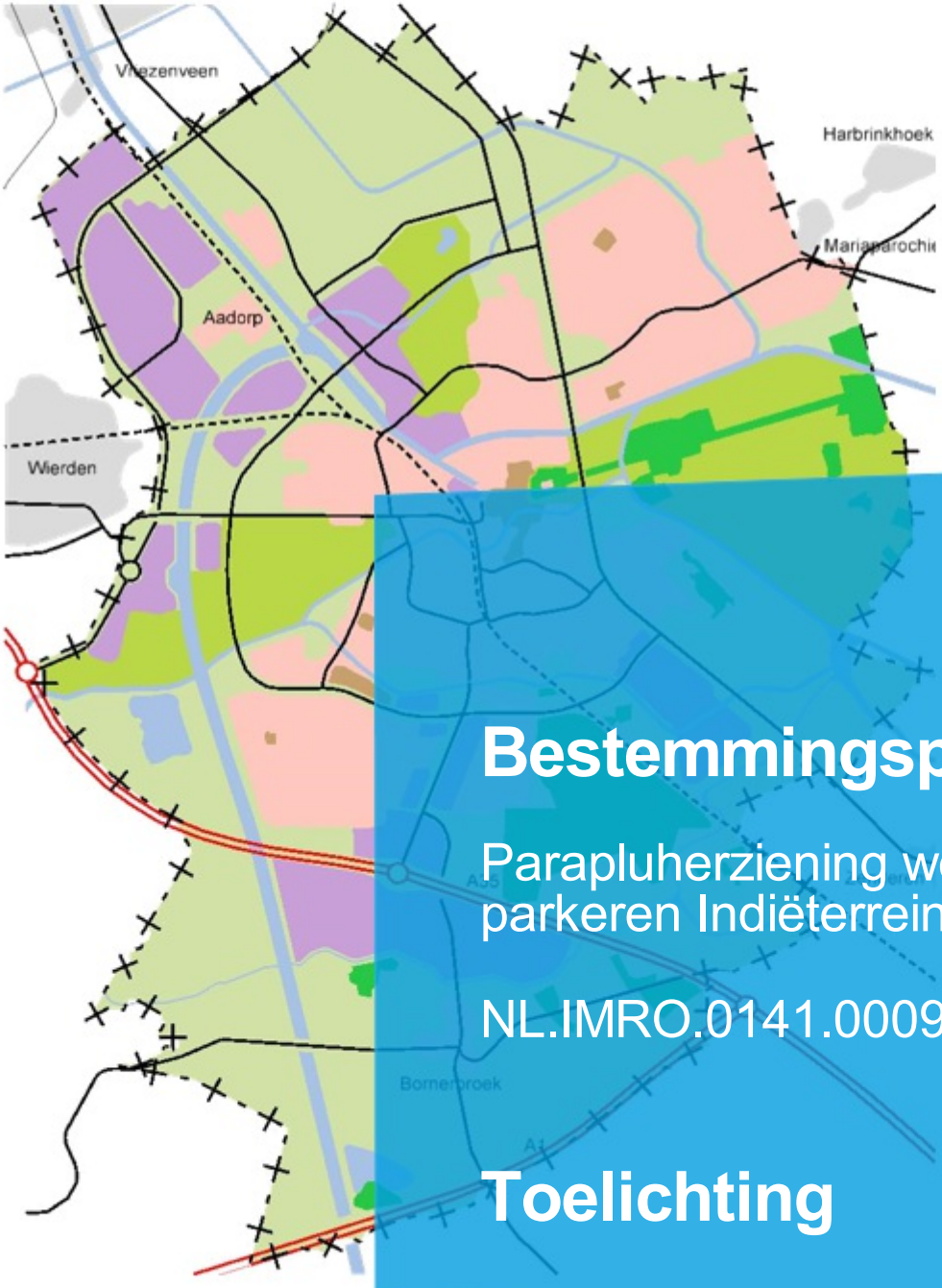
Gemeente Almelo



Bestemmingsplan

Parapluherziening woningaantal en parkeren Indiëterrein

NL.IMRO.0141.00095-

Toelichting

Inhoudsopgave

Toelichting 2

Hoofdstuk 1 Inleiding 5
1.1 Aanleiding en doel 5
1.2 Ligging van het plangebied 5
1.3 Plankarakter 6

Hoofdstuk 2 Beleidskader 7
2.1 Geldend parkeerbeleid 7
2.2 Afwijken van het parkeerbeleid 7

Hoofdstuk 3 Juridisch bestuurlijke aspecten 12
3.1 Inleiding 12
3.2 Algemene toelichting 12
3.3 Artikelgewijze toelichting 12
3.4 Economische uitvoerbaarheid 13
3.5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 13

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het Indiëterrein ten noordwesten van het huidige centrum van Almelo is onderdeel van de textielhistorie van Almelo. Het complex is de afgelopen jaren gefaseerd vrij gekomen voor herontwikkeling tot stedelijk woon- en werkgebied, zoals aangegeven in het Masterplan Almelo. De zone langs de Kolthofsingel wordt daarbij als eerste herontwikkeld. Hier wordt een bedrijventerrein gerealiseerd waarvoor in 2011 bestemmingsplan De Velden is vastgesteld. In het gebied aan de oostkant van het Indiëterrein wordt het eerste deel van de woningbouw gerealiseerd. Hiervoor is in 2013 het bestemmingsplan "Woongebied Indië Deel 1" vastgesteld. Daarnaast is voor de kunsthal in 2012 een apart bestemmingsplan vastgesteld. Voor het westelijke woondeel van Indië is in 2018 het bestemmingsplan "Woongebied Indië Deel 2" vastgesteld. In 2018 zijn ook de bestemmingsplan De Sterkerij en de parapluherziening parkeren vastgesteld. Al deze plannen zijn inmiddels ook onherroepelijk. Daarnaast is momenteel het bestemmingsplan "Woongebied Indië Deel 3" in voorbereiding. Dit plan is bedoeld voor het resterende gedeelte van het Indiëterrein.

In de eerder vastgestelde plannen is per plan een maximum aantal woningen vastgelegd. Samen met het nu in voorbereiding zijnde laatste bestemmingsplan voor de woningbouw was het de bedoeling om uit te komen op in totaal 600 woningen. Dat is conform de overeenkomst tussen de gemeente en ontwikkelaar.

In de bestemmingsplannen "Woongebied Indië Deel 1" en "Woongebied Indië Deel 2" zijn in totaal 510 woningen toegestaan, maar zijn of worden er maximaal 455 woningen gerealiseerd, omdat er voor die delen uiteindlijk gekozen is voor lagere woningdichtheden. Dat resulteert voor bestemmingsplan "Woongebied Indië Deel 3" in een tekort van 55 woningen. Hier wordt juist voor hogere dichtheden gekozen, vanwege de overgang naar het centrum en de meer stedelijke functies rond de nieuwe havenkom.

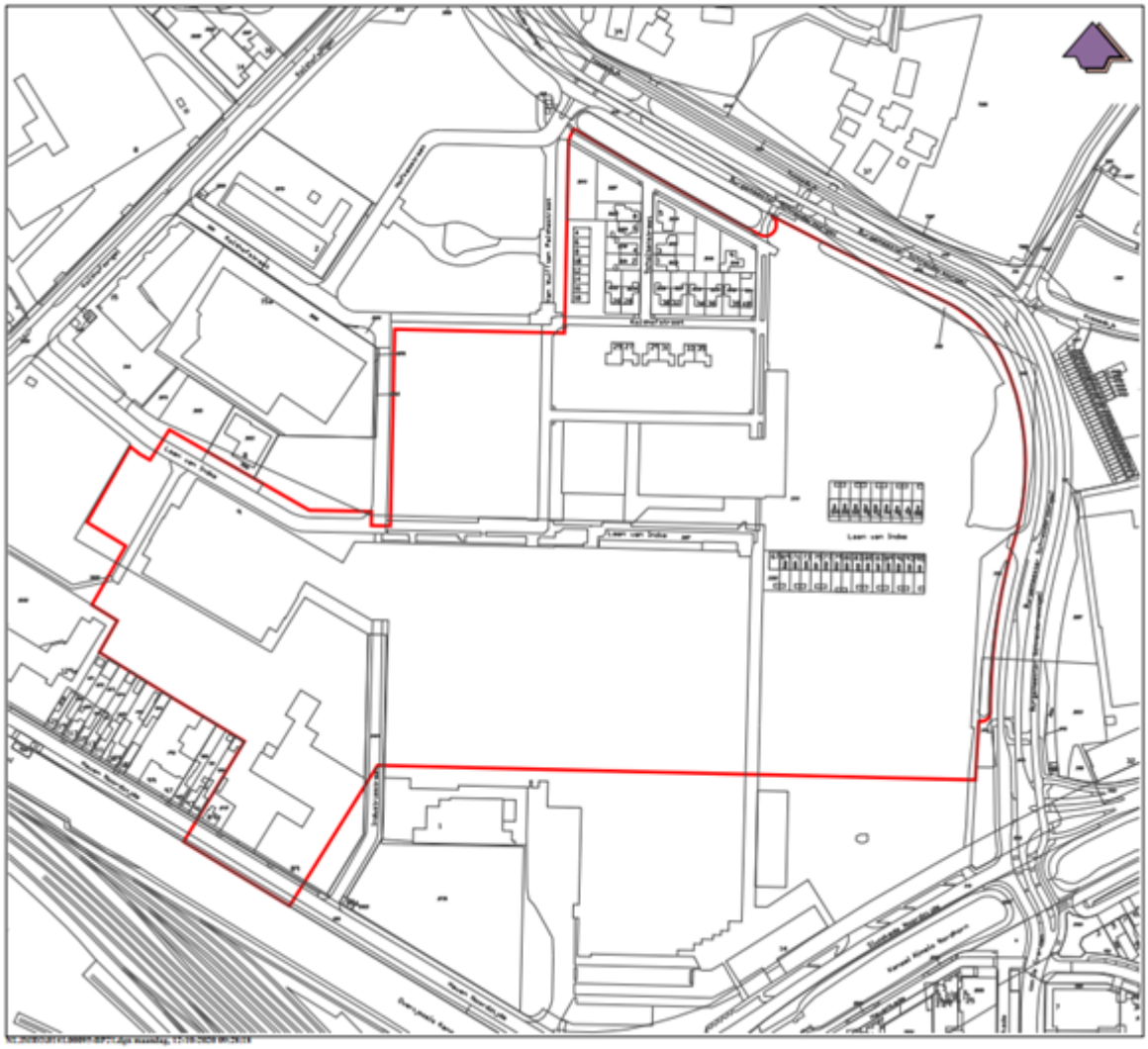
Het is daarom nodig om de maximum woningaantallen van eerdere plannen met 55 te verlagen. De voorliggende parapluherziening voorziet hierin.

Daarnaast zijn door de in werking treding van het "Parapluherziening parkeren" (geldt voor heel Almelo) de eerder in de bestemmingsplannen "Woongebied Indië Deel 1" en "Woongebied Indië Deel 2" vastgestelde parkeernormen komen te vervallen. In het kader van de gebiedsontwikkeling is een locatiespecifiek parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft echter uitgewezen dat de oorspronkelijk in de bestemmingsplannen opgenomen normen voor het Indiëterrein volstaan. Het nu voorliggende Parapluplan voorziet daarom weer in de oorspronkelijk vastgestelde parkeernormen voor wonen en verwijst voor de overige functies naar de actuele normen van het parkeerbeleid. Tenslotte wordt afgezien van een verplichting om parkeren op eigen terrein te realiseren. Uitgangspunt is nu een gesloten parkeerbalans binnen Woongebied Indië als geheel.

1.2 Ligging van het plangebied

Het Indiëterrein is gelegen ten noordwesten van het huidige centrum van Almelo. Het plangebied van de voorliggende parapluherziening omvat de plangebieden van de bestemmingsplannen "Woongebied Indië - Deel 1" en "Woongebied Indië - Deel 2".

Onderstaande illustratie geeft de begrenzing van het plangebied weer.



Figuur 1: begrenzing plangebied parapluherziening woningaantal en parkeren Indiëterrein

1.3 Plankarakter

Het bestemmingsplan "Parapluherziening woningaantal en parkeren Indiëterrein" voorziet voor gronden gelegen binnen de bestemmingsplannen "Woongebied Indië Deel 1" en "Woongebied Indië Deel 2" alleen in een verlaging van het maximum aantal woningen van in totaal 510 naar 455 woningen en in de wijziging van de parkeerregels. Dit betekent dat het plan geen mogelijkheden biedt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maar voorziet in een beperking hiervan.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

Onderhavig bestemmingsplan maakt geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Een toetsing aan Europese wet- en regelgeving, rijksbeleid en provinciaal beleid is dan ook niet aan de orde. Wél wordt afgeweken van het gemeentelijke parkeerbeleid. Dit beleid wordt in dit hoofdstuk beschreven en de afwijking wordt vervolgens gemotiveerd.

2.1 Geldend parkeerbeleid

Bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren'

Op grond van artikel 4.1 van het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren' kan een aanvraag om omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit pas worden verleend als bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang of de bestemming van het gebouw en/of gronden in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Hierbij gelden de parkeernormen, zoals vastgelegd in de vastgestelde beleidsnota Parkeerbeleidsplan Gemeente Almelo 'Parkeren Optimaliseren 2013-2018'. Mocht deze beleidsregel gedurende de planperiode worden gewijzigd (herzien, aangevuld of nader uitgewerkt), dan treedt diens rechtsopvolger hiervoor in de plaats.

Op grond van artikel 4.3 van het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren' kan (binnenplans) worden afgeweken van artikel 4.1 van dit bestemmingsplan. Het uitgangspunt is dat de parkeercapaciteit zoveel mogelijk op eigen terrein realiseert moet worden (inclusief bezoekersplaatsen). Binnen de gemeente Almelo wordt ten aanzien van parkeren de 'Beleidsregel Parkeernormen Almelo' (hierna: de beleidsregel) gehanteerd. Deze beleidsregel is vastgesteld op 11 december 2018 en in werking getreden op 1 januari 2019. Met de beleidsregels wordt voorzien in een nadere uitwerking van het vastgestelde parkeerbeleid 'Parkeren Optimaliseren 2013 – 2018' door parkeernormen bij verschillende ruimtelijke ontwikkelingen te benoemen.

Parkeernormen
Als richtlijn voor de parkeernormering wordt binnen de gemeente Almelo de CROW-publicatie voor de parkeerkencijfers gebruikt. Voor toepassing van de parkeernormen binnen de gemeente Almelo wordt uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 3. Dit staat voor 'matig stedelijk'. Verder wordt voor de toepassing van de parkeernormen uitgegaan van de categorie 'ontwikkelingen schilgebieden'. Hiervoor wordt gerekend met de maximale parkeernorm. De parkeernormering wordt voor diverse vormen van (ruimtelijke) ontwikkeling op verschillende manieren toegepast. Dit bestemmingsplan voorziet woningbouw en wordt de parkeerbehoefte gedeeltelijk op eigen terrein en in de omgeving opgevangen.

Bij de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte woningen gaat het om grondgebonden en gestapelde woningen en variëren de parkeernormen tussen 2,0 en 2,3 per woning:
- koop vrijstaand: 2,3
- koop twee-onder-een-kap: 2,2
- koop rijenwoning (hoek/tussen): 2,1
- koop etage midden: 2,0.

2.2 Afwijken van het parkeerbeleid

Zoals in het paraplubestemmingsplan Parkeren is aangegeven kan in specifieke gevallen een uitzondering worden gemaakt op het beleidsuitgangspunt. Hiervoor geldt dat sprake moet zijn van bijzondere omstandigheden, dat het woon- en leefklimaat in de directe omgeving niet onevenredig wordt aangetast en de parkeersituatie in de openbare ruimte niet onevenredig wordt aangetast.

In de beleidsregel worden “bijzondere omstandigheden” gedefinieerd. Onder bijzondere omstandigheid

wordt verstaan dat het realiseren van parkeerruimte op eigen terrein niet mogelijk is of dat het realiseren van de benodigde parkeerruimte op eigen terrein niet wenselijk is. Op het Indiëterrein is het, gezien de ontwikkeling, veelal niet mogelijk om alle parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Er wordt bij de herontwikkeling van het Indië-terrein dan ook niet voldaan aan het vereiste om in voldoende mate te voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van motorvoertuigen in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

Het Indiëterrein is al 10 jaar in ontwikkeling. De beoogde locatie is gelegen in een stedelijk woongebied. Het Indiëterrein is in het verleden ook wel aangemerkt als de opgerekte binnenstad. Het gebied is op loopafstand gelegen van het treinstation en busstation. Het woongebied combineert sub-urbaan wonen met stedelijke wonen. Naast grondgebonden woningen in de vorm van vrijstaande, twee-onder-een-kap- en rijenwoningen voorziet het woongebied Indië ook in gestapelde woningen. Op het Indiëterrein is sprake van een gedifferentieerd woningaanbod.

Uit een parkeeronderzoek (zie Bijlage 1 en vervolg) is gebleken dat de (in het verleden toegepaste) parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen bij (grondgebonden) woningen leidt tot een voldoende aanbod aan parkeergelegenheid (in de openbare ruimte). Op basis van dit onderzoek kan ook geconcludeerd worden dat er geen sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat in de directe omgeving als uit wordt gegaan van de parkeernorm van 1,6 parkeerplaatsen per gestapelde woning en 1,8 parkeerplaatsen per grondgebonden woning. Om de parkeervraag te bepalen wordt altijd een parkeerbalans opgesteld. Hierin wordt de parkeerbehoefte van alle functies in een gebied afgezet tegen het totaal aantal parkeerplaatsen in dat gebied. De parkeerbalans wordt per blok opgesteld op basis van de functie waarvan binnen desbetreffend blok sprake is.

Het parkeren op het Indiëterrein door personen die in het centrum van Almelo werken of gebruik maken van de trein, werken niet door op de parkeernormen die van toepassing zijn op het Indiëterrein. Als in de toekomst blijkt dat hierdoor een parkeertekort ontstaat, dan kunnen er maatregelen worden getroffen om dit ongewenste parkeren te voorkomen. Daarnaast is het Indiëterrein in ontwikkeling en wordt er volop gebouwd. Dit kan ook de parkeerdruk in de omgeving (tijdelijk) verhogen, omdat mensen uit andere blokken van het Indiëterrein in verband met bouwwerkzaamheden of tijdelijke onbereikbaarheid in een ander blok parkeren. Hiervoor geldt dan ook dat deze parkeerbehoefte niet doorwerkt in de uiteindelijke parkeerbehoefte per blok. De parkeerbehoefte is gebaseerd op de functies van het bestemmingsplan.

Parkeeronderzoek

Om al dan niet gerechtvaardigd te kunnen afwijken van het beleid is inzicht in de huidige parkeersituatie noodzakelijk. Daarom is in oktober 2020 op een tweetal momenten geteld hoeveel parkeerplaatsen er niet bezet waren en waar elders in de openbare ruimte van het Indiëterrein geparkeerd werd. Dit is onderzocht op werkdagen (in de nacht). Het onderzoeksgebied bestaat uit blokken die (vrijwel) volledig ontwikkeld zijn en waar uitsluitend de woonfunctie van toepassing is. Hierbij gaat het om blok 5+7 (noordelijk deel van het Indiëterrein), waarbij binnen blok 7 de grens ligt in de Scholl Engbersstraat en blok 8.

Het onderzoek is verricht gedurende de maatgevende momenten van de ontwikkeling. Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op het moment dat de meeste parkeervakken worden gebruikt voor de woonfunctie. Dit maatgevende moment kan worden bepaald op basis van de aanwezigheidspercentages (CROW, publicatie 381, 2018). Het maatgevende moment voor de functie 'wonen' is in de avond- en nachtelijke uren (op werkdagen).

In onderstaande tabel is met een voorbeeld aangegeven wat de theoretisch volledige bezetting van de parkeerplaatsen zou zijn in geval van x (= 1 t/m 10) woningen. In de parkeerkencijfers wordt standaard uitgegaan van een aandeel van 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. In geval van een parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen per (grondgebonden) woning betekent dat dus dat in theorie het resterende gedeelte (=1,5 parkeerplaats) wordt aangewend door bewoners.

Uit het rekenvoorbeeld blijkt dat een werkdagavond maatgevend is en dat de bezetting dan 6% hoger is dan op een werkdagnacht. Dat er desondanks is geteld in de nachtelijke uren heeft te maken met de coronacrisis, waardoor het aantal bezoekers hoogstwaarschijnlijk (fors) lager zal zijn dan in de periode vóór de crisis. Om een representatief beeld van mate van de bezetting in de maatgevende periode te verkrijgen is het saldo aan vrije parkeergelegenheid (aantal vrije parkeerplaatsen – aantal auto's elders in openbare ruimte geparkeerd) verlaagd met 6%.

	Werkdagnacht			Werkdagavond				
	Bewoners	Bezoekers	Totaal	Bewoners	Bezoekers	Totaal	Verhouding bezetting	
Aanwezigheids%	100%	0%		90%	80%		werkdag-avond en	
Aandeel[1]	1,5	0,3		1,5	0,3		werkdag-nacht	
Aantal woningen	Bezette pp door bew.	Bezette pp door bez.	Bezette pp	Bezette pp door bew.	Bezette pp door bez.	Bezette pp		
1	1,5	0	1,5	1,35	0,24	1,59	1,06	
2	3	0	3	2,7	0,48	3,18	1,06	
3	4,5	0	4,5	4,05	0,72	4,77	1,06	
4	6	0	6	5,4	0,96	6,36	1,06	
5	7,5	0	7,5	6,75	1,2	7,95	1,06	
6	9	0	9	8,1	1,44	9,54	1,06	
7	10,5	0	10,5	9,45	1,68	11,13	1,06	
8	12	0	12	10,8	1,92	12,72	1,06	
9	13,5	0	13,5	12,15	2,16	14,31	1,06	
10	15	0	15	13,5	2,4	15,9	1,06	
[1] Aandeel bezoekers is bij elk woningtype 0,3 pp/woning; bij een parkeernorm van 1,8 pp per grondgebonden woning is het aandeel bewoners dan 1,5 pp/woning								

Bezettingsgraad
De resultaten van het parkeeronderzoek zijn opgenomen in Bijlage 1.

Op 20 en 22 oktober 2020 was in blok 5 en blok 7 (gecombineerd blok) het saldo van vrije parkeerplaatsen verminderd met elders in de openbare ruimte geparkeerde auto's respectievelijk 9 en 11 parkeerplaatsen. Gecorrigeerd naar het maatgevend moment (x 0,94) is dat respectievelijk 8 en 10 parkeerplaatsen. Op een totaal van 63 openbare parkeerplaatsen (exclusief de strook graskeien langs de Salomonsonstraat waarop ook geparkeerd kan worden, maar die in de parkeerbalans niet is meegenomen) betekent dat een bezettingsgraad van respectievelijk 88,9% en 84,1%. In blok 8 was op beide data het saldo van vrije parkeerplaatsen verminderd met elders in de openbare ruimte geparkeerde auto's 14 parkeerplaatsen. Gecorrigeerd naar het maatgevend moment (x 0,94) is dat 13 parkeerplaatsen. In het blok zijn 40 openbare parkeerplaatsen gelegen (vier parkeerplaatsen in de Ten Bosstraat zijn nog niet aangelegd en de strook graskeien langs de Salomonsonstraat, waarop ook geparkeerd kan worden maar die in de parkeerbalans niet is meegenomen, is buiten beschouwing gelaten). Dat komt neer op een bezettingsgraad van 67,5%.

Om te voorkomen dat er zoekend verkeer gaat ontstaan als het gevolg van het niet eenvoudig vinden van een vrije parkeerplaats, wordt een bezettingsgraad niet hoger dan 90% over het algemeen als wenselijk beschouwd. Er is in dat geval voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om de normale schommelingen

in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar op te kunnen vangen.

Er is een groot verschil in mate van bezetting van de parkeerplaatsen in blok 5 + 7 (noordelijk deel) en blok 8. Een verklaring hiervoor is enerzijds dat bewoners van de woningen aan de oostzijde van de Kalverstraat (behorend tot blok 8) hoogstwaarschijnlijk (voor een deel) in blok 5 + 7 (noordelijk deel) parkeren (deze Kalverstraat vormt de grens tussen blok 5 + 7 en blok 8 en kent zelf geen parkeergelegenheid). Anderzijds parkeren bewoners van de Spoelerij (in het zuidelijk deel van blok 7 die een parkeermogelijkheid van één parkeerplaats op eigen terrein hebben) ook gedeeltelijk in het noordelijk deel van blok 7 (de parkeerplaatsen grenzend aan de naastgelegen Sterkerij, in het zuidelijk deel van blok 7, worden immers niet aangewend).

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat een parkeernorm van 1,8 voor (grondgebonden) woningen in de reeds ontwikkelde woongebieden tot voldoende parkeercapaciteit heeft geleid. Daar in het onderzoeksgebied geen appartementen zijn ontwikkeld is de vraag opportuun of de parkeernorm van 1,6 voor appartementen ook toereikend is. Dag mag worden verondersteld als het verschil tussen het maximale CROW-parkeerkencijfer en de toegepaste norm voor zowel grondgebonden woningen als appartementen gelijk is.

Voor een vrijstaand huis, een tweekapper en een rij/hoekwoning zijn de maximale parkeerkencijfers van het CROW respectievelijk 2,3, 2,2 en 2,1 parkeerplaatsen per woning. Voor beide blokken is te berekenen wat de gemiddelde CROW-parkeerkencijfer is als de samenstelling in typologieën woningen in de beschouwing wordt meegenomen:

	Woningtype	Vrij-staand	Twee-kapper	Rij/hoek-woning	Totaal	Gemiddeld P-kencijfer
	Max P-kencijfer	2,3	2,2	2,1		
Blok 5 + 7 (nd)[1]	Aantal woningen	5	20	27	52	
	Aantal pp	11,5	44	56,7	112,2	2,16
Blok 8	Aantal woningen	11	8	16	35	
	Aantal pp	25,3	17,6	33,6	76,5	2,19

[1] = *noordelijk deel*

Het verschil is (2,0 – 1,6 =) 0,4 parkeerplaats per woning. Uit de gemiddelde parkeerkencijfers per (gecombineerd) blok blijkt dat dat verschil in geval van (grondgebonden) woningen kleiner is. Voor blok 5 + 7 (noordelijk deel) is dat 0,36 parkeerplaats en 0,39 parkeerplaats per woning voor blok 8. Interessant is om te bezien of er voldoende parkeergelegenheid zou zijn geweest in geval er was gerekend met hetzelfde verschil tussen het maximale CROW-parkeerkencijfer en de toegepast norm voor een appartement. Voor blok 5 + 7 (noordelijke deel) en blok 8 is de parkeernorm dan niet 1,8 parkeerplaatsen per woning maar respectievelijk (2,16 – 0,4 =) 1,76 en (2,19 – 0,4 =) 1,79 parkeerplaatsen per woning.

Voor de 52 woningen (in blok 5 en blok 7) zouden in dit denkbeeldige geval ((1,8 -1,76) * 52 = 2,08 is naar boven afgerond) 3 parkeerplaatsen minder zijn aangelegd (60 in plaats van 63). Omdat de parkeerbehoefte gelijk is, zou het saldo van de vrije parkeerplaatsen minus het aantal auto's dat elders in de openbare ruimte geparkeerd staat eveneens met 3 parkeerplaatsen afnemen (5 en 7 op 20 oktober en 22 oktober in plaats van respectievelijk 8 en 10). De bezettingsgraad in blok 5 + 7 (noordelijke deel) is dan respectievelijk ((60 – 5)/60 =) 91,7% en ((60 – 7)/60 =) 88,3%. In dit hypothetische geval was er op beide data voldoende parkeergelegenheid voorhanden geweest, maar had er op 20 oktober (in geringe mate) sprake kunnen zijn van zoekend verkeer. Het toepassen van een norm van 1,79 betekent voor blok 8 dat er voor 35 woningen ((1,8-1,79) * 35 = 0,35 is naar boven afgerond) één parkeerplaats

minder zou zijn aangelegd. Ook hier neemt het bovenbedoeld saldo met één parkeerplaats af. De bezettingsgraad is dan ((39 – 12)/39 =) 69,2%.

Conclusie

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de (in het verleden toegepaste) parkeernorm van 1,8 parkeerplaatsen bij (grondgebonden) woningen leidt tot een voldoende aanbod aan parkeergelegenheid (in de openbare ruimte). De bezettingsgraad is, zowel in blok 5 en blok 7 (noordelijk deel Indiëterrein) als in blok 8, niet hoger dan 90%. Hierdoor is geen sprake van zoekverkeer en normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar kunnen worden opgevangen. Bij toepassing van een parkeernorm die 0,4 parkeerplaats per woning lager ligt dan het maximale CROW-parkeerkencijfer, leidt dat bij (grondgebonden) woningen niet tot onvoldoende parkeercapaciteit. Er is dan ook geen aanleiding te veronderstellen dat dit bij appartementen wel het geval zal zijn.

Hoofdstuk 3 Juridisch bestuurlijke aspecten

3.1 Inleiding

Een bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Bij het bestemmen van gronden heeft de gemeente een bepaalde beleidsvrijheid om te kiezen op welke locatie welke bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn toegestaan en onder welke voorwaarden. Verder is van belang dat wordt voldaan aan de wetgeving (ook vanuit andere sectoren), relevant beleid en een goede ruimtelijke ordening. Tot slot dienen de financiële en maatschappelijke haalbaarheid te zijn veiliggesteld.

3.2 Algemene toelichting

Met onderhavig bestemmingsplan Parapluherziening woningaantal en parkeren Indiëterrein worden de in de bestemmingsplannen "Woongebied Indië - Deel 1" en "Woongebied Indië - Deel 2" opgenomen maximum woningaantallen aangepast. Daarnaast worden voor de woonbestemming de parkeernormen uit de Parapluherziening parkeren aangepast. Ook de begrippen worden aangevuld. De verbeelding van de betreffende bestemmingsplannen verandert niet.

Doordat in één keer meerdere bestemmingsplannen worden aangepast voor de specifieke onderwerpen (hier: woningaantallen en parkeernromen), is er sprake van een zogenaamde "parapluherziening". Na de vaststelling van onderhavig paraplubestemmingsplan is voor het hele plangebied van de hiervoor genoemde bestemmingsplannen geborgd dat het nieuwe lagere maximale aantal woningen en de aangepaste parkeernormen voor woningen van toepassing zijn.

3.3 Artikelgewijze toelichting

Artikel 1 Begrippen

In Hoofdstuk 1 Inleidende regels worden 4 begrippen opgenomen om deze parapluherziening te kunnen laten gelden.

In Artikel 1 Begrippen worden toegevoegd:

- "plan:". Deze bepaalt de formele naam en het identificatienummer van deze parapluherziening;
- "bestemmingsplan Woongebied Indië - Deel 1", "bestemmingsplan Woongebied Indië - Deel 2" en "Parapluherziening parkeren";
- "verbeelding".

Artikel 2 Wijze van meten

Dit Artikel 2 blijft onegwijzigt ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen.

Artikel 3 Bestemming Woongebied

In de bestemmingsplannen "Woongebied Indië - Deel 1" en "Woongebied Indië - Deel 2" worden de artikelen met betrekking tot het maximum aantal woningen gewijzigd door dit te verlagen.

Artikel 4 Algemene regels

Alleen voor de "Parapluherziening parkeren" worden de overige regels met betrekking tot parkeren aangepast door de parkeernormen voor woningen aan te passen, conform eerder gemaakte afspraken, zoals deze ook vastgelegd waren in de bestemmingsplannen "Woongebied Indië - Deel 1" en "Woongebied Indië - Deel 2". Ook wordt losgelaten van de eis om het parkeren uitsluitend op eigen terrein toe te staan.

Artikel 5 Overgangsregels

Deze regels blijven ongewijzigd ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen.

Artikel 6 Slotregel
In Artikel 6 wordt kenbaar gemaakt dat de regels in dit bestemmingsplan worden aangehaald als 'Regels van het bestemmingsplan Parapluherziening woningaantal Indiëterrein'.

3.4 Economische uitvoerbaarheid

Er is een contract afgesloten tussen de gemeente en de ontwikkelaar van het Indiëterrein waardoor het plan geheel financieel uitvoerbaar is.

Er wordt voldaan aan de voorwaarden zoals benoemd in artikel 6.12, lid 2, sub a, b en c van de Wro zodat er geen verplichting bestaat tot vaststelling van een exploitatieplan.

3.5 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 lid 1, aanhef en onder e van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat een beschrijving dient te worden opgenomen van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereidingen van het bestemmingsplan zijn betrokken.

Inspraak
Voor dit bestemmingsplan is geen inspraakronde gehouden. Dit plan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen. Om deze reden kan dit plan als onomstreden worden beschouwd.

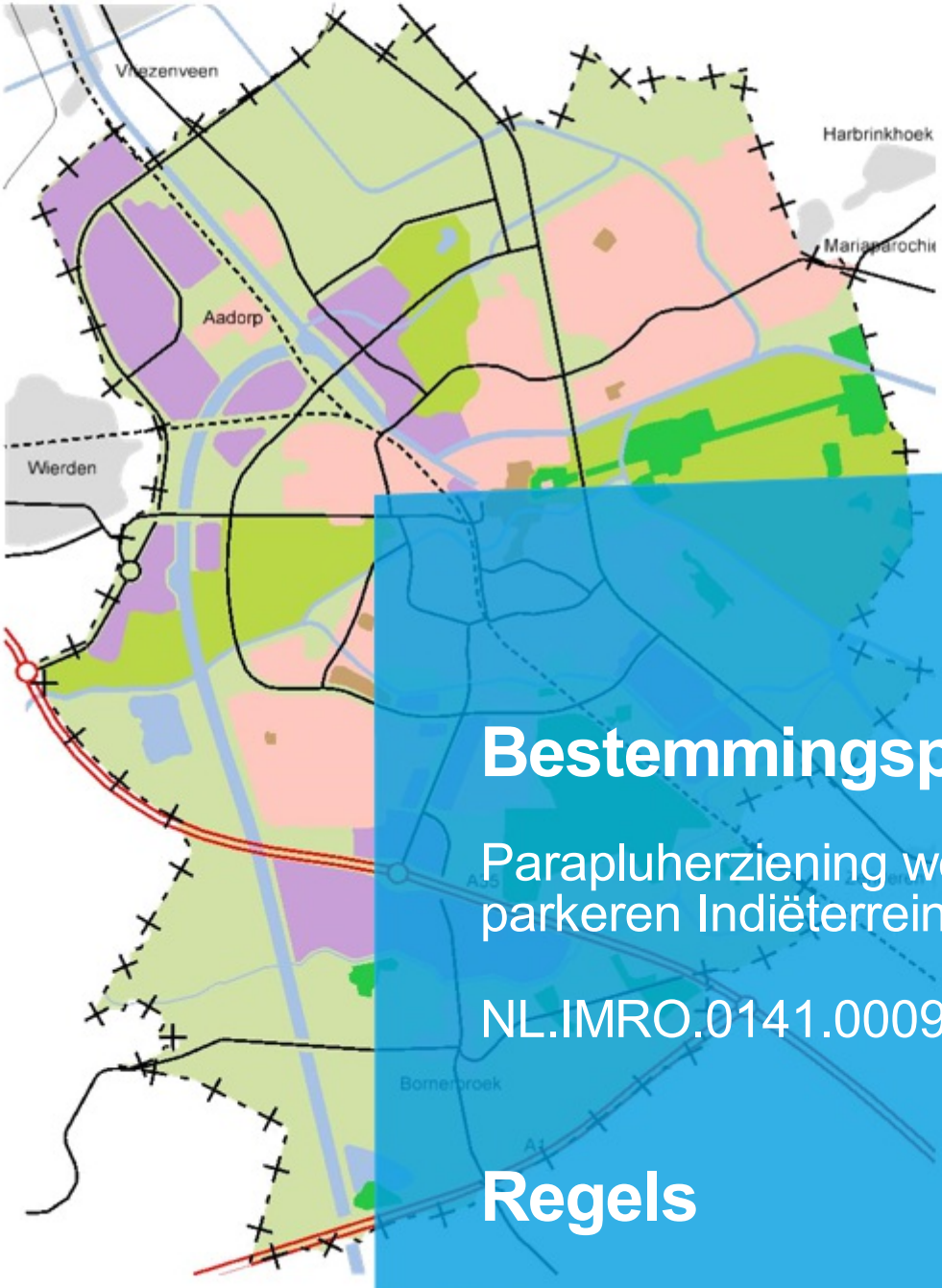
Vooroverleg
Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met betrokken Waterschappen en diensten van Rijk en Provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Dit voorziet in een verlaging van het maximum aantal woningen en maakt geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Met deze parapluherziening zijn geen nationale, provinciale, dan wel waterschapsbelangen in het geding. Om die reden heeft geen vooroverleg plaatsgevonden met het rijk, de provincie en het waterschap.

Zienswijzen
Het ontwerpbestemmingsplan ‘Parapluherziening woningaantal Indiëterrein’ heeft vanaf 10 februari 2021 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen worden ingediend bij de gemeenteraad van Almelo. Tijdens de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen is één zienswijze ingediend. Deze is behandeld in een aparte reactienota zienswijzen.

De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassingen van deze parapluherziening.

Gemeente Almelo



Bestemmingsplan

Parapluherziening woningaantal en parkeren Indiëterrein

NL.IMRO.0141.00095-

Regels

Inhoudsopgave

Regels **2**

Hoofdstuk 1 Inleidende regels **5**
Artikel 1 Begrippen 6
Artikel 2 Wijze van meten 7

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels **8**
Artikel 3 Woongebied 9

Hoofdstuk 3 Algemene regels **10**
Artikel 4 Overige regels 11

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels **12**
Artikel 5 Overgangsrecht 13
Artikel 6 Slotregel 14

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

De inleidende regels in dit plan zijn van toepassing en aanvullend op de bestemmingsplannen 'Woongebied Indië - Deel 1', 'Woongebied Indië - Deel 2' en 'Parapluherziening parkeren', zoals vastgesteld door de gemeente Almelo. In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:

het bestemmingsplan 'Parapluherziening woningaantal en parkeren Indiëterrein' met identificatienummer NL.IMRO.0141.00095-BP31 van de gemeente Almelo;

1.2 bestemmingsplan Woongebied Indië - Deel 1:

het bestemmingsplan 'Woongebied Indië - Deel 1', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Almelo op 17 december 2013;

1.3 bestemmingsplan Woongebied Indië - Deel 2:

het bestemmingsplan 'Woongebied Indië - Deel 2', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Almelo op 6 maart 2018;

1.4 Parapluherziening parkeren

het bestemmingsplan 'Parapluherziening parkeren', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Almelo op 5 juni 2018;

1.5 verbeelding:

de verbeelding van de 'Parapluherziening woningaantal en parkeren Indiëterrein'.

Artikel 2 Wijze van meten

De meetvoorschriften zijn ongewijzigd.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

De bestemmingsregels in dit plan zijn van toepassing en aanvullend op de bestemmingsplannen 'Woongebied Indië - Deel 1' en 'Woongebied Indië - Deel 2'.

Artikel 3 Woongebied

a. Artikel 10.2.1 onder b van het bestemmingsplan 'Woongebied Indië - Deel 1' wordt gewijzigd door het maximum aantal woningen te verlagen tot 291;
b. Artikel 4.2.1 onder b van het bestemmingsplan 'Woongebied Indië - Deel 2' wordt gewijzigd door het maximum aantal woningen te verlagen tot 164.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

De algemene regels in dit plan zijn van toepassing op de bestemmingsplannen 'Woongebied Indië - Deel 1', 'Woongebied Indië - Deel 2' en Parapluherziening parkeren en ter vervanging van alle regels die betrekking hebben op het parkeren.

Artikel 4 Overige regels

4.1 Parkeren

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of een wijziging van het gebruik van gronden of bouwwerken geldt, dat in voldoende mate ruimte moet zijn gereserveerd en ingericht en in stand worden gehouden voor het parkeren en stallen van voertuigen met inachtneming van de volgende parkeernormen:

a. grondgebonden woningen: 1,8 parkeerplaatsen per woning;
b. gestapelde woningen: 1,6 parkeerplaatsen per woning;
c. niet-woonfuncties: de parkeernormen, zoals opgenomen in het ten tijde van de aanvraag van een omgevingsvergunning geldende parkeerbeleid van Almelo.

4.2 Laden en lossen

Indien het beoogde gebruik van een bouwwerk aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, wordt een omgevingsvergunning voor het bouwen uitsluitend verleend indien voldoende wordt voorzien in die behoefte.

4.3 Afwijkingsregels

a. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 4.1 en 4.2:
    1. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
    2. voor zover op andere wijze in de nodige parkeerruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

b. De vergunning als bedoeld in lid 4.3 a. kan slechts verleend worden, indien:
    1. het woon- en leefklimaat in de directe omgeving niet onevenredig wordt aangetast; en
    2. de parkeersituatie in de openbare ruimte niet onevenredig wordt aangetast.

4.4 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bouwwerken met een parkeerbehoefte dan wel een behoefte aan ruimte voor het laden en lossen van goederen zonder dat hierin in voldoende mate is voorzien overeenkomstig het gestelde onder artikel 4.1 en 4.2.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

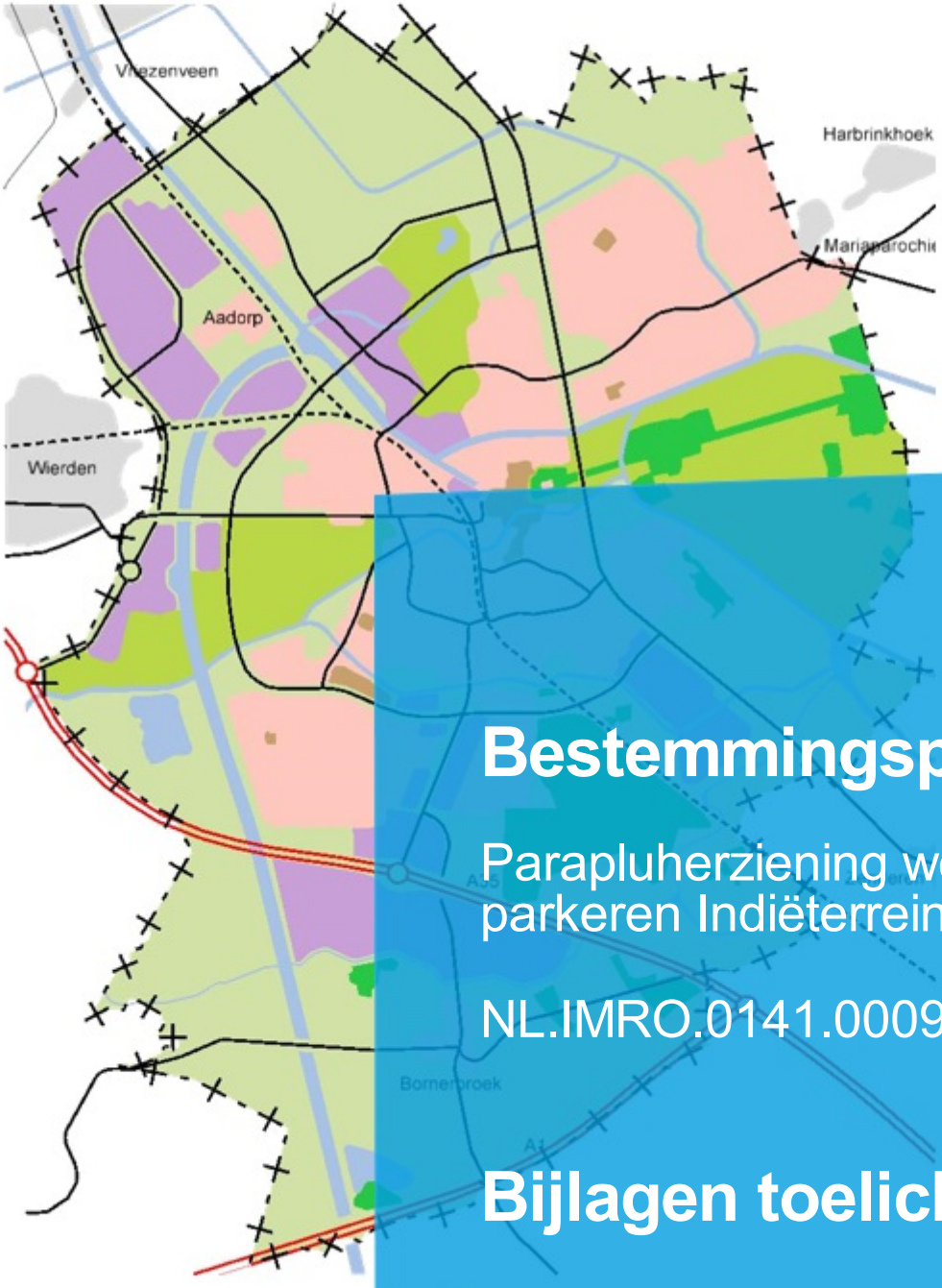
Artikel 5 Overgangsrecht

De overgangs- en slotregels van de bestemmingsplannen 'Woongebied Indië - Deel 1', 'Woongebied Indië - Deel 2' en 'Parapluherziening parkeren' zijn ongewijzigd.

Artikel 6 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Parapluherziening woningaantal en parkeren Indiëterrein'.

Gemeente Almelo



Bestemmingsplan

Parapluherziening woningaantal en parkeren Indiëterrein

NL.IMRO.0141.00095-

Bijlagen toelichting

Inhoudsopgave

Bijlagen toelichting **2**

Bijlage 1 Parkeeronderzoek Indiëterrein, oktober 2020 **5**

Bijlage 1 Parkeeronderzoek Indiëterrein, oktober 2020

Parkeeronderzoek Indiëterrein



Afdeling: Uitvoering Fysiek
Team: Advies en Projectbureau
Oktober 2020

Inleiding

Tot op heden zijn voor de inbreidingswijk Indië, in afwijking van het gestelde in de Parapluherziening parkeren, de parkeernormen gehanteerd die in 2009 zijn vastgelegd in het Ontwikkelplan Indië, zijnde 1,8 parkeerplaatsen voor een grondgebonden woning en 1,6 parkeerplaatsen voor een appartement. De motivatie voor deze afwijking is tot nu toe geweest dat er geen klachten bekend waren waaruit zou blijken dat de parkeercapaciteit in de reeds ontwikkelde deelgebieden (blokken genaamd) onvoldoende zou zijn. Een dergelijke motivatie is echter een onvoldoende rechtvaardiging om af te wijken van de parkeernormen die de parapluherziening parkeren voorschrijft. Om al dan niet gerechtvaardigd te kunnen afwijken is inzicht in de huidige parkeersituatie noodzakelijk. Onderhavig parkeeronderzoek voorziet hierin. Op een tweetal momenten (op werkdagen 's nachts) is geteld hoeveel parkeerplaatsen er niet bezet waren en waar elders in de openbare ruimte geparkeerd werd.

Onderzoeksgebied

Daar de te hanteren parkeernormen voor woningen ter discussie staan, betreft het onderzoeksgebied die blokken die (vrijwel) volledig ontwikkeld zijn en waarin uitsluitend de woonfunctie van toepassing is. Het gaat hierbij om blok 5+7 (noordelijk deel), waarbij binnen blok 7 de grens ligt in de Scholl Engbersstraat, en blok 8. In het zuidelijk deel van blok 7 zijn plannen om naast woningen ook kantoren en horeca te ontwikkelen (Sterkerij); ten behoeve van deze plannen is er al in extra parkeergelegenheid voorzien. Daarnaast hebben een twintigtal woningen in dit gedeelte parkeergelegenheid op eigen terrein (Spoelerij). In blok 8 zijn twee in aanbouw zijnde vrijstaande woningen bijna gereed maar nog niet bewoonbaar; daar staat tegenover dat een viertal parkeerplaatsen in de Ten Bosstraat, op geringe afstand van deze woningen, nog niet zijn aangelegd. Op de kaart van bijlage 1 zijn de genoemde blokken weergeven.

Maatgevend moment

Van belang is het parkeeronderzoek uit te voeren op het moment dat de meeste parkeervakken worden gebruik. Dit maatgevende moment kan worden bepaald op basis van de aanwezigheidspercentages (CROW, publicatie 381, 2018) die in bijlage 2 zijn weergegeven. In de onderstaande tabel is met een rekenvoorbeeld aangegeven wat de theoretisch volledige bezetting van de parkeerplaatsen zou zijn in geval van x (=1 t/m 10) woningen. In de parkeerkencijfers wordt standaard uit gegaan van een aandeel van 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. In geval van een parkeernorm van 1,8 betekent dat dus dat in theorie het resterende gedeelte (=1,5 parkeerplaats) wordt aangewend door bewoners.

Uit het rekenvoorbeeld blijkt dat een werkdagavond maatgevend is en dat de bezetting dan 6% hoger is dan op een werkdagnacht. Dat er desondanks is geteld in de nachtelijke uren heeft te maken met de coronacrisis waardoor het aantal bezoekers hoogstwaarschijnlijk

(fors) lager zal zijn dan in de periode vóór de crisis. Om een representatief beeld van mate van de bezetting in de maatgevende periode te verkrijgen is het saldo aan vrije parkeergelegenheid (aantal vrije parkeerplaatsen – aantal auto's elders in openbare ruimte geparkeerd) verlaagd met 6%.

	Werkdagnacht			Werkdagavond			
	Bewoners	Bezoekers	Totaal	Bewoners	Bezoekers	Totaal	Verhouding bezetting werkdag-avond en werkdag-nacht
Aanwezig-heids%	100%	0%		90%	80%		
Aandeel[1]	1,5	0,3		1,5	0,3		
Aantal woningen	Bezette pp door bew.	Bezette pp door bez.	Bezette pp	Bezette pp door bew.	Bezette pp door bez.	Bezette pp	
1	1,5	0	1,5	1,35	0,24	1,59	1,06
2	3	0	3	2,7	0,48	3,18	1,06
3	4,5	0	4,5	4,05	0,72	4,77	1,06
4	6	0	6	5,4	0,96	6,36	1,06
5	7,5	0	7,5	6,75	1,2	7,95	1,06
6	9	0	9	8,1	1,44	9,54	1,06
7	10,5	0	10,5	9,45	1,68	11,13	1,06
8	12	0	12	10,8	1,92	12,72	1,06
9	13,5	0	13,5	12,15	2,16	14,31	1,06
10	15	0	15	13,5	2,4	15,9	1,06

[1] Aandeel bezoekers is bij elk woningtype 0,3 pp/woning; bij een parkeernorm van 1,8 pp per grondgebonden woning is het aandeel bewoners dan 1,5 pp/woning

Resultaten parkeeronderzoek

In bijlage 3 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek weergegeven.

Blok 5+7 (noordelijk deel)

Op 20 en 22 oktober 2020 was in dit gecombineerde blok het saldo van vrije parkeerplaatsen verminderd met elders in de openbare ruimte geparkeerde auto's respectievelijk 9 en 11.

Gecorrigeerd naar het maatgevend moment (x 0,94) is dat respectievelijk 8 en 10. Op een totaal van 63 openbare parkeerplaatsen (exclusief de strook graskeien langs de Salomonsonstraat waarop ook geparkeerd kan worden maar die in de parkeerbalans niet is meegenomen) betekent dat een bezettingsgraad van respectievelijk 88,9% en 84,1%.

Blok 8

In dit blok was op beide data het saldo van vrije parkeerplaatsen verminderd met elders in de openbare ruimte geparkeerde auto's 14. Gecorrigeerd naar het maatgevend moment

(x 0,94) is dat 13. In het blok zijn 40 openbare parkeerplaatsen gelegen (vier parkeerplaatsen in de Ten Bosstraat zijn nog niet aangelegd en de strook graskeien langs de Salomonsonstraat, waarop ook geparkeerd kan worden maar die in de parkeerbalans niet is meegenomen, is buiten beschouwing gelaten). Dat komt neer op een bezettingsgraad van 67,5%.

Om te voorkomen dat er zoekend verkeer gaat ontstaan als het gevolg van het niet eenvoudig vinden van een vrije parkeerplaats wordt een bezettingsgraad niet hoger dan 90% over het algemeen als wenselijk beschouwd. Er is in dat geval voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om de normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar op te kunnen vangen.

Er is een groot verschil in mate van bezetting van de parkeerplaatsen in blok 5 + 7 (noordelijk deel) en blok 8. Een verklaring hiervoor is enerzijds dat bewoners van de woningen aan de oostzijde van de Kalverstraat (behorend tot blok 8) hoogstwaarschijnlijk (voor een deel) in blok 5 + 7 (noordelijk deel) parkeren (deze Kalverstraat vormt de grens tussen blok 5 + 7 en blok 8 en kent zelf geen parkeergelegenheid). Anderzijds parkeren bewoners van de Spoelerij (in het zuidelijk deel van blok 7 die een parkeermogelijkheid van 1 parkeerplaats op eigen terrein hebben) ook gedeeltelijk in het noordelijk deel van blok 7 (de parkeerplaatsen grenzend aan de naastgelegen Sterkerij, in het zuidelijk deel van blok 7, worden immers niet aangewend).

<u>Parkeernorm appartementen</u>

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat een parkeernorm van 1,8 voor grondgebonden woningen in de reeds ontwikkelde woongebieden tot voldoende parkeercapaciteit heeft geleid. Daar in het onderzoeksgebied geen appartementen zijn ontwikkeld is de vraag opportuun of de parkeernorm van 1,6 voor appartementen ook toereikend is. Dag mag worden verondersteld als het verschil tussen het maximale CROW-parkeerkencijfer en de toegepaste norm voor zowel grondgebonden woningen als appartementen gelijk is.

Voor een vrijstaand huis, een tweekapper en een rij/hoekwoning zijn de maximale parkeerkencijfers van het CROW respectievelijk 2,3, 2,2 en 2,1 parkeerplaats/woning. Voor beide blokken is te berekenen wat de gemiddelde CROW-parkeerkencijfer is als de samenstelling in typologieën woningen in de beschouwing wordt meegenomen:

	Woningtype	Vrij-staand	Twee-kapper	Rij/hoek-woning		Gemiddeld
	Max P-kencijfer	2,3	2,2	2,1	Totaal	P-kencijfer
Blok 5 + 7 (nd)[1]	Aantal woningen	5	20	27	52	
	Aantal pp	11,5	44	56,7	112,2	2,16
Blok 8	Aantal woningen	11	8	16	35	
	Aantal pp	25,3	17,6	33,6	76,5	2,19

[1] = noordelijk deel

Het verschil tussen het maximale parkeerkencijfer en de toegepaste parkeernorm voor een appartement is (2,0 – 1,6 =) 0,4 parkeerplaats per woning. Uit de gemiddelde parkeerkencijfers per (gecombineerd) blok blijkt dat dat verschil in geval van grondgebonden woningen kleiner is. Voor blok 5 + 7 (noordelijk deel) is dat 0,36 en 0,39 parkeerplaats per woning voor blok 8. Interessant is om te bezien of er voldoende parkeergelegenheid zou zijn geweest in geval er was gerekend met hetzelfde verschil tussen het maximale CROW-parkeerkencijfer en de toegepast norm voor een appartement. Voor blok 5 + 7 (noordelijke deel) en blok 8 is de parkeernorm dan niet 1,8 maar respectievelijk (2,16 – 0,4 =) 1,76 en (2,19 – 0,4 =) 1,79.

Blok 5+7 (noordelijk deel)

Voor de 52 woningen zouden in dit denkbeeldige geval ((1,8 -1,76) * 52 = 2,08 is naar boven afgerond) 3 parkeerplaatsen minder zijn aangelegd (60 in plaats van 63). Omdat de parkeerbehoefte gelijk is zou het saldo van de vrije parkeerplaatsen minus het aantal auto's dat elders in de openbare ruimte geparkeerd staat eveneens met 3 afnemen (5 en 7 op 20 oktober en 22 oktober in plaats van respectievelijk 8 en 10). De bezettingsgraad in blok 5 + 7 (noordelijke deel) is dan respectievelijk ((60 – 5)/60 =) 91,7% en ((60 – 7)/60 =) 88,3%. In dit hypothetische geval was er op beide data voldoende parkeergelegenheid voorhanden

geweest maar had er op 20 oktober (in geringe mate) sprake kunnen zijn van zoekend verkeer.

Blok 8

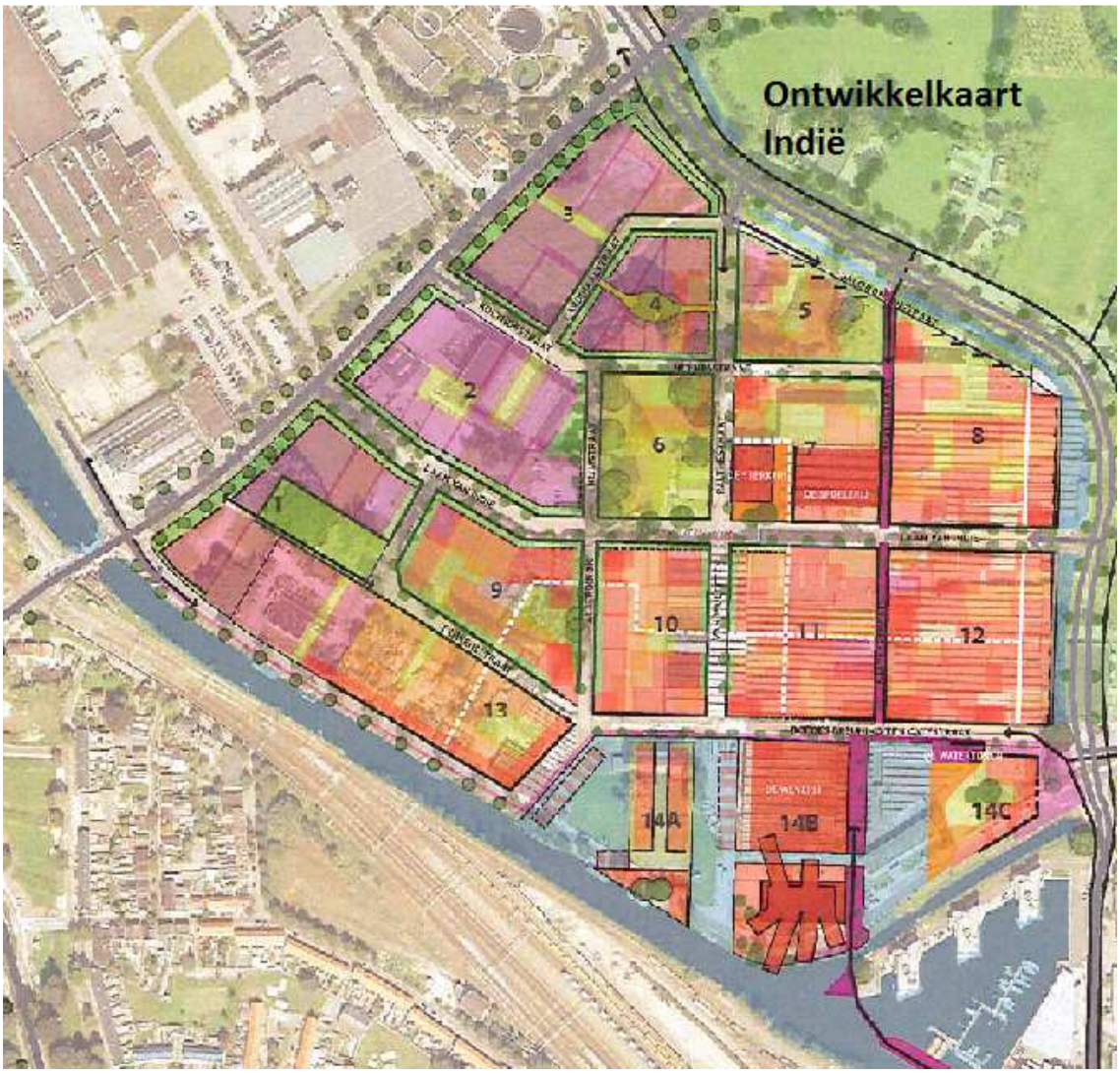
Het toepassen van een norm van 1,79 betekent voor blok 8 dat er voor 35 woningen ((1,8-1,79) * 35 = 0,35 is naar boven afgerond) 1 parkeerplaats minder zou zijn aangelegd. Ook hier neemt het bovenbedoeld saldo met 1 parkeerplaats af. De bezettingsgraad is dan ((39 – 12)/39 =) 69,2%.

