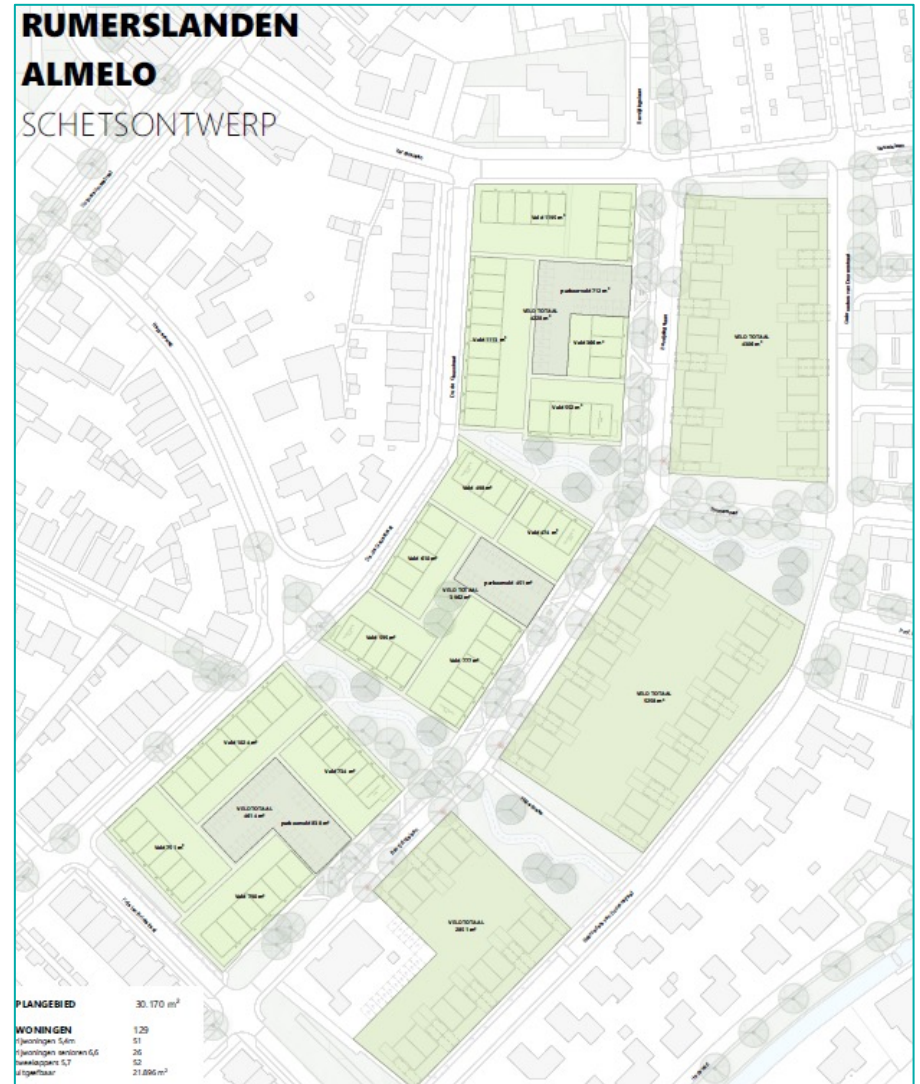


Onderzoek parkeervraag Rumerslanden Almelo

stap 1

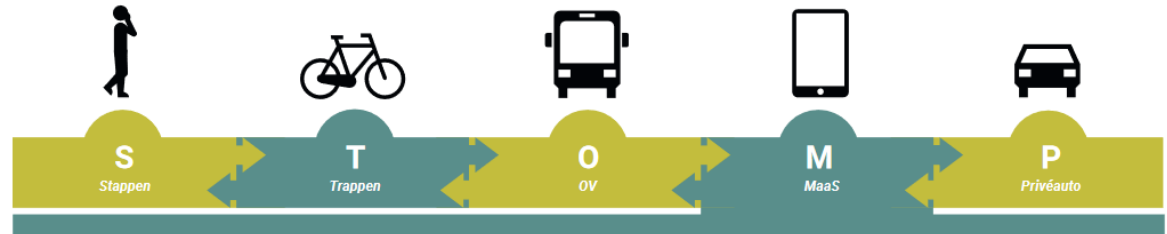
24-02-2022



Brede ontwikkelingen in mobiliteit

STO(M)P

- Mobiliteit van de toekomst
- Verminderen van verharding
- Meer ruimte voor groen, recreatie en woningbouw
- Zo efficiënt mogelijk omgaan met (dure ondergrondse) parkeerruimte



Omgevingsvisie Almelo, Mobiliteit

- Er is een trend waarneembaar van bezit naar gebruik, de deeleconomie rukt op. Op het gebied van mobiliteit is autodelen in Almelo nog klein, biedt kansen om het aantal auto's terug te brengen.
- Elektrische fiets wordt steeds populairder. (22% leden Almelopanel beschikt over een elektrische fiets (2015))

Mobiliteitseffecten Almelo

- Minder auto's
- Alternatief voor OV
- Minder verkeersdruk
- Minder CO₂ uitstoot

Parkeernorm als vertrekpunt



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Parkeerbehoefte

Op basis van het parkeerbeleid van de gemeente of de kencijfers van CROW kan berekend worden hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. Vervolgens moet aangetoond worden dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig is of gerealiseerd kan worden.

De kencijfers van het CROW zijn algemeen erkend. Het zijn geen normen, maar richtlijnen. Hiervan kan afgeweken worden. Ook het afwijken van de CROW-kencijfers binnen een bepaalde bandbreedte is toegestaan. De parkeerkencijfers zijn volgens de publicatie niet als norm ontwikkeld, maar als hulpmiddel. Het bevoegd gezag kan in afwijking van de parkeerkencijfers van CROW ook eigen parkeernormen vaststellen in het lokale parkeerbeleid. Deze normen moeten realistisch en op de plaatselijke situatie afgestemd zijn.

Een parkeernorm is geen verordening, maar een beleidsregel. Daarvan kun je dus afwijken (zie artikel 4:84 Awb).

Waarom een lage parkeernorm?

- beter benutten bestaande parkeervoorzieningen
- druk verminderen op binnenstedelijke wegen
 - > stimuleren van alternatieven voor de auto
- bevorderen kwaliteit openbare ruimte of stimuleren wandelen en fietsen (gezondheid) > minder parkeerplaatsen in straatbeeld

Waarom een hoge parkeernorm?

- tegengaan parkeeroverlast > om te zorgen dat het aantal parkeerplaatsen aansluit bij de behoefte
- autobereikbaarheid > als bereikbaarheid met de auto past bij het gebied

Parkeervraag Rumerslanden

Waarom &Morgen

&Morgen werkt op het snijvlak van mobiliteit, gedrag en stedenbouw. Wij helpen bij het definiëren van de mobiliteitsbehoefte en een passend voorzieningenniveau. Dankzij onze stedenbouwkundige kennis kunnen we kwalitatieve en efficiënte keuzes maken over de locaties en inrichting van mobiliteitshubs en over de gebiedsexploitatie. Hierbij maken we gebruik van een zelf ontwikkelde **rekentool** om de **mobiliteitsbehoefte in een gebied** te bepalen. Deze rekentool is een start van het echte gesprek achter de ware mobiliteitsbehoefte. Wat voor gebied wil je ontwikkelen? Dan kun je je ambities op onder andere leefbaarheid, duurzame mobiliteit hittestress en woningbouwopgaven realiseren. Dit maakt vaak dat gemeenten willen toewerken naar een **lagere auto-afhankelijkheid** en een **lagere parkeerbehoefte**. Des te lager deze behoefte des te lager het uiteindelijk te realiseren parkeerprogramma.

Almelo in ontwikkeling

De gemeente Almelo wil sturing geven aan de ontwikkeling van de stad. Er zijn sterke ambities geformuleerd waarbij ze willen groeien en tegelijkertijd de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten van Almelo benutten. Het streven is dat ruimtelijke ontwikkeling in Almelo bijdraagt aan de sociaal-maatschappelijke uitdagingen waar Almelo voor staat. Vanuit omgevingsvisie zijn specifieke stadsopgaven geïdentificeerd. Deze stadsopgaven beschrijven de uitdaging waar Almelo voor staat en bepalen de focus in stadsontwikkeling.

1. Een centrumfunctie voor regio Noordwest Twente
2. Een sterke groenblauwe structuur vanuit de landschappelijke onderlegger
3. Een binnenstad die verbindt en verrast
4. Een gebalanceerde en duurzame woningvoorraad
5. Een goed bereikbare stad met voorrang voor slimme, schone en gezonde mobiliteit
6. Toekomstbestendige werklocaties voor werkgelegenheid en een goed ondernemersklimaat
7. Sociaal-maatschappelijke voorzieningen gericht op ontmoeting, zelfredzaamheid en verbinding

Rumerslanden

Nijhuis Rijssen (onderdeel van Nijhuis Bouw BV) ontwikkelt mee in de stad. Specifiek met een een nieuwe groene woonwijk met bijna 130 woningen onder de naam Rumerslanden. Het wordt een gemêleerde binnenstedelijke wijk die wil aansluitend om de stadsopgaven. Een wijk met veel groen en ruimte voor fietsen en wandelen. Ook wordt het bestaande groen met veel bomen zoveel mogelijk behouden. Het is ook de basis van het ontwerp van de wijk.

Centrale vraag: Welke parkeervraag heeft Rumerslanden?

Berekening BASISparkeernorm

Het **programma** van de geprojecteerde ontwikkeling is hiernaast weergegeven.

Almelo hanteert de **actuele** parkeerkencijfers (normen) van het CROW. Uitgangspunten daarbij zijn:

- Stedelijkheidsgraad 3 (matig stedelijk)
- Project valt in 'rest bebouwde kom. De initiatiefnemer moet daar voldoen aan de maximale parkeernorm. Maatwerk blijft mogelijk en wordt voorzien van een uitgebreide motivering en integrale belangenafweging.

Doorrekening van het hiernaast afgebeelde programma leidt tot een parkeerbehoefte van **min. 203** en **max. 308** parkeerplaatsen. Het maatgevende moment is 'werkdag avond', wanneer ervan wordt uitgegaan dat 90% van de bewoners aanwezig is en 80% van de bezoekers. En volgens de regels dient het maximum gehanteerd te worden, zijnde **308** parkeerplaatsen (2.39 per woning).

Daarnaast heeft de uitvoeringsagenda stadsontwikkeling 'Almelo ontwikkelt' ambities op het gebied van mobiliteit:

“De locatie- en gebiedsontwikkelingen bieden ook de kans om toekomstbestendige woonmilieus met slimme en schone mobiliteitsoplossingen te realiseren. De mobiliteitsoplossingen van vandaag gaan verder dan het louter bieden van voldoende parkeerruimte. Mobiliteit staat centraal, maar de auto niet meer altijd. Toewerken naar een breder mobiliteitsaanbod met aandacht voor actieve mobiliteit, OV en deelconcepten, een efficiëntere parkeerbalans én een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.”

Uitgangsscenario architect

PLANGEBIED	30.170 m ²
WONINGEN	129
rijwoningen 5,4m	51
rijwoningen senioren 6,6	26
tweekappers 5,7	52
uitgeefbaar	21.896 m ²
PARKEREN	
parkeernorm	308 p.p.
totaal in plan	225 p.p.
openbaar p.p.	75 p.p.
parkeervelden	89 p.p.
2^1 woningen	61 p.p.
* 83 parkeerplaatsen onder norm	
GROEN	
oppervlakte groen	5.009 m ²
VERHARDING	
paden	1.262 m ²
parkeervelden	2.000 m ²
* 3x inrit parkeerterrein (150 m ²) nog toe te voegen in openbaar gebied	

Ter inspiratie

VEXPAN

Over ons ▾

Daadwerkelijke autobezit inzichtelijk via passendeparkeernorm.nl

Gemeentelijke parkeernormen kunnen een fors remmend effect hebben op nieuwe woningbouw. Dit komt omdat ze soms (flink) te hoog zijn. Goudappel heeft onderzoek gedaan naar het autobezit, niet alleen per buurt in Nederland, maar ook per woningtype en eigendomssituatie.

[Dit artikel verscheen eerder in [Vexpansie 2022-1](#). | Tekst: Frank Aalbers en Samir Ajanovic]

Voor Rumerslanden levert dit de volgende uitkomsten op (excl bezoekers):

	Gemiddeld kengetal	Vergelijkbare buurten	Rumerslanden
Rijwoningen	1,5	1,5	1,1
tweekappers	1,7	1,6	1,5

Resultaat			
Rijwoningen	116	116	85
Tweekappers	89	84	78
Totaal	205	200	163

163 parkeerplaatsen is 145 onder norm, 83 onder plan.

Uitgangsscenario architect

PLANGEBIED 30.170 m²

WONINGEN 129
rijwoningen 5,4m 51
rijwoningen senioren 6,6 26
tweekappers 5,7 52
uitgeefbaar 21.896 m²

PARKEREN
parkeernorm 308 p.p.
totaal in plan 225 p.p.
openbaar p.p. 75 p.p.
parkeervelden 89 p.p.
2^1 woningen 61 p.p.
* 83 parkeerplaatsen onder norm

GROEN
oppervlakte groen 5.009 m²

VERHARDING
paden 1.262 m²
parkeervelden 2.000 m²
* 3x inrit parkeerterrein (150 m²) nog toe te voegen in openbaar gebied

Uitwerking met de CROW norm als basis

Type	#	Norm CROW	Parkeervraag
Rij	51	1.4 - 2.2 Uitgaande van 1.9	97 openbaar
Senioren	26	1.4 - 2.2 Uitgaande van 1.9	50 openbaar
Tweekappers	52	1.6 tot 2.4 Uitgaande van 2.1	5 openbaar 104 op eigen terrein
Bezoekers	129	0,3	39 openbaar
			Totaal: Bewoners: 152 openbaar, 104 op eigen terrein Bezoekers: 39 openbaar

Uitgaande van 1.9/2.1 omdat het een binnenstedelijke wijk is, die op korte afstand van het centrum ligt met voorzieningen op korte afstand. Zie voor verdere onderbouwing pagina 9.

Aanwezigheidscijfers:

Toepassen van de opgegeven aanwezigheidscijfers voor WERKDAG AVOND:

90% bewoners is aanwezig

80% bezoekers is aanwezig

Leidt tot een totale parkeerbehoefte in de openbare ruimte (dus excl. Prive-parkeren tweekappers) van:

137 voor bewoners

31 voor bezoekers

168 totaal

Nb. Dit is uitgaande van de CROW normeringen

Uitwerking

Ter inspiratie: Binnenstedelijke herontwikkeling Roosendaal (2005), 300 woningen in een jaren 50 wijk in 'rest bebouwde kom'. Gemixte inbreiding van rijwoningen en tweekappers, allemaal koop. Onderverdeeld in twee klassen: hoge prijsklasse: norm 2.0 en middenklasse: norm 1.8. Dit is inclusief bezoekers. Uit de parkeerdrukmeting van 2011 is gebleken dat er geen parkeerdruk wordt ervaren. Ook de ambities van de gemeente Almelo geven aan dat de auto minder centraal moet komen te staan. Deze gedragsverandering start bij het beperken van het aantal parkeerplaatsen.

- Rijwoningen:** CROW norm gaat uit van maximaal 2.2 parkeerplekken per woning. Dat is fors in vergelijking met Roosendaal, zowel qua prijs, als omdat het een mix van rij en tweekappers is. Daarmee is het logisch om een norm van 1.9 aan te houden.
- Seniorwoningen** CROW norm gaat ook hier uit van 2.2. Met ervaringen uit bijvoorbeeld Roosendaal en Leiderdorp (autobezit senioren 18% lager dan gemiddeld) en het beperkte autobezit en -gebruik van senioren is een lagere norm realistisch (1.6).
- Tweekappers** hebben een oprit van 10m lengte. Dat betekent dat daar in de praktijk 2 auto's kunnen worden geparkeerd. Parkeerplaatsen op eigen terrein van woningen, in carports en garageboxen of op de oprit, tellen volledig mee voor de berekening van de parkeereis. Uitgaande van een norm van 2.2, waarvan 2 op eigen terrein, blijft er 0.2 in de openbare ruimte over.
- Maatgevend moment is 'werkdag avond'** waar 90% van de bewoners thuis is, met 80% bezoekers. Dat betekent van de 144 parkeerplekken in de openbare ruimte er 130 in gebruik zijn. Van de bezoekers is dat 80% van 39 parkeerplekken, dat betekent er 31 worden gebruikt.

Dat resulteert in:

Type	#	Norm (inclusief bezoekersnorm)	Parkeervraag		Gepland aanbod
Rij	51	1.9	97 openbaar		Openbaar 75 Parkeervelden 89
Senioren	26	1.6	42 openbaar		
Tweekappers	52	2.1, waarvan 2 op eigen terrein	5 openbaar 104 op eigen terrein	Totaal vraag in openbare ruimte: 144	Totaal ingetekend in huidig plan in openbare ruimte: 164
Bezoekers	39	80% op maatgevend moment, en 90% bewoners thuis	31 voor bezoekers en 130 voor bewoners	Met aanwezigheid: 161	

RUMERSLANDEN ALMELO SCHETSONTWERP

Onderbouwing

Ter onderbouwing van de uitwerking zijn er een aantal relevante aspecten voor de locatie in Rumerslanden die invloed hebben op de (lagere) parkeervraag:

- **Dichtbij het station:** Zowel met de fiets als met het openbaar vervoer is het station goed bereikbaar in 9 minuten (fiets) of 15/20 minuten (bus).
- **Voorzieningen op korte afstand:** Met verschillende supermarkten en andere winkels aan de Ootmarsumsestraat is een breed assortiment aan winkels op fietsafstand. Dat geldt ook voor het centrumgebied en andere voorzieningen zoals het zwembad.
- **Parkeren op eigen terrein:** Door ruimte te maken voor parkeren op eigen terrein bij de tweekappers is er minder ruimte in openbaar gebied nodig.
- **Seniorenwoningen vragen om een lager autobezit:** Het autobezit onder senioren (65+) ligt lager dan gemiddeld in Nederland. De daling is het sterkst boven de 75¹.
- **Woonmilieu:** Op het gebied van woonmilieu zijn er verschillen in autobezit. Stedelingen bezitten minder vaak een auto dan mensen die buiten de stad wonen. Dit is verklaarbaar vanuit de nabijheid van voorzieningen, banen en recreatiemogelijkheden. Maar ook vanwege de ov bereikbaarheid die op deze locatie goed is.



1 Bron: Goudappel (2005) Parkeernormering ontwikkeling Brittenstein

Huidige situatie

Foto's op locatie van Jeroen



Conclusie

De **huidige parkeernorm** van de gemeente is **ruim** in vergelijking met de CROW normen, andere vergelijkbare gemeenten en is **niet passend met ambities** op het gebied van mobiliteit zoals omschreven in de Omgevingsvisie van Almelo.

Er zijn verschillende manieren om tot een passende oplossing te komen die recht doet aan de kenmerken van de wijk, maar toch ook een bijdrage levert aan een **hogere auto-afhankelijkheid** en een **lagere parkeerbehoefte**, met **meer** ruimte voor **groen** en **actieve mobiliteit**. Er zijn verschillende manieren waarop aanpassingen gedaan kunnen worden, zonder dat dit ten kosten gaat van de **leefbaarheid** van de wijk. Daar kan in stap 2 verder over gesproken worden. Je kunt dan komen tot een mobiliteitsconcept.

Algemene voorlopige conclusie is dat er **164 parkeerplaatsen zijn gepland in openbare ruimte** voor een **realistisch parkeervraag van 161 parkeerplaatsen**. Hiermee voldoet dit plan aan parkeerbehoefte die past binnen de huidige maatschappelijke ontwikkelingen en ambities van de stad.

Je zou zelf kunnen overwegen om vanuit **hogere ambities** de norm nog wat **lager** aan te houden en **minder parkeerplaatsen** te realiseren om zo nog meer ruimte te creëren voor groen en actieve mobiliteit (bijvoorbeeld Roosendaal). Je kunt ook een deel van de ruimte benutten voor groen en indien nodig later omzetten naar parkeerplaatsen.