan de leefbaarheid van de stad. Met dit parkeerbeleid willen we duidelijkheid verschaffen hoe we als gemeente omgaan met parkeervraagstukken in de gebouwde stad en de nog te bouwen stad.

Almere staat voor een grote bouwopgave de komende jaren. De stad heeft daarbij een unieke positie in Nederland, omdat het naast woningbouw in de bebouwde omgeving (inbreidingen en transformaties) ook nog veel woningbouw op onbebouwde grond gaat realiseren. Denk in dat laatste geval aan Almere Pampus, delen van Almere Poort, Oosterwold en Nobelhorst. Met oog op de groei van de stad, waarbij we zowel binnen de bebouwde omgeving als in onbebouwd gebied woningen toevoegen, zal het aantal claims op de openbare ruimte alleen maar toenemen.

In aansluiting op de Mobiliteitsvisie 2020-2030 heeft de gemeente de afgelopen jaren ruimte gegeven aan de auto en in haar beleid altijd ingezet op voldoende aanbod van parkeerplaatsen. Maatschappelijke acceptatie van en draagvlak voor de parkeermaatregelen was daarbij altijd belangrijk. Dit leidde er in sommige gevallen toe dat er in bestaande wijken met parkeerdruk extra parkeerplaatsen werden aangelegd. We constateren dat het aanleggen van extra parkeerplaatsen in de bestaande stad steeds vaker gewogen moet worden ten opzichte van andere ruimteclaims. Dit vraagt om heldere keuzes en maatregelen, waarmee de claim van parkeren als onderdeel van ruimtelijke afweging op gebiedsniveau beter kan worden gemaakt.

In lijn met de conclusies van het Mobiliteitsplan Hart van de Stad, wat een uitwerking is van de Mobiliteitsvisie 2020-2030 voor het centrum, kijken we in delen van de stad anders naar de positie van de auto. Dit betekent dat we binnen het centrum de voetganger, de fietser, en het openbaar vervoer blijven stimuleren, maar het autoparkeren op bepaalde plaatsen niet langer maximaal faciliteren en meer willen inzetten op alternatieve vervoerwijzen.

We kiezen daarom voor de volgende uitgangspunten voor het parkeerbeleid in de stad:

1. Het parkeerbeleid is gericht op leefbaarheid, maar wel in balans met bereikbaarheid, economische vitaliteit, ecologie en klimaatadaptatie.
2. Het parkeerbeleid geeft invulling aan de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie 2020-2030 en het Mobiliteitsplan Hart van de Stad.
3. Het parkeerbeleid zet in op een aantrekkelijke omgeving: het ondersteunt de ontwikkeling van de bestaande stad en nieuwbouwgebieden in Almere. Daarbij baseren we parkeernormen op autobezit, maar in delen passen we lagere parkeernormen toe om woningbouwopgaven en verdere duurzame verstedelijking te ondersteunen.
4. Het parkeerbeleid zet in op efficiënt gebruik van parkeerplaatsen op straat en in gebouwde parkeervoorzieningen.
5. Het parkeerbeleid voorziet in een heldere uitleg en spelregels over hoe we te werk gaan bij parkeeroverlast in de bestaande wijken.
6. Het aanpassen van het aantal parkeerplaatsen in de bestaande stad is alleen een optie bij herinrichting, grootschalig onderhoud en inbreiding. In gebieden waar parkeerdruk (tijdelijk) is afgenomen, worden geen parkeerplaatsen verwijderd.
7. Het parkeerbeleid ondersteunt de elektrificatie van het wagenpark.
8. In de OV-knooppuntgebieden in de bestaande stad waar betaald parkeren wordt ingevoerd, worden voorzieningen ontzien. Bezoekers van bijvoorbeeld winkels, zorginstellingen, scholen, buurtcentra, bibliotheken, horeca en sport krijgen de mogelijkheid om ten minste 2 uur gratis te kunnen parkeren. Dit kan in een blauwe of in een betaald parkeerzone, waarbij de eerste twee uren gratis zijn.
9. Het fietsparkeerbeleid stimuleert het gebruik van fietsen.
10. Ingrepen op het gebied van parkeren moeten, zowel incidenteel als structureel, financieel gedekt zijn.
11. Beleidsregels die uit het parkeerbeleid voortvloeien moeten uitvoerbaar en handhaafbaar zijn.
12. Iedere invoering of wijziging van het parkeerregime in een B+-gebied, waaronder de overgang van ongereguleerd parkeren naar regulering én de omzetting van bestaande parkeerregimes zoals blauwe zones naar betaald parkeren, wordt afzonderlijk ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.



Op basis van het geamendeerde raadsbesluit van 5 maart 2026 is uitgangspunt 6 is gewijzigd, terwijl uitgangspunten 8 en 12 zijn toegevoegd. Waar nodig is de tekst van het Parkeerbeleid Almere 2025 en de Nota Parkeernormen Almere 2025 hierop aangepast.

Parkeermaatregelen die we nemen zijn gebiedsgericht, waarmee zij als het ware ‘gebiedsgebonden’ zijn aan de parkeerproblematiek in een straat, buurt of wijk. Daarbij spelen de volgende maatstaven een rol: de integraliteit met andere gemeentelijke beleidsstukken, gevolgd door de uitlegbaarheid en de uitvoerbaarheid van de parkeermaatregelen die we nemen. De onderliggende parkeerverordening en beleidsregels dienen blijvend aan te sluiten op onze ambities. Daarom monitoren we de effectiviteit van het parkeerbeleid en stellen we – indien nodig – de onderliggende Nota Parkeernormen Almere 2025 en andere beleidsinstrumenten gedurende de looptijd van het parkeerbeleid bij. Hiervoor komen we dan terug bij het college of de gemeenteraad.

2. Keuzes en maatregelen

Dit hoofdstuk schetst de keuzes en maatregelen ten aanzien van parkeren in Almere. Uiteindelijk streven we met deze maatregelen naar de balans tussen parkeervraag en -aanbod. Onze keuzes en maatregelen zijn zowel gericht op bewoners, maar ook bedrijven, werknemers en op de bezoekers van voorzieningen en winkels. Vervolgens zoomen we in op het parkeren van auto en fiets in relatie tot de stedelijke vernieuwing en gebiedsontwikkelingen. We zien daarbij kansen voor digitale toepassingen rond het parkeren om parkeerplaatsen efficiënter te benutten. Het slot van het hoofdstuk richt zich op monitoring en geeft een overzicht van de te nemen maatregelen.

2.1 Parkeren voor bewoners en bezoekers van bewoners

Het in de nabijheid van de woning, binnen acceptabele loopafstand, kunnen parkeren vormt een belangrijk thema voor bewoners van de stad. Dit komt ook naar voren uit de parkeerenquête en de focusgroepen. We willen bewoners de mogelijkheid bieden om binnen een acceptabele loopafstand van hun woning te parkeren, maar zien door de toename van parkeerdruk dat loopafstanden op sommige plekken toenemen. Toename van parkeerdruk kan leiden tot parkeeroverlast. Deze parkeeroverlast kan zich in verschillende vormen voordoen, zoals foutgeparkeerde auto's in de berm of op de stoep maar ook als er langer moet worden gezocht totdat een vrije parkeerplaats is gevonden.

De grens voor hoge parkeerdruk ligt bij 90% op het maatgevende moment

We streven naar een efficiënt gebruik van de openbare ruimte. Een overschot aan parkeerplaatsen zorgt voor onnodige kosten voor beheer en onderhoud. Tegelijkertijd kan de ruimte ook op een andere wijze gebruikt worden, bijvoorbeeld voor groen. Te weinig parkeerplaatsen zorgen voor parkeerproblemen en zoekverkeer. Bij een parkeerdruk van 90% op het maatgevende moment wordt parkeeroverlast ervaren en zal de gemeente maatregelen overwegen. We meten parkeerdruk aan de hand van het percentage van parkeervakken dat binnen acceptabele loopafstand op een maatgevend moment bezet is. De definities voor het maatgevend moment en acceptabele loopafstanden werken we verder uit in de Nota Parkeernormen Almere 2025.

Hoge parkeerdruk door toename van aantal auto's per woning

Een hoger autobezit per woning dan de parkeernorm die gehanteerd is bij de aanleg van de wijk, leidt tot parkeeroverlast. Dit kan komen doordat huishoudens meer auto's bezitten dan in de tijd dat de woning is gebouwd, doordat meerderjarige kinderen (met auto's) langer in huis blijven wonen of doordat kamers verhuurd worden aan mensen die de beschikking hebben over een auto. Een mogelijkheid om de parkeerdruk te verlagen is om het autoparkeren te reguleren. Een andere mogelijkheid is het realiseren van meer parkeerplekken bij herinrichting, inbreiding of grootschalig onderhoud. Bij de keuze voor één van de oplossingsrichtingen wegen we de voor- en nadelen waarbij we de inwoners betrekken. Ook moeten er financiële middelen beschikbaar zijn.

Hoge parkeerdruk door toename van aantal woningen

Het toevoegen van woningen in een bestaande wijk leidt ertoe dat er meer parkeerbehoefte is. Als er geen parkeerplaatsen bijkomen, dan leiden nieuwe ontwikkelingen ertoe dat de parkeerdruk toeneemt. Bij het toevoegen van nieuwe woningen of in het geval van woningsplitsing, zullen volgens de parkeernormen nieuwe parkeerplekken moeten worden gerealiseerd om te voorkomen dat deze ontwikkelingen leiden tot overlast voor bestaande bewoners. In paragraaf 2.3 wordt verder ingegaan op hoe we omgaan met parkeerplaatsen in het geval van transformaties in de bestaande omgeving.

Hoge parkeerdruk in straten en wijken met veel parkeren op eigen terrein

In sommige wijken in Almere is bij realisatie gekozen voor parkeren op eigen terrein. Dit betekent dat de parkeerbehoefte (deels) op het eigen terrein is opgelost. Het gebruik van de eigen parkeerplaats is niet afdwingbaar en er zijn gevallen bekend waarbij de eigen parkeerplaats is vertuind. Als veel bewoners de auto parkeren op de openbare plaatsen die vooral voor bezoekers zijn bedoeld, dan leidt dit in een stedelijke omgeving tot een hoge(re) parkeerdruk. De complexiteit rondom handhaving laat zien dat



parkeren op eigen terrein in combinatie met weinig plaatsen op straat in (hoog)stedelijke gebieden zonder vorm van gereguleerd parkeren niet goed functioneert en leidt tot parkeeroverlast.

Hoge parkeerdruk door uitwijkende bezoekers of OV-reizigers

Er kan in delen van de stad, die grenzen aan gebieden waar het parkeren gereguleerd is, uitwijkgedrag ontstaan. Ook komt het voor dat in woonwijken vlakbij de NS-stations of bushaltes parkeerders van buiten de wijk vlakbij het station parkeren voordat zij overstappen op het OV. In deze gebieden komt regelmatig parkeeroverlast voor bewoners voor. Deze kan blijken uit een significante hoeveelheid klachten van bewoners en de constatering dat de parkeerdruk op het maatgevende moment als gevolg van bezoekend autoverkeer boven 90% uitkomt. Om dit op te kunnen lossen is een vorm van parkeerregulering het meest effectief.

Fiscaal gereguleerd parkeren voor bewoners en hun bezoek

Daar waar de openbare ruimte schaars is of sprake is van parkeeroverlast, kan de gemeente het parkeren reguleren. Op sommige plekken passen we fiscale parkeerregulering al toe door parkeertarieven te heffen. Fiscale parkeerregulering komt neer op een combinatie van betaald parkeren en parkeervergunningen voor bewoners of werknemers. Als onderdeel van fiscale parkeerregulering geldt dat er geen specifieke parkeerplaatsen voor vergunninghouders zijn. Het zogeheten 'vergunningparkeren' maakt daarom het dubbelgebruik van deze plaatsen onmogelijk, wat leidt tot onderbenutting van de beschikbare parkeergelegenheid.

Een ander belangrijk voordeel van fiscale parkeerregulering is dat alle parkeerplaatsen beschikbaar zijn als betaalde parkeerplaatsen én kunnen worden gebruikt voor vergunninghouders met een parkeervergunning. Fiscale regulering kent bovendien voordelen als het gaat om handhaafbaarheid. Blauwe zones dienen namelijk via BOA's te worden gehandhaafd en dat kan niet met scanauto's. Dit maakt het handhaven intensiever. Bovendien vloeien de inkomsten uit de parkeerboetes voor blauwe zones volledig terug naar het Rijk. Dit zijn bijkomende redenen om de toekomst te kiezen voor het hanteren van fiscale parkeerregulering. Daarom is bij vaststelling van de Programmabegroting 2021 besloten om blauwe parkeergebieden geleidelijk om te zetten in betaald straatparkeren, waarbij de gratis ontheffing wordt omgezet naar een gratis vergunning.

In woongebieden waar fiscaal gereguleerd parkeren geldt, bieden we vergunningen aan voor bewoners die hiermee tegen een sterk gereduceerd tarief (of nultarief) op straat kunnen parkeren. Voor extra vergunningen bovenop de eerste vergunning gelden hogere tarieven. Het duurder maken van tweede en derde vergunningen is alleen mogelijk in gebieden waar parkeerregulering geldt. Daarnaast houdt de gemeente bij de tariefvaststelling rekening met het onderscheid tussen verschillende gebieden. Aan bewoners die wonen in gebieden met fiscale parkeerregulering blijven wij een aantrekkelijke bezoekersregeling bieden voor het parkeren van hun bezoek.

Parkeren voor mensen met een handicap

Er zijn twee verschillende vormen van gehandicaptenparkeerplaatsen: een algemeen toegankelijke en een individueel aangewezen gehandicaptenparkeerplaats (op kenteken). Voor algemeen toegankelijke gehandicaptenparkeerplaatsen geldt dat de gemeente de bezetting in de gaten houdt. Dit geldt zowel voor straatparkeren, als voor de parkeergarages. In geval van een tekort is het mogelijk om extra algemene gehandicaptenplaatsen bij te plaatsen.

Mensen die door een handicap beperkt zijn in hun mobiliteit, kunnen een Gehandicaptenparkeerkaart (GPK) aanvragen. De GPK is een in Europa erkende kaart, waarmee op de officiële gehandicaptenparkeerplaatsen geparkeerd kan worden. Als een bestuurder in aanmerking komt voor een GPK en deze heeft ontvangen, dan faciliteert de gemeente de aanvraag van een individuele gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Daarbij gaan wij op zoek naar de dichtstbijzijnde beschikbare parkeerplaats in de nabijheid van de woning. Dit zijn in principe parkeerplaatsen op straat, maar kan in sommige gevallen ook parkeerplaatsen in gemeentelijke parkeergarages zijn. Op het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen in de stad is geen maximum gesteld.

We stappen daarnaast over op de Parkeren Plus App. Deze app is een landelijke oplossing waarbij alle GPK-kaarthouders hun parkeerrechten digitaal kunnen registreren, zodat hiermee ook gemakkelijk in andere gemeenten kan worden geparkeerd. Dit is vooral een voordeel als er in die gemeenten gratis op de fiscaal gereguleerde parkeerplaatsen kan worden geparkeerd.

Langdurig parkeren van bestelauto's en grotere voertuigen

In diverse wijken van Almere ontvangen we meldingen van bewoners over geparkeerde bestelauto's in de woonwijken. De bestelauto's nemen veel ruimte in en verminderen het aangezicht van de straat. Bovendien verminderen de grotere bestelbussen, waarvan de laadruimte uitsteekt over het trottoir wanneer deze geparkeerd staan, de toegankelijkheid voor mensen op het trottoir. In het bijzonder voor mensen met een handicap. Aan de hand van de digitale parkeervakkenkaart (zie paragraaf 2.9) verwachten



we meer inzicht te krijgen in gebieden waar dit speelt om daaruit handvatten voor oplossingen af te leiden.

Spelregels voor het toepassen van parkeerregulering bij parkeeroverlast

Afhankelijk van de oorzaak van parkeeroverlast leggen we extra parkeerplaatsen aan of gaan we het parkeren reguleren. Extra parkeerplaatsen is uitsluitend een optie in het geval van herinrichting, inbreiding of grootschalig onderhoud. Als hier geen sprake van is, dan zijn hier geen middelen voor beschikbaar. Bij wijzigingen in de leefomgeving in het geval van herinrichting of inbreiding, is de Nota Burgerparticipatie van toepassing. Het wijzigen van het aantal parkeerplaatsen wordt hierbinnen altijd gewogen tegenover andere claims op de openbare ruimte.

Parkeerregulering is een instrument van gemeenten om invloed uit te oefenen op de parkeervraagstukken, waarbij fiscale parkeerregulering de meest effectieve vorm is. We stellen heldere spelregels op en verwerken deze in nadere regels bij de parkeerverordening. Deze spelregels geven handvatten bij en uitleg over welke situaties de gemeente over kan gaan tot het instellen van (fiscale) parkeerregulering in gevallen van aanhoudende (door bewoners gemelde) parkeeroverlast in een buurt of wijk. Het instellen van parkeerregulering is – net als het aanleggen van extra parkeerplaatsen - een maatregel die vraagt om een zorgvuldige afweging.

Op basis van de uitkomsten van de gesprekken met de buurt stelt de gemeente een advies op voor de invoering van gereguleerd parkeren. Het college neemt uiteindelijk een besluit over de aanwijzing van het gereguleerd parkeergebied en het parkeerregime en de raad stelt de hoogte van de parkeertarieven vast bij de parkeertariefnota.

Stroomschema bij meldingen van parkeeroverlast

Parkeeroverlast is een veelvoorkomende reden voor bewoners om een melding of klacht te maken bij de gemeente. Deze verzoeken we nemen we serieus, maar zijn terughoudend met het aanleggen van extra parkeercapaciteit in de bestaande stad.

Voorbeeld 1: Toepassing van stroomschema bij klachten over parkeeroverlast rond een OV-knooppunt

1. De analyse start met een parkeerdrukmeting. Als de parkeerdruk hoger in het onderzoeksgebied is dan 90%, dan is er aanleiding om de parkeeroverlast verder te onderzoeken.
2. Bij een parkeerdruk hoger dan 90% volgt er een verdere analyse. Als uit de analyse blijkt dat de parkeeroverlast in de wijk nabij een OV-knooppunt het gevolg is van mensen die de auto parkeren om verder te reizen met het openbaar vervoer, dan heeft enkele plaatsen realiseren geen nut. Deze zouden immers ook door OV-reizigers worden gebruikt. We passen dan de spelregels voor invoering van parkeerregulering toe en gaan hierover met de omgeving in gesprek.
3. We onderzoeken of de invoering van parkeerregulering effectief is voor het oplossen van de parkeeroverlast. Door een tarief in te stellen voor parkeren op straat, zal de OV-gebruiker worden ontmoedigd om in de betreffende wijk te gaan parkeren. Bewoners kunnen met een vergunning blijven parkeren in hun wijk. Door de invoering van gereguleerd parkeren kan de parkeeroverlast voor bewoners worden opgelost.

Voorbeeld 2: Toepassing van stroomschema bij parkeeroverlast in een woonwijk

1. De analyse start met een parkeerdrukmeting. Als de parkeerdruk in het onderzoeksgebied hoger is dan 90%, dan is er aanleiding om de parkeeroverlast verder te onderzoeken.
2. Bij een parkeerdruk hoger dan 90% volgt er een verdere analyse. Als de wijk niet in de buurt ligt van een OV-knooppunt of een gebied met gereguleerd parkeren, dan staan er meestal geen auto's die eigenlijk niet in de wijk thuishoren. De vraag is of er binnen een acceptabele loopafstand wel voldoende parkeerplaatsen zijn. Zo ja, dan wordt de parkeersituatie niet gewijzigd. Zo nee, dan wordt verder onderzocht wat de achtergrond is van de parkeeroverlast.
3. Als de parkeeroverlast wordt veroorzaakt door bijvoorbeeld caravans of campers in de openbare ruimte, wat volgens de APV niet is toegestaan, dan is handhaving hierop de noodzakelijk. Ook wordt gekeken of parkeren op eigen terrein, als dat van toepassing is in de buurt, voldoende wordt gedaan. Daarnaast wordt gekeken of er private terreinen zijn die opengesteld kunnen worden, zodat de aanwezige parkeerruimte efficiënt kan worden benut. Als de onder dit punt genoemde acties de parkeeroverlast niet kan oplossen, dan worden de spelregels voor invoering parkeerregulering toegepast.
4. Als gereguleerd parkeren geen oplossing is voor de parkeeroverlast, dan wordt het realiseren van extra parkeerplaatsen overwogen. Tegelijkertijd is het wel zo dat hier veelal geen financiële middelen voor zijn. Het aanleggen van extra parkeerplaatsen is daardoor alleen mogelijk is als er werk met werk gemaakt kan worden, bijvoorbeeld omdat er sprake is van herinrichting, inbrei-

ding of grootschalig onderhoud. In dat geval wordt onderzocht of er plaatsen bij kunnen komen op de plek waar de parkeeroverlast wordt ervaren of binnen de acceptabele loopafstanden. Als er geen herinrichting, inbreiding of grootschalig onderhoud plaatsvindt, dan kan de parkeeroverlast op korte termijn niet worden opgelost.

In [Bijlage 3](#) staat een stroom- en communicatieschema dat we hanteren bij meldingen over parkoverlast en de meldingen die we over parkeeroverlast krijgen. Hierdoor willen we duidelijkheid bieden aan bewoners over wat we met de meldingen over parkeeroverlast doen.

We maken de volgende keuzes:

- 1.1 Een hoge parkeerdruk kunnen we oplossen door het parkeren te reguleren. Bij herinrichting, inbreiding of grootschalig onderhoud kan ook de realisatie van nieuwe parkeerplaatsen overwogen worden;
- 1.2 Bij het invoeren van gereguleerd parkeren of het realiseren van extra parkeerplaatsen betrekken wij bewoners, maar laten we leefbaarheidseffecten het zwaarste wegen bij de keuze om hiertoe over te gaan;
- 1.3 Aan huishoudens die wonen in gebieden met parkeerregulering blijven wij een aantrekkelijke bezoekersregeling bieden voor het parkeren van hun bezoek;
- 1.4 Huishoudens die een meer dan evenredig beroep doen op het gebruik van de openbare ruimte door het bezit van meerdere auto's worden meer belast. Tweede en volgende vergunningen worden duurder dan een eerste vergunning;
- 1.5 Om de dienstverlening voor GPK-houders te verbeteren, willen we overstappen op de Parkeren Plus App;
- 1.6 We werken spelregels uit voor het invoeren van fiscale parkeerregulering en verwerken deze in nadere regels bij de parkeerverordening. Op basis van de analyse en de dialoog een voorstel over het invoeren van gereguleerd parkeren voor aan de raad. Bij de invoering van gereguleerd parkeren moet budget voor toezicht en handhaving aanwezig zijn.
- 1.7 We werken een stroomschema uit voor de behandeling van meldingen over parkeeroverlast.

2.2 Parkeren voor werknemers en bezoekers van voorzieningen

Almere is een gastvrije en goed bereikbare stad. We willen graag dat mensen die onze stad bezoeken ruimte hebben om hun auto of fiets te parkeren. Daarnaast beschikt Almere over een uitstekend openbaar vervoersnetwerk en hebben de winkelgebieden in Almere Stad en Almere Buiten een eigen NS-station. Mensen kunnen dus met verschillende vormen van vervoer naar onze winkelgebieden en werklocaties komen. Toch zien we dat geparkeerde auto's (en in mindere mate fietsen) van bezoekers en werknemers steeds vaker voor knelpunten zorgen bij de ruimte die we willen bieden aan bewoners om hun auto te parkeren. Daarom specificeren we in deze paragraaf hoe we omgaan met het (lang)parkeren van bezoekers en werknemers op deze locaties.

Bezoekersparkeren bij winkelgebieden

We vinden het belangrijk dat bezoekers de winkelgebieden van onze stadsdelen kunnen bereiken met de auto. In de kernwinkelgebieden van Almere Stad, Almere Haven en Almere Buiten zien we bezoekers graag zo veel als mogelijk parkeren in de parkeergarages. De parkeergarages zijn een belangrijk onderdeel van de aantrekkelijke winkelgebieden die Almere rijk is. De dynamiek bij het parkeren van bezoek is voor ieder Almeers winkelgebied echter anders. Zo zien we bijvoorbeeld dat de parkeergarages in het centrum over het algemeen goed worden gebruikt, maar dat in vergelijking met delen daarbuiten een sterk verschil zit tussen bezetting in de parkeergarages en het parkeren op straat. De restcapaciteit in de parkeergarages willen we beter benutten, met als doel om de openbare ruimte aantrekkelijker te maken. Dit doen we onder andere door mobiel parkeren (het betalen van parkeertarieven via apps) ook in onze parkeergarages mogelijk te maken. Ook stimuleren we dubbelgebruik van parkeerplaatsen. In de Nota Parkeernormen Almere 2025 werken we uit hoe we met dubbelgebruik en bezettingspercentages voor bezoekersparkeren omgaan.

Tegengaan zoekverkeer in centra

Het verminderen van zoekverkeer speelt een belangrijke rol bij het bereikbaar en leefbaar houden van de stad. Zoekverkeer ontstaat bijvoorbeeld als automobilisten langer rondrijden als zij op zoek zijn naar een plek om te parkeren. Dit leidt niet alleen tot extra verkeersdruk, maar ook tot tijdsverlies en (in geval van auto's met een fossiele brandstofmotor) een toename van CO₂-uitstoot.

De gemeente Almere gebruikt al enige jaren vaste parkeerverwijssystemen (PRIS) langs de belangrijke aanrijdroutes om de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in parkeergarages te tonen. In aanvulling daarop zien we steeds meer ontwikkelingen op het gebied van dynamische parkeerverwijssystemen, die op basis van gemeentelijke parkeedata kunnen helpen bij een verbeterde informatievoorziening over vrije parkeerplaatsen richting de automobilist. In het kader van het project Digitale Regie op de



Openbare ruimte (DRO, zie nadere toelichting in paragraaf 2.9) verkennen we manieren waarop we instrumentarium en monitoringstools kunnen ontwikkelen die onder andere helpen bij het verminderen van zoekverkeer.

Differentiatie in parkeertarieven voor bezoekers op straat en in parkeergarages

In het weekend wordt de binnenstad van Almere Stad goed bezocht. Veel bezoekers willen graag zo dichtbij als mogelijk bij hun eindbestemming parkeren. Doordat de parkeertarieven nu grotendeels hetzelfde zijn voor de hele binnenstad, kan minder sterk worden gestuurd op het beter benutten van ongebruikte parkeerplaatsen op parkeergarages en parkeerplaatsen in de stad. We passen tariefdifferentiatie toe om te komen tot een efficiëntere spreiding van parkeerders in de binnenstad.

Parkeervergunningen of -abonnementen voor ondernemers en werknemers

Ondernemers in gebieden met parkeerregulering kunnen voor zichzelf of voor hun personeel parkeervergunningen (voor parkeren op straat) of parkeerabonnementen (voor parkeren in de gemeentelijke parkeergarages) aanvragen bij de gemeente. Tarieven voor ondernemers zijn doorgaans hoger dan voor bewoners, omdat deze groep ergens anders woont en de keuze heeft om met verschillende vervoermiddelen naar hun werklocatie in de gereguleerde parkeergebieden te komen. Voor werknemers van het ziekenhuis werken we aan een apart parkeerproduct, dat beter aansluit bij de parkeerbehoefte op onregelmatige werktijden.

(Kort)parkeren rond schoolomgevingen

In de parkeerenquête en de focusgroepen vroegen respondenten om aandacht voor het parkeren in schoolomgevingen. De verkeersveiligheid rond scholen bij het brengen en halen van kinderen is een steeds vaker voorkomend vraagstuk. Hierbij hebben zowel de scholen, de gemeente, maar ook de ouders een verantwoordelijkheid om hier gezamenlijk een oplossing voor te vinden. We moedigen hierbij het lopen of fietsen naar school aan. Hoewel het vraagstuk van veilige schoolomgevingen vaak wordt gekoppeld aan parkeerbeleid, gaat dit in feite om verkeersveiligheid en (rij)gedrag. Bij een veilige schoolomgeving spelen meerdere factoren een rol, zoals overzichtelijke oversteekplaatsen, een passende weginrichting en voldoende ruimte om te lopen en te fietsen.

Op het moment dat de gemeente meldingen binnenkrijgt over een verkeersonveilige situatie in een schoolomgeving, doet de gemeente in principe eerst een analyse van de (verkeerskundige) situatie. Als deze analyse daar aanleiding toe geeft, kan er een gesprek met de school en de ouders volgen om gerichte verkeersveiligheidsmaatregelen te verkennen. Deze maatregelen kunnen bijvoorbeeld gaan over de aanpassing van de schoolomgeving of het treffen van gedragsmaatregelen. Belangrijk is dat niet alleen de gemeente aan zet is voor het nemen van maatregelen, maar dat ook de scholen en de ouders een rol te vervullen hebben. Bij nieuw aan te leggen basisscholen of kinderdagverblijven dient het halen en brengen goed te worden geregeld. Daarvoor gelden de parkeernormen en beleidsregels als opgenomen in de Nota Parkeernormen Almere 2025.

We maken de volgende keuzes:

- 2.1 Bezoekersparkeren willen we meer in de parkeergarages;
- 2.2 We passen tariefdifferentiatie toe om te komen tot een efficiëntere spreiding van parkeerders in de binnenstad;
- 2.3 We hanteren een eenvoudige en begrijpelijke tariefstructuur. Het streven hierbij is om de kosten voor bewoners (parkeervergunning) beperkt te houden;
- 2.4 We zetten aan de hand van statische en dynamische parkeerwijssystemen in op het verminderen van zoekverkeer en de bezetting van parkeerplaatsen binnen gereguleerd parkeergebied zo goed als mogelijk te krijgen.
- 2.5 We beschouwen de inrichting van schoolomgevingen primair als een verkeersveiligheidsvraagstuk en niet als parkeervraagstuk. Maatregelen om schoolomgevingen veiliger te maken kunnen leiden tot een aanpassing van parkeerplaatsen, maar die afweging maakt geen onderdeel uit van dit parkeerbeleid.

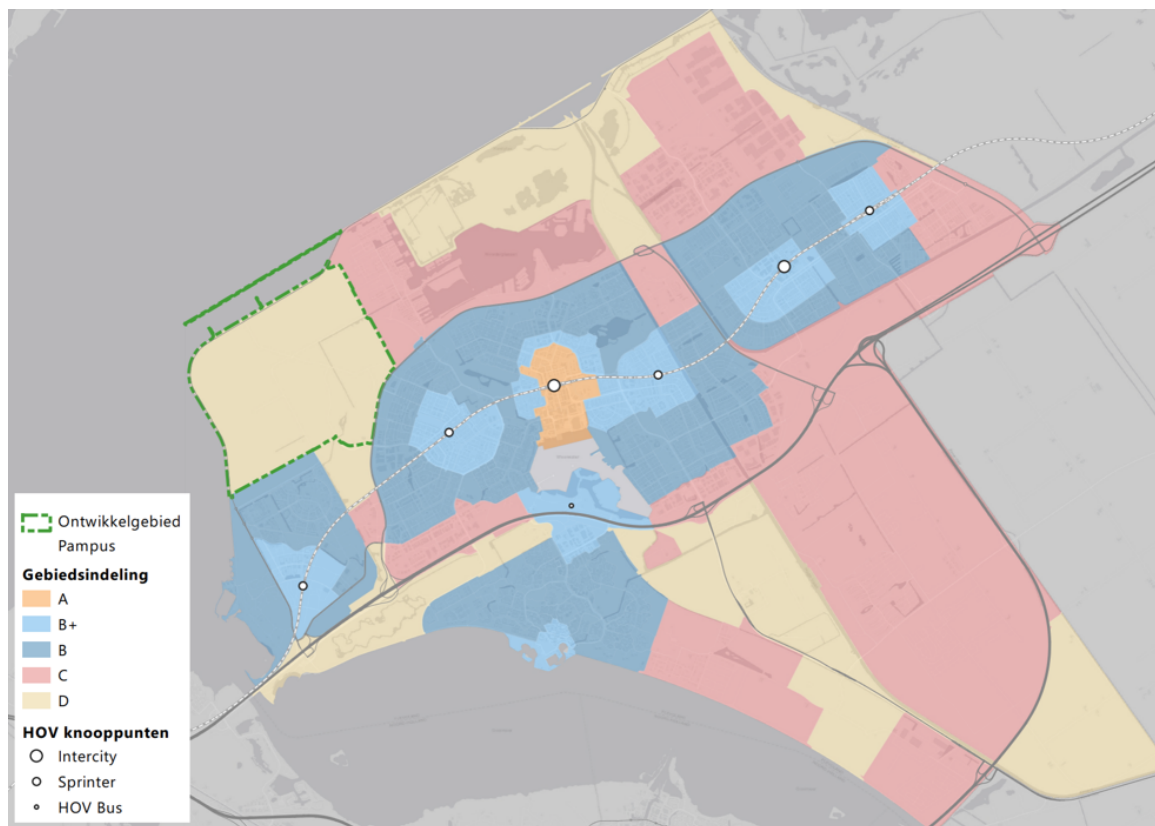
2.3 Parkeren bij transformatie

De stad Almere ontwikkelt zich continu. Bestaande gebouwen kunnen worden getransformeerd of worden vervangen door nieuwe gebouwen met een andere functie. Ook kunnen gebouwen of woningen worden toegevoegd tussen de bestaande bebouwing. Deze veranderingen gaan gepaard met een veranderende parkeerbehoefte. De extra parkeerbehoefte kan veelal niet worden afgewenteld op de bestaande openbare ruimte en moet in de regel op eigen terrein worden opgelost. Er zijn daarnaast gebieden die heringericht worden, bijvoorbeeld als gevolg van grootschalig onderhoud.

Parkeernormen afhankelijk van onder andere stedelijkheidsgraad en nabijheid van openbaar vervoer
Parkeernormen zijn niet voor de hele stad hetzelfde. Het autobezit is sterk afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en de nabijheid van openbaar vervoer. In stedelijke gebieden met meer openbaar vervoer en veel functies in de nabijheid is het autobezit lager dan in meer landelijke gebieden met beperkt



openbaar vervoer en minder functies in de nabijheid. Binnen de gemeente Almere verschilt de stedelijkheidsgraad per wijk. In de nieuwe Nota Parkeernormen 2025 hanteren we vijf verschillende typen gebieden, met elk hun eigen parkeernormen voor verschillende woningtypes en voorzieningen. Deze staan in onderstaande kaart.



Figuur 2: Gebiedsindeling voor parkeernormen in Almere.

Bij de gebiedsindeling op de kaart is het huidige autobezit in grote delen van de stad leidend. Dit geldt voor de B-, C- en D-parkeernormen, waarvoor onderzoek is gedaan naar het autobezit op buurtniveau. Er zijn enkele gebieden in de stad waar de beschikbare ruimte beperkt is en waar de auto niet maximaal gefaciliteerd kan worden. Dit geldt vooral in het centrum van Almere Stad. De A-norm die hier van toepassing is, is niet gebaseerd op het huidige autobezit. Conform het Mobiliteitsplan Hart van de Stad wordt hier ingezet op het aantrekkelijker maken van alternatieve vormen van vervoer. Samen met de hogere stedelijkheidsgraad die het gebied in de loop van de tijd krijgt, leidt dit op termijn tot een lager autobezit. Met de A-norm wordt hierop geanticipeerd. De verdere uitwerking staat in de Nota Parkeernormen Almere 2025.

In meerdere gebieden, bijvoorbeeld in de nabijheid van OV-knooppunten, heeft de stad de ambitie om te verdichten en de stedenbouwkundige kwaliteit te verbeteren. Deze gebieden zijn aangemerkt als B+-gebieden. In deze gebieden geldt een lagere parkeernorm dan in de omringende B-gebieden. Deze parkeernorm kan alleen gehanteerd worden als in de betreffende gebieden ook keuzes gemaakt worden om alternatieve vervoersvormen te stimuleren en het parkeren te reguleren, zoals in het Hart van de Stad. Als niet aan de voorwaarde wordt voldaan om gereguleerd parkeren in te voeren, dan zal de B-norm blijven gelden. De lagere parkeernormen gelden overigens voor de nieuw te bouwen woningen en voorzieningen en hebben geen gevolgen voor de bestaande bewoners.

Toepassing van parkeernormen

Bij inbreiding of bij woningsplitsing transformeert de bestaande parkeersituatie. De parkeernormen die afhangen van de te realiseren functie en van de stedelijkheidsgraad, resulteren in een parkeereis bij de geplande ontwikkeling. Deze moet in de bestaande wijken op eigen terrein of in het projectgebied worden opgelost. Als dit niet mogelijk is, dan kan worden onderzocht of er voldoende parkeerplek in de openbare ruimte is. Het uitgangspunt is dat de parkeerdruk ná inbreiding of woningsplitsing niet boven de 90% van het totaal beschikbaar aantal parkeerplaatsen binnen de acceptabele loopafstand vanaf de woning komt. De parkeernormen die we hanteren voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij ontwikkelingen als nieuwbouw en splitsing, leggen we vast in de Nota Parkeernormen Almere 2025.



Centrumontwikkeling

De belangrijkste transformatie vindt plaats in het centrum van Almere. De omvang van deze transformatie maakt het noodzakelijk om mobiliteit anders te organiseren om het centrum bereikbaar te houden. Het mobiliteitsplan Hart van de Stad beschrijft een pakket aan maatregelen om dit voor elkaar te krijgen. Een parkeerstrategie, waarbij ook de restcapaciteit van de verschillende parkeergarages in het gebied wordt meegenomen, maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. Hoe het inzetten van restcapaciteit uitwerkt staat beschreven in de Nota Parkeernormen Almere 2025.

Belangrijke elementen van het Mobiliteitsplan Hart van de Stad zijn:

- Bezoekersparkeren (bezoek van bewoners) en kortparkeerders meer in parkeergarages en minder op straat (zie maatregel 2.1 in dit parkeerbeleid);
- De restcapaciteit van parkeergarages gebruiken door de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen op te lossen in de parkeergarages en maximaal inzetten op dubbelgebruik (zie maatregel 2.1 en 2.2 in dit parkeerbeleid);
- Minder parkeerplaatsen aanleggen en in plaats daarvan inzetten op actieve mobiliteit, deelfervoer, openbaar vervoer en parkeren op afstand;
- Het aantal parkeerplekken voor bezoekers van het centrum blijft hetzelfde als in de huidige situatie.

Mobiliteitsfonds

Minder parkeerplaatsen aanleggen leidt tot kostenbesparingen bij gebiedsontwikkeling. Tegelijkertijd kost het aanbieden van alternatieve mobiliteitsvormen geld. Het instellen van een mobiliteitsfonds biedt uitkomst om alternatieve vormen van vervoer te financieren uit de meeropbrengsten van (het niet realiseren van) parkeerplaatsen. Over het instellen van een reserve voor het mobiliteitsfonds besluit de raad bij het Programma Kostenverhaal. De precieze uitwerking van het mobiliteitsfonds volgt dan later en daarover wordt de raad apart geconsulteerd.

Grootschalig onderhoud

De komende jaren zijn steeds meer delen van Almere toe aan onderhoud. Denk bijvoorbeeld aan riolering en bestrating. Grootschalig onderhoud, inbreiding of herinrichting biedt een mogelijkheid om de parkeersituatie aan te passen. Hierbij is het vertrekpunt dat op wijkniveau in principe geen parkeerplaatsen worden verwijderd. We kijken wel op buurtniveau of het aantal parkeerplekken beter over de wijk verdeeld kan worden. Bij een parkeerplaatsoverschot (en dus lagere parkeerdruk) in de huidige situatie willen we binnen de ruimtelijk-planologische ruimte kijken hoe we deze ruimte kunnen inzetten voor andere maatschappelijke functies, zoals groen, spelen of transformatorhuizen. Bij de keuze tot het verlagen van het aantal parkeerplaatsen na grootschalig onderhoud is van belang dat de parkeerdruk in de nieuwe situatie niet te hoog wordt en dat de lange termijneffecten van deze verlaging (o.a. voor beheer en onderhoud) goed in beeld worden gebracht en mee worden gewogen. Hier worden de inwoners van de wijk vanzelfsprekend bij betrokken. Als richtlijn voor het structureel verminderen van aantal parkeerplaatsen bij herinrichting, inbreiding of grootschalig onderhoud is dat de parkeerdruk in de nieuwe situatie niet boven de 75% uitkomt. Bij een parkeerplaatstekort (en dus hoge parkeerdruk) volgen we de spelregels zoals beschreven in paragraaf 2.1 en maatregel 1.6).

We maken de volgende keuzes:

- 3.1 We hanteren een nieuwe zonering voor parkeernormen in Almere en nemen deze op in de Nota Parkeernormen Almere 2025;
- 3.2 Met name in het centrum van Almere Stad gebruiken we de restcapaciteit van parkeergarages door de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen op te lossen in de parkeergarages;
- 3.3 We leggen in delen van het centrum van Almere Stad minder parkeerplaatsen aan en in plaats daarvan zetten we in op actieve mobiliteit, openbaar vervoer en parkeren op afstand.
- 3.4 Het aantal parkeerplekken voor bezoekers van het centrum van Almere Stad houden we hetzelfde als in de huidige situatie;
- 3.5 Bij woningsplitsing in de wijken hanteren we de parkeernormen die in deze wijken gelden.

2.4 Parkeren bij nieuwbougebieden

Almere kent als een van de weinige steden in Nederland onbebouwde gebieden, waar de stad nog uitbreidt. Denk hierbij aan Almere Pampus of delen van Almere Poort en Almere Hout. In deze gebieden ligt het parkeervraagstuk open. Afhankelijk van wat voor wijk we willen bouwen en welk type stedelijkheidsgraad daarbij hoort, varieert de te hanteren parkeernorm. De keuze voor de parkeernorm maken we dus met de keuze van stedelijkheidsgraad.

We maken de volgende keuze:

- 4.1 De kaders voor nieuwbouwwijken stelt de gemeenteraad apart vast. We hanteren de Nota Parkeernormen 2025 en afhankelijk van de te realiseren stedelijkheidsgraad komen we tot de parkeereis voor deze nieuwbouwprojecten.



2.5 Parkeren op bedrijventerreinen

Bedrijventerreinen vormen een belangrijke motor van de Almeerse economie. Parkeerruimte vormt hierbij een belangrijk verkooppunt om bedrijven aan te trekken. Zowel op nieuwe, als op onze oudere bedrijventerreinen. We willen bedrijven zoveel mogelijk enthousiasmeren om naar Almere te komen. Voldoende parkeergelegenheid is hiervoor belangrijk, ook voor grotere (bedrijfs)voertuigen die we liever niet in de wijken zien parkeren.

Op de Almeerse bedrijventerreinen blijkt er tegenwoordig steeds vaker een mismatch tussen de parkeervraag en het aanbod van parkeerplaatsen. Laden, lossen, manoeuvreren en parkeren moet in principe op eigen terrein plaatsvinden, maar door het gebrek aan ruimte parkeren veel van de bezoekers in de groenstroken langs de openbare wegen op bedrijventerreinen. Het gebrek aan voldoende parkeerruimte speelt op diverse bedrijventerreinen of gaat binnen afzienbare tijd spelen. Hoewel de grootte van de kavels aanvankelijk nog paste bij de bedrijfsactiviteiten van de eerste gebruiker, zien we steeds vaker dat de grootte van de kavels inmiddels vaak te klein is voor de activiteiten van een vierde, vijfde of zesde eigenaar. Een eenduidige oplossing voor de parkeeroverlast is vaak niet voorhanden.

In principe hanteren we op bedrijventerreinen eenzelfde stroomschema als voor meldingen over parkeeroverlast in wijken met veel woningen. Dat betekent dat we terughoudend zijn met de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de bestaande stad, maar dit alleen overwegen bij grootschalig onderhoud of herinrichting. Indien de parkeeroverlast dusdanig groot is, kunnen de spelregels voor gereguleerd parkeren mogelijk ook uitkomst bieden.

We maken de volgende keuzes:

- 5.1 Voor bedrijventerreinen hanteren we het stroomschema voor meldingen van parkeeroverlast.
- 5.2 Indien het stroomschema geen uitkomst biedt, dan kijken we samen met bedrijven naar alternatieve oplossingen voor parkeeroverlast.

2.6 Laden en lossen

Bevoorrading van winkels is essentieel voor de vitaliteit van een winkelgebied. Op diverse plaatsen bij de Almeerse kernwinkelgebieden zijn daarom laad- en losplekken ingericht. De laad- en losplekken liggen vaak "aan de achterkant" van winkels of voetgangersgebieden in zogeheten expeditiehoven, maar zijn op sommige plaatsen ook aangelegd als langspaarkeerplekken in bijvoorbeeld winkelstraten.

Als de laad- en losplekken niet worden gebruikt, kunnen deze in principe niet door andere parkeerders of voor andere doeleinden worden gebruikt. In gebieden waar parkeerdruk is, kunnen deze locaties voor verlichting zorgen door (tijdelijke) vergroot aantal parkeerplaatsen. Het plaatsen van onderborden met de tijdstippen waarin gelost en geladen kan worden volstaat mogelijk al. Onder de vlag van de digitalisering en smart parking onderzoeken we in welke gebieden we laad- en losplekken kunnen inzetten een piek in parkeervraag op te vangen.

We maken de volgende keuzes:

- 6.1 Winkelgebieden zijn primair het domein van de voetganger. Laden en lossen vindt onder of aan de randen van het gebied plaats en we hanteren venstertijden voor bevoorradend verkeer.
- 6.2 We onderzoeken welke voorwaarden nodig zijn om de laad- en losplekken in onze stad – mits handhaafbaar – dubbel te kunnen gebruiken.

2.7 Fietsparkeren in bebouwde omgeving en nieuwbouwggebieden

Het fietsgebruik willen we in Almere stimuleren. Naast dat we investeren in ons fietsnetwerk betekent dit dat er, net als voor de auto, fietsparkeernormen gelden bij nieuwe ontwikkelingen binnen de bebouwde omgeving en op nieuwbouwlocaties. Deze moeten ervoor zorgen dat er voldoende plekken zijn, dat het straatbeeld opgeruimder is op drukke plekken en dat de sociale veiligheid op orde is. Om het fietsgebruik maximaal te ondersteunen houden we daarnaast ook rekening met het veranderende karakter van fietsen en van de fietsgebruiker.

Bij een gebiedsontwikkeling worden momenteel al eisen gesteld aan het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen binnen het projectgebied. Deze worden bij woningen veelal op het eigen terrein gerealiseerd op maaiveld of inpandig. We verwijzen voor de aanleg van fietsparkeerplaatsen naar het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl) en nemen richtlijnen op in de Nota Parkeernormen 2025 voor de aanleg van fietsparkeerplaatsen.

Voorbeeld 3: Toepassing van de nota parkeernormen voor de aanleg van fietsparkeerplaatsen bij een gebiedsontwikkeling.



1. Een initiatiefnemer heeft een plan om een gebied te ontwikkelen. Er dienen voldoende fietsparkeerplaatsen te worden gerealiseerd voor de verschillende gebruikersdoelgroepen (zoals bewoners, werknemers en bezoekers)
2. De toe te passen fietsparkeernormen verschillen per woon- of niet woonfunctie, de oppervlakte en het gebied waar het nieuwbouwiniatief in plaatsvindt.
3. De gebiedsindeling bestaat uit 5 verschillende gebiedstypen (A, B+/B, C of D). De gebiedsindeling staat op pagina 18 van dit parkeerbeleid en in de Nota Parkeernormen Almere 2025.
 - a. Voor woonfuncties zijn initiatiefnemers op basis van het (landelijke) Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) verplicht om te voorzien in voldoende fietsparkeervoorzieningen. De gemeente Almere volgt de fietsparkeernormen voor woonfuncties die in het Bbl staan. Het voorzien in stallingruimte voor de fietsen en scootmobielen bij nieuwbouwwoningen is daarbij ook gewaarborgd.
 - b. Voor niet-woonfuncties (bijvoorbeeld cafés, sportscholen of andere voorzieningen) hanteert de gemeente Almere de meest recente fietsparkeerkcijfers van het CROW als basis voor de fietsparkeernormen.
4. De initiatiefnemer berekent het totaal aan te realiseren fietsparkeerplaatsen aan de hand van de oppervlakte aan woon- of niet woonfuncties voor het gebiedstype (A, B+/B, C of D) waar het nieuwbouwiniatief in plaatsvindt.
5. De initiatiefnemer voegt de berekening als onderbouwing toe bij de omgevingsvergunningaanvraag.
6. De gemeente beoordeelt de omgevingsvergunningaanvraag.

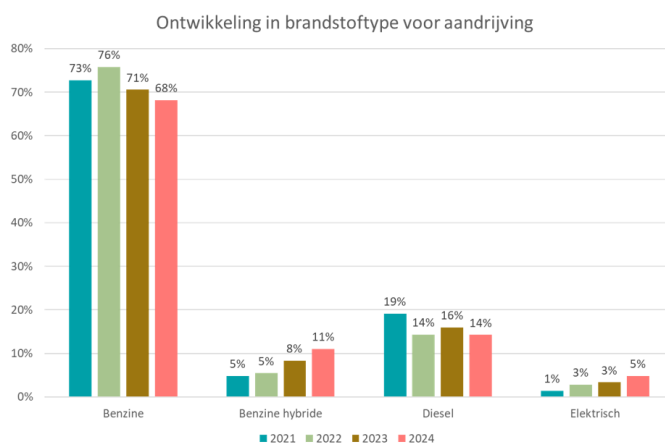
Naast de kwantitatieve eisen aan fietsparkeerplaatsen bij gebiedsontwikkelingen willen we ook toetsen aan de kwaliteit van die fietsparkeervoorzieningen. In centrumgebieden en bij stations zijn vaak (grotere) fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte. Ons streven is om voldoende parkeerplaatsen aan te bieden, zodat de zoektijd tot een minimum wordt beperkt. We hebben regulier overleg met maatschappelijke organisaties die zich richten op fietsgebruik over fietsvraagstukken. Als hier punten naar voren komen, dan sturen we indien nodig bij. De fiets blijft op deze wijze een aantrekkelijk vervoermiddel in Almere.

We maken de volgende keuzes:

- 7.1 Fietsgebruik stimuleren we door te zorgen voor voldoende goede fietsparkeerplaatsen bij bestemmingen en OV-knooppunten.
- 7.2 We houden vinger aan de pols bij maatschappelijke organisaties die zich richten op fietsgebruik om – indien nodig – bij te sturen op fiets(parkeer)vraagstukken.
- 7.3 Bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we een fietsparkeernorm en hanteren we richtlijnen voor de kwaliteit van fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeernormen nemen we op in de Nota Parkeernormen Almere 2025.

2.8 Laden van elektrische auto's

Het elektrisch rijden zit in de lift. Figuur 2 laat zien hoe het percentage benzine, benzine-hybride, diesel en elektrische auto's zich heeft ontwikkeld tussen 2021 en 2024. Over het algemeen zien we een dalende lijn voor auto's die rijden op diesel (19% in 2021 tegenover 14% in 2024) en benzine (73% in 2021 tegenover 68% in 2024). Dit gaat ten gunste van het gebruik van hybride (5% in 2021 tegenover 11% in 2024) en elektrisch (1% in 2021 tegenover 5% in 2024).





Figuur 3: Ontwikkeling in Almeers wagenpark naar brandstoftype voor aandrijving 2021-2024.

In het kader van de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) zijn afspraken gemaakt tussen overheden en marktpartijen over de uitrol van laadinfrastructuur en de opschaling van elektrisch rijden. Daarin is afgesproken dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur.

Laden op straat

Het Almeerse kader voor de aanleg van openbare laadinfrastructuur is de Almeerse Laadvisie. De huidige versie van de laadvisie heeft de gemeenteraad eind 2023 vastgesteld (raadsvoorstel 23247). We volgen de Ladder van Laden, waarbij uitgangspunt dat laadpalen in principe op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Als blijkt dat iemand een laadpunt niet op privéterrein kan realiseren en als er ook geen semipublieke laadvoorzieningen in de buurt zijn, gaat de gemeente over tot het plaatsen van een openbare laadpaal bij de aanvrager in de buurt. We plaatsen de laadpaal volgens de uitgangspunten in de Plaatsingsregels, die we net als de Laadvisie iedere 2 jaar actualiseren.

Een vaak gehoord argument tegen de plaatsing van laadpalen is parkeerdruk in de straat of wijk. In heel Almere zien we een toename van elektrisch rijden. Ook in gebieden met een hoge parkeerdruk komen steeds meer elektrische voertuigen en gebruikers die afhankelijk zijn van publieke laadinfrastructuur. Daarom plaatsen we ook in deze gebieden laadinfrastructuur bij. Wij merken op dat uit de rechtspraak¹ blijkt dat hoge parkeerdruk op zichzelf geen grond vormt om van het plaatsen van een laadpaal af te zien. De nadere toelichting op de afweging bij het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte staan beschreven in de Almeerse Laadvisie en de Plaatsingsregels.

Bij gebiedsontwikkelingen moet 10% van de parkeerplaatsen worden gereserveerd voor laadpunten. 3% van de nieuw aan te leggen openbare parkeerplaatsen voorzien we van een laadpunt. In aanvulling bereiden we 7% van de aan te leggen openbare parkeerplaatsen voor op de aanleg van laadinfrastructuur in de toekomst, waarbij we de aanleg vormgeven in de vorm van een laadplein. Dit is verwerkt in de Plaatsingsregels Almere. Deze percentages indexeren we indien nodig, op basis van ontwikkelingen in het elektrisch wagenpark. Voor private initiatieven geldt het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (Bbl).

Laden in parkeergarages

Een andere afspraak binnen de NAL gaat over het aanleggen van laadpunten in parkeergarages. De laadbehoefte voor elektrische voertuigen in Almere neemt snel toe, mede door de ambitie van de stad om duurzaamheid en groene mobiliteit te stimuleren. Om aan deze groeiende vraag te voldoen, zet de gemeente Almere niet alleen in op reguliere publieke laadpalen in de openbare ruimte, maar ook op laadvoorzieningen in parkeergarages. Het benutten van parkeergarages voor zowel parkeren als laden draagt bovendien bij aan het verminderen van de druk op de openbare ruimte. In lijn met de gemeentelijke duurzaamheidsdoelen is er een aanbesteding gestart voor de aanleg en exploitatie van laadpunten in Almeerse gemeentelijke parkeergarages.

We maken daarom de volgende keuze:

- 8.1 De Laadvisie is het centrale document waarin beleidsdoelstellingen ten aanzien van de uitrol van openbare laadinfrastructuur worden besloten. We actualiseren de laadvisie en de Plaatsingsregels iedere 2 jaar.

2.9 Digitalisering van parkeren en deelvervoer

Het verzamelen van parkeerdata is belangrijk voor het monitoren en evalueren van het beleid, maar ook voor de handhaving op eventuele parkeeroverlast. Daarnaast helpt het toepassen van parkeerdata bij het beter benutten van beschikbare parkeercapaciteit. Los van het delen van verkeersdata onder de vlag van de Data Top 15 (waar statische en dynamische parkeerdata onderdeel van zijn), werkt de gemeente Almere op verschillende manieren aan toepassingen voor aan slimme verstedelijking en bereikbaarheid.

Slimme parkeeroplossingen binnen het Dutch Metropolitan Innovations (DMI-) Ecosysteem en het project 'Digitale Regie op de Openbare Ruimte' (DRO)

Slimme en duurzame verstedelijking staat hoog op de agenda van de Rijksoverheid. Onder de vlag van DMI-ecosysteem, werkt het ministerie samen met lagere overheden en marktpartijen aan toepassingen voor beleidsmakers binnen Nederlandse steden. Vanaf 2023 wordt gedurende vijf jaar in verschillende publiek-private consortia gewerkt aan de uitwerking van diverse thema's, zoals Digital Twins en dynamische mobiliteitsmanagement.

In totaal zijn er 17 DMI-projecten. De gemeente Almere neemt deel aan 2 projecten:

1) Zie voor de uitspraak over parkeerdruk in relatie tot laadpalen: ABRvS 14 februari 2018, 201705501/1/A2, ECLI:NL:RVS:2018:489.



1. Digitale regie op de openbare ruimte (DRO);
2. Digital-Twin-as-a-Service (DTaaS).

De gemeente Almere wil door deel te nemen aan DMI-DRO als DTaaS instrumentarium ontwikkelen om de stedelijke en ruimtelijke opgaven van de toekomst te begeleiden. Slimme toepassingen op het gebied van parkeren zijn hier ook onderdeel van. Zo kan er gebruik worden gemaakt van de voorhanden kennis en daarnaast direct ervaring worden opgedaan met de toepassingen en instrumenten die door de consortia worden ontwikkeld.

Efficiëntere bezetting bestaand parkeerareaal door faciliteren van digitale parkeerdiensten
Het faciliteren van digitale (parkeer)diensten geeft ruimte om automobilisten beter te informeren vooraf en tijdens hun reis over waar zij een beschikbare parkeerplaats kunnen vinden. Door in te zetten op verdere digitalisering van parkeren (o.a. aan de hand van de digitale parkeervakkenkaart) willen we zoekverkeer verminderen en uiteindelijk zorgen voor een betere benutting van parkeerplaatsen. Binnen DMI-DRO kijken we naar mogelijkheden om hier instrumenten op te ontwikkelen.

Deelauto's in de bestaande bebouwde omgeving

Deelvervoer kan helpen bij het verbeteren van de bezetting van ons (toekomstig) parkeerareaal. Daarom nemen we een faciliterende grondhouding aan ten aanzien van deelauto's, zowel door commerciële organisaties als door particulieren. We volgen daarbij de vraag en blijven met aanbieders in gesprek over het aanwijzen van vaste parkeerplaatsen voor klassiek autodelen of van gebieden voor *zone-floating* deelauto's. Aanbieders weten immers waar hun klanten zitten en waar de potentie van gebruik is. Autodelorganisaties kunnen een vergunning aanvragen voor gereguleerd parkeergebieden. We verwachten van deelautoaanbieders dat zij actie ondernemen om gebruik te stimuleren, foutparkeren tegen te gaan en lang bezet houden van openbare laadpalen of als een deelauto hinderlijk staat geparkeerd. In geval van overlast gaan we met de aanbieders in gesprek over een oplossing. Indien de gemeente besluit om over te gaan op een vergunningstelsel kunnen verdere voorwaarden worden opgenomen.

Deelvervoer in nieuwe gebiedsontwikkelingen

Steeds vaker worden deelauto's meegenomen in de totstandkoming van de parkeereis bij transformatie- of nieuwbouwontwikkelingen. Een precieze vervangingsratio van een deelauto is bij de aanvang van een gebiedsontwikkeling lastig te bepalen. Uiteindelijk hangt de feitelijke vervangingsratio sterk af van de demografische samenstelling van een toekomstige wijk, de stedelijkheidsgraad en daarmee ook de schaarste van parkeerplaatsen in een gebied. Daarbij zien we dat er verschillende belangen spelen die in meer of mindere mate op gespannen voet met elkaar staan: het maximeren (en versnellen) van woningaanbod, het exploiteren van een deelvoertuig en het beheren en veilig houden van de openbare ruimte. Dit vraagt om nauwe afstemming tussen alle partners waarmee we de stad maken. Het instellen van een mobiliteitsfonds moet helpen om per gebiedsontwikkeling in (hoog)stedelijke gebieden, samen met de projectontwikkelaars, tot een goede mobiliteitsoplossing te komen waar deelvervoer onderdeel van uitmaakt. We werken daarbij – met name in het centrum als uitwerking van het mobiliteitsplan Hart van de Stad - aan concrete voorwaarden op basis waarvan de parkeereis van projecten kan worden verlaagd.

We maken de volgende keuzes:

- 9.1 We nemen een faciliterende houding aan voor deelautoaanbieders om zich te vestigen in Almere en passen vooralsnog geen limiet toe op het aantal parkeervergunningen per deelautoaanbieder. Als aanvragen toenemen zullen we ons beraden op een standaard aanvraagprocedure.
- 9.2 We zien kansen om bij het inpassen van deelauto's om bij gebiedsontwikkelingen met een hoge stedelijkheidsgraad de parkeereis onder voorwaarden en in aangewezen gebieden procentueel te verlagen. We werken dit uit in de Nota Parkeernormen Almere 2025.

2.10 Monitoring van keuzes en maatregelen

Parkeeroverlast is vaak een reden voor bewoners of ondernemers om een melding of klacht te doen bij de gemeente. De parkeeroverlast kan verschillende oorzaken hebben, maar vaak ligt hier parkeerdruk aan ten grondslag. De meldingen zijn aanleiding om parkeerdruk verder te onderzoeken. In geval van meldingen over parkeerdruk laat de gemeente tellingen uitvoeren om de aard en omvang van de parkeerdruk vast te stellen. Een aandachtspunt is dat deze meldingen bij verschillende afdelingen binnenkomen. Een centraal overzicht van parkeerdruk in onze stad ontbreekt momenteel.

Om het effect van parkeermaatregelen beter te kunnen monitoren en om meer preventief te kunnen inzetten op parkeeroverlast, willen we (al dan niet fasegewijs) toewerken naar een centraal overzicht van alle parkeerplaatsen in de Almeerse openbare ruimte. Hierdoor ontstaat een digitale parkeervakkenkaart, waarmee we structureel op een laagdrempelige en relatief eenvoudige manier bezetting beter te kunnen monitoren en parkeermaatregelen effectiever in te kunnen zetten. Daarnaast kan op basis



hiervan een (al dan niet openbaar) informatiesysteem worden ontwikkeld, waarmee actuele parkeerdruk kan worden bepaald.

We maken de volgende keuze:

10.1 We leggen een digitaal bestand aan van alle parkeerplaatsen in de Almeerse openbare ruimte op een digitale parkeervakkenkaart.

2.11 Overzicht van keuzes en maatregelen

In onderstaande tabel staat beschreven hoe de maatregelen bijdragen aan de uitgangspunten (paragraaf 1.5). Uitgangspunten 9 en 10 zijn uniform van toepassing.

In de praktijk kunnen accenten binnen deze maatregelen per gebied of stadsdeel verschillen. We kijken per gebied wat de belangrijkste kenmerken zijn, hoe de parkeersituatie zich hier kenmerkt en wat gerichte maatregelen zijn om de balans in het parkeervraagstuk te versterken. Daarbij streven we ernaar om verschillende doelgroepen zoveel mogelijk op de voor hen bestemde plek te laten parkeren, waarbij we inzetten op dubbelgebruik over de week en over de dag.

Keuzes en maatregelen voor parkeren in Almere		
2.1 Parkeren voor bewoners en bezoekers van bewoners		
#	Beschrijving	Uitgangspunt
1.1	Een hoge parkeerdruk kunnen we oplossen door het parkeren te reguleren. Bij herinrichting, inbreiding of grootschalig onderhoud kan ook de realisatie van nieuwe parkeerplaatsen overwogen worden.	1 & 6
1.2	Bij het invoeren van gereguleerd parkeren of het realiseren van extra parkeerplaatsen betrekken wij bewoners, maar laten we leefbaarheidseffecten het zwaarste wegen bij de keuze om hiertoe over te gaan.	1 & 5
1.3	Aan huishoudens die wonen in gebieden met parkeerregulering blijven wij een aantrekkelijke bezoekersregeling bieden voor het parkeren van hun bezoek.	4
1.4	Huishoudens die een meer dan evenredig beroep doen op het gebruik van de openbare ruimte door het bezit van meerdere auto's worden meer belast. Tweede en volgende vergunningen worden duurder dan een eerste vergunning.	2
1.5	Om de dienstverlening voor GPK-houders te verbeteren, willen we overstappen op de Parkeren Plus App.	1
1.6	We werken spelregels en een werkwijze uit voor het invoeren van fiscale parkeerregulering en verwerken deze in nadere regels bij de parkeerverordening. Op basis van de analyse en de dialoog een voorstel over het invoeren van gereguleerd parkeren voor aan de raad. Bij de invoering van gereguleerd parkeren moet budget voor toezicht en handhaving aanwezig zijn.	5, 8, 12
1.7	We werken een stroomschema uit voor de behandeling van meldingen over parkeeroverlast.	1, 5 & 6
2.2 Parkeren voor werknemers en bezoekers van voorzieningen		
#	Beschrijving	Uitgangspunt
2.1	Bezoekersparkeren willen we meer in de parkeergarages.	2 & 4
2.2	We passen tariefdifferentiatie toe om te komen tot een efficiëntere spreiding van parkeerders in de binnenstad.	4
2.3	We hanteren een eenvoudige en begrijpelijke tariefstructuur. Het streven hierbij is om de kosten voor bewoners (parkeervergunning) beperkt te houden.	4, 8
2.4	We zetten aan de hand van statische en dynamische parkeerverwijssystemen in op het verminderen van zoekverkeer en de bezetting van parkeerplaatsen binnen gereguleerd parkeergebied zo goed als mogelijk te krijgen.	4
2.3 Parkeren bij transformatie		
#	Beschrijving	Uitgangspunt
3.1	We hanteren een nieuwe zonerings voor parkeernormen in Almere en nemen deze op in de Nota Parkeernormen 2025;	3



3.2	Met name in het centrum van Almere Stad gebruiken we de restcapaciteit van parkeergarages door de parkeervraag van nieuwe ontwikkelingen op te lossen in de parkeergarages;	4
3.3	We leggen in delen van het centrum van Almere Stad minder parkeerplaatsen aan en in plaats daarvan zetten we in op actieve mobiliteit, openbaar vervoer en parkeren op afstand.	2 & 3
3.4	Het aantal parkeerplekken voor bezoekers van het centrum van Almere Stad houden we hetzelfde als in de huidige situatie;	2
3.5	Bij woningsplitsing in de wijken hanteren we de parkeernormen die in deze wijken gelden.	4
2.4 Parkeren in nieuwbouwgebieden		
#	Beschrijving	Uitgangspunt
4.1	De kaders voor nieuwbouwwijken stelt de gemeenteraad apart vast. We hanteren de Nota Parkeernormen 2025 en afhankelijk van de te realiseren stedelijkheidsgraad komen we tot de parkeereis voor deze nieuwbouwprojecten.	3, 12
2.5 Parkeren op bedrijventerreinen		
#	Beschrijving	Uitgangspunt
5.1	Voor bedrijventerreinen hanteren we het stroomschema voor meldingen van parkeeroverlast.	1, 5 & 6
5.2	Indien het stroomschema geen uitkomst biedt, dan kijken we samen met bedrijven naar alternatieve oplossingen voor parkeeroverlast.	5 & 6
2.6 Laden en lossen		
#	Beschrijving	Uitgangspunt
6.1	Winkelgebieden zijn primair het domein van de voetganger. Laden en lossen vindt onder of aan de randen van het gebied plaats en we hanteren venstertijden voor bevoorradend verkeer.	1 & 4
6.2	We onderzoeken welke voorwaarden nodig zijn om de laad- en losplekken in onze stad – mits handhaafbaar – dubbel te kunnen gebruiken.	4
2.7 Fietsparkeren in bebouwde omgeving en nieuwbouwgebieden		
#	Beschrijving	Uitgangspunt
7.1	Fietsgebruik stimuleren we door te zorgen voor voldoende goede fietsparkeerplaatsen bij bestemmingen.	9
7.2	We houden vinger aan de pols bij maatschappelijke organisaties die zich richten op fietsgebruik om – indien nodig – bij te sturen op fiets(parkeer)vraagstukken.	9
7.3	Bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we een fietsparkeernorm en hanteren we richtlijnen voor de kwaliteit van fietsparkeerplaatsen. De fietsparkeernormen nemen we op in de Nota Parkeernormen Almere 2025.	9
2.8 Laden van elektrische auto's		
#	Beschrijving	Uitgangspunt
8.1	De Laadvisie is het centrale document waarin beleidsdoelstellingen ten aanzien van de uitrol van openbare laadinfrastructuur worden besloten. We actualiseren de laadvisie iedere 2 jaar.	7
Digitalisering van parkeren en deelvervoer		
#	Beschrijving	Uitgangspunt
9.1	We nemen een faciliterende houding aan voor deelautoaanbieders om zich te vestigen in Almere en passen vooralsnog geen limiet toe op het aantal parkeervergunningen per deelautoaanbieder. Als aanvragen toenemen zullen we ons beraden op een standaard aanvraagprocedure.	1, 3 & 4
9.2	We zien kansen om bij het inpassen van deelauto's om bij gebiedsontwikkelingen met een hoge stedelijkheidsgraad de parkeereis onder voorwaarden en in aangewezen gebieden procentueel te verlagen. We werken dit uit in de Nota Parkeernormen 2025.	1, 3 & 4
2.10 Monitoring		

#	Beschrijving	Uitgangspunt
10.1	We leggen een digitaal bestand aan van alle parkeerplaatsen in de Almeerse openbare ruimte op een digitale parkeervakkenkaart.	4

2.12 Participatie

In Almere geloven we dat participatie een essentiële pijler is voor het versterken van onze stad en gemeenschap. Door actieve betrokkenheid van burgers bij vraagstukken in de leefomgeving realiseren wil de gemeente samen met inwoners tot duurzame, inclusieve en gedragen oplossingen komen voor de uitdagingen en kansen die zich voordoen. Bij de projecten passen we de uitgangspunten van de Nota Burgerparticipatie toe en verkennen we samen de mate van invloed die belanghebbenden kunnen uitoefenen op de inrichting van de leefomgeving.

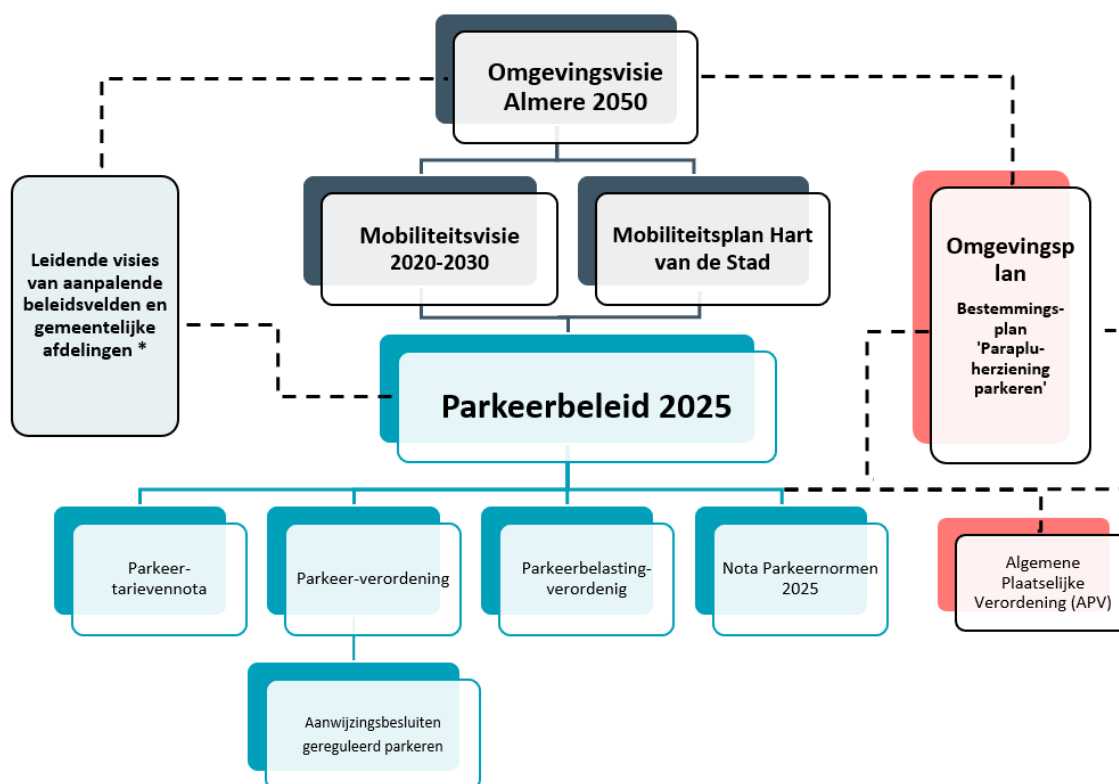
Vanzelfsprekend gaan we bij grootschalig onderhoud, inbreiding of de herinrichting van een wijk of straat de dialoog aan met de belanghebbenden. Onze ervaring leert dat de ervaren parkeerdruk dikwijls een vraagstuk is voor bewoners als we het gesprek aangaan. De realisatie van nieuwe parkeerplaatsen in de bestaande stad overwegen we alleen bij herinrichting of grootschalig onderhoud. Het toevoegen van meer openbare parkeerplekken is een veelgehoord verzoek van belanghebbenden. Deze verzoeken nemen we serieus, maar we zijn tegelijk terughoudend omdat parkeren bij herinrichting, inbreiding of grootschalig onderhoud integraal dient te worden gewogen tegenover andere ruimteclaims in de openbare ruimte.

3. Vertaling naar overig Almeers beleid

Het Parkeerbeleid Almere 2025 vormt het overkoepelende kader voor verschillende gemeentelijke instrumenten op het gebied van parkeren. De richtinggevende uitspraken uit het parkeerbeleid werken door in de onderliggende besluiten en uitvoeringsinstrumenten van de gemeente.

3.1 Samenhang met ander Almeers beleid

De onderstaande Figuur 4 laat zien hoe het Parkeerbeleid 2025 is ingekapseld binnen het staande beleid van de gemeente Almere.



Figuur 4: Inbedding Parkeerbeleid 2025 in het beleidsinstrumentarium van de gemeente Almere

*: Hieronder vallen onder andere de Woonvisie, Energievisie, Visie Openbare Ruimte, Leidraad Duurzame Gebiedsontwikkeling, Economische Agenda, Laadvisie, Visie Groen Blauw, het Beleidskader Groen, het Bomenkader en de Mobiliteitsvisie van de afdeling Zorg & Welzijn.



3.2 Nota Parkeernormen

Parkeernormen worden gebruikt om te berekenen hoeveel parkeerruimte er nodig is bij een gebiedsontwikkeling en spelen een essentiële rol bij de ontwikkeling van de stad. Zowel bij transformatie- en inbreidingsgebieden binnen de bebouwde omgeving, als bij de aanleg van nieuwbouw. De gehanteerde parkeernorm bepaalt in belangrijke mate de ruimte die er binnen een project is voor woningbouw en andere functies.

De richtinggevendende uitspraken uit het Parkeerbeleid 2025 vertalen we naar een actuele en heldere set regels en normen, die we verankeren in een nieuwe Nota Parkeernormen Almere 2025. De Nota Parkeernormen Almere 2025 vervangt daarmee de tijdelijke Nota Parkeernormen 2020.

De Nota Parkeernormen Almere 2025 wordt integraal aangeboden bij de actualisatie van het Almeerse parkeerbeleid. Hiermee komen we tegemoet aan een afspraak die bij de vaststelling van de tijdelijke 'Nota Parkeernormen 2020' en het 'Bestemmingsplan Parapluherziening Parkeren' (RV 71/2020) is gemaakt. Die afspraak luidt om – in afwachting van het voorliggende integrale Parkeerbeleid – de Nota Parkeernormen te actualiseren op het moment dat het Parkeerbeleid Almere 2025 ter vaststelling wordt aangeboden aan de raad.

3.3 Parkeerverordening

De gemeenteraad stelt de parkeerverordening ieder jaar opnieuw vast en past deze indien nodig aan. Aan de parkeerverordening zijn ook aanwijzingsbesluiten gekoppeld. In de aanwijzingsbesluiten staan de gebieden aangegeven, die zijn aangewezen door het college als gereguleerde parkeergebieden.

3.4 Parkeertarievennota

De prijs van gemeentelijke parkeerproducten uit de parkeerverordening, zoals parkeervergunningen en parkeerabonnementen, wordt vastgelegd in de parkeertarievennota. Binnen de gemeente is afgesproken dat de parkeertarievennota integraal onderdeel uitmaakt van de begrotingscyclus. Ieder jaar levert het Parkeerbedrijf van de gemeente Almere de wijzigingen in de parkeertarievennota integraal aan bij Concernfinanciën. De afdeling Financiën voegt de informatie vervolgens toe aan de stukken van de begroting en levert deze ter vaststelling aan bij de gemeenteraad.

3.5 Algemene Plaatselijke Verordening (APV)

De Algemene Plaatselijke Verordening, of APV, is een verzameling van lokale regels en voorschriften die door de gemeente zijn opgesteld om te kunnen handhaven op de openbare orde, veiligheid en leefbaarheid in de gemeente. Hieronder vallen ook bepaalde parkeerregels. De APV wordt jaarlijks aangepast en vastgesteld door de gemeenteraad. In de huidige APV van de gemeente Almere (uit 2021) staan de volgende onderwerpen met betrekking tot parkeren in de APV, allen onder het hoofdstuk 5 'Andere onderwerpen betreffende de huishouding van de gemeente':

1. Voertuigwrakken;
2. Parkeren van aanhangwagens, caravans en dergelijke;
3. Parkeren van voertuigen van autobedrijf e.d.;
4. Parkeren van grote voertuigen;
5. Uitzicht belemmerende voertuigen;
6. Parkeren van reclame voertuigen.

3.6 Instellen mobiliteitsfonds

Bij vaststelling van het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' heeft de raad ingestemd met het toepassen van lagere parkeernormen bij nieuwe gebiedsontwikkelingen van het centrum van Almere Stad. Bouwen met lagere parkeernormen betekent dat een projectontwikkelaar minder parkeerplaatsen hoeft te realiseren, wat leidt tot kostenbesparingen bij een gebiedsontwikkeling. Hier staat tegenover dat toekomstige bewoners een mobiliteitsalternatief (moeten) hebben als zij hun woning betrekken. Het aanbieden van alternatieve mobiliteitsvormen kost geld. Het instellen van een mobiliteitsfonds biedt uitkomst om alternatieve vormen van vervoer te financieren uit de meeropbrengsten/besparingen van (het niet realiseren van) parkeerplaatsen.

Het instellen van het mobiliteitsfonds vloeit voort uit het 'Mobiliteitsplan Hart van de Stad' en het 'Programma Kostenverhaal 2025'. Bij de Programmabegroting 2026 legt het college het instellingsbesluit voor het mobiliteitsfonds voor aan de raad. Dit besluit regelt alleen de oprichting van het fonds, zodat dit kan worden gevuld. Voorstellen over het beheer en operationele aspecten rond het mobiliteitsfonds volgen later. Hierin wordt onder andere geregeld wat de doelstellingen van het fonds zijn, wie de fondsbeheerder wordt en hoe gerapporteerd wordt over bestedingen.



Bijlage 1: Reactienota gesproken belanghebbenden vertegenwoordigingsgroepen

De gemeente Almere werkt aan het actualiseren van haar parkeerbeleid. In dat kader zijn van januari 2024 tot en met juli 2024 gesprekken gevoerd met diverse belanghebbenden bij parkeerbeleid in Almere. Hieronder vallen de volgende groepen:

- Ondernemers- en winkeliersverenigingen;
- Woningcorporaties;
- Fietzersbond;
- ANWB;
- Autodeelorganisaties;
- Servicehuis Parkeren en Verblijven (SHPV);
- Het Flevoziekenhuis;
- Werkgroep ViP;
- Ontwikkelaars en Bouwers Almere (OBA).

Naast de hierboven genoemde partijen, voerde de gemeente in het voorjaar van 2024 een parkeerenquête uit. De enquête zetten we uit via het AlmerePanel. Daarnaast maken we de vragenlijst via een openlink beschikbaar via de sociale mediakanalen van de gemeenten en zullen we de gesproken partijen gevraagd om de openlink te delen met hun achterbannen.

In deze reactienota lichten we de meest besproken onderwerpen en de knelpunten toe. Het gaat daarbij om een weergave van de gesprekken zoals de adviseurs van de gemeente die hebben ervaren. De inhoud van de reactienota is daarna voorgelegd aan de gesproken belanghebbenden.

Parkeerdruk

Op het moment dat bewoners aangeven dat zij parkeerdruk in hun straat of wijk ervaren, voert de gemeente een parkeerdrukmeting uit. Parkeerdruk meet de gemeente in principe aan het einde van de dag of in de avond en drukken we uit in het percentage parkeervakken dat bezet is ten opzichte van het totale aantal parkeerplaatsen in de straat of wijk. Momenteel spreken we van hoge parkeerdruk op het moment dat er op het maatgevende moment ('s avonds op een werkdag) minstens 90% van de parkeervakken in de straat of wijk bezet zijn met geparkeerde auto's. De vraag is welke ontwikkelingen ten grondslag liggen aan de (ervaren) toename van parkeerdruk in Almeerse wijken. Aandachtspunt bij ondergronds parkeren is dat er in de gebruiksfase weinig ruimte is om een andere functie van de maken als dit nodig/wenselijk blijkt.

Grijs voor groen

Een veelvoorkomend thema is het dilemma bij het creëren van parkeerruimte bij (te hoge) parkeerdruk. In veel gevallen wordt de ruimte voor het aanleggen van de extra parkeerplaatsen gezocht in de omliggende groenstroken. Hoe kom je tot een goed gewogen afweging tussen 'grijs en groen' in de woonwijken?

In diverse woonwijken speelt dit vraagstuk, maar ook op de relatief oudere bedrijventerreinen in Almere. Op de oudere bedrijventerreinen blijkt er een mismatch op parkeren. De grootte van de kavels is inmiddels vaak te klein voor de activiteiten van een vierde, vijfde of zesde eigenaar. Laden, lossen, manoeuvreren en parkeren moet in principe op eigen terrein plaatsvinden, maar door het gebrek aan ruimte parkeren veel van de bezoekers in de groenstroken langs de openbare wegen op bedrijventerreinen. We willen bedrijven zoveel mogelijk enthousiasmeren om naar Almere te komen, maar parkeren blijft hierdoor een probleem bij uitbreiding van economische activiteiten. Het parkeren voor bezoekers en eigen werknemers wordt hierdoor een steeds groter issue, dat door veel ondernemers op de bedrijventerreinen als urgent wordt aangeduid. Aangedragen oplossingsrichtingen zijn 1) het beschikbaar maken van groen, zodat parkeervak kan worden aangelegd of 2) het omvormen van groen naar grastegels.

Betaald parkeren en parkeerproducten

Het invoeren van gereguleerd parkeren blijft een heet hangijzer voor veel ondernemers en bewoners in Almere. Hoewel het invoeren van gereguleerd parkeren parkeerdruk kan weggenomen, vragen ondernemers aandacht voor de impact van betaald parkeren op economische vitaliteit van de winkel- en boodschappencentra. Voor de uitbreiding van blauwe zone is op sommige plekken wel draagvlak. Tot op heden is de gemeente Almere terughoudend met het uitbreiden van gereguleerd parkeren. In sommige schilwijken zijn blauwe zones aangewezen om de overloop van parkeeroverlast tegen te gaan. Daarnaast wordt aandacht gevraagd om parkeerproducten te ontwikkelen die beter aansluiten op doelgroepen die onregelmatige tijden werken.

Gedifferentieerde parkeertarieven

In het weekend wordt de binnenstad van Almere goed bezocht. Veel bezoekers willen graag zo dichtbij als mogelijk bij hun eindbestemming parkeren. Doordat de parkeertarieven nu grotendeels hetzelfde zijn voor de hele binnenstad, kan minder sterk worden gestuurd op het beter benutten van ongebruikte



parkeerplaatsen op parkeergarages en parkeerplaatsen in de stad. De gesproken partijen laten weten dat de ongebruikte parkeerplaatsen vaak aan de rand van de woon- en winkelgebieden liggen. Spreiding van parkeren over de hele stad is beter voor de bereikbaarheid. Aandachtspunt is verder dat particuliere instellingen andere tariefstellingen kunnen hanteren dan de gemeente.

Parkeernormen bij transformatie van bestaande bebouwing

Op plekken waar verdichting plaatsvindt kan worden verwacht dat bij ongewijzigd beleid, de openbare ruimte de druk van geparkeerde auto's op de openbare ruimte verder toeneemt. Dit zorgt met name voor hinder bij bestaande bewoners, die hun wijk drukker zien worden en daarmee ook de kans op het vinden van een parkeerplek lager. Zorg dat er aandacht is voor de perceptie van bewoners op het invoeren van parkeermaatregelen bij de verandering die als gevolg van het toevoegen van woningen in de bebouwde omgeving ontstaat.

Uitgangspunt is dat projectontwikkelaars parkeren op eigen terrein moeten op te lossen bij het aanleggen van woningen op een verdichtingslocatie. Dit kunnen zij bijvoorbeeld doen door het aanleggen van parkeerplaatsen bij de woning of door een centrale parkeervoorziening, zoals een parkeergarage. Helaas zien we dat deze eis bij sommige transformatiegebieden ertoe leidt dat de businesscase van een ontwikkeling niet "rond kan worden gerekend". Bij meerdere gesproken belanghebbenden is zorg over betaalbaarheid van projecten als gevolg van de parkeereis bij nieuwe projecten. Mogelijke oplossingsrichtingen zijn de verplichte afname van een deelauto-abonnement voor nieuwe bewoners of de afdracht van de kosten voor de niet gerealiseerde parkeerplaatsen in een mobiliteitsfonds.

Parkeernorm bij nieuwbouwlocaties

Bij de aanleg van nieuwe wijken is een belangrijke uitdaging hoe rekening te houden met levensloopbestendigheid van een wijk en daarmee de ontwikkeling van het (toekomstig) autogebruik van de wijk. Bij sociale huurwoningen lijkt de behoefte bij de doelgroep in de praktijk lager te liggen dan de gehanteerde parkeernorm.

Er worden suggesties gedaan om patstellingen te doorbreken, maar nog wel dienen te worden uitgezocht:

- Aanpassen op factor tijd: starten met de realisatie van een deel van de parkeernorm en dan bij monitoring van het gebruik en dan na verloop van tijd de rest bij te bouwen.
- Aanpassen op factor schaal: ontkokers van parkeeropgaven langs verschillende projectontwikkelaars/initiatiefnemers, zodat niet elke initiatiefnemer zijn eigen parkeeroplossing gaan bedenken maar een integrale oplossing kan worden geboden.

Parkeren op straat en in parkeergarages

De wens van diverse gesproken partijen is om de parkeertarieven op straat af te stemmen op de tarieven in de parkeergarages. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor het beheer en onderhoud van de parkeergarages in Almere (schoon, heel en veilig). Interessante waarneming is dat er in sommige parkeergarages relatief hoge restcapaciteit is. Bij de Sluisgarage in Almere Haven valt dit te herleiden naar het ontbreken van een lift, waardoor het bovenste dek vaak veel parkeerplek beschikbaar is.

Inzet van deelmobiliteit bij toevoegen van woningen in een onbebouwd of bebouwd gebied

Het blijft vandaag de dag lastig om de precieze vervangingsratio (of 'deelautoratio') te bepalen. Het gebruik van deelauto's hangt bijvoorbeeld sterk af van de demografische en economische kenmerken van de (nieuwe) bewoners in een gebied. Hierdoor kan niet op voorhand worden aangegeven hoe succesvol het gebruik van deelauto's gaat zijn. In het kader van het landelijk programma Natuurlijk! Deelmobiliteit werken de overheid en de deelautosector aan rekenregels voor parkeernormen voor deelauto's. Insteek is om hierbij zoveel mogelijk voorbeelden te vinden en hieruit archetypen af te leiden.

Daarbij is voor aanbieders van deelauto's belangrijk dat het afzetgebied niet beperkt blijft tot het projectgebied, maar dat de auto's ook openbaar toegankelijk zijn voor bewoners uit omliggende wijken van het projectgebied. Een deelauto concurreert namelijk met een privéauto, waarbij een deelauto aantrekkelijker wordt naarmate de stedelijkheidsgraad de dichtheid van OV toeneemt. Hoe hoger de verstedelijking, hoe hoger de kans van slagen. De meeste winst valt op korte termijn te halen bij de focus mensen die overwegen hun tweede of derde auto weg te doen. Verplichte plekken aanwijzen werkt niet, want dan is kans op verlies heel groot (en leidt uiteindelijk mogelijk zelfs tot faillissement).

Fietsparkeernormen

Door de gesproken partijen wordt het inpassen van fietsparkeren bij gebiedsontwikkelingen nu niet als een groot knelpunt ervaren. De Amsterdamse Bouwbrief wordt als uitgangspunt gebruikt. Bij grote projecten (en waar de randen fysieke afbakening van het project eerder worden bereikt) is het lastiger om fietsenstallingen op maaiveld te creëren. Hierdoor liggen inpanidige oplossingen meer voor de hand.

Fietsenstallingen en fietsparkeergarages



Fietsparkeergarages van Almere worden over het algemeen gewaardeerd, maar gebruiksvriendelijkheid blijft een aandachtspunt. Hieronder valt ook de geleiding naar de fietsparkeergarages toe. Verder dient er aandacht te zijn voor de afstand tussen fietsnietjes, zodat ook fietsen met een fietstas goed kunnen parkeren. Suggestie wordt gedaan om te kijken of er fietsnietjes kunnen worden geplaatst op plekken waar grotere clusters fietsen staan.

Toegankelijkheid

Bij het parkeren van de auto, fiets en scooter speelt toegankelijkheid een belangrijke rol. Wees bewust van de impact van een geparkeerd voertuig op de toegankelijkheid van trottoirs. Het gaat dan onder andere om dimensionering van het (fiets)parkeervak, maar ook om vrije (goed verlichte) geleidelijnen langs de parkeervakken en het eventueel vrije ruimtes (groenstroken) tussen de parkeerplaatsen en het trottoir voor uitstekende onderdelen of achterkleppen van (bestel)auto's, scooters en fietsen. Een mogelijke oplossing is om zowel voor parkeerplaatsen, als voor fietsnietjes zo weinig mogelijk haaksparkeren toe te passen maar zoveel mogelijk langsparkeren. Vraag om te beantwoorden hierbij is: hoe zorgen we ervoor dat mensen niet meer gehandicapt worden door de omgeving en hoe kunnen we de omgeving zo vormgeven dat iedereen zich veilig voelt om naar buiten te gaan?



Bijlage 2: Verwerking van uitkomsten participatie parkeerbeleid

Dit parkeerbeleid is mede tot stand gekomen door inzichten te verzamelen over knelpunten die zich kunnen voordoen bij het vraagstuk parkeren en herinrichting van de openbare ruimte. Bewoners van Almere hebben hun mening kenbaar kunnen maken door het invullen van een parkeerenquête, waarop een goede respons is geweest. Om de opgehaalde resultaten van de parkeerenquête beter te kunnen duiden hebben er daarnaast ook gesprekken met bewoners plaatsgevonden. In vijf focusgroepen, gehouden in ieder stadsdeel, is met de bewoners in gesprek gegaan over knelpunten en dilemma's ten aanzien van parkeren. De belangrijkste uitkomsten staan beschreven in [paragraaf 1.3](#).

Daarnaast is voorafgaand aan het opstellen van het parkeerbeleid gesproken met een groot aantal stakeholders. De rode draad uit de gesprekken is vertaald in een reactienota, die is bijgevoegd onder [Bijlage 1](#). Met de stakeholders voor wie het parkeerbeleid de meeste impact heeft, zoals woningbouwverenigingen en ontwikkelaars, is het voorgestelde nieuwe beleid besproken.

In deze bijlage laten we zien hoe met de inbreng van inwoners is omgegaan en hoe belangrijke stakeholders hebben gereflecteerd op het voorgestelde parkeerbeleid.

Hoe is omgegaan met de belangrijkste uitkomsten van de parkeerenquête?

De belangrijkste uitkomsten van de parkeerenquête zijn:

1. De overgrote meerderheid van de respondenten beoordeelt het parkeren in Almere met een voldoende, goed of uitstekend, maar parkeren bij de eigen woning wordt minder goed beoordeeld.
2. Respondenten met twee of meer auto's in huishouden beoordelen het parkeren in eigen woonomgeving of direct of nabij eigen woning vaker met onvoldoende of slecht dan respondenten met één auto.
3. Bijna twee derde van de respondenten ervaart nooit of soms parkeeroverlast in directe woonomgeving, twee op de tien respondenten ervaart dit vaak of altijd.
4. De meeste respondenten vinden dat de gemeente parkeerdruk en of parkeeroverlast moet aanpakken, met nadruk op parkeeroverlast.
5. Volgens het merendeel van de respondenten is geen van de genoemde mogelijke gevolgen van meer parkeerplaatsen acceptabel. Minder of geen gazon/gras en minder of geen plantsoen of struiken worden nog het meest geaccepteerd, maar ook hiervoor geldt dat de meerderheid dit onacceptabel vindt.

De eerste vier uitkomsten hebben te maken met parkeerdruk en parkeeroverlast. In dit parkeerbeleid maken we de keuze om beter in beeld te krijgen waar deze problemen zich voordoen door de parkeerdruk te gaan monitoren. Op plekken waar de parkeerdruk hoog is gaan we op zoek naar een oplossing. Dit is niet automatisch het aanleggen van extra parkeerplaatsen. Als er geen sprake is van grootschalig onderhoud, inbreiding of herinrichting, is er geen budget beschikbaar voor aanpassing van de openbare ruimte. Ook maakt het realiseren van parkeerplaatsen onderdeel uit van een breder vraagstuk van verdeling van schaarse openbare ruimte. We doorlopen daarom een aantal stappen om te onderzoeken hoe we het parkeerprobleem wél kunnen oplossen. Afhankelijk van de oorzaak kan overgegaan worden tot gereguleerd parkeren. Bij de afweging die de gemeente maakt om maatregelen te treffen wordt de mening van de buurt meegenomen. We hanteren hierbij heldere spelregels.

Dat de oplossing van parkeeroverlast niet automatisch gezocht moet worden in meer parkeerplaatsen aanleggen heeft niet alleen een financiële reden. Uit de enquête blijkt namelijk ook dat de meerderheid van de bewoners het opofferen van groen onacceptabel vindt.

Soms wordt er parkeeroverlast ervaren als er niet direct voor de eigen woning geparkeerd kan worden, terwijl er op buurtniveau geen hoge parkeerdruk is omdat er in de nabijheid nog voldoende plekken zijn. In dat geval moeten bewoners iets verder lopen. In de Nota Parkeernormen zijn hiervoor maximale loopafstanden opgenomen.

Hoe is omgegaan met de belangrijkste uitkomsten van de focusgroepen?

De belangrijkste uitkomsten van de gesprekken in focusgroepen zijn:

1. Het aantal auto's per huishouden is volgens respondenten (onder andere door langer thuiswonende kinderen) toegenomen, waardoor de parkeerdruk structureel is toegenomen.
2. Er zijn zorgen over de toename van parkeerdruk als gevolg van inbreiding (het toevoegen van woningen binnen de bebouwde omgeving).
3. De parkeerdruk in de straat of buurt is toegenomen, doordat huishoudens hun parkeerplaats op eigen terrein vertuinen of omzetten naar woonruimte.
4. Sommige respondenten zijn voorstander van het opofferen van groen ten behoeve van parkeerplaatsen, terwijl anderen juist het belang van groen benadrukken.



5. De meeste respondenten geven aan dat ze het liefst zo dicht mogelijk bij hun huis willen parkeren, met name vanwege praktische redenen.
6. Respondenten zijn kritisch op het invoeren van parkeerregulering, maar stonden na een nadere toelichting open om hierover te praten.
7. Uitwijkgedrag naar aangrenzende wijken rond gereguleerd parkeergebieden is een aandachtspunt. Volgens respondenten nam parkeerdruk in deze wijken hierdoor toe.
8. De respondenten zijn over het algemeen kritisch op deelauto's in relatie tot beschikbare parkeerplaatsen.
9. Respondenten geven aan dat handhaving op parkeeroverlast vaak inconsistent is, wat tot frustratie leidt (bijvoorbeeld door te controleren op momenten dat er geen overlast is).
10. Respondenten vroegen aandacht voor parkeeroverlast rond schoolomgevingen bij het halen en brengen van kinderen.

Zorgen om meer parkeeroverlast bij verdichting

Uit de focusgroepen komt naar voren dat er zorgen zijn over (toenemende) parkeerdruk en parkeeroverlast, maar dat de meningen uiteen liggen als er keuzes moeten worden gemaakt over de aanleg van parkeerruimte. Nu we door de grote woningbouwopgave op bepaalde plekken van de stad zullen moeten verdichten, ligt er een uitdaging om het parkeervraagstuk van nieuwe bewoners te verenigen met dat van bestaande bewoners.

In het centrum van Almere Stad gaan we het bouwen met lagere, passende parkeernormen combineren met het investeren in flankerende mobiliteitsoplossingen voor nieuwe bewoners in de gebruiksfase (bijvoorbeeld het verstevigen van het aanbod van deelvervoer) en een limiet op het krijgen van een parkeervergunning voor nieuwe bewoners. Hiermee beperken we de druk op de openbare ruimte ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast voorkomen we hiermee dat nieuwe bewoners de parkeerdruk doen toenemen waardoor voor bestaande inwoners de parkeerdruk toeneemt.

In overige gebieden in Almere waar verdichting plaatsvindt hanteren we een vergelijkbare aanpak als in het centrum om enerzijds de ruimteclaim ten behoeve van het parkeren voor de nieuwe ontwikkelingen te beperken en anderzijds overlast voor bestaande bewoners te beperken. Dit lukt alleen als we, vergelijkbaar als in het centrum, inzetten op gereguleerd parkeren, het hebben van openbaar vervoer, het stimuleren van lopen en fietsen en het inzetten op deelmobiliteit. Hiertoe voeren we B+-gebieden in. Als niet aan de voorwaarden van onder andere gereguleerd parkeren kan worden voldaan, dan blijft de B-norm van toepassing.

Extra parkeren als onderdeel van bredere weging bij herinrichting, inbreiding en grootschalig onderhoud

Verzoeken voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen in overige delen van de bestaande stad overwegen we alleen bij herinrichting, inbreiding of grootschalig onderhoud. Daar horen ook verzoeken bij om meer parkeerplaatsen te realiseren. Deze verzoeken nemen we serieus, maar we zijn tegelijk terughoudend. We verkennen aan de hand van de Nota Burgerparticipatie samen met belanghebbenden de mate van invloed die belanghebbenden kunnen uitoefenen op de inrichting van de leefomgeving. Extra ruimte voor meer parkeren is een onderdeel dat gewogen moet worden tegenover andere (maatschappelijke) ruimteclaims die we een plek willen (of moeten) geven in de openbare ruimte. In sommige gevallen kan het daardoor voorkomen dat parkeren voor de deur geen vanzelfsprekendheid meer is, maar zien we dat er wel ruimte is om de auto 1 of 2 straten verderop te parkeren. Acceptabele loopafstanden werken we uit in de Nota Parkeernormen 2025.

Indien er geen herinrichting, inbreiding of grootschalig onderhoud staat gepland, maar er op basis van meldingen of op basis van parkeerdrukmetingen wel aanleiding is om parkeermaatregelen te nemen, dan is een eerste stap om de aard en omvang van de parkeerdruk te analyseren. Daarbij kijken we onder andere naar de samenstelling huishoudens, het autobezit in de wijk, het parkeren op eigen terrein en beschikbare parkeerplaatsen binnen acceptabele loopafstand. Daarbij merken we op dat er steeds meer ruimte nodig is voor andere maatschappelijke functies dan parkeren, zoals transformatorhuisjes om woningen aan te sluiten op elektriciteit. Om patstellingen te doorbreken, neemt de gemeente uiteindelijk het besluit voor de inrichting, waarbij we de bewoner er altijd vanuit moet kunnen gaan dat we open transparant zijn over de keuze die we maken.

Als de analyse laat zien in dat het aanleggen van extra parkeerplaatsen nodig is, proberen we - binnen de grenzen van wat fysiek mogelijk is en in afweging ten opzichte van andere claims - te kijken of er ruimte kan worden gevonden voor extra parkeerplaatsen.

Verbeterde uitleg over toepassing van parkeerregulering

In de spelregels voor invoering parkeerregulering (zie [paragraaf 2.1](#) en maatregel 1.10) laten we zien welke stappen we doorlopen bij de analyse en hoe we de dialoog met de belanghebbenden in de omgeving opzetten. Daar staat ook in de werkwijze en het besluitvormingsproces is om te komen tot een besluit over de invoering van parkeerregulering. Op basis van de analyse en de dialoog met de omgeving



komen we tot een voorstel of advies aan de raad over de invoering van parkeerregulering. De raad neemt dan uiteindelijk een beslissing.