Conclusie

Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de toegepaste parkeernorm van 1,8 voor grondgebonden woningen leidt tot een voldoende aanbod aan parkeergelegenheid. De bezettingsgraad zowel in blok 5 + 7 (noordelijke deel) als in blok 8 is niet hoger dan 90% waardoor er geen sprake is van zoekverkeer en normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar kunnen worden opgevangen.

Bij toepassing van een parkeernorm die 0,4 parkeerplaats per woning lager ligt dan het maximale CROW-parkeerkencijfer leidt dat bij grondgebonden woningen niet tot onvoldoende parkeercapaciteit. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat dat bij appartementen wel het geval zal zijn.

Bijlage 1: blokindeling Indië



Bijlage 2: Aanwezigheidspercentages

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koopavond 1)	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0% 2)	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0% 3)	0% 4)
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0% 3)	0%4)
supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100 %	100%	100%	75%
sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
sociaal medisch: arts/therapeut/con	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

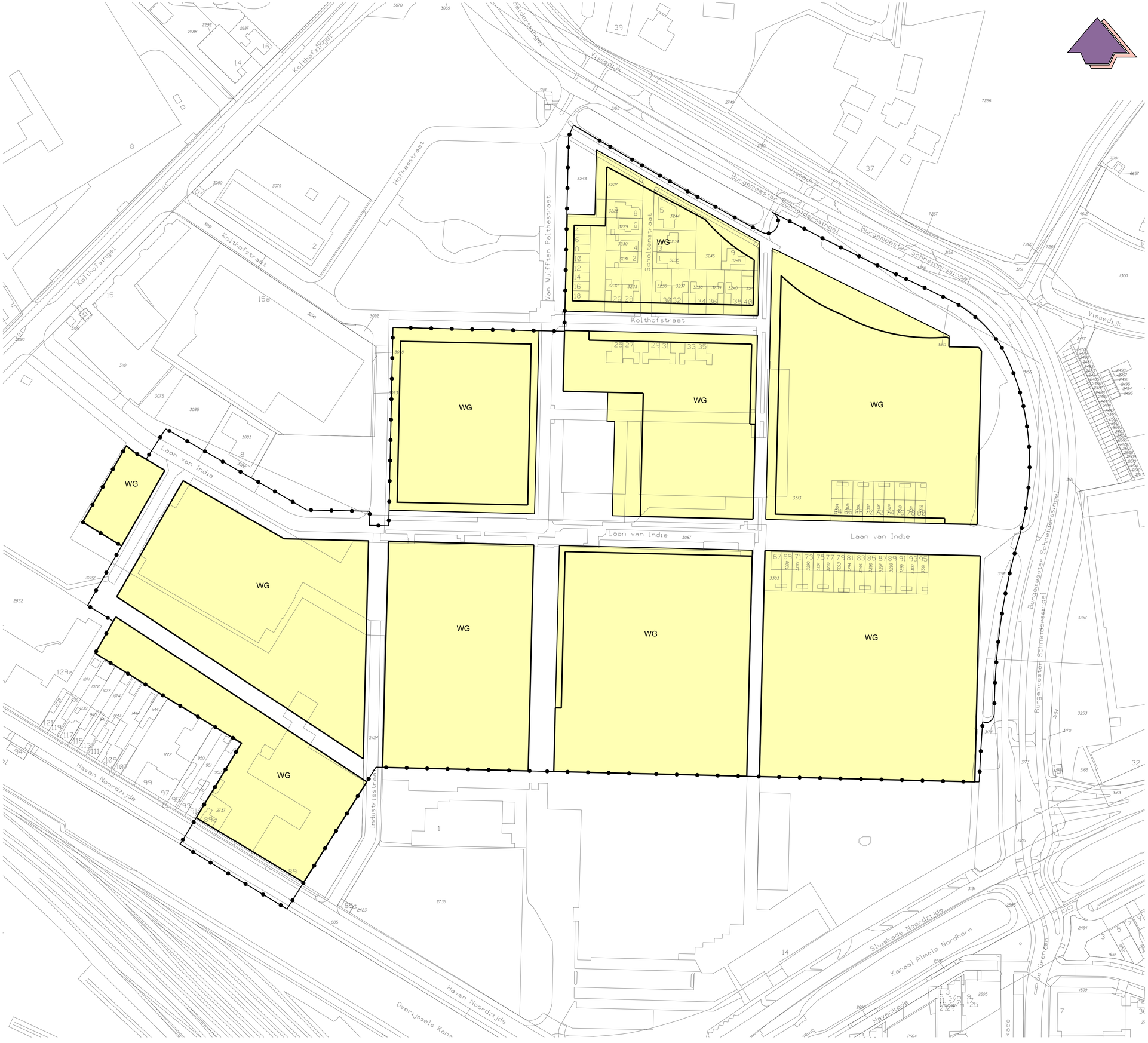
sultatiebureau								
verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
ziekenhuis: patiënten incl. bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100 %	0%	0%	0%

1) Indien sprake van een traditionele koopavond
2) Indien op zaterdag open: 100%
3) Indien 's avonds open: 70%
4) Indien koopzondag: 100%

Bijlage 3: Parkeertelling

Parkeeronderzoek Indië

				20-10-2020, aanvang 0:01		22-10-2020, aanvang 0:07	
Blok	**Straat**	**Van**	**Tot**	**Vrije p-vakken**	**Geparkeerd buiten p-vakken**	**Vrije p-vakken**	**Geparkeerd buiten p-vakken**
5	Van Wulfften Palthestraat	Salomonsonstraat	Kolthofstraat	5		10	
7	Van Wulfften Palthestraat	Kolthofstraat	Scholl Engbertsstraat	2		1	
5	Kolthofstraat	Van Wulfften Palthestraat	Scholtenstraat	1		0	
5	Kolthofstraat	Scholtenstraat	Kalverstraat	3	1	0	2
5	Scholtenstraat	Kolthofstraat	Salomonsonstraat	1	2	1	1
7	Scholl Engbertsstraat	Van Wulfften Palthestraat	Kalverstraat	4	1	6	3
5	Salomonsonstraat	Van Wulfften Palthestraat	Scholtenstraat		1 auto op strook graskeien		1 auto op strook graskeien
5	Salomonsonstraat	Scholtenstraat	Kalverstraat				
5	Kalverstraat	Salomonsonstraat	Kolthofstraat		3		1
5+7 (noordelijk deel)				16	7	18	7
8	Kalverstraat	Salomonsonstraat	Kolthofstraat				
8	Salomonsonstraat	Kalverstraat	bocht		1 auto op strook graskeien		1 auto op strook graskeien
8	Salomonsonstraat	bocht	Ten Bosstraat	2		1	
8	Salomonsonstraat	Ten Bosstraat	Laan van Indië	4		2	
8	Ten Bosstraat	Salomonsonstraat	bocht	2		3	
8	Ten Bosstraat	bocht	Laan van Indië	1	1	3	
8	Laan van Indië (noordzijde)	Kalverstraat	Ten Bosstraat	1		2	
8	Laan van Indië (noordzijde)	Ten Bosstraat	Salomonsonstraat	2		0	
8	Laan van Indië (noordzijde)	Salomonsonstraat	Burgemeester Schneiderssingel	3		3	
8	Totaal			15	1	14	0
12	Laan van Indië (zuidzijde)	Salamonstraat	Kalverstraat	3		1	
12	Laan van Indië (zuidzijde)	Salomonsonstraat	Burgemeester Schneiderssingel	8		9	
7	Sterkerij (westzijde)				1 auto(beveiliging) geparkeerd		1 auto(beveiliging) geparkeerd
7	Sterkerij (zuidzijde)				0 auto's geparkeerd		0 auto aanwezig



LEGENDA

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

art.3 WG — Woongebied

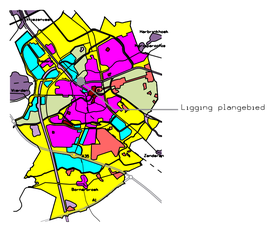
Bouwvlak

bouwvlak

Verklaringen

topografische gegevens en bestaande ondergrond (18 september 2015)

Ligging Plangebied



Ruimtelijk plan		Blad van Blad 1/1	
NL.IMRO.0141. BP00095-BP31			
Paraplu herziening Woningaantal en Parkeren Indiëterrein			
Vastgesteld door Gemeenteraad / B&W d.d.			Sector Stad en Economie
Datum	<22 september 2021>	Modelnaam	verbeeldlng
Schaal	1:1000	Status	Vastgesteld
Formaat	A1	Getekend	van Riezen & Partners
Bestandnaam	p:\Ruimtelijke Plannen\Gemeente Almelo\Bestemmingsplan Paraplu Herziening Woningaantal Indiëterrein\NL.IMRO.0141.BP00095-BP31\Dgn\		