

Naam: L.L.M. Herremans  
Datum: 30 juni 2022  
Team/teamonderdeel: Programma Binnenstad

## Collegevoorstel

Onderwerp	<b>Onderzoek parkeren binnenstad Almelo</b>
Advies	<b>Bespreekstuk</b>
Is er een uiterste behandeldatum?	<b>Ja, 12 juli 2022</b>
Portefeuillehouder	<b>J.M. van Rees</b>
Openbaar	<b>Openbaar</b>
Raadsvoorstel of raadsbrief	<b>Raadsbrief</b>

### Toelichting voor de openbare besluitenlijst:

In het raadsvoorstel Stand van zaken en voorbereidingskrediet Stadskade (nummer: 2106933) is aangegeven dat een onderzoek wordt uitgevoerd naar mobiliteit/parkeren voor de binnenstad met als doel de optimaliseringsmogelijkheden te verkennen in relatie tot herontwikkeling van het Stadsblok.

Met dit rapport is er een basis voor het beschrijven van de parkeeropgave voor het project Stadskade als het formuleren van nieuw parkeerbeleid. Het college heeft besloten om de algemeen directeur opdracht te geven tot het actualiseren van de mobiliteitsvisie en de daaruit volgende herziening van het parkeerbeleidsplan.

### Voorgesteld besluit

1. Kennis te nemen van het rapport "Visie op parkeren Binnenstad Almelo" (INT-82830) en de aanbevelingen uit het rapport te betrekken bij de verdere ontwikkeling van de plangebieden in de binnenstad;
2. De algemeen directeur opdracht te geven tot:
  - a. het actualiseren van de mobiliteitsvisie;
  - b. en de daaruit volgende herziening van het parkeerbeleidsplan;
  - c. en daarin de uitgangspunten uit het rapport "Visie op parkeren binnenstad Almelo" te integreren waaronder de mogelijkheid om actief te sturen op de parkeernormen door onder andere de inzet van flexibele parkeernormering;
  - d. nader onderzoek te doen naar het financiële tekort op de gemeentelijke parkeerexploitatie en te adviseren over mogelijke oplossingsrichtingen.
  - e. en de hiervoor benodigde financiële middelen te betrekken bij de najaarsnota 2022;
3. Om invulling te geven aan beslispunt 2 de volgende acties (INT-82830) uit te voeren:
  - a. Een onderzoek naar de bezettingsgraad in de blauwe zone uit te voeren;
  - b. Binnen het parkeerreguleringsgebied in kaart te brengen welke percelen beschikken over een eigen parkeergelegenheid en dit in ons beheerssysteem op te nemen;
  - c. Een verkenning uit te voeren onder de (semi) private parkeerterreinen door gesprekken aan te gaan met de eigenaren.
4. De kosten van deze onderzoeken, samen geraamd op € 25.000,-- exclusief btw te dekken uit het budget 122142, parkeerbeheer.

5. De gemeenteraad te informeren over de uitkomsten van het rapport door middel van bijgevoegde raadsinformatiebrief (RAAD-7309)

## Inleiding

De gemeente Almelo heeft de volgende vraag aan Spark gesteld: Beschouw de bestaande parkeereconomie van Almelo in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling van en ambities voor de binnenstad en benoem kansen en (on)mogelijkheden tot optimalisatie ervan. Zodanig dat dit inzicht geeft of en in welke mate dit een bijdrage kan leveren in de realisatie van nieuwe ontwikkelprojecten. Met als eerste een spiegeling van de uitkomsten op de (parkeer)opgave die volgt uit het project Stadskade.

Samen met een ambtelijke werkgroep zijn de volgende processtappen doorlopen:

1. Inventarisatie van het huidige gemeentelijke parkeerbeleid en de bestaande 'parkeereconomie'.
2. Duiding van algemene trends en ontwikkelingen en in welke mate die in Almelo van toepassing (kunnen) zijn.
3. Inventarisatie van Almelse projecten inclusief de bij die projecten behorende gevolgen voor de parkeervraag.
4. Inventarisatie van ambities en kaders voor de binnenstad van Almelo (op het vlak van mobiliteit, openbare ruimte, duurzaamheid en economie).
5. De vertaling van de projecten en de ambities naar de te onderscheiden gebieden. Wat betekent dit voor de te faciliteren parkeerdoelgroepen, de benodigde parkeercapaciteit (parkeerbalans) en de te nemen maatregelen.
6. De vertaling van de gemaakte keuzes naar de effecten daarvan, met betrekking tot het bestaande parkeerbeleid, de financiën (parkeereexploitatie) en de parkeerorganisatie.
7. De uitkomsten verwoordt in conclusies en aanbevelingen.

De in het rapport "Visie op parkeren binnenstad Almelo" (kenmerk INT- 82830) beschreven uitgangspunten en resultaten zijn mede tot stand gekomen door een intensieve dialoog met een ambtelijke werkgroep. De uitgangspunten en resultaten zijn tussentijds besproken met de Stuurgroep Stadskade. In het rapport zijn globaal de volgende aanbevelingen opgenomen:

1. De parkeervraag die volgt uit de voorziene stijging van het aantal bezoekers aan de binnenstad van Almelo op te vangen in de parkeergarages;
2. De parkeervraag die volgt uit de transformatie van winkels naar woningen op te vangen in parkeergarages en de blauwe zone;
3. Invulling geven aan de gemeentelijke regierol en aan de hand van monitoring en sturing vraag en aanbod in balans houden met een dynamische parkeerbalans;
4. De geïnventariseerde parkeerovercapaciteit in Stadskade van 250 à 350 plaatsen niet te compenseren, met uitzondering van de benodigde 10% extra bezoekersplaatsen als gevolg van de groei van het aantal bezoekers aan de binnenstad;
5. De uitgangspunten met betrekking tot de parkeeropgave Stadskade uit te werken tot scenario's.

## Beoogd effect

Overeenkomstig het raadsbesluit van 9 maart 2022 (RAAD-6933) wordt de komende periode onverminderd ingezet op de herontwikkeling van het Stadsblok. Daarnaast is aangegeven dat het parkeerbeleid wordt herzien. Met dit voorgestelde besluit wordt een basis verkregen voor de herontwikkeling van het Stadsblok. Daarnaast wordt richting gegeven aan de beoogde herziening van het parkeerbeleid.

## Argumenten voor

### *1.1 De beschikbare capaciteit kan beter worden benut.*

In de openbare parkeergarages zijn tenminste 300 en gemiddeld 500 parkeerplaatsen beschikbaar (piekmomenten). In het blauwe zone-gebied (ca 1.800 parkeerplaatsen) zijn in totaal ca. 860 parkeervergunningen (ontheffingen) verstrekt. Uit het aantal uitgegeven vergunningen in combinatie

met een schatting van de bezetting van de parkeerplaatsen door bezoekers zijn naar schatting 500 – 600 parkeerplaatsen beschikbaar.

Door (transformatie) projecten en de beoogde groei van 10% van het aantal bezoekers van de binnenstad tot 87.000 neemt de parkeervraag toe met circa 600 parkeerplaatsen. Door dit op te vangen binnen de bestaande parkeercapaciteit in de parkeergarages en de blauwe zone wordt de bestaande capaciteit beter benut.

### *1.2 Niet gebruikte capaciteit uit gebruiksaftspraken is niet beschikbaar*

Naast de onder 2.1 genoemde overcapaciteit heeft de gemeente ook gebruiksaftspraken gemaakt met verschillende partijen. Geconstateerd is in de rapportage "Visie op parkeren binnenstad Almelo" (INT: 82830) dat een belangrijk deel van de capaciteit die beschikbaar moet worden gehouden naar aanleiding van de gebruiksaftspraken met verschillende partijen niet gebruikt wordt.

### *1.3 Realiseren van passende parkeercapaciteit heeft financiële voordelen*

Het voorzien in de daadwerkelijke behoefte voor parkeren heeft voor zowel de ontwikkelkosten van Stadsblok (er wordt niet gerekend met de huidige overmaat aan parkeren) als voor de exploitatie van de parkeervoorzieningen (het bezettingspercentage wordt hoger) financiële voordelen.

### *1.4 De benodigde parkeercapaciteit kan op verschillende wijzen worden ingevuld*

Bij de uitwerking van het ontwikkelplan Stadsblok zullen verschillende mogelijkheden worden beschouwd voor het realiseren van de benodigde parkeercapaciteit. Daarbij kan gedacht worden aan het uitbreiden van StadsHaven, JavaPark, Boddenstraat en het al dan niet slopen en herbouwen van StadsBaken. Bij het samenstellen van de oplossingsrichtingen zal in eerste instantie onderzocht worden of de benodigde parkeercapaciteit binnen Stadskade kan worden gerealiseerd, mocht dat niet lukken dan zal gezocht worden naar oplossingsmogelijkheden in de directe omgeving en vervolgens naar oplossingsmogelijkheden op grotere afstand.

### *2.1 Uitgangspunten moeten in een helder en samenhangend beleidskader vastliggen*

Het huidige parkeerbeleidsplan is herhaaldelijk op onderdelen herzien en daardoor een versnipperd geheel. Ook nu moeten onderdelen herzien worden door de vernieuwde uitgangspunten. Het is daarom beter een herzien integraal plan op te stellen.

### *2.2 Parkeerbeleid moet worden aangepast om blauwe zone-gebieden in te kunnen zetten voor de transformatieopgave*

Om de beschikbare parkeerplaatsen in te kunnen zetten voor andere doelgroepen dan de huidige gebruikers dient het parkeerbeleid aangepast te worden. De gebiedsindeling van de binnenstad – zoals nu onder meer toegepast in het Koersdocument voor de binnenstad – kan dan gebruikt worden en gekoppeld worden aan de gemaakte keuzes voor de gewenste, te faciliteren parkeerdoelgroepen.

### *2.3 Er is een nauwe relatie met de mobiliteitsvisie*

Hoe gaan we om met de laadinfrastructuur, hoe gaan we om met deelmobiliteit, duurzame stadslogistiek, parkeren voor mindervaliden etc. De antwoorden op dergelijke vragen worden vastgelegd in een mobiliteitsvisie. Het is dan ook logisch om bij de uitwerking in het parkeerbeleid deze uitgangspunten te verwerken. Het parkeerbeleid is volgend op deze visievorming. Daarin staan zaken als welk gebied wordt gereguleerd en hoe; wat zijn de tarieven, hoe is het vergunningenbeleid etc. Dit doorloopt een normale inspraakprocedure en wordt vastgesteld door het college.

### *2.4 Om actiever te kunnen sturen op parkeercapaciteit dient het parkeerbeleid te worden herzien*

Het huidige parkeerbeleid is volgend waarbij geen mogelijkheid is om actief te sturen op de beschikbare parkeercapaciteit. Door actief te sturen in de parkeercapaciteit kan optimaler gebruik gemaakt worden van de capaciteit. Daarbij kunnen ook de gemeentelijke ambities ten aanzien van deelmobiliteit, fietsparkeren, aangepaste parkeernormen e.d. ingepast worden. Daarbij kan ook het parkeerbeleid met betrekking tot de aanwezige private parkeerplaatsen scherper worden ingezet.

### *3.1 Inzicht in de bezettingsgraad is randvoorwaardelijk.*

Zoals het onderzoek van Spark aangeeft, is het essentieel te toetsen of de aanname van vrije ruimte in de blauwe zone ook daadwerkelijk zo is. Dit is zowel noodzakelijk voor de afweging waar de

parkeerbehoefte van de (transformatie) gebieden wordt gefaciliteerd als voor de uitwerking van het parkeerbeleid. Daarom stellen wij voor dit onderzoek te doen. Zowel in aantallen en plaats (hoeveel parkeerplaatsen zijn - waar - bezet) als in wie er parkeert (bewoner of bezoeker).

### *3.2 Inzicht in eigen (private) parkeergelegenheid is nodig voor sturing*

Om te kunnen sturen op de uitgifte van vergunningen of ontheffingen is het nodig dat het inzicht in eigen parkeergelegenheid gedigitaliseerd wordt. Dat is een tijdrovende klus.

### *3.3 Inzicht in mogelijkheden bij derden is wenselijk om extra ruimte te creëren*

Dan gaat het om partijen waar wij een overeenkomst mee hebben voor parkeerplaatsen in onze garages of derden die wellicht ruimte hebben op hun eigen parkeerterreinen.

### *4.1 Onderzoeken vragen de noodzakelijke financiële middelen.*

Onderzoeken kosten geld. De kosten voor het uitvoeren van de voorgestelde onderzoeken zijn geraamd op €25.000 en worden betaald uit budget 122142, parkeerbeheer.

### *5.1 De gemeenteraad wordt hiermee geïnformeerd.*

Het is van belang om de gemeenteraad vroegtijdig in een proces te informeren. Hiermee ontstaat de mogelijkheid voor de raad om vroegtijdig te interveniëren.

## **Kanttekeningen**

### *2.1 Het duurt langer voor er aangepast beleid ligt*

Op basis van de uitgangspunten uit de rapportage van Spark kan het parkeerbeleid al aangepast worden. Maar naar aanleiding van de nog vast te stellen mobiliteitsvisie zal dit opnieuw moeten gebeuren. Het beleid is immers volgend op de visievorming. Dan kan het beter in één keer goed.

### *2.2 Het huidige bezoekersaantal is nog niet op het niveau van pre-corona*

Door nu rekening te houden met de groei van het aantal bezoekers aan de binnenstad met ca. 10 %, wordt parkeercapaciteit vastgelegd voor ontwikkelingen die nog zeer onzeker zijn. Met het beoogde nieuwe parkeerbeleid wordt de mogelijkheid ingebouwd om actief te sturen op het daadwerkelijk gebruik van de parkeercapaciteit. Eventuele overcapaciteit die zou kunnen ontstaan door nu uit te gaan van de groei van het aantal bezoekers van de binnenstad, kan dan worden geconstateerd en mogelijk voor andere projecten worden ingezet.

### *2.3 Vergroenen van de binnenstad wordt nu niet meegenomen*

De gemeente heeft de ambitie om in het kader van de klimaatopgave de binnenstad te vergroenen. Dit is mogelijk door parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te heffen. Bij het vertalen van de parkeeropgave voor Stadskade is daar geen rekening mee gehouden. De verwachting is dat het nieuw op te stellen parkeerbeleid waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar beschikbare parkeerplaatsen in (semi) private parkeergelegenheden, gebruik van deelauto's en dergelijke ruimte biedt om het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte te beperken. Dit wordt duidelijk na vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid.

### *2.4 Parkeercapaciteit JavaPark wordt ook beschouwd in het kader van de ontwikkeling Spoorzone*

In totaal zullen ca. 850-1.000 woningen aan de Spoorzone worden toegevoegd. Daar waar mogelijk wordt de hiermee gepaard gaande parkeeropgave in deelgebieden zelf opgelost. Daar waar dat niet mogelijk is, wordt gekeken naar gebruik van en/of uitbreiding van bestaande parkeervoorzieningen zoals in Javapark.

Bij het samen stellen van de diverse scenario's voor de binnenstad dient minimaal afstemming met de spoorzone te zijn ten aanzien van het beoogde gebruik van JavaPark. Daar waar mogelijk worden onderzoeken naar parkeeroplossingen in de binnenstad en spoorzone gecombineerd.

### *2.5 Een kostenneutrale parkeerexploitatie leidt tot kosten in andere gemeentelijke exploitaties*

Geconstateerd is dat met name de verrekening van de kosten van de kostprijs dekkende huur leidt tot een tekort van ca. 1 miljoen euro op de parkeerexploitatie. Vastgesteld moet worden of de kostprijs dekkende huur op deze wijze moet worden opgenomen in de parkeerexploitatie. Daarbij wordt in ogenschouw genomen dat het verlagen van deze kosten in de parkeerexploitatie kan leiden tot kosten in andere, gemeentelijke exploitaties.

### *3.1 Nader onderzoek blauwe zone-gebied is noodzakelijk*

Hoewel er naar verwachting veel parkeercapaciteit beschikbaar is in het blauwe zone-gebied, is er op dit moment geen inzicht in de (lokale) parkeercapaciteit en de verdeling daarvan op het gehele blauwe zone-gebied. Beslispunt 3 voorziet hierin.

### *3.2 Beschikbare capaciteit kan niet gebruikt worden als gevolg van gebruiksafspraken*

Gebleken is dat een deel van de beschikbare capaciteit in gemeentelijk parkeergarages niet gebruikt kan worden als gevolg van gebruiksafspraken. Mogelijk kan deze capaciteit ook beschikbaar komen als daar nadere afspraken over kunnen worden gemaakt met de betreffende partijen. Beslispunt 3 voorziet in een eerste inventarisatie om invulling te geven aan dit onderwerp.

### *3.3 Er is geen zicht op het gebruik van privaat parkeerareaal*

In het centrum van Almelo zijn circa 850 private parkeerplaatsen beschikbaar. Ook deze parkeerplaatsen kunnen een bijdrage leveren aan de ambities van de gemeente. Er is op dit moment geen inzicht in het daadwerkelijke gebruik. Met de uitgifteregevens voor vergunningen en ontheffingen wordt gepoogd te voorkomen dat mensen die kunnen beschikken over een private parkeerplaatsen toch op straat parkeren (beleidsmatig is geborgd dat de aanvrager het hogere vergunningentarieff betaalt = + 30 euro extra per jaar). Mogelijk dat deze prikkel onvoldoende is. Mocht blijken dat de financiële prikkel onvoldoende is, dan kan dit worden meegenomen in de uitwerking van beslispunt 2. Beslispunt 3 voorziet in de benodigde inventarisatie.

## **Kosten, opbrengsten en dekking**

De kosten voor het onderzoek naar de bezettingsgraad van het blauwe zone-gebied, het in kaart brengen van eigen parkeergelegenheid (binnen het reguleringsgebied) en het uitvoeren van de verkenning bij de (semi) private parkeerterreinen worden geraamd op € 25.000,-- excl. btw.

Voorgesteld wordt om deze kosten te dekken uit het budget 122142, parkeerbeheer.

De kosten voor het opstellen van een nieuw parkeerbeleid vallen onder de beschikbare capaciteit van UF/AR.

De kosten voor het actualiseren van de mobiliteitsvisie en het opstellen van een parkeerbeleidsplan zullen worden betrokken bij de najaarsnota 2022 (begroot op € 50.000,00 -€ 75.000,00).

## **Uitvoering**

De aanvullende onderzoeken (kenmerk INT-82831) zullen worden uitgevoerd in de tweede helft van 2022.

Het opstellen van een mobiliteitsvisie zal zo vroeg als mogelijk plaatsvinden in de tweede helft van 2022. De mobiliteitsvisie dient te worden vastgesteld door de gemeenteraad. De uitwerking van de mobiliteitsvisie naar nieuw parkeerbeleid zal direct aansluitend op het vaststellen van de mobiliteitsvisie plaatsvinden. Uiteindelijk zal ook het voorgestelde parkeerbeleid ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad.

Op basis van de resultaten van het onderzoek van Spark zal in het 3<sup>e</sup> kwartaal van 2022 een voorstel gedaan worden aan uw college met betrekking tot het ontwikkelprogramma voor Stadsblok.

## **Bijlagen**

Aanvullende onderzoeken (INT-82831)

Rapportage Spark, "Visie op parkeren binnenstad Almelo" (INT- 82830)

Raadsinformatiebrief "Onderzoek parkeren Almelo" (RAAD- 7309)

Raadsbesluit 9 maart 2022 "Stand van zaken en voorbereidingskrediet Stadskade" (RAAD-6933)

## **Procesinformatie**

### *Intern overleg*

- Dit voorstel is afgestemd met de programmamanager Binnenstad en het Hoofd Uitvoering Fysiek
- Met de ambtelijke werkgroep heeft afstemming plaatsgevonden over dit collegevoorstel.
- De financieel adviseur is akkoord met de teksten t.a.v. de financiële paragraaf.
- Dit voorstel is in de Stuurgroep Fysiek op 27 juni jl. besproken.

### *Afstemming met portefeuillehouder*

Afstemming over dit voorstel heeft plaatsgevonden via de stuurgroep Fysiek op 27 juni jl.

### *Directie-advies*

B&W voorstel standaard

## **Communicatie over het besluit**

De gemeenteraad wordt actief geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek "Visie op parkeren binnenstad Almelo" middels bijgevoegde raadsinformatiebrief.

De betrokken partijen bij de herontwikkeling Stadsblok zijn vooraf geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek.