

Bundel aanvullende informatie bij raadsvoorstel “Investeringsplan en Grondexploitatie Kennispark”

Ten behoeve van de stadsdeelcommissie Noord dd. 2 februari 2022

Inhoud

1. Reactie op de quick scan door dhr. De Kruijf
2. Toelichting op uitvoering motie “Investeren aan de hand van Indicatoren”
3. Procesoverzicht Slimme Verbinding (oversteek en versmalling Hengelosestraat)
4. Parkeren bij de Grolsch Veste i.r.t. gebiedsontwikkeling Hengelosestraat

1. Reactie op quick scan raadsvoorstel Investeringsplan en grondexploitatie Kennispark door De Kruijf

Versie 2 (2 februari 2022)

Deze reactie kan het best gelezen worden naast de originele quick scan van dhr. De Kruijf.

Inleiding

Het belangrijkste punt uit de gewijzigde nota risicomanagement en weerbaarheid is dat voor grondexploitaties geldt dat de reserve van het grondbedrijf te allen tijde ten minste 30% van de waarde van het onderhanden werk bedraagt.

In onze ogen wordt ruimschoots voldaan aan deze voorwaarde.

In 2021 bedroeg de positie onderhanden werk bijna €18 miljoen. De reserve van het Grondbedrijf bedroeg bijna €16 miljoen en voldeed daarmee ruim. Voor 2022 komt daar het resultaat over 2021 bij, naar verwachting zal de reserve daardoor stijgen.

Dit voorstel betreft extra investeringen vanuit de grondexploitatie ter grootte van circa €2,7 miljoen en zal daarmee niet leiden tot het overschrijden van de 30%-eis. Dit voorstel past ook binnen de nog vast te stellen nieuwe kaders voor de reserve grondbedrijf.

Bouw parkeergarage

Ad 1) Er heeft nog geen aanbesteding plaatsgevonden voor het parkeergebouw. Er ligt ook nog geen ontwerp. Het voorliggende voorstel is gebaseerd op een kostenraming gemaakt op basis van een globaal gemeentelijke programma van eisen (aantal parkeerplaatsen, duurzaamheid, circulariteit, etc..) en de ervaring van het bureau Spark met aanbestedingsresultaten van recente begeleide projecten. De aangehaalde passage in het raadsvoorstel moet gelezen worden als: het dak is geschikt voor zonnepanelen en de gemeente is voornemens om dit in lijn met haar eigen beleid (Zon op Dak) ook (gedeeltelijk) te voorzien van zonnepanelen.

Na een positief raadsbesluit zal een gedetailleerd programma van eisen opgesteld worden. Dan zijn er 2 mogelijkheden: of er volgt een aanbesteding voor ontwerp en realisatie óf de gemeente stelt zelf een ontwerp op en besteedt deze aan. Enkele aannemers in Nederland zijn gespecialiseerd in het realiseren van parkeergarages. Gezien de specialistische kennis van deze partijen lijkt het op dit moment verstandig ook het ontwerpproces mee te nemen in de aanbesteding. Zodat optimaal geprofiteerd kan worden van de kennis in de markt. In de aanbesteding zullen de gemeentelijke eisen en wensen een plek krijgen. Het is gangbaar om bij bouwopdrachten een zo volledig mogelijk pakket aan eisen en wensen mee te geven bij de aanbesteding om zo meerwerk te voorkomen. Ook bij deze opdracht zal dat het uitgangspunt zijn.

Ad 2) Wij onderschrijven dit punt. Er is gerekend met een conservatieve investering per parkeerplaats én er wordt rekening gehouden met kostenstijging van 4% per jaar. Dit neemt niet weg dat de inflatie en bouwkostenstijging de afgelopen maanden flink zijn oplopen. Het is onzeker hoe deze macro economische trends zich de komende jaren ontwikkelen. We houden deze ontwikkelingen in de gaten. Als de prijsontwikkeling er toe leidt dat niet binnen het krediet opdracht gegeven kan worden voor de bouw, zal de raad een nieuwe afweging worden voorgelegd.

Ad 3) In het voorstel wordt bedoeld om pas te starten met de bouw bij het onherroepelijk zijn van de omgevingsvergunning. Overigens heeft de gemeenteraad geen rol in de vergunningverlening. Het aanbestedingstraject voor het parkeergebouw zal eerder opgestart worden omdat we als publieke partij gebonden zijn aan lange doorlooptijden. De feitelijke gunning van de bouw zal pas plaatsvinden bij het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning.

De aanvraag van de omgevingsvergunning voor het eerste werkgebouw gaat gepaard met het betalen van leges. In de praktijk zal een omgevingsvergunning alleen worden aangevraagd op het moment dat de ontwikkelaar zeker is dat de bouw ook zal starten. Vaak is de grondlevering ook gekoppeld aan deze omgevingsvergunning. Het aanvragen van een vergunning leidt daarmee tot een tweetal investeringen voor de ontwikkelaar (leges én grond). Nog bovenop alle investeringen die gepaard gaan met de ontwikkeling (architect, adviseurs, etc.). Theoretisch bestaat er altijd een risico dat een ontwikkelaar wel een omgevingsvergunning aanvraagt maar niet gaat bouwen. Maar wij weten als gemeente natuurlijk met wie we zaken doen en wat de risico's van deze samenwerking zijn. Het mag duidelijk zijn dat het college pas gaat investeren indien de gemeentelijke risico's rondom de omgevingsvergunning/bouw beheersbaar zijn.

Wachten met gunning van het parkeergebouw op de daadwerkelijke start van de bouw van het eerste werkgebouw laat te weinig tijd over om het parkeergebouw op te leveren voordat het werkgebouw in gebruik wordt genomen. In dat geval zijn extra investeringen nodig in tijdelijke parkeervoorzieningen. Met keuze voor het koppelen aan het moment van onherroepelijke vergunningverlening denken we de juiste balans te vinden tussen het verlagen van de gemeentelijke risico's zonder dat dit de gebiedsontwikkeling vertraagd of extra kosten met zich meebrengt.

Ad 4) Wij onderschrijven dit punt. De zes jaarstermijn is nodig om de markt een duidelijk signaal te geven: wij hebben een krediet om deze parkeergarage te realiseren én daarmee bij te dragen aan de gebiedsontwikkeling. Gebiedsontwikkelingen zijn langjarige processen die afhankelijk zijn van diverse factoren. Dit vraagt om flexibiliteit en zekerheid. De zes jaarstermijn past hier bij. Bij een kortere looptijd bestaat het risico dat we als overheid richting ontwikkelpartners tijdens het ontwikkelproces moeten terugkomen op eerdere afspraken of moeten werken onder voorbehoud van een nieuw raadsbesluit. Dit is onwenselijk omdat vertrouwen het fundament is waarop dit soort complexe ontwikkelingen tot realisatie komen. Met de zes jaarstermijn is getracht een optimum te zoeken tussen enerzijds de complexiteit van gebiedsontwikkeling en anderzijds het budgetrecht van deze en volgende gemeenteraden. In onze optiek is dit optimum met zes jaar gevonden (2 jaar langer dan gangbaar).

Ad 5) De parkeergarage voorziet bij realisatie in de parkeerbehoefte van de gebiedsontwikkeling. Verplaatsing van de parkeergarage kan dus ook alleen als er een oplossing is gevonden voor deze parkeerbehoefte. Door in het programma van eisen circulariteit/verplaatsbaarheid op te nemen, wordt het waarschijnlijk makkelijker om wel tot verplaatsing over te gaan op het moment dat de parkeerbehoefte de komende 40 jaar substantieel wijzigt. Bij verplaatsing kan de kavel alleen anders aangewend worden indien deze niet langer nodig is voor de parkeerfunctie (op maaiveld). Het perceel behoudt óók de bestemming bedrijven/kantoor. Deze bestemmingen zijn bewust gehandhaafd, omdat op deze wijze ingespeeld kan worden op ontwikkelingen in de toekomst. De locatie is dus ook als bouwkafeel inzetbaar als de functie parkeergarage komt te vervallen

Exploitatie parkeergebouw

Ad 1) Deze constatering is juist, ook in 2029 wordt gerekend met een onvolledige exploitatie.

Ad 2) We onderschrijven deze constatering. Daarom zullen we binnen de totale parkeerexploitatie een harde scheiding maken tussen de functie van het parkeerbedrijf voor stedelijke ontwikkeling en economische ontwikkeling. Die scheiding heeft onder meer betrekking op tarieven en risico's en wellicht toekomstige verkoop.

Ad 3) De gemeenteraad van Enschede heeft in het verleden besloten om één overkoepelende parkeerreserve in te stellen met een aantal deelreserves. Nu zijn dat de egaliseringsreserve en reserve de Brouwerij. Voor het moment dat de parkeergarage Kennispark in exploitatie wordt genomen zal aan de gemeenteraad worden voorgesteld een deelreserve parkeergarage Kennispark in te stellen om vermenging van stedelijke – en economische ontwikkeling te voorkomen. Daarmee heeft en krijgt de inzet voor economische ontwikkeling geen invloed op onder meer de parkeertarieven van de binnenstad en het resultaat van het parkeerbedrijf op basis van het huidige beleidsprimaat.

Grondexploitatie

Informatie in het voorstel of de bijlagen

We hebben gezocht naar een balans tussen volledigheid enerzijds en lengte, leesbaarheid en complexiteit van het raadsvoorstel anderzijds. Het raadsvoorstel is al aan de lange kant geworden, daarom is ervoor gekozen om in het voorstel beknopt in te gaan op de financiële details en de aanvullende informatie op te nemen in bijlagen bij het voorstel.

Ad 2) De minimum vereisten van de reserve positie, maar ook de wijze waarop de vereiste weerstandscapaciteit wordt bepaald worden beide in de actualisatie van de nota grondbeleid nader beoordeeld. Maar ook in de huidige risicoanalyse bij het bepalen van de vereiste weerstandscapaciteit onderkennen we al de verschillen tussen de werk- en woonlocaties.

Ad 3) Het rendement van de grondexploitatie is bescheiden te noemen. Met de opbrengsten uit de verkoop van de gronden zijn echter alle investeringen in de grondexploitatie af te dekken.

Ad 3 en 5) Erfpacht is een instrument waarvoor afnemers van bedrijfslocaties nu al kunnen kiezen. Wij onderschrijven dat uitgifte in erfpacht ook daadwerkelijk een meerwaarde kan hebben in de toekomst van Kennispark. In ons grondbeleid hebben we opgenomen dat er meer vraag is naar koop van kavels dan uitgifte in erfpacht. Bij het bepalen van de uitgiftevoorwaarden voor de kavels aan de Hengelosestraat nemen wij deze opmerkingen mee.

Ad 4) Voor het woongebouw zoeken wij juist naar een samenwerking met de lokale corporaties Domijn en de Veste (Vechtdal Wonen). Corporaties zijn gebonden aan wet en regelgeving rondom inkomensgrenzen en toewijzing. De samenwerking met lokale corporaties borgt juist dat de risico's van het woongebouw beperkt worden. Corporaties zijn door hun lange investeringshorizon en verbondenheid aan de stad in staat om andere keuzes te maken dan commerciële ontwikkelaars. Het is juist deze langjarige samenwerking waar wij meerwaarde zien. Zeker aangezien de Veste al de belangrijkste studentenhuysvester is op de UT campus. Gezamenlijk zijn we in staat om daar waar nodig de komende decennia in te spelen op de actuele huisvestingsvraag. Indien er in de toekomst spanning ontstaat tussen enerzijds de wettelijke taak van corporaties en anderzijds de specifieke huisvestingsvraag voor het woongebouw, zoeken we samen met de corporaties naar oplossingen. Met een commerciële belegger is dit veel lastiger.

2. Notitie investeren aan de hand van indicatoren Kennispark

Bij de vaststelling van het stedenbouwkundig plan Kennispark is de motie “Investeren aan de hand van Indicatoren” aangenomen. In de motie wordt het college opgedragen

- In de komende zomernota het budget alvast op te nemen en te reserveren voor de eventuele bouw van een parkeergebouw.
- Deze investering cq. de bouw niet vanzelfsprekend onderdeel te laten zijn van de ontwikkelingen van Fase 1 van het investeringsplan.
- Een werkgroep van Raadsleden, ambtenaren en de Gebiedsorganisatie Kennispark, de indicatoren te laten opstellen aan de hand van de banengroei van kennisintensieve banen binnen de focusgebieden en/ of de groei van het aantal bedrijven binnen de focusgebieden
- Deze indicatoren vast te laten stellen door de gemeenteraad.
- Bij het behalen van de indicatoren de raad hier over te informeren en met het voorstel te komen om de bouw van een parkeergebouw op te starten.

Het eerste punt is als onderdeel van de Strategische Investeringsagenda uitgevoerd. Voor punten 2 t/m 4 is begonnen met het formeren van een werkgroep. Na een uitvraag onder alle raadsleden is een werkgroep geformeerd waarin vanuit de raad Barry Overink, Rene Kreeft en Ton ten Vergert hebben deelgenomen. In de werkgroep is veel informatie uitgewisseld over de werking van de gebiedsontwikkeling rondom de Hengelosestraat en wat ervoor nodig is om die gebiedsontwikkeling op gang te krijgen samen met private partijen die de investeringen in vastgoed moeten doen. De inzichten uit dat proces zijn gebruikt om vanuit de bedoeling van de motie tot een voorstel te komen.

Kern van de gebiedsontwikkeling aan de Hengelosestraat

Doelstelling: het tot ontwikkeling brengen van de zuidzijde van de Hengelosestraat tussen Palatijn en Auke Vleerstraat als het hart van Kennispark. Kernelementen van deze ontwikkeling zijn:

- Intensieve bebouwing voor wonen en werken en voorzieningen in een
- Hoogwaardige openbare ruimte die ontmoeting en verbinding stimuleert

Belangrijke randvoorwaarde voor deze ontwikkeling is dat het parkeren op één centrale locatie wordt opgelost. Zonder deze oplossing is het niet mogelijk om het beoogde intensieve programma in combinatie met een goede openbare ruimte te realiseren. Het parkeergebouw is geen doel, maar wel een onmisbaar middel om de gewenste gebiedsontwikkeling mogelijk te maken.

Beoogd resultaat: met behulp van een gemeentelijke investering een parkeergebouw realiseren dat voorziet in de parkeerbehoefte van de strook Hengelosestraat (ca. 185 eenheden wonen én circa 16.000 m² bvo werken) eventueel aangevuld met parkeren van omliggende gebouwen. Voor de nieuwe ontwikkeling in de strook Hengelosestraat is naar verwachting een parkeergebouw nodig met ca. 320 plekken.

Overwegingen

Overweging 1 – timing van het parkeergebouw: Vanuit de strategie om ontwikkelende partijen en ondernemers maximale duidelijkheid te bieden is het ideale scenario voor de gebiedsontwikkeling om het parkeergebouw direct te realiseren, zonder enige zekerheid over de ontwikkelingen die er gebruik van gaan maken. Dit scenario past niet bij de opdracht vanuit de gemeenteraad om pas te investeren als de markt ook stappen zet. Wachten op de markt verkleint het risico op een leeg parkeergebouw, maar brengt andere risico's met zich mee (zie verder hieronder). Pas bouwen als het totale programma er staat kan echter ook niet. De invulling van het deelgebied zal gefaseerd plaatsvinden. Initiatieven komen niet tegelijk en kunnen niet op elkaar wachten (de markt bepaalt het tempo). De verwachte fasering van de gebiedsontwikkeling:

1. Woongebouw
2. Werkgebouw 1: 6000-10.000 m² BVO, indicatief 240-400 banen (afhankelijk van functies)
3. Werkgebouw 2: 6000-10.000 m² BVO, indicatief 240-400 banen (afhankelijk van functies)

Bijbehorende parkeervraag bij gebruik van één gezamenlijke voorziening:

- a. Woongebouw ca. 30 plekken
- b. Werkgebouw 1 ca. 100-170 plekken
- c. Werkgebouw 2 ca. 100-170 plekken

De parkeerbehoefte van het woongebouw is relatief eenvoudig in een tijdelijke oplossing op te vangen. Dit geldt niet voor de werkgebouwen. Dit vraagt een investering in een tijdelijke voorziening en later alsnog een investering in een definitieve voorziening.

Overweging 2 – geschikte indicator op het juiste schaalniveau: een algemene indicator over het aantal banen op gebiedsniveau is niet wenselijk. Kennispark is groot en huisvest kennisintensieve bedrijven, maar ook veel dienstverlenende bedrijven. De ontwikkeling van het totale aantal banen is bovendien sterk afhankelijk van het handelen van private gebouweigenaren en ondernemingen. Ook een meer specifieke indicator die alleen naar het aantal banen bij kennisintensieve bedrijven kijkt, is niet wenselijk. De afhankelijkheid van derde partijen blijft groot. Daarom is het belangrijk om een of meerdere indicatoren te kiezen die beïnvloedbaar zijn door de partijen die betrokken zijn in de gebiedsontwikkeling aan de Hengelsestraat. Bovendien kan ook gesteld worden dat juist als het aantal banen op Kennispark niet stijgt de investering in een plek met hoge kwaliteit nodig is om de trend te keren.

Voorstel

Deze overwegingen hebben geleid tot het volgende voorstel:

Over te gaan tot de investering in de parkeergarage op het moment dat voldaan wordt aan het criterium dat een vergunning verleend is voor een eerste werkgebouw in de strook Hengelsestraat.

- Vergunningverlening voor het eerste werkgebouw biedt grote zekerheid dat dit gebouw ook echt wordt gerealiseerd. Een vastgoedpartij heeft dan al veel kosten gemaakt voor ontwerp en aanvraag van de vergunning. Die stappen zet een partij alleen als er sprake is van voldoende huurders voor het gebouw.
- Het eerste werkgebouw leidt direct tot groei van het aantal kennisintensieve banen. Gezien de eisen aan de omvang van het gebouw gaat het om 240 – 400 banen. De gemeente geeft de grond

alleen uit voor een ontwikkeling die zich richt op kennisintensieve werkgelegenheid passend bij het profiel van Kennispark.

- We kiezen hiermee voor een indicator die door de marktpartijen die het vastgoed realiseren, zelf te beïnvloeden is. Zo creëren we een situatie waarin we die marktpartijen voldoende duidelijkheid en zekerheid bieden dat als zij investeren in bedrijfstvastgoed, de gemeente de bijbehorende investering het in parkeergebouw zal doen.
- Door andere partijen uit te nodigen om te participeren in dit parkeergebouw, kan het parkeergebouw ook buiten de projectgrenzen van de gebiedsontwikkeling Hengelosestraat bijdragen aan het creëren van ruimte voor meer werkgelegenheid en het vergroten van de aantrekkelijkheid van het gebied. Door goede afspraken te maken met partijen die dit willen, heeft dit geen negatieve invloed op het investerings- en exploitatierisico voor de gemeente Enschede.

Risico's

De investering afhankelijk maken van marktontwikkelingen brengt risico's met zich mee:

1. Investeringskredieten worden niet geïndexeerd in de gemeentebegroting. Als er langer gewacht wordt met de investering, is het krediet niet meegestegen met de inflatie en naar verhouding dus minder waard. Daarom is in het voorstel rekening gehouden met prijspeil 2025 voor het gevraagde krediet. Als het realisatiemoment later in de tijd valt zal beoordeeld moeten worden of het nog te realiseren is binnen het verleende krediet of dat de gemeenteraad een nieuw voorstel moet worden voorgelegd.
2. Regelgeving voor bouwwerken en zeker parkeergarages met laadvoorzieningen is volop in ontwikkeling. Door te wachten met de realisatie is het mogelijk dat nieuwe regelgeving de kosten van de investering opdrijft. Daarom is in het voorstel voorzichtigheidshalve gerekend met relatief hoge kosten per parkeerplek. Ook hier geldt: als het gebouw niet langer te realiseren is binnen het verleende krediet dat de gemeenteraad een nieuw voorstel moet worden voorgelegd.
3. We kunnen niet of nauwelijks sturen op een gunstig aanbestedingsmoment. Als een vergunning voor een werkgebouw is verleend, moeten we direct aanbesteden om het parkeergebouw op tijd te kunnen opleveren. We zijn afhankelijk van de prijzen van dat moment. Omdat de gemeente zich richting de ontwikkelaar al heeft verplicht tot realisatie van het parkeergebouw, kunnen we niet meer terug. Ook niet als de aanbesteding tegenvalt. Door uit te gaan van relatief hoge kosten bij de kredietaanvraag creëren we ruimte om dit risico op te vangen.
4. Om voldoende snel te kunnen aanbesteden bij vergunningverlening voor het eerste werkgebouw, moeten alle voorbereidingen en de daarmee gepaard gaande kosten om het parkeergebouw aanbesteding klaar te maken vóór zekerheid over een eerste werkgebouw gemaakt worden. Dit is typisch een rol die alleen de overheid kan pakken om een gebiedsontwikkeling op gang te brengen. Als alle partijen op elkaar blijven zitten wachten, komt de ontwikkeling niet op gang.

Vervolgstappen (op basis van bovenstaand voorstel)

In het schema hieronder wordt de eerste stap gezet vóór zekerheid over de realisatie van een eerste werkgebouw.



3. Procesoverzicht Regiodealproject Slimme Verbinding

Een puntenoverzicht over de versmalling / oversteek Hengelosestraat.

- Maart 2021: met onderstaande toezegging “optisch versmallen” heeft de raad het stedenbouwkundig en mobiliteitsplan Kennispark vastgesteld. Hiermee is vastgesteld dat:
 - o we werken aan het samensmelten van UT en B&S-park door het versmallen van de wegvakken naar 1 rijbaan per richting, zodat gelijkvloerse oversteken mogelijk zijn. In eerste instantie slechts optisch, in een latere fase definitief. Maar voor die definitieve inrichting komen we terug bij de raad.
 - o deze versmalling geen negatieve gevolgen heeft voor de doorstroming van het verkeer op de Hengelosestraat. De versmalling is bovendien in lijn met het stedelijk mobiliteitsbeleid dat voor het verkeer tussen Hengelo en Enschede vooral inzet op OV en fiets en de auto's zoveel mogelijk omleidt via de A1, zodat de Hengelosestraat ter plaatse van Kennispark meer onderdeel kan zijn van het gebied in plaats van dat het een harde barrière is dwars door het gebied.
 - o de versmalling en de oversteek / oversteken cruciale onderdelen zijn voor de ontwikkeling van Kennispark.
- September 2021: in lijn met de toezegging is een schetsontwerp gemaakt voor de oversteek en de optische versmalling van de Hengelosestraat. Dit schetsontwerp is getoond en kort toegelicht bij de informele bijeenkomst voor raadsleden op Kennispark van 9 september.
- Op 18 november 2021 heeft de TwenteBoard ingestemd met het plan van aanpak voor het project met als kernonderdelen het (optisch) versmallen van de Hengelosestraat, het realiseren van een gelijkvloerse oversteek en het realiseren van minimaal twee vergaderpaviljoens aan weerszijden van de oversteek. Deadline voor verantwoording regiodealmiddelen is medio 2023.
- Januari / februari 2022: om de raad een compleet beeld te schetsen zijn de investeringen in de Slimme Verbinding (naam van het Regiodealproject waarbinnen de oversteek en versmalling worden gerealiseerd) in de overzichten in het nu voorliggende raadsvoorstel opgenomen. Bij de gemeentebegroting 2021-2024 heeft de raad al krediet verleend voor uitvoering van alle regiodealprojecten op Kennispark. Op verzoek van raadsleden wordt de laatste versie van het ontwerp voorafgaand aan de commissie noord van 2 februari 2022 met de raad gedeeld (mailbericht dd. 1 februari 2022).

Op basis daarvan:

- Het college / de wethouder heeft conform toezegging en binnen de kaders van eerdere besluitvorming vervolgstappen gezet om uitvoering te geven aan het stedenbouwkundig plan Kennispark. Onderdeel van die uitvoering zijn het maken van afspraken met partners over de gebiedsontwikkeling. Daartoe behoren in ieder geval: ASR Dutch Science Park Fund, Domijn / De Veste en VONK. Voor alle partners is de nieuwe verbinding tussen UT en B&S-park van groot belang om hun toekomstige investeringen aan de Hengelosestraat te onderbouwen.
- De voorbereidingen voor realisatie van de Slimme Verbinding zijn gestart. Het ontwerp wordt verder uitgewerkt en samen met ondernemers en UT wordt gewerkt aan de extra elementen rondom de fysieke verbinding. Planning is om in tweede helft van 2022 te realiseren.

4. Parkeren Grolsch Veste i.r.t. gebiedsontwikkeling Hengelosestraat

Vraag: Is parkeren bij de Grolsch Veste een optie als alternatief voor het parkeergebouw Hengelosestraat.

Antwoord: Nee, dit is geen optie. In het in maart 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan Kennispark is een parkeermenu opgenomen waarin de optie Parkeren op Afstand wordt genoemd. In de toelichting bij deze optie wordt aangegeven dat deze alleen ingezet kan worden voor ontwikkelingen die binnen acceptabele loopafstand van de Grolsch Veste liggen én die niet dichtbij een alternatieve openbare parkeermogelijkheid liggen (ter voorkoming van ongewenst parkeergedrag). Dit leidt tot het volgende kaartje in het mobiliteitsplan voor het gebied waar parkeren bij de Grolsch Veste een optie is.



Het ontwikkelingsgebied aan de Hengelosestraat ligt niet binnen acceptabele loopafstand van de Grolsch Veste en ligt bovendien veel dichtbij openbare parkeerplaatsen op het terrein van de Universiteit Twente. Daarom is parkeren bij de Grolsch Veste geen optie voor dit deel van het B&S-park. Het mobiliteitsplan biedt weliswaar de ruimte om af te wijken, maar in dat geval moet worden voorzien in maatregelen om het gewenste parkeergedrag te stimuleren en het overlast gevend parkeergedrag te voorkomen. Dit komt neer op het organiseren van last mile vervoer in combinatie met handhaving. Vooralsnog is er geen oplossing voor het last mile vervoer aanwezig en al zeker niet met een sluitende business case. Ook de partijen waarmee de gemeente in gesprek is over de ontwikkeling van het deelgebied Hengelosestraat hebben een grote voorkeur voor een gebouwde parkeeroplossing in het gebied en zijn bereid om daar via investeringsbijdragen danwel afnameverplichtingen aan bij te dragen.

Daarnaast is het parkeren op afstand ook geen oplossing voor de toekomstige bewoners van het woongebouw in dit deelgebied. Parkeren bij de Grolsch Veste is alleen geschikt voor parkeren door medewerkers die over het algemeen overdag hiervan gebruik zullen maken. Voor bewoners is de acceptabele loopafstand korter en zij moeten op alle momenten van de dag en nacht op een sociaal veilige manier gebruik kunnen maken van hun auto.