

Datum: 13 december 2021

Aan: projectgroep Molenstraat Zuidzijde

Van: Roelof-Jan Pierik

Onderwerp: Parkeernormen Centrum Kwadraat

Inleiding

De stad staat voor een aantal grote uitdagingen. Bijvoorbeeld de woningbouw opgave, klimaatadaptatie, energietransitie en het vergroten van de bereikbaarheid.

We willen de stad graag leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar houden. Er zitten echter grenzen aan de capaciteit van de infrastructuur en het absorberend vermogen van onze openbare ruimte waar steeds meer ruimte nodig is voor verblijven, groen, wateropvang et cetera. Daarmee zitten er dus ook grenzen aan toenemende autobezit en -gebruik.

Hoe we om willen gaan met de auto, beschrijven we onder meer in de Mobiliteitsvisie en in de vast te stellen Parkeervisie. Een belangrijk document is ook de Nota parkeernormen. Hierin beschrijven we hoeveel parkeerplaatsen nieuw- of verbouw initiatieven moeten realiseren op eigen terrein. Onze nota parkeernormen stamt uit 2017 en we zijn bezig met het up-to-date brengen van de nota. Uitgangspunt daarbij is dat we de bereikbaarheid willen garanderen en door in te zetten op duurzame mobiliteit de parkeernormen omlaag kunnen brengen. Bijvoorbeeld rond het station, rond de binnenstad en op andere plekken waar het openbaar vervoer, de fiets of deelmobiliteit een belangrijk deel van de mobiliteit uit kunnen maken.

Eenzijds stimuleren we daarmee duurzame vervoermiddelen, minder bezit en gebruik van de auto, anderzijds houden we dan meer ruimte over voor de andere zaken die we belangrijk vinden in de openbare ruimte.

Het komt overeen met de doelstellingen uit het coalitieakkoord en met onze mobiliteitsambities voor een leefbare en aantrekkelijke stad. In ons beleid staat immers het STOP-principe (Stappen, Trappen, OV, Personenauto) voorop en we willen minder blik op straat.

Wat we echter niet willen is dat de overlast zich gaat verplaatsen. Een tekort aan parkeerruimte moet niet leiden tot overlast in aanliggende gebieden. Centraal staat dus dat het dat we ons richten op doelgroepen die minder auto's bezitten, dat het autobezit wordt verminderd, en we ons meer richten op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.

In de parkeervisie stellen we voor om een Fonds duurzame mobiliteit introduceren. Hiermee stellen we ontwikkelaars in staat om juist minder parkeerplaatsen te realiseren door een storting te doen in het Fonds duurzame mobiliteit waar wij als gemeente dan de duurzame alternatieve mobiliteit kunnen realiseren.

Vraagstelling

We zijn bezig met de nieuwe nota parkeernormen, gebaseerd op het bovenstaande uitgangspunten. Dat heeft wel voeten in de aarde. Hoe werkt een Fonds duurzame mobiliteit? Houdt dat ook juridisch stand? Hoever willen we gaan met alternatieve mobiliteitsoplossingen bij nieuw- en verbouw projecten? En meer van dit soort vragen. Wel hebben we al een aardig goed beeld van welke parkeernormen we bijvoorbeeld in Centrumkwadraat realistisch achten.

Op dit moment werken we hard aan het bestemmingsplan Molenstraat zuidzijde en rond het Stationsplein.

Het is een gemiste kans wanneer we al wel weten welke parkeernormen we eigenlijk in dit gebied realistisch achten maar toch meer parkeerplaatsen (laten) maken omdat onze nota parkeernormen nog niet af is.

Hoe kunnen we voor de bestemmingsplannen Molenstraat Zuidzijde en Stationsplein nu wel parkeernormen opleggen die van deze tijd zijn, zonder dat we het besluitvormingsproces van een nieuwe Nota parkeernormen frustreren?

Waarom aangepaste parkeernormen?

Specifiek voor Centrumkwadraat geldt dat Station Enschede letterlijk om de hoek ligt. Openbaar Vervoer kan voor bepaalde doelgroepen dan ook een prima alternatief zijn voor de auto. Verder is ons beleid gebaseerd op het STOP-principe en minder blik op straat ten behoeve van een klimaat adaptieve omgeving. Dit doen we onder andere door de fietsvoorzieningen te verbeteren en parkeervoorzieningen te bundelen in gebouwde voorzieningen. Daarnaast zetten we de komende jaren in op deelmobiliteit. Op deze manier blijft mobiliteit beschikbaar voor onze inwoners maar is autobezit minder vanzelfsprekend. We realiseren een netwerk van Mobipunten in de stad en stellen beleid op om proactief in te kunnen zetten op deelmobiliteit. We richten ons hierbij dus niet alleen op de auto, maar juist ook op andere modaliteiten. Al deze factoren samen rechtvaardigen een andere parkeernorm in dit gebied.

Autobezit

Daarnaast is het auto bezit in de omgeving van het stadserf en station laag. Gemiddeld is het autobezit in dit gebied 0,3 auto per huishouden¹. (bron: CBS Statline). Dat is het gemiddelde autobezit over alle huishoudens ongeacht inkomen en woningtype. Net buiten dit gebied ligt dat autobezit gemiddeld iets hoger (0,6 auto per huishouden).

Lagere normen voor de huishoudens per type lijkt dan ook goed te passen bij het daadwerkelijke autobezit.

Samenvattend

Een realistischer parkeernorm in Centrumkwadraat is te rechtvaardigen vanwege de volgende argumenten:

- Bouwen voor specifieke doelgroepen, waar autobezit minder een rol speelt;
- Het feitelijke autobezit;
- Investeren op andere modaliteiten (STOP-principe);
- Investeren op deelmobiliteit;
- Investeren op meer fietsgebruik;
- Gunstige ligging ten opzichte van het station.

Om welke parkeernormen gaat het?

Wonen

We bouwen rond de binnenstad voor een belangrijk deel woningen voor studerende en jong professionals. Het merendeel van de woningen heeft een grootte van tussen de 40m² en 80m². Deze woningen en doelgroepen betreffen mensen bij wie autobezit minder een rol speelt. We zien dat nu al bij studentenwoningen in de stad. Grotere woningen, waaronder penthouses, trekken andere doelgroepen aan, waar autobezit een grotere rol speelt. Hoe groter de woning, hoe hoger de norm. In de onderstaande tabel hebben we de parkeernormen opgenomen zoals we deze realistisch achten.

Kantoren

De nabijheid van het treinstation, het busstation en de F35, zorgt er ook voor dat het realistisch is dat ook bij kantoren minder mensen met de auto komen dan elders in de stad. De huidige norm is 1,55 parkeerplaats per 100 m² Bruto Vloer Oppervlakte (BVO). Hiervan is 20% (~0,3) voor de bezoekers. De invloed van bijvoorbeeld de nabijheid van het station speelt vooral bij werknemers en minder bij bezoekers.

De norm voor kantoren in het gebied wordt 0,9 parkeerplaatsen per 100 m² BVO.

¹ In dit gemiddelde autobezit is exclusief de leaseauto's. Gemiddeld is het aandeel leaseauto's zo'n 10%. Dat zou het gemiddelde auto bezit verhogen naar respectievelijk 0,33 – 0,66 auto per huishouden.

Overig

In het gebied gelden voor alle andere functies dan wonen de reguliere parkeernormen conform parkeernormennota.

Gebruiksoppervlakte per woning	Parkeernorm Centrumkwadraat
> 120 m ²	1,0
80 > 120 m ²	0,7
60 > 80 m ²	0,5
40 > 60 m ²	0,3
< 40 m ²	0,1
(On)zelfstandige bewoning oppervlakte (geormerkte studentenhuisvesting)	
< 40 m ²	0,0

Randvoorwaarden

- De fietsparkeernorm is conform parkeernormennota en wordt gerealiseerd middels gemeenschappelijke stallingen;
- Alle ontwikkelingen die vallen binnen de gebiedsomschrijving van Centrumkwadraat worden uitgesloten van het vergunningenstelsel van de Gemeente Enschede.
- Parkeeroplossingen zijn niet zichtbaar vanaf de straat.

Proces

Hoe gaat dit nu in het werk. Zoals gezegd heeft de nieuwe nota parkeernormen nog wel wat voeten in de aarde maar we willen niet nu nieuwbouwontwikkelingen realiseren waar we straks van vinden dat er te veel parkeren in zit. Tegelijkertijd moet het proces ook zorgvuldig zijn.

Om dat in goede banen te leiden stellen we de volgende werkwijze voor:

Stap 1

Voor de bestemmingsplannen Molenstraat zuidzijde en stationsplein hanteren we de parkeernormen zoals deze hierboven zijn beredeneerd en benoemd. We nemen deze normen als harde normen op in de bestemmingsplannen. Daarmee overrulen zij de normen uit de vigerende Nota parkeernormen.

Stap 2

Het voorontwerp bestemmingsplan wordt ter visie gelegd en uiteindelijk, inclusief de nieuwe normen vastgesteld door de gemeenteraad.

Stap 3

We maken in alle rust de nieuwe Nota parkeernormen. Daarin speelt een heel aantal discussies zoals bijvoorbeeld het Fonds duurzame mobiliteit. We kunnen dan de tijd nemen voor een zorgvuldig proces dat ook door de verkiezingen heen loopt.

Onderdeel van de nieuwe nota parkeernormen worden de normen zoals hierboven beredeneerd en benoemd. De gemeenteraad stelt te zijner tijd de nieuwe Nota parkeernormen vast.

Uiteindelijk hebben we dan een vastgestelde nota parkeernormen waar de bestemmingsplannen Molenstraat Zuidzijde en stationsgebied netjes in passen.

In een schema ziet dat er als volgt uit:

