MEMO

Datum : 9 april 2024

Aan : projectgroep Eschmarkerveld

Van : Tim Dragtstra

Afschrift : Tim Dragtstra

Onderwerp : Parkeernorm Eschmarkerveld, Boswonen

Inleiding

De stad staat voor een aantal grote uitdagingen, zoals de woningbouwopgave, klimaatadaptatie, energietransitie en het vergroten van de bereikbaarheid. We willen de stad graag leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar houden. Er zijn echter grenzen aan de capaciteit van de infrastructuur en het absorptievermogen van onze openbare ruimte, waar steeds meer ruimte nodig is voor verblijfsplekken, groen, wateropvang, enzovoort. Dit betekent ook dat er grenzen zijn aan het toenemende autobezit en -gebruik.

Hoe we met auto's willen omgaan, wordt onder andere beschreven in de Mobiliteitsvisie en de Parkeervisie. Een ander belangrijk document is de Nota Parkeernormen. Hierin wordt beschreven hoeveel parkeerplaatsen nieuwe- of verbouwinitiatieven op eigen terrein moeten realiseren. Onze Nota Parkeernormen dateert uit 2017 en momenteel zijn we bezig met het actualiseren ervan. Ons uitgangspunt is om de bereikbaarheid te waarborgen en door te focussen op duurzame mobiliteit de parkeernormen te verlagen. Dit is bijvoorbeeld van toepassing rondom het station, in de binnenstad en op andere locaties waar openbaar vervoer, fietsen of gedeelde mobiliteit een belangrijk deel van het vervoer kunnen uitmaken.

Enerzijds bevorderen we zo duurzame vervoermiddelen en verminderen we het autobezit en -gebruik. Anderzijds creëren we daarmee meer ruimte voor andere aspecten die we belangrijk achten in de openbare ruimte. Dit sluit aan bij de doelstellingen van het coalitieakkoord en onze mobiliteitsambities voor een leefbare en aantrekkelijke stad. Ons beleid wordt namelijk geleid door het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, en Personenauto), waarbij we streven naar minder autoverkeer op straat.

Wat we echter niet willen, is dat de overlast zich verplaatst. Een gebrek aan parkeerruimte mag niet leiden tot hinder in aangrenzende gebieden. Het centrale punt hierbij is dat we ons richten op doelgroepen met minder auto's, streven naar een vermindering van autobezit, en meer nadruk leggen op wandelen, fietsen, openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit.

Vraagstelling

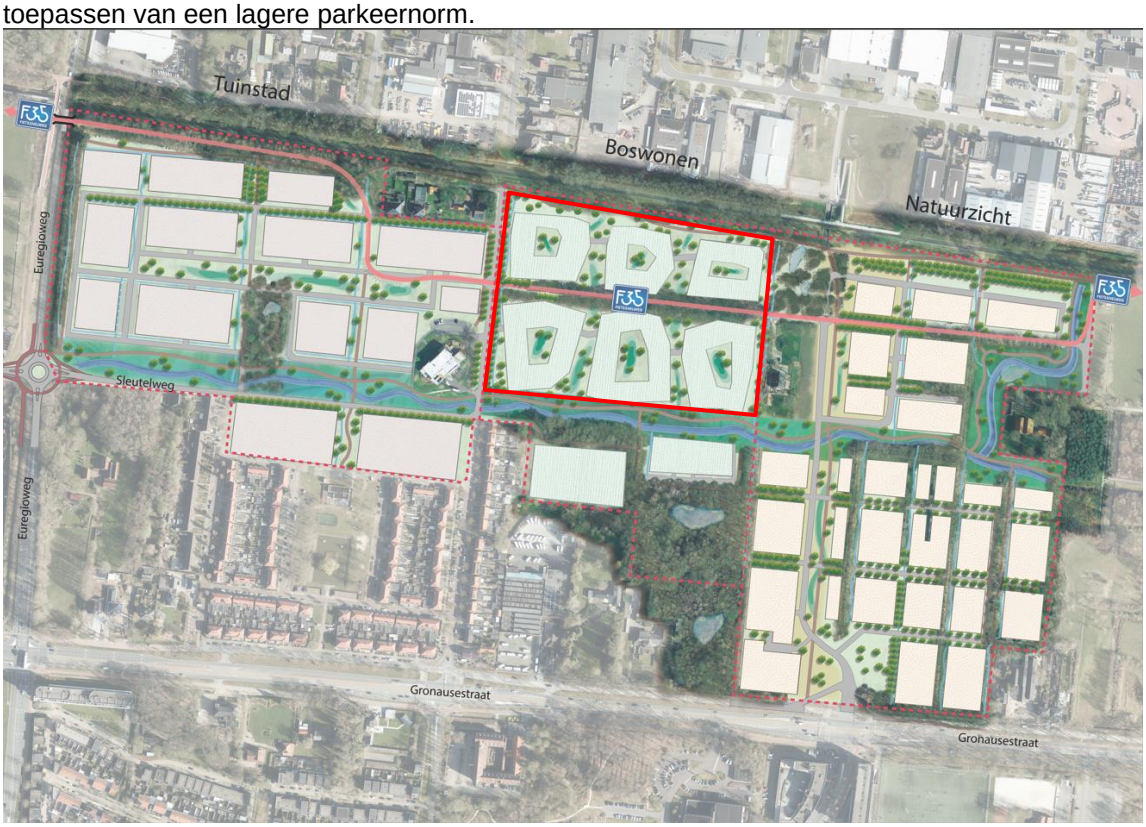
We zijn bezig met de nieuwe Nota Parkeernormen, gebaseerd op de bovenstaande uitgangspunten. Dit brengt echter de nodige uitdagingen met zich mee. Tot hoever strekken we ons uit met alternatieve mobiliteitsoplossingen bij nieuwe- en verbouwprojecten? Gaan we op een andere manier met vergunninghouders gebieden werken? Dit zijn enkele van de vragen waar we mee bezig zijn. Gelukkig hebben we al aardig duidelijk welke parkeernormen we realistisch achten en wanneer we een lagere norm kunnen toepassen.

Op dit moment zetten we ons in voor het opstellen van het bestemmingsplan voor het Eschmarkerveld. Het zou zonde zijn als we al weten welke parkeernormen we eigenlijk realistisch achten voor dit gebied, maar toch meer parkeerplaatsen moeten creëren omdat onze nieuwe Nota Parkeernormen nog niet gereed is.

Hoe kunnen we voor het bestemmingsplan voor Eschmarkerveld nu wel actuele parkeernormen vaststellen, zonder dat we het besluitvormingsproces van de nieuwe Nota Parkeernormen verstoren?

Waarom aangepaste parkeernormen?

Binnen Eschmarkerveld zullen onder meer ongeveer 800 woningen gerealiseerd worden. De wijk is op gedeeld in drie deelgebieden; Tuinstad, Boswonen en Natuurzicht. Het woonveld "Boswonen Noord" bevindt zich precies tussen Station Eschmarke in het noorden en de HOV-halte Eschmarkerlaan in het zuiden. Daarnaast zal de fietssnelweg F35 dit deel van de wijk doorkruisen. Deze gunstige ligging maakt het openbaar vervoer en de fiets tot een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Dit maakt het dat dit deel van de wijk uitermate geschikt is voor het toepassen van een lagere parkeernorm.



Figuur 1 Gebiedsaanduiding 'Boswonen Noord'

Daarnaast wordt de gehele wijk ontworpen op basis van het STOMP-principe *(Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto)*, waarbij we streven naar minder auto's op straat zodat we een klimaatadaptieve leefomgeving creëren. Dit realiseren we onder andere door de aanleg van een fijnmazig langzaamverkeernetwerk en het bundelen van parkeervoorzieningen. En zal actief ingezet worden op deelmobiliteit. We doen dit door Mobipunten/hubs in de wijk en nabij het station te realiseren. Op deze manier willen we het Eschmarkerveld goed bereikbaar houden, maar tegelijkertijd autobezit minder vanzelfsprekend maken.

Bij de ontwikkeling van het gebied Boswonen Noord richten we ons voornamelijk op bewoners die duurzaam, milieubewust en groen willen wonen. Deze doelgroep wil bewust minder afhankelijk zijn van autobezit.

Autobezit
Het gemiddelde autobezit in het gebied Glanerbrug bedraagt 1.16 auto per huishouden (bron: CBS in uw buurt[1]). Dit betreft het gemiddelde autobezit over alle huishoudens, ongeacht inkomen en woningtype. Ter vergelijking hieronder het auto bezit binnen de wijken die rond het Eschmarkerveld liggen.

- Eekmaat west gemiddeld autobezit 1.51 auto per huishouden

[1] https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/cijfers-op-de-kaart

- Eilemarke gemiddeld autobezit 1.52 auto per huishouden
- Dolphia gemiddeld autobezit 1.57 auto per huishouden
- Sleutelkamp gemiddeld autobezit 1.71 auto per huishouden

Afweging
Een afwijkende parkeernorm in het gebied Boswonen Noord is te rechtvaardigen vanwege de volgende argumenten:

- De focus op de bouw voor specifieke doelgroepen waarbij autobezit minder relevant is;
- Het feitelijk aanwezige autobezit;
- De inzet op andere vervoerswijzen (volgens het STOMP-principe);
- De bevordering van deelmobiliteit;
- De stimulering van fietsgebruik;
- De gunstige ligging ten opzichte van het treinstation en de HOV halte;
- Aanwezigheid F35;
- Vanwege bodem en water sturend ontwikkelen is gekozen voor kleine kavels en veel openbaar groen. Hierdoor minder ruimte voor de auto noodzakelijk.

Al deze factoren tezamen rechtvaardigen het toepassen van aangepaste parkeernormen in het gebied Boswonen Noord.

Om welke parkeernormen gaat het?
In de tabel hieronder hebben we de parkeernormen weergegeven zoals we deze realistisch achten voor deze manier van wonen.

Voor alle andere functies dan wonen in dit gebied gelden de reguliere parkeernormen volgens de Parkeernormennota.

Gebruiksoppervlakte per woning	Huidige Parkeernorm
>120 m²	1,7
80 > 120 m²	1,6
60 > 80 m²	1,4
40 > 60 m²	0,8
< 40 m²	0,45
(On)zelfstandige bewoning oppervlakte (geoormerkte studentenhuisvesting)	
< 40 m²	0,3

Gebruiksoppervlakte per woning	Parkeernorm Eschmarkerveld Boswonen Noord
>120 m²	1,3
80 > 120 m²	1
60 > 80 m²	0,7
40 > 60 m²	0,5
< 40 m²	0,3
(On)zelfstandige bewoning oppervlakte (geoormerkte studentenhuisvesting)	
< 40 m²	0

De cijfers in de tabel hierboven zijn gebaseerd op minimale parkeer kencijfers uit de CROW publicatie ‘Toekomstbestendig parkeren’

Randvoorwaarden

- De fietsparkeernorm wordt gehandhaafd volgens de parkeernormen zoals opgenomen in de geldende parkeernormennota
- Parkeeroplossingen moeten zo veel mogelijk geclusterd en centraal aangelegd worden

Proces
Hoe verloopt dit proces in de praktijk? Zoals eerder vermeld, vergt het opstellen van de nieuwe Nota Parkeernormen tijd en zorgvuldigheid. We willen voorkomen dat we nieuwbouwprojecten realiseren waarvan we later vinden dat er te veel parkeerplaatsen zijn ingebouwd. Tegelijkertijd willen we het proces nauwkeurig doorlopen. Om dit proces in goede banen te leiden, stellen we de volgende werkwijze voor:

Stap 1:
Voor het bestemmingsplan Eschmarkerveld hanteren we in het deelgebied Boswonen Noord de parkeernormen zoals hierboven beredeneerd en beschreven. We nemen deze normen als bindende eisen op in de bestemmingsplannen. Dit betekent dat ze de normen uit de huidige Nota Parkeernormen overrulen. (Voor de overige deelgebieden is de parkeereis zoals vastgesteld in de Nota Parkeernormen Enschede 2017 van toepassing)

Stap 2:
Het ontwerp van het bestemmingsplan wordt ter visie gelegd en uiteindelijk wordt het definitieve bestemmingsplan, inclusief de nieuw vastgestelde parkeernormen, goedgekeurd door de gemeenteraad.

Stap 3:
Gedurende deze periode hebben we de gelegenheid om de nieuwe Nota Parkeernormen te ontwikkelen. Dit proces omvat verschillende discussiepunten. We nemen de tijd om zorgvuldig te beslissen.

In de nieuwe Nota Parkeernormen nemen we de eerder beredeneerde en beschreven normen op als onderdeel van het geheel. Te zijner tijd zal de gemeenteraad deze nieuwe nota goedkeuren.

Uiteindelijk zal dit resulteren in een definitief vastgestelde Nota Parkeernormen, waarin het bestemmingsplan Eschmarkerveld naadloos zal zijn verwerkt.