



Parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid

(deel ten noorden
van het Esrein)

Actualisatie van de nota
Autoparkeren 2008 – 2012
voor deze twee specifieke
deelgebieden

versie
23 augustus 2021

www.hengelo.nl



Gemeente
Hengelo

Parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) 2021

Actualisatie van de nota Autoparkeren 2008 – 2012 voor deze twee specifieke deelgebieden

Versie d.d. 23 augustus 2021

1. Inleiding

Voor de prioritaire ontwikkellocaties van Hengelo, de binnenstad én Hart van Zuid, staan de komende jaren veel ontwikkelingen gepland. Met onder meer een woningbouwopgave van circa 1.700 woningen in de binnenstad en Hart van Zuid.

We willen als stad een bijdrage leveren in de verdere versterking van Twente als de toptechnologische / hightech regio (samen met Enschede). Daarvoor is het van belang dat we talent vasthouden, binden en aantrekken, vooral omdat de arbeidsmarkt steeds krappere wordt. Om de aantrekkelijkheid van onze stad als woongemeente voor dat talent te vergroten voegen we toe wat we nog niet hebben als stad, namelijk een (hoog)stedelijk woon- en werkmilieu. Dit is een bewuste keuze waarmee we kwalitatief doorgroeien en een stap maken als stad en regio.

Het doelgroepenonderzoek (zoals uitgevoerd door Tellers en Benoemers), dat vorig jaar is uitgevoerd geeft hiervoor ook de onderbouwing. In de woonagenda, 14 april 2021 vastgesteld door de gemeenteraad, is op basis van dat onderzoek besloten in te zetten op het aantrekken van nieuwe doelgroepen door de creatie van deze specifieke woon- en werkmilieus. Daarnaast heeft de gemeenteraad nadrukkelijk de opdracht gegeven om betaalbare woningen te realiseren en te bouwen naar behoefte.

Het besluit over de woonagenda en de keuze voor het creëren van woonmilieus met een meer (hoog-) stedelijke karakter en de huisvesting van de beoogde doelgroepen (en daarom ook ruimte voor meer woningen in Hengelo) heeft tot logisch gevolg dat we ook hebben gekeken naar het bestaande beleid ten aanzien van parkeren. Daarbij hebben we ons de vraag gesteld of het vigerende beleidskader voor het parkeren nog adequaat, realistisch en toepasbaar is voor deze ontwikkelingen. Met andere woorden: kan dit nog zonder meer worden toegepast op de bijzondere ontwikkelingen die we voor de binnenstad en Hart van Zuid beogen of behoeft dit aanpassing?

2. Aansluiten bij de binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein)

De woningbouwontwikkelingen hebben invloed op parkeren. Het is van belang dat er bij de nieuw te bouwen woningen in de binnenstad en Hart van Zuid voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor bewoners en bezoekers van de bewoners. Conform het vigerende beleid stelt de gemeente bij ontwikkelingen de eis dat de projectontwikkelaar voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte. Hij moet parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren en komen tot een passend parkeeraanbod voor het woonproduct dat hij aanbiedt. Om de juiste hoeveelheid parkeerplaatsen (niet te weinig en niet te veel) te bepalen bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn er parkeernormen. Deze parkeernormen worden bepaald op basis van richtlijnen van het kennisinstituut CROW, die onderscheid maakt in stedelijkheidsgraad.

Onderzoek naar passende parkeernormen

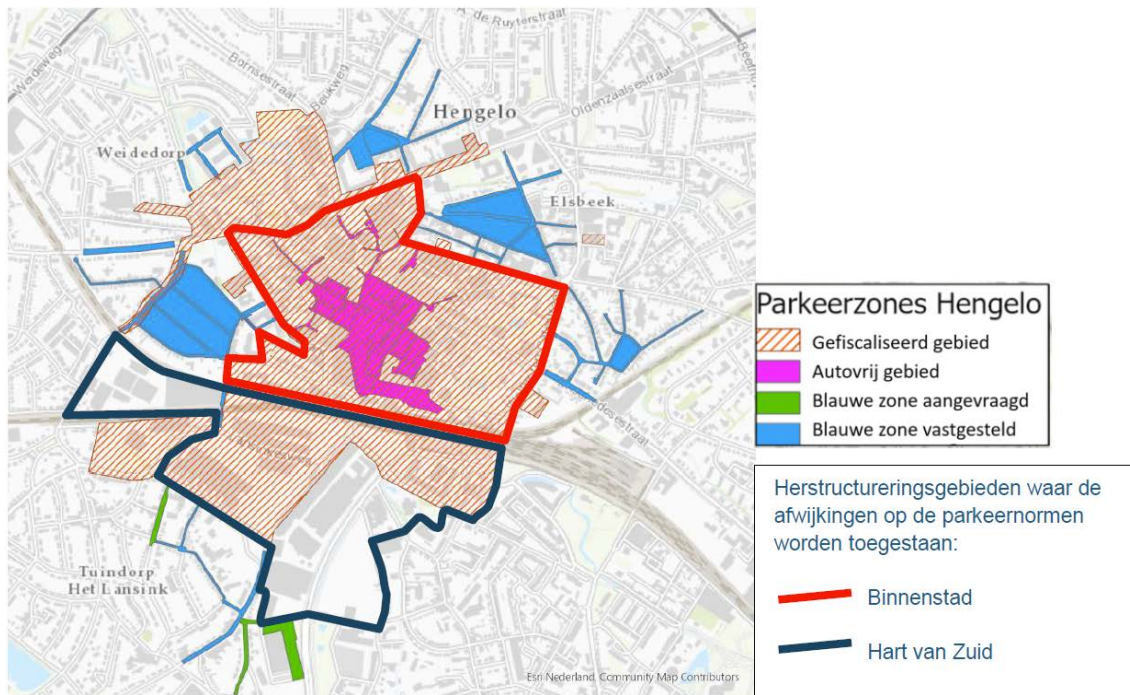
In 2008 is de Nota Autoparkeren 2008-2012 vastgesteld met o.a. parkeernormen voor gemeente Hengelo. De gemeente heeft adviesbureau RHDHV gevraagd of de parkeernormen uit 2008 nog actueel zijn. Om zo aan te sluiten bij de huidige behoefte en toekomstige ontwikkelingen van Hengelo, maar uiteraard passend bij de Hengelose maat en schaal.

De uitkomst van het onderzoek van RHDHV is, dat de parkeernormen uit 2008 nog steeds grotendeels aansluiten bij de parkeerbehoefte in Hengelo, met name voor de reguliere nieuwe woongebieden die worden ontwikkeld (bv. Dalmeden, Seahorse). Dat is ook logisch omdat in die wijken sinds 2008 geen fundamentele beleidswijzigingen hebben plaatsgevonden in de ruimtelijke uitgangspunten.

Voor twee gebieden in de stad constateert het adviesbureau RHDHV dat de parkeernormen niet passend zijn en we nieuwe, adequate parkeernormen moeten gaan vaststellen: De binnenstad en Hart van Zuid (het noordelijke deel van Hart van Zuid tussen station en Esrein) (zie figuur 1).

Waar we in het voorliggende raadsadvies spreken over de parkeernormen in Hart van Zuid wordt alleen het noordelijke deel van Hart van Zuid bedoeld, tussen het station en Esrein (donkerblauwe omlijning). Voor het zuidelijk deel van Hart van Zuid, grofweg gelegen tussen het Esrein en het

Twentekanaal, worden geen andere parkeernormen voorgesteld. Hier blijven de huidige parkeernormen gelden conform de Nota Autoparkeren 2008-2012. Daarmee wordt aangesloten bij de aangrenzende wijken. De nieuwe parkeernormen zijn op dat gebied derhalve niet van toepassing.



Figuur 1: Gebiedsafbakening waar de nieuwe parkeernormen van toepassing zijn.

Definiëring van de ontwikkelgebieden

Het gebied Binnenstad wordt begrensd door de rode omlijning in figuur 1 en is gelegen binnen de centrumring ten noorden van de spoorlijn plus de Schrijftafelstrook aan de Prinses Beatrixstaat. Dit laatste gebied is toegevoegd door de ligging zeer dicht bij het station en de hier in werking zijnde fiscale regulering. De Afrikaanderbuurt valt buiten het genoemde gebied (niet fiscaal gereguleerd).

In de binnenstad worden panden getransformeerd, met aandacht voor de woonkwaliteit van voormalige winkelpanden en vergroting van het verblijfsklimaat van de openbare ruimte. Met al deze veranderingen is het van belang dat ondernemers in de binnenstad worden beschermd en de bezoeker van de binnenstad voldoende parkeergelegenheid heeft als hij een bezoek brengt aan de binnenstad. Daarom is het juist van belang dat er passende parkeernormen zijn voor de binnenstad. Uitgangspunt daarbij is dat als het mogelijk is om parkeren op eigen terrein te realiseren dit ook wordt gedaan. Daar waar dit niet mogelijk is, is het uitgangspunt dat een abonnement wordt afgenomen in een parkeergarage en dus niet meer op openbare parkeerplaatsen op maaiveld in de binnenstad. Dit bevordert de transformatie van leegstaande panden naar woningen. Op een aantal locaties hebben panden geen of beperkte ruimte om parkeren op eigen terrein op te lossen. Indien de ontwikkelaar een woonaanbod kan aanbieden bij een passende doelgroep kan het pand getransformeerd worden, zonder dat dit ten koste gaat van beschikbare parkeerplaatsen voor bezoekers.

Het gebied Hart van Zuid wordt begrensd door de donkerblauwe omlijning in figuur 1 en hiermee wordt het gebied tussen het station en Esrein bedoeld. Binnen deze begrenzing vallen de ontwikkelgebieden Hijschveste, Dikkers, de oude Ketelmakerij, het Businessdistrict (De Koppeling), Etef Journee en Hazemeijer. Voor deze ontwikkelgebieden worden passende parkeernormen vastgesteld aansluitend op het beoogde stedelijke woon- en leefmilieu. De gebieden ten zuiden van het Esrein vallen hier buiten door de grote(re) afstand tot het station en doordat de ontwikkelingen en het beoogde woonmilieu in die gebieden meer aansluiting zullen krijgen met de aangrenzende wijken. Ten zuiden van het Esrein blijven de huidige parkeernormen gelden conform de Nota Autoparkeren 2008-2012. Daarmee wordt aangesloten bij de aangrenzende wijken.

In Hart van Zuid werken we samen met marktpartijen aan de transformatie van een voormalig gesloten industriegebied naar een nieuw eigentijds stedelijk gebied. De afgelopen jaren is gewerkt

aan belangrijke randvoorwaarden, voorzieningen en verbindingen voor de verdere ontwikkeling van Hart van Zuid. De gebiedsontwikkeling Hart van Zuid is klaar voor de 'tweede helft' van de transformatie van een voormalig gesloten industriegebied naar een dynamisch stadsdeel, strategisch gelegen nabij de Hengelose binnenstad en het OV knooppunt van Twente. In de tweede helft van de gebiedsontwikkeling is de toevoeging van een goed en gevarieerd woningbouwprogramma van groot belang. Uiteindelijk zijn het de mensen die in het gebied wonen en werken die ervoor gaan zorgen dat het stadsdeel ook echt gaat leven. De historische kwaliteiten geven het gebied een eigen identiteit. Hart van Zuid onderscheidt zich hiermee van een 'doorsnee' woonwijk. Dit biedt kansen voor een uniek woonmilieu.

We zetten in op het creëren van een dynamisch woonmilieu met als doel de talenten die de stad van de toekomst vormgeven, een woonomgeving te bieden die ze bindt aan Hengelo en aan de regio. Niet alleen woningen, maar ook de leefomgeving moet passend zijn voor deze doelgroep. De specifieke centrale gunstige ligging, de goede bereikbaarheid, de ligging nabij de binnenstad, de specifieke identiteit van het industrieel erfgoed en de aanwezigheid van een (high)tech cluster in de innovatie-as met Enschede zijn de ingrediënten die maken dat Hart van Zuid aantrekkelijk is voor die doelgroepen.

Hart van Zuid ontwikkelen we tot een gebied dat echt anders is dan de rest van de stad. Op dit moment zijn er in Hengelo voornamelijk gezinswoningen in overzichtelijke woonwijken. De beoogde doelgroepen zijn juist op zoek naar betaalbare woningen in een stedelijk uitdagende omgeving met een hogere dichtheid. Bij dit woonmilieu en deze leefomgeving zijn ook andere vormen van mobiliteit interessant. Daarnaast vinden we het belangrijk dat de nieuwe ontwikkelingen in Hart van Zuid duurzaam en klimaatbestendig worden uitgevoerd en een hoge ruimtelijke kwaliteit hebben, kortom: dat het er fijn is om te leven.

Parkeren bij ontwikkelingen blijft belangrijk

Uiteraard blijft het parkeren bij de ontwikkelingen in deze gebieden een belangrijk element in de inrichting van het gebied. Wij zijn echter wel van mening, dat gelet op het gewenste te realiseren woon- en leefmilieu in deze gebieden én de directe ligging nabij het station, een andere parkeernorm moet worden gehanteerd dan bij een meer regulier woonmilieu, zoals Seahorse of Veldwijk Noord. Hierbij merken wij op dat het van groot belang is daarbij rekenschap te nemen van de Hengelose maat en schaal: we zijn geen Utrecht of Amsterdam.

Benadrukt wordt dat er altijd parkeerplaatsen noodzakelijk zijn en blijven bij een ontwikkeling. We consisten het huidige beleid en verplichten de ontwikkelaars parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren bij een nieuwe ontwikkeling.

3. Keuze voor actuele parkeernormen

Om te komen tot een passende en adequate parkeernorm voor de prioritare locaties binnenstad en Hart van Zuid zijn de volgende aspecten gewogen:

- A. De nieuwe parkeernormen sluiten aan bij de centrale ligging van de ontwikkelgebieden in Hengelo. In de binnenstad en Hart van Zuid zijn veel voorzieningen op loop- en fietsafstand. Ook het openbaar vervoer is met het Centraal Station Twente dichtbij. Hierdoor is het openbaar vervoer aantrekkelijker om te gebruiken. Recent onderzoek van onder andere het CROW toont aan dat nabijheid van openbaar vervoer, betaalbare deelmobiliteit (t.o.v. de eigen auto) en deelauto's die dicht bij de woning staan de belangrijkste redenen zijn voor het wegdoen of niet aanschaffen van een eigen auto. Bovendien is 70% van de respondenten bereid geen eigen auto te nemen als een OV-knooppunt nabij is, fietsen een goed alternatief is en deelmobiliteit goed geregeld is.
- B. De nieuwe parkeernormen sluiten aan bij de parkeerbehoefte van de beoogde doelgroepen die komen wonen in de binnenstad en Hart van Zuid.
- C. Het huidige gemiddelde autobezit per huishouden is in deze buurten al lager dan gemiddeld in Hengelo. Volgens het CBS was in 2019 het autobezit in Hengelo gemiddeld 0,98 terwijl het gemiddelde in de binnenstad 0,67 auto/huishouden is. Het gemiddelde autobezit is exclusief leaseauto's. Een landelijke vuistregel is dat circa 10% leaseauto bezit.

D. Sinds 2008 heeft het CROW de parkeernormen geactualiseerd. Een belangrijke aanpassing is dat de parkeernormen meer gedifferentieerd zijn op basis van het type woningen. Voorheen werd enkel onderscheid gemaakt in de volgende vijf categorieën:

- Woning duur;
- Woning midden;
- Woning goedkoop;
- Serviceflat/aanleunwoning;
- Woonzorgcomplex;
- Kamer verhuur.

De nieuwe richtlijnen van het CROW onderscheiden meer categorieën waaronder koop vrijstaand, koop tussen/hoek woning, appartement (koop duur), appartement (huur goedkoop) en huurhuis sociale huur. Op deze wijze kan beter en meer adequaat worden aangesloten bij de daadwerkelijke ruimtelijke ontwikkeling, de woonproducten en dus ook bij de behoeften van de toekomstige bewoners.

Het voorstel is om het advies van RHDHV ten aanzien van de te hanteren normen, zoals omschreven in het bijgaande rapport, over te nemen. Dat houdt in dat er parkeernormen worden vastgesteld specifiek voor de binnenstad en Hart van Zuid, die aansluiten bij de het gewenste meer (hoog-) stedelijke woon- en leefmilieu, de bijbehorende woonproducten en de behoefte van de toekomstige bewoners. Daarmee wordt gekozen voor het toepassen van de onderstaande categorieën en kencijfers van CROW. Het is een verplichting om deze aantallen minimaal te realiseren. De ontwikkelaar is altijd vrij om meer parkeerplaatsen te realiseren als dat aansluit bij de gewenste ontwikkeling en de beoogde doelgroep. Onderdeel van de nieuwe parkeernormen zijn een aantal randvoorwaarden en aandachtspunten (deze worden omschreven in hoofdstuk 6). Wij zijn van mening dat we met deze normen een realistische en adequaat kader geven voor de beide ontwikkelgebieden en dat deze normen voor deze gebieden aansluiten bij de Hengelose maat en schaal. De nota Autoparkeren 2008-2012 blijft als beleidskader van kracht voor alle andere gebieden in Hengelo. Voor Hart van Zuid en de Binnenstad wordt dit beleidskader dus specifiek aangevuld.

Woningtype	Binnenstad	Hart van Zuid	Waarvan aandeel bezoek
Koop vrijstaand	1,2	1,4	0,3
Koop 2-onder-1	1,1	1,3	0,3
Koop tussen/hoek	1,0	1,2	0,3
App. koop duur	1,0	1,2	0,3
App. koop midden	0,9	1,1	0,3
App. koop goedkoop	0,8	0,9	0,3
Huurhuis vrije sector	1,0	1,2	0,3
Huurhuis sociale huur	0,8	0,9	0,3
App. huur duur	0,9	1,1	0,3
App. huur midden/goedkoop	0,6	0,7	0,3
Serviceflat/ aanleunwoning	0,5	0,8	0,3
Kamer verhuur	0,5	0,5	0,2
Kamer verhuur student	0,2	0,2	0,2
Tiny houses (kleine eenpersoonswoning)	0,5	0,5	0,2

Tabel 1. Nieuwe parkeernormen voor ontwikkelgebieden binnenstad en Hart van Zuid (ten noorden van het Esrein)

De differentiatie in de soort woningtypes is voor deze gebieden ruimer dan voor overig Hengelo. Dit doet recht aan het dynamische woonmilieu dat we in beide gebieden willen realiseren. Door deze differentiatie kunnen we beter aansluiten op wat er gerealiseerd gaat worden.

Hierbij merken wij op dat Hengelo zeker geen Amsterdam, Utrecht of zelfs Enschede is wat betreft mobiliteit, autobezit en parkeren. Waar in Amsterdam en Utrecht in ontwikkelgebieden soms gerekend wordt met een parkeernorm van 0 of 0,5 en in Enschede met de ontwikkeling in de 'Kop van de Boulevard' met een gemiddelde parkeernorm van 0,7 wordt gerekend, vinden wij het vooral van belang dat we voor het gewenste meer (hoog-) stedelijke woon- en leefmilieu in de binnenstad

en Hart van Zuid kiezen voor parkeernormen die passen bij de Hengelose maat en schaal. In de CROW kencijfers wordt hiermee enerzijds al rekening gehouden door middel van de stedelijkheidsgraden, welke wordt bepaald op basis van het aantal adressen per km². Anderzijds wordt een verschil per gebied en woonwijk gemaakt. Ook daarmee is in het bepalen van de nieuwe parkeernormen voor de binnenstad en Hart van Zuid rekening gehouden. Kolom 2 van tabel 1 geeft de nieuwe parkeernormen voor de binnenstad weer, kolom 3 van tabel 1 geeft de nieuwe parkeernormen voor Hart van Zuid (noordelijke deel tussen station en Esrein) weer.

De onderstaande tabellen 2 en 3 geven ter illustratie de toepassing van deze nieuwe parkeernormen weer. Benadrukt wordt dat er altijd parkeerplaatsen noodzakelijk blijven bij een ontwikkeling. Zo zijn er mensen die 's avonds of 's nachts werken of op plekken wonen/werken die lastig met het openbaar vervoer te bereiken zijn, zeker in Twente. Deze mensen moeten de mogelijkheid kunnen hebben om een parkeerplaats bij (of in de omgeving van) hun woning te kopen of huren. Voor bewoners die af en toe reizen op momenten dat het openbaar vervoer niet of minder vaak rijdt, kan het gebruik van een deelauto een goed alternatief zijn.

Woningtype	Aantal woningen	Parkeer-norm per woning	Behoeft aantal pp bewoners	Behoeft aantal pp bezoekers
Appartement (koop, duur)	10	1,0	7	3
Appartement (koop, midden)	20	0,9	12	6
Appartement (huur, midden)	20	0,6	6	6
Totaal	50		25	15

Tabel 2: Indicatieve parkeerbehoefte binnenstad met 50 nieuwe woningen voor bewoners en 0,3 pp voor bezoekers.

Woningtype	Aantal woningen	Parkeer-norm per woning	Behoeft aantal pp
Grondgebonden woning (koop tussen/hoek)	10	1,2	12
Appartement (koop, duur)	50	1,2	60
Appartement (huur, goedkoop)	190	0,7	133
Huurhuis sociale huur	50	0,9	45
Totaal	300		258

Tabel 3: Indicatieve parkeerbehoefte Hart van Zuid met 300 nieuwe woningen voor bewoners, inclusief 0,3 pp voor bezoekers

In de binnenstad wordt de ontwikkelaar vrijgesteld van het ontwikkelen van parkeerplaatsen voor bezoekers, mits er voldoende ruimte beschikbaar is in de omgeving. De beschikbaarheid wordt gemonitord.

4. Reductie mogelijkheden met bijzondere vrijstellingen

Naast een aangepaste parkeernorm, zoals in tabel 1 opgenomen, nemen we bijzondere vrijstellingen op.

Bijzondere vrijstellingen voor het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen

Bij de gebiedsontwikkelingen kan met deze bijzondere vrijstellingen worden ingezet op het aanbieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen passend bij het gewenste woon- en leefmilieu. Dit kan inspelen op een behoefte aan en stimulering van andere vervoerswijzen dan het gebruik van de privéauto. En daarmee een lager autobezit en een lagere parkeernorm. Hiermee wordt de mogelijkheid geboden om bij ontwikkelingen minder ruimte voor parkeervoorzieningen te realiseren. Deze bijzondere vrijstellingen zijn:

- Realiseren goed toegankelijke, comfortabele fietsenstallingen;
- Structureel aanbieden van deelauto's op eigen terrein (minimaal 10 jaar);

- Structureel goed alternatief vervoersaanbod via MaaS (Mobility as a Service);
- Mobiliteitsmanagement voor werknemers.

De ontwikkelaar (of toekomstige exploitant) kan gebruik maken van deze vrijstellingen en dient dit te onderbouwen in een voorstel richting de gemeente. De ontwikkelaar heeft de verantwoordelijkheid zorg te dragen voor de organisatie van de voorgestelde alternