

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	1

ONDERWERP**Tussenoplossing parkeernormen in afwachting van parkeervisie**

BELEIDSVELD	PORTEFEUILLEHOUDER
Parkeren	J. Lindenberg
VRAGEN BIJ	TELEFOON
Sander Kinneging	06-22371613

VOORGESTELD RAADSBESLUIT

1. Kennis te nemen van het 'Overzicht van lopende projecten met advies over te hanteren parkeernormen'
2. De Nota Parkeernormen 2020 als tussenoplossing vast te stellen voor het gehele grondgebied voor Almere, waarbij voor de gebieden/projecten:
 - a. Almere Centrum;
 - b. Oosterwold;
 - c. Floriade;
 - d. Europakwartier Oost 1 en 2;
 - e. Nobelhorst fase 3 en 4;
 - f. Homeruskwartier, drietal ontwikkelkavels;
 - g. Bedrijventerrein Stichtsekan;
 - h. Olympiakwartier Oost;
 - i. Twentsekan;
 - j. Almere Buiten Centrum;
 - k. Transformatiegebieden Louis Armstrongweg, De Paal en Ambachtsmark;
 - l. Bedrijventerrein De Vaart en
 - m. Leemwierde
 de normen uit de conceptnota d.d. 2 juni 2020 worden vastgesteld en voor de rest van Almere de normen uit de geldende bestemmingsplannen worden overgenomen.
3. In te stemmen met de Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Parapluziening parkeren, één zienswijze niet ontvankelijk te verklaren, één zienswijze ontvankelijk te verklaren en deze niet over te nemen.
4. Het bestemmingsplan Parapluziening parkeren, gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan conform de wijzigingen in de Nota zienswijzen, waarbij:
 - a. Het plan met identificatienummer NL.IMRO.0034.BPPAR03-vg01 in elektronische en analoge vorm is vastgelegd.
 - b. Gebruik is gemaakt van de basisregistratie kadaster BRK27062019.
5. Het vaststellingsbesluit eerder bekend te maken dan zes weken na de vaststelling, indien Gedeputeerde Staten van Flevoland hiermee akkoord zijn.

WAT IS DE ESSENTIE VAN DIT VOORSTEL EN WAT WORDT VAN DE RAAD GEVRAAGD?

Het college stelt de raad voor om – vooruitlopend op een integrale stedelijke Parkeervisie – een nota Parkeernormen en een bestemmingsplan Parapluziening parkeren vast te stellen. De Nota Parkeernormen en het bestemmingsplan vormen gezamenlijk een toetsingskader voor voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen en zorgen ervoor dat deze parkeergelegenheid in stand wordt gehouden.

Deze Nota Parkeernormen kan gezien worden als een tussenproduct voor de periode tot de vaststelling van de Parkeervisie. In het kader van de Parkeervisie onderzoekt het college waar in de bestaande wijken parkeerdruk aanwezig is en zullen oplossingen aangedragen worden voor het tegengaan van de

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	2

parkeerdruk. Het college zal tegelijk met de Parkeervisie een update van de Nota Parkeernormen voorleggen aan de raad, zodat de normering past bij uitvoering van de Parkeervisie.

In voorliggende nota is het feitelijk autobezit het uitgangspunt. Daarmee is deze nota dus niet bedoeld om te sturen op het autobezit (het aanmoedigen of ontmoedigen van parkeren). Wel willen we in aanloop naar de nieuwe parkeervisie zaken zo goed mogelijk regelen in deze Nota Parkeernormen door:

1) De parkeernormering in de bestaande wijken ongewijzigd te laten, zodat de parkeerdruk in ieder geval niet wijzigt als gevolg van nieuwe normen. De parkeernormen voor de bestaande wijken worden overgenomen uit de geldende bestemmingsplannen.

2) Te zorgen dat de gebiedsontwikkeling niet stil blijft of komt te liggen. Door de Nota Parkeernormen 2020 als tussenoplossing vast te stellen, wordt voor de komende tijd duidelijkheid geboden aan ontwikkelaars en corporaties en kan gewerkt worden aan het realiseren van de ambities uit (o.a.) de Woonvisie. Voor lopende projecten (zie besluitpunt 2) geldt dat de normen uit de conceptnota van juni 2020 worden overgenomen.

Voor projecten nabij OV-knooppunten en voorzieningen de Nota Parkeernormen 2020 over het algemeen een verlaging van de normen ten opzichte van de normering in de huidige bestemmingsplannen inhouden. Voor gebieden op grote afstand van OV-knooppunten en voorzieningen geldt dat de normen hoger zullen zijn.

In het bijgevoegde 'Overzicht projecten met advies over te hanteren parkeernormen' motiveert het college de keuze voor de projecten waarvoor de normen uit de conceptnota van toepassing blijven.

3) Deze parapluherziening verbiedt het om parkeerplaatsen, die onderdeel zijn van een bouwvergunning, op te heffen. Hiermee kan er effectiever worden gehandhaafd op de instandhouding van aangelegde parkeerplaatsen.

HOE LUIDT HET VASTGESTELDE WETTELIJKE EN BELEIDSKADER? ZIJN ER EERDERE RAADSBESLUITEN OF -BESPREKINGEN DIE RELEVANT ZIJN TE NOEMEN?

Eerdere raadsbesprekingen

Een eerder raadsvoorstel inzake de vaststelling van de Nota Parkeernormen 2020 en het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren is besproken in de Politieke Markt van 30 juni 2020. Tijdens de bespreking bleek dat het dossier nog niet voldoende voldragen werd geacht voor een verdere bespreking. Het dossier is terug overhandigd aan het college, teneinde het raadsvoorstel aan te passen aan de hand van de opmerkingen en suggesties die tijdens de Politieke Markt aan het college zijn meegegeven. Tevens is verzocht om een technische toelichting.

Het college heeft op basis van de opmerkingen en suggesties de Nota Parkeernormen gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen betreffen:

– Voor de bestaande wijken worden geen nieuwe normen gehanteerd; de normen uit de onderliggende bestemmingsplannen zijn overgenomen in de Nota Parkeernormen in de kaart en tabel in bijlage 3 van de Nota. Daar waar in de bestemmingsplannen dezelfde normen waren opgenomen, zijn deze in eenzelfde zone opgenomen. Kleine afwijkingen in de normen tussen bestemmingsplannen zijn binnen een zone met een asterisk (*) aangeduid.

In gebieden met bestemmingsplannen zonder normen wordt de lijst met parkeernormen die tot 1 juli 2018 ambtelijk is gehanteerd bij de vergunningverlening overgenomen. Overigens is deze lijst ook de basis geweest voor een aantal bestemmingsplannen en daarmee al een aantal keer door de gemeenteraad vastgesteld. De gebieden waarvoor de normen zijn overgenomen uit de bestemmingsplannen, zijn op de kaart in de Nota Parkeernormen 2020 terug te vinden als zones D/D*, E/E* en F.

– Voor de gebieden waar nu ontwikkelingen gaande zijn, of waar de nodige voorbereidingen getroffen zijn om op korte termijn ontwikkelingen te laten plaatsvinden, is al enige tijd gerekend met de normen uit de conceptnota. Er is hierbij geanticipeerd op een vaststelling van de Nota Parkeernormen,

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	3

waarbij aangenomen werd dat er geen (significante) wijzigingen doorgevoerd zouden worden ten opzichte van de versie die terinzage heeft gelegen. Achteraf gezien had dit anticiperen niet zo mogen plaatsvinden, zodat de Raad nog kon kiezen voor een andere normering zonder dat dit direct grote gevolgen zou hebben voor de gebiedsontwikkeling.

Het college is (in bijgevoegd overzicht) nagegaan voor welke projecten het van belang is dat daar continuïteit in het ontwikkelproces geboden wordt en zodoende de woningbouwproductie door kan gaan. Dit heeft geresulteerd in de lijst met projecten zoals opgenomen in besluit 1, a t/m m. In de Nota Parkeernormen zijn de projecten onderverdeeld in de zones A+, A, B en C. Uit het overzicht blijkt dat een groot deel van de projecten zijn gelegen in gebieden waar de autoafhankelijkheid lager is door de aanwezigheid van een station en sprake is van een hoog voorzieningenniveau (OKO, EKO1, Randstad, Wisselweg, Louis Armstrongweg). Dit verklaart dat voor deze projecten een lagere norm in de Nota Parkeernormen 2020 is opgenomen, dan in de betreffende bestemmingsplannen verplicht wordt gesteld.

Voor projecten die wat verder van stations en voorzieningen zijn gelegen (zoals Nobelhorst, Floriade en EKO 2), geldt dat de Nota Parkeernormen meer rekening houdt met de woningdifferentiatie en autoafhankelijkheid dan de oude normen. Hier zijn de verschillen tussen de normen uit het Nota Parkeernormen 2020 en de normen uit de geldende bestemmingsplannen minder groot.

Voor gebieden die op grotere afstand zijn gelegen, zal de normering uit zone C van de Nota Parkeernormen 2020 ervoor zorgen dat er een hogere parkeereis zal worden gesteld en zodoende altijd voldoende parkeergelegenheid zal zijn bij woningen en bedrijventerreinen die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Hiervan is met name sprake in bedrijventerrein De Vaart, bedrijventerrein Stichtsekanal en Oosterwold.

– Er is een aantal bepalingen opgenomen in de Nota Parkeernormen 2020, die van belang zijn voor de gehele stad en niet alleen voor gebieden die volop in ontwikkeling zijn. Zo is het raadzaam om ook in bestaande wijken bij nieuwe ontwikkelingen te kunnen eisen dat de benodigde parkeervoorzieningen op het eigen terrein worden gerealiseerd en dat deze in stand worden gehouden. Deze algemene bepalingen zijn opgenomen met de bedoeling om te voorkomen dat in de bestaande wijken – vooral daar waar de parkeerdruk hoog is – de parkeerdruk toeneemt.

Daarnaast zullen algemene afwijkingsmogelijkheden voor deelmobiliteit en afkoop van parkeerplaatsen ook voor bestaande wijken gelden, waarbij het college elke keer de afweging kan maken of de betreffende omgeving zich leent voor deelmobiliteit en/of afkoop van parkeerplaatsen of niet.

– De totstandkoming van de normen en het verrichte onderzoek wordt in de Nota Parkeernormen 2020 beter toegelicht en gemotiveerd.

Wettelijk kader

Sinds 1 juli 2018 is het niet meer mogelijk om via de Bouwverordening van de gemeente Almere de aanleg van parkeerplaatsen af te dwingen. Het afdwingen van de aanleg van parkeerplaatsen dient sindsdien via het bestemmingsplan te gebeuren. Omdat de bestemmingsplannen niet tegelijkertijd werden voorbereid en per bestemmingsplangebied is gekeken welke normering past bij het karakter van het betreffende gebied, zijn er verschillen tussen bestemmingsplannen t.a.v. de parkeerregels en normering per bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan zorgt ervoor dat voor heel Almere één planologisch toetsingskader wordt toegepast voor het parkeren. Het zorgt er tevens voor dat voor de normen uitsluitend naar de Nota parkeernormen hoeft te worden gekeken.

De vaststelling van het bestemmingsplan en de Nota Parkeernormen 2020 volgt op een termijn van terinzagelegging, waarbij iedereen zienswijzen kan indienen op beide stukken. In de nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Parapluerziening parkeren zijn de ingediende zienswijzen samengevat en beantwoord.

Het bestemmingsplan wordt niet aangepast, omdat deze direct doorverwijst naar de Nota Parkeernormen. Via de doorverwijzing, zullen de aanpassingen in de Nota Parkeernormen doorwerken in de vergunningverlening. Wel zijn een aantal andere kleine aanpassingen doorgevoerd, tussen het

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	4

document dat terinzage heeft gelegen en het document dat wordt vastgesteld. Daar wordt verderop op ingegaan.

Het raadsvoorstel betekent een afronding van het proces voor het invoeren van Almeerse parkeernormen, waarbij het college en de raad sinds voorjaar 2018 meerdere besluiten (inzake het voorbereidingsbesluit Parkeren), ontwerpbestemmingplan Parapluherziening parkeren en de concept-nota Parkeernormen) heeft genomen. Omdat de voorkeur uitging naar het eerder vaststellen van een Parkeervisie, is gekozen voor de vaststelling van de Nota Parkeernormen als tussenoplossing. Als naar verwachting in de eerste helft van 2021 de Parkeervisie aan de raad wordt aangeboden, dan komt er ook een nieuw voorstel voor de parkeernormen.

WAAROM WORDT DIT BESLUIT AAN DE RAAD VOORGELEGD?
Vaststelling bevoegdheid gemeenteraad

De Wet ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid om parkeernormen via een bestemmingsplan verplicht te stellen bij nieuwe ontwikkelingen, door in het bestemmingsplan te verwijzen naar het beleid. Dit wordt ook wel een dynamische verwijzing genoemd. Het woord 'dynamisch' houdt in dit geval in dat het beleid gewijzigd kan worden, zonder dat hiervoor het bestemmingsplan aangepast hoeft te worden.

De gemeenteraad is als enige bevoegd om het bestemmingsplan vast te stellen. Omdat het beleid via de verwijzing uit het bestemmingsplan ook kaderstellend wordt, dient de gemeenteraad eveneens de gehele nota Parkeernormen vast te stellen.

Wijze van toepassen parkeernormering verandert

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren zal voor de gehele gemeente 1 bestemmingsplan gelden voor de toepassing van parkeernormen, waarbij voor het bepalen van de eis om voldoende parkeergelegenheid te realiseren, getoetst wordt aan de Nota Parkeernormen 2020. De parapluherziening vervangt alle parkeren-gerelateerde regels uit de geldende bestemmingsplannen en vervangt deze door 1 regeling.

Voor de bestaande wijken zullen de normen uit de bestemmingsplannen overgenomen worden in de Nota Parkeernormen en via de regeling van het paraplubestemmingsplan van toepassing zijn voor aanvragen omgevingsvergunning.

Voor de lopende projecten is een andere normering opgenomen. Hier wijzigt de toepassing van normen wel. De toetsing aan het bestemmingsplan is hetzelfde als bij de bestaande wijken, maar bij de nieuwe normen wordt meer onderscheid gemaakt in de mate waarin bewoners afhankelijk zijn van de auto. Dit heeft geleid tot een zonering waarin de parkeernormen hoger worden naarmate de autoafhankelijkheid groter is.

Om de zonering en de hoogte van de normen te kunnen onderbouwen, is onderzoek gedaan naar het gemiddelde autobezit in Almere. Uitgangspunt was dat hiermee vraagvolgende normen gehanteerd konden worden; de norm past bij de werkelijke parkeerbehoefte, er worden niet meer of minder parkeerplaatsen geëist om bepaalde beleidsdoelstellingen te kunnen behalen. Er wordt bijvoorbeeld geen lagere norm toegepast om autogebruik te ontmoedigen, of een hogere norm toegepast om overcapaciteit te realiseren.

Het verrichte onderzoek was niet uitgebreid; het betrof meer een check of het toepassen van de kencijfers van het CROW in Almere verantwoord is. Deze check is in 9 buurten gedaan, waarbij tussen de buurten verschillen zijn in de autoafhankelijkheid. De 9 buurten bevatten allemaal één soort woning, bijvoorbeeld uitsluitend dure koopwoningen of uitsluitend gereguleerde huur. Dit maakt een goede vergelijking met de kencijfers van het CROW mogelijk.

Er is tot op postcode 5 niveau (4 cijfers en 1 letter) onderzocht hoeveel woningen aanwezig zijn en hoeveel auto's er op die adressen geregistreerd staan. Voor deze 9 buurten is geconcludeerd dat in alle gevallen het gemiddeld autobezit vergelijkbaar is met het voor dat gebied en dat woningtype van toepassing zijnde kencijfer van het CROW.

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	5

Het college concludeert op basis van het onderzoek dat de kencijfers een goede basis vormen voor de andere normen uit de Nota Parkeernormen en heeft het midden van de bandbreedte binnen de kencijfers als norm overgenomen voor alle voorzieningen met een parkeervraag. In een aantal gevallen zijn de normen iets opgehoogd ten opzichte van (het midden van de bandbreedte binnen) de kencijfers, om recht te doen aan de Almeerse situatie waarin ten opzichte van vergelijkbare steden sprake is van een hoger autobezit. Deze ophoging bestaat vaak uit 0,1 of 0,2 parkeerplaats per woning.

Voor gereguleerde huur geldt dat het werkelijk autobezit veel lager ligt dan bij reguliere huur of koop, waardoor deze norm is verlaagd. Desondanks valt die norm nog steeds binnen de bandbreedte die het CROW binnen de kencijfers voor gereguleerde huur aangeeft. In de Nota zelf wordt verder ingegaan op het onderzoek.

Overigens kan met de vraagvolgende normen nu ook bekeken worden of in bestaande wijken sprake is van een afwijkend autobezit. Het is immers dan bekend hoeveel woningen er per woningtype aanwezig is en hoeveel auto's per adres verwacht kunnen worden. Met deze gegevens kan in het kader van de Parkeervisie achterhaald worden of de geconstateerde parkeerdruk het gevolg is van afwijkend autobezit of door (bijv.) overloop uit andere gebieden. Dit is relevant voor de te volgen strategie voor het tegengaan van de parkeerdruk.

Zienswijzen en wijzigingen tussen ontwerpbestemmingsplan en vast te stellen bestemmingsplan

Tijdens de terinzagelegging zijn twee zienswijzen ontvangen. Eén zienswijze voldeed aan alle ontvankelijkheidsvereisten en is daarom inhoudelijk beoordeeld. De zienswijze is samengevat in de Nota. Omdat de ontvankelijke zienswijze niet heeft geleid tot aanpassingen aan het bestemmingsplan, wordt deze niet overgenomen. De zienswijze heeft wel geleid tot een aanpassing van de Nota Parkeernormen 2020, waarmee alsnog tegemoetgekomen wordt aan het inhoudelijke bezwaar van de adressant.

De andere zienswijze ging over een passage in de toelichting van het bestemmingsplan Regenboogbuurt/Eilandenbuurt, die volgens de indiener van de zienswijze door Paraplubestemmingsplan zou komen te vervallen. Het betreft de passage: "waar het ruimtelijk kan en stedenbouwkundig verantwoord is, wordt gekeken naar de mogelijkheden nieuwe parkeerplaatsen aan te leggen". Het lijkt er dan op dat na de vaststelling van het parapluplan dit voornemen komt te vervallen. Hoewel de zienswijze niet ontvankelijk is verklaard (omdat het per mail is binnengekomen en niet op verzoek van het college alsnog per brief is verzonden), betekent het vervallen van deze passage geenszins dat het college zich niet langer zal inspannen om bestaande parkeerdruk aan te pakken. De Parkeervisie zal hiervoor het kader gaan vormen. In de Parkeervisie zal ook bekeken worden hoe de parkeerproblematiek in de omgeving van de indiener van de zienswijze opgelost kan worden. Het college is dan ook van oordeel dat de niet-ontvankelijke zienswijze alsnog via de Parkeervisie inhoudelijk overgenomen zal worden.

Er worden ook wijzigingen voorgesteld die niet direct zijn terug te leiden tot de opmerkingen uit de ingediende zienswijzen; ook wel ambtshalve wijzigingen genoemd. Omdat de inspraak over een eerdere versie van de Nota Parkeernormen is gehouden, zijn er in de vast te stellen Nota een groot aantal ambtelijke wijzigingen doorgevoerd. Echter, het bestemmingsplan zelf blijft nagenoeg ongewijzigd. Alleen de bijlagen met de kaart en de tabel met normen, die van toepassing zijn voor gebruikswijzigingen, worden aangepast. Ook zijn er een aantal niet-inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd ter verhoging van de juridische kwaliteit naar aanleiding van gewijzigde inzichten, beleid of regelgeving.

- In het bestemmingsplan werd niet consequent naar de geletterde onderdelen verwezen. Om de leesbaarheid van het bestemmingsplan te vergroten, is dit aangepast zodat de verwijzing overal hetzelfde is.
- Het ontwerpbestemmingsplan verwees naar de Nota Parkeernormen Almere 2019, maar dat moet 2020 zijn.
- In bijlage 1 waren bestemmingsplannen opgenomen die niet opgenomen hadden moeten worden. Omdat na de terinzagelegging het bestemmingsplan 'Almere-Poort Oost en Duin' is vastgesteld en deze parapluperziening ook dat bestemmingsplan dient te herzien, is dat bestemmingsplan ook in de bijlage opgenomen.

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	6

Dynamische verwijzing

De parapluziening maakt gebruik van de in artikel 3.1.2, tweede lid, van het Bro (Besluit ruimtelijke ordening) opgenomen mogelijkheid om te verwijzen naar beleid. Voor dit concrete bestemmingsplan betekent dit dat aanvragen omgevingsvergunning niet moeten voldoen aan parkeernormen die aan het bestemmingsplan zijn toegevoegd, maar aan de normen zoals die zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen 2020. Deze Nota Parkeernormen is een op zichzelf staande beleidsregel en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Het voordeel van de dynamische verwijzing is dat, als de normen aanpassing behoeven, slechts de nota hoeft te worden aangepast en niet alle afzonderlijke bestemmingsplannen. Hier vloeit ook de term dynamisch uit voort: als de nota in de toekomst wordt aangepast, dan gelden vanaf dat moment die aangepaste normen.

Wanneer de nota parkeernormen wijzigt, bijvoorbeeld door nieuwe landelijke parkeernormen, de vaststelling van de Parkeervisie of door gewijzigde mobiliteitsontwikkelingen, wordt de omgeving door middel van participatie hierbij betrokken. De wijze van participatie (o.a. consulteren, informeren) wordt bepaald door de mate van wijziging van de nota.

De dynamische regeling kent één kanttekening: hij is uitsluitend te gebruiken voor de situaties waarin het college een besluit moet nemen, zoals bijvoorbeeld een beslissing op een aanvraag omgevingsvergunning.

De dynamische regeling is dus niet van toepassing op gevallen waar geen toetsmoment is. Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer het gebruik van een pand wijzigt, omdat dit binnen een gemengde bestemming is toegestaan. Omdat bij sommige wijzigingen van gebruik de parkeerbehoefte toeneemt, zal het Paraplubestemmingsplan ook voor dergelijke ontwikkelingen parkeereisen stellen. Alleen voor deze categorie ontwikkelingen zijn alsnog de parkeernormen uit de Nota Parkeernormen 2020 in het bestemmingsplan opgenomen. Als de Nota Parkeernormen wijzigt, zal het college van B&W ook die normen moeten wijzigen. Hiervoor is in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Het bestemmingsplan eist ook parkeerruimte voor fietsen.

Op dit moment is de situatie in Almere dat stallingsruimte voor fietsen uitsluitend door het landelijk geldende bouwbesluit wordt geëist. Deze eis uit het bouwbesluit, met uitzondering voor de functie wonen, vervalt per 1 april 2022; vanaf dat moment moet stallingsruimte voor fietsen bij niet-woningen door het bestemmingsplan worden geëist. Hiervoor is gekozen omdat de behoefte aan dergelijke stallingsruimte sterk afhankelijk is van plaatselijke omstandigheden, zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van onderwijsinstellingen of uitgaansgelegenheden en kantoorgebouwen.

Omdat bestemmingsplannen over een kleine drie jaar dergelijke voorschriften móeten bevatten, wordt van deze parapluziening gebruik gemaakt om dergelijke voorschriften nu al aan alle bestemmingsplannen toe te voegen.

Op het moment dat de parapluziening in werking is getreden, hebben aanvragen bouwvergunning voor niet-woonfuncties uitsluitend te maken met de eisen uit het bestemmingsplan. Voor woningen blijven de normen uit het Bouwbesluit gelden.

Het bestemmingsplan verbiedt vergunde parkeergelegenheid op te heffen.

De afgelopen jaren is gebleken dat het lastig is om parkeeroverlast te bestrijden. De parkeeroverlast ontstaat met name doordat parkeerplaatsen die op eigen terrein zijn gerealiseerd worden opgeheven. Hierdoor verplaatst het parkeren zich naar de openbare ruimte waardoor de parkeerdruk daar toeneemt. De enige manier om de parkeerdruk te verminderen in een gebied, is door de gemeente nieuwe parkeerplaatsen in het openbaar gebied aan te leggen.

Deze parapluziening verbiedt het om parkeerplaatsen, die onderdeel zijn van een bouwvergunning, op te heffen. Hiermee kan er effectiever worden gehandhaafd op de instandhouding van aangelegde parkeerplaatsen.

Eerder bekendmaken bestemmingsplan

De bekendmaking van het gewijzigde bestemmingsplan kan alleen eerder worden gedaan, indien hiervoor toestemming wordt gegeven door Gedeputeerde Staten. Zij zien dan af van hun wettelijke bevoegdheid om via een zogenaamde 'reactieve aanwijzing' het bestemmingsplan te wijzigen. Van deze bevoegdheid kan Gedeputeerde Staten gebruik maken, mocht de gemeenteraad een bestemmingsplan in

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	7

strijd met provinciale belangen vaststellen. In dit geval is daar geen sprake van en daarom is in het vaststellingsbesluit expliciet het verzoek aan Gedeputeerde Staten opgenomen om eerdere bekendmaking van het bestemmingsplan.

WAT IS HET DOEL EN HET BEOOGD EFFECT VAN HET VOORGESTELD BESLUIT?

Het doel van voorliggende Nota Parkeernormen 2020 en het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren is het – vooruitlopend op de vaststelling van een Parkeervisie – vaststellen van een Nota Parkeernormen als tussenproduct, waarmee bij lopende gebiedsontwikkelingen continuïteit in het ontwikkelproces wordt geboden en vraagvolgende normen gebruikt kunnen worden voor het realiseren van voldoende parkeerruimte.

Hiermee wordt beoogd te voorkomen dat de woningbouwproductie stil blijft liggen tot de vaststelling van de Parkeervisie en dat als gevolg van nieuwe ontwikkelingen parkeeroverlast ontstaat. Voor bestaande wijken wordt beoogd de status quo te behouden tot de vaststelling van de Parkeervisie en een geactualiseerde Nota Parkeernormen.

WAT ZIJN ALTERNATIEVEN VOOR DE RAAD?

De raad kan verder gaan met de eerder geagendeerde versie; nieuwe normen van toepassing verklaren voor de gehele gemeente, inclusief bestaande wijken

Tijdens de politieke markt van 30 juni 2020 is een eerdere versie van onderhavige nota besproken. De eerdere versie bevatte nieuwe normen voor heel Almere, waarbij geen onderscheid is gemaakt tussen bestaande wijken en gebieden in ontwikkeling. Het is mogelijk om met deze versie verder te gaan, zolang de opmerkingen en suggesties die tijdens de politieke markt aan het college zijn meegegeven, wel in het stuk zijn verwerkt.

Voordeel hiervan is continuïteit in planvorming; het stuk dat terinzage heeft gelegen, wordt in licht gewijzigde vorm vastgesteld. Onderhavige versie wijkt af van de concept-nota, wat kan leiden tot verwarring bij bewoners en ondernemers.

Nadeel is dat op basis van een algemene norm parkeereisen worden gesteld, die geen rekenschap geven van de lokale omstandigheden. Een wijk met een hoge parkeerdruk krijgt nu dezelfde norm als een wijk met een lage parkeerdruk, terwijl een passende norm kan helpen de parkeerdruk te verminderen. Om te voorkomen dat ongewenste situaties ontstaan, of verslechteren, is het raadzaam om geen gewijzigde normering toe te passen in gebieden waar de parkeerdruk hoog is, of hoger kan worden in de komende tijd.

De gemeente kan blijven werken met een losse Nota parkeernormen en regelt de parkeernormering per bestemmingsplan

Het is mogelijk om geen parapluherziening door te voeren en te blijven werken met een losse nota Parkeernormen. Dit betekent dat in de gebieden waar geen parkeernormen zijn opgenomen in de bestemmingsplannen, er niet gestuurd kan worden op voldoende parkeergelegenheid bij nieuwe ontwikkelingen en de gemeente afhankelijk wordt van de ontwikkelende partij of deze bereid is om de parkeerplaatsen aan te leggen. De Nota Parkeernormen heeft op zichzelf namelijk geen juridische status. Daar waar de bestemmingsplannen wel normen bevatten, zullen deze (voor de lopende projecten) afwijken van de Nota Parkeernormen. Vanwege het anticiperen op vaststelling van de Nota Parkeernormen zal voor ieder project afgeweken moeten worden van het geldende bestemmingsplan om een lagere norm te kunnen hanteren op basis van de Nota Parkeernormen. Dat levert langere procedures op en daarmee vertraging in het planproces.

Er hoeft geen nota Parkeernormen vastgesteld te worden; de richtlijnen van het CROW voldoen

Het CROW biedt richtlijnen voor het toepassen van normen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt in verstedelijkingsgraad. Binnen Almere kan de verstedelijkingsgraad verschillen van sterk centrum stedelijk tot landelijk. Momenteel wordt echter voor grote gebieden 1 norm gehanteerd, zonder rekenschap te geven van de verschillen in stedelijkheid en autoafhankelijkheid die in een gebied aanwezig kunnen zijn. Tevens zijn de richtlijnen geschreven voor heel Nederland, waarbij geen onderscheid gemaakt wordt in het gemiddelde autobezit.

Het tussenproduct voorziet voor de lopende ontwikkelingen in normen die – op basis van de autoafhankelijkheid – wel rekenschap geven van de verstedelijkingsgraad van een gebied. Daarnaast worden op basis van het (hogere Almeerse) gemiddelde autobezit, de richtlijnen uit het CROW

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	8

aangepast. Als we de richtlijnen niet vertalen naar de Almeerse situatie, worden er in de meeste gevallen te weinig parkeerplaatsen gerealiseerd (omdat uitgegaan wordt van lager gemiddeld autobezit) en worden er normen toegepast die niet passen bij het gebied. Zo zou in het centrum van Almere de hoge norm leiden tot overcapaciteit of zelfs het afblazen van ontwikkelingen, omdat het te duur wordt om in het centrum te voldoen aan de parkeereis. Andersom kan een lage norm in gebieden met een hoge autoafhankelijkheid leiden tot overmatig gebruik van de openbare ruimte voor parkeren.

Het bestemmingsplan kan ongewijzigd worden vastgesteld

Als het bestemmingsplan ongewijzigd wordt vastgesteld, dan worden de ambtshalve wijzigingen, die ter verbetering van het bestemmingsplan dienen, niet doorgevoerd. Ook zijn de normen dan niet actueel en is er geen status aparte voor Almere Centrum.

WAT ZIJN DE CONSEQUENTIES VAN DIT BESLUIT VOOR INWONERS EN ORGANISATIES IN DE STAD OF ANDERE DERDEN? IS OF WORDT HIERAAN IN HET KADER VAN EEN PARTICIPATIETRAJECT AANDACHT BESTEED?

De Nota Parkeernormen en het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren gaat voor iedereen gelden. Iedereen die een vergunning aanvraagt of een wijziging van het gebruik doorvoert en er sprake is van een toename in parkeerbehoefte, zal te maken krijgen met deze Nota. Omdat het een onderdeel wordt van de toetsing aan het bestemmingsplan, zal er vergunningstechnisch niet veel veranderen. Wel zal meer dan voorheen gevraagd worden om duidelijk in de aanvraag op te nemen hoe het auto- en fietsparkeren opgelost zal gaan worden.

Na de uitvoering van de vergunning, zijn er 3 scenario's denkbaar:

1. De omgeving merkt er niets van: het parkeren wordt op eigen terrein opgelost, met een passende norm. Dit is de basis de doelstelling van de Nota Parkeernormen; overal wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, op basis van verstandige normering en het verplichten om op eigen terrein te parkeren. Als niet op voorhand duidelijk is of de parkeereis uitgevoerd kan worden (te weinig ruimte op eigen terrein en te weinig ruimte in het openbaar gebied), dan zal de vergunning geweigerd worden.
2. De omgeving ervaart (hogere) parkeerdruk. Dit kan gebeuren als:
 - a. De norm te laag blijkt te zijn, al dan niet na verloop van tijd
 - b. Niet op eigen terrein geparkeerd wordt
 - c. Afgesproken is dat er gebruik gemaakt kan worden van restcapaciteit in de openbare ruimte.

Een goed voorbeeld van een gebied waar de eerste twee categorieën aan de orde zijn, betreft het Columbuskwartier. Hier is in het verleden een lagere norm gehanteerd dan volgens de kencijfers van het CROW zouden passen bij het gebied. Vervolgens zijn veel parkeervoorzieningen nooit op eigen terrein aangelegd of na verloop van tijd 'vertuind'. Het bestemmingsplan bevatte destijds geen eis tot het realiseren en instandhouden van de parkeergelegenheid op eigen terrein; dit werd alleen via de grondovereenkomst verplicht gesteld. Zonder een regeling in het bestemmingsplan, is handhaving juridisch zeer lastig. Door de parkeernormen vraagvolgend toe te passen en in het bestemmingsplan de aanleg en instandhouding van de parkeervoorziening op eigen terrein verplicht te stellen, wordt voorkomen dat situaties als in het Columbuskwartier ontstaan.

In het kader van de Parkeervisie zal bekeken worden welke strategie passend kan zijn voor het tegengaan van (te) hoge parkeerdruk. Het kan dan gaan om de aanleg van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte, het invoeren van een parkeerregulering of het verhogen van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen om nieuwe restcapaciteit te creëren. Dat kan per gebied anders zijn.

Mocht de parkeerdruk worden veroorzaakt door bijvoorbeeld het niet juist toepassen van een deelmobiliteitsconcept, zal de betreffende organisatie/vve daarop worden aangesproken.

Voor de derde categorie geldt dat als op basis van parkeeronderzoek is geconcludeerd dat er nog voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte is om een ontwikkeling toe te staan met afkoop,

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	9

dat de te ervaren verhoging van de parkeerdruk nog aanvaardbaar is. Hier zijn dan geen aanvullende maatregelen nodig.

3. De parkeerdruk daalt. Hiervan is alleen sprake als er niet vraagvolgende normen worden gesteld, maar sturende normering wordt toegepast. Sturende normering zou betekenen dat er een hogere parkeernorm wordt verplicht wordt gesteld, dan op basis van het beoogde programma (in die betreffende omgeving) noodzakelijk wordt geacht. De ontwikkelaar zorgt op deze manier voor (besteding van) extra parkeergelegenheid in de openbare ruimte, die mede door personen anders dan de direct belanghebbenden kunnen worden gebruikt. Deze situatie zal zich niet gaan voordoen op basis van deze Nota Parkeernormen, omdat er vooralsnog vraagvolgende normering wordt toegepast. Het is mogelijk dat de Parkeervisie hierin verandering aanbrengt.

WELKE FINANCIËLE MIDDELEN ZIJN MET DIT BESLUIT GEMOEID?

Met dit besluit hangen geen financiële gevolgen samen. De Nota Parkeernormen 2020 is alleen van toepassing op nieuwe ontwikkelingen, waarbij de kosten voor het realiseren van de gestelde parkeereis bij de ontwikkelaar liggen. Omdat er in het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren een expliciete plicht is opgenomen over de instandhouding van de parkeergelegenheid, kan er effectief handhavend worden opgetreden tegen overtredingen. Omdat het nog onzeker is of de overtredingen gaan plaatsvinden (er zijn immers nog geen nieuwe ontwikkelingen vergund op basis van onderhavige Nota en bestemmingsplan), kan geen inschatting gemaakt worden van de benodigde handhavingcapaciteit. De verwachting is dat dit de komende jaren – in verband met de lange looptijd van ruimtelijke ontwikkelingsprojecten – nog niet aan de orde zal zijn.

Als met de Nota Parkeernormen wordt gewacht tot de vaststelling van de Parkeervisie, zijn er wel financiële gevolgen voor de gemeente. Uitgaande van een vertraging van het planproces van zomer 2020 naar zomer 2021, zal 50% van het programma 2020 en 50% van 2021 vertragen. Gezien de programmering van 2020 en 2021, zal bij een vertraagde uitgifte van gronden voor in totaal 931 woningen, het renteverlies € 0,8 mln bedragen. Dit renteverlies kan oplopen tot ruim € 7 mln. als het gehele planproces een jaar opschuift.

De meeste kosten worden verwacht door extra inzet van het apparaat, door het verwerken van nieuwe normen in de plannen, het stopzetten van lopende ontwikkelingen en contracten, het maken van nieuwe afspraken, projecten weer opstarten en het opvangen en afhandelen van claims. Inschatting is dat dit een impact zal hebben van ca. € 4,15 mln. Het is onze inschatting dat de kosten voor het wachten met de Nota Parkeernormen tot de vaststelling van de Parkeervisie tussen de € 5 mln. en € 12 mln. kunnen bedragen.

WANNEER WORDT HET BESLUIT VAN DE GEMEENTERAAD UITGEVOERD, GEREALISEERD EN WANNEER WORDT DE GEMEENTERAAD DAAROVER GERAPPORTEERD?

In principe treedt het bestemmingsplan zes weken na vaststelling in werking. Vanaf dat moment worden aanvragen omgevingsvergunning aan het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren beoordeeld. De Nota Parkeernormen 2020 zal tot de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren alleen gelden voor ontwikkelingen waarbij afgeweken moet worden van het betreffende bestemmingsplan. Pas na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren kan gestuurd worden op de toepassing van parkeernormen bij *alle* nieuwe ontwikkelingen.

IS AAN DE BESLUITVORMING OVER DIT VOORSTEL EEN FATALE TERMIJN (WETTELIJKE DEADLINE) VERBODEN? ZO JA, WAAROM?

Ja, maar die is reeds overschreden. Na 1 juli 2018 kon de gemeente niet meer sturen op de toepassing van parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen, als voor dat gebied geen parkeernormen in het bestemmingsplan waren opgenomen. Om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen, heeft de gemeenteraad op 28 juni 2018 een voorbereidingsbesluit genomen. Een voorbereidingsbesluit zorgt ervoor dat ontwikkelingen – die normaal gesproken zouden passen in het bestemmingsplan – kunnen worden aangehouden, totdat er een nieuw bestemmingsplan is vastgesteld. Een voorbereidingsbesluit geldt 1 jaar en moet binnen dat jaar worden opgevolgd door een ontwerpbestemmingsplan. De aanhoudende werking wordt dan door het ontwerpbestemmingsplan overgenomen. Dat ontwerpbestemmingsplan moet dan wel binnen 12 weken na het eind van de terinzagelegging worden

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER	PROCEDURE	PAGINA
RV-71/2020	Carrousel 26 november en 3 december 2020 Besluitvorming 17 december 2020	10

vastgesteld, om uiteindelijk alle aangehouden ontwikkelingen te kunnen toetsen aan het nieuwe bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan Parapluherziening parkeren lag terinzage tot en met 13 augustus 2019 en had derhalve begin november 2019 vastgesteld moeten worden om de termijn te kunnen behalen. Omdat de Nota Parkeernormen eerst gekoppeld was aan de Mobiliteitsvisie en de Mobiliteitsvisie vertraging opliep vanwege het vallen van het vorige college, de coalitieonderhandelingen en de wissel in wethouders, heeft het dossier tot en met februari 2020 weinig voortgang geboekt.

In de maanden na het nieuwe Coalitieakkoord is gewerkt aan het in lijn brengen van de Mobiliteitsvisie met het nieuwe Coalitieakkoord. Beide dossiers zijn door het college ter bespreking aangeboden aan de gemeenteraad, waarbij het college aangaf dat de Nota Parkeernormen en het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren – met het oog op de gewenste voortgang in de woningbouwproductie – bij voorkeur vóór het zomerreces door de gemeenteraad vastgesteld werd. Aangezien de raad het dossier nog niet bespreekbaar vond, heeft het college de Nota Parkeernormen aangepast aan de hand van de opmerkingen en suggesties die de raadsfracties tijdens de politieke markt van 30 juni jl hebben meegegeven. Het college realiseert zich dat zij de Nota Parkeernormen eerder naar de raad had moeten sturen. Dan was er meer tijd geweest voor bespreking en de besluitvorming voor de zomer. Dat is spijtig en het college is daarom voornemens bij de Parkeervisie de raad in een eerder stadium bij de voorbereiding te betrekken.

Nu de fatale termijn niet is behaald, zijn de aangehouden ontwikkelingen alsnog vergund. Ook kunnen nu ontwikkelingen in de gebieden waar geen parkeernormen in de bestemmingsplannen zitten, niet tegengehouden worden op basis van een tekort aan parkeerplaatsen in de aanvraag omgevingsvergunning.

BIJLAGEN

1. Overzicht projecten met advies over te hanteren parkeernormen
2. Nota Parkeernormen 2020
3. Nota van zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Parapluherziening parkeren
4. Bestemmingsplan Parapluherziening parkeren, bestaande uit een verbeelding, regels en toelichting

ACHTERLIGGENDE STUKKEN

5. Collegevoorstel Vaststelling Nota Parkeernormen 2020 en gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Parapluherziening parkeren en besluit d.d. 20 oktober 2020

IN TE VULLEN DOOR DE RAADSGRIFFIE

GEAMENDEERD

RV-NUMMER

PROCEDURE

PAGINA

RV-71/2020

Carrousel 26 november en 3 december 2020
Besluitvorming 17 december 2020

1

ONDERWERP

Tussenoplossing parkeernormen in afwachting van parkeervisie**De raad van de Gemeente Almere**

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders,

Besluit:

1. Kennis te nemen van het 'Overzicht van lopende projecten met advies over te hanteren parkeernormen'
2. De Nota Parkeernormen 2020 als tussenoplossing vast te stellen voor het gehele grondgebied voor Almere, waarbij voor de gebieden/projecten:
 - n. Almere Centrum;
 - o. Oosterwold;
 - p. Floriade;
 - q. Europakwartier Oost 1 en 2;
 - r. Nobelhorst fase 3 en 4;
 - s. Homeruskwartier, drietal ontwikkelkavels;
 - t. Bedrijventerrein Stichtsekan;
 - u. Olympiakwartier Oost;
 - v. Twentsekan;
 - w. Almere Buiten Centrum;
 - x. Transformatiegebieden Louis Armstrongweg, De Paal en Ambachtsmark;
 - y. Bedrijventerrein De Vaart en
 - z. Leemwierdede normen uit de conceptnota d.d. 2 juni 2020 worden vastgesteld en voor de rest van Almere de normen uit de geldende bestemmingsplannen worden overgenomen.
3. In te stemmen met de Nota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Parapluherziening parkeren, één zienswijze niet ontvankelijk te verklaren, één zienswijze ontvankelijk te verklaren en deze niet over te nemen.
4. Het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren, gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan conform de wijzigingen in de Nota zienswijzen, waarbij:
 - a. Het plan met identificatienummer NL.IMRO.0034.BPPAR03-vg01 in elektronische en analoge vorm is vastgelegd.
 - b. Gebruik is gemaakt van de basisregistratie kadaster BRK27062019.
5. Het vaststellingsbesluit eerder bekend te maken dan zes weken na de vaststelling, indien Gedeputeerde Staten van Flevoland hiermee akkoord zijn.
6. De Gemeente Almere kan tot aanneming van de Parkeervisie 2021 voor nieuwe ruimtelijke projecten/gebieden, niet genoemd onder beslispunt 2, pas afspraken maken met derden nadat de afwijkingen van de geldende parkeernormen in die projecten/gebieden met de Raad zijn besproken.

Almere, 17 december 2020

De raad voornoemd,

De griffier,

J.D. Pruijm

De voorzitter,

F.M. Weerwind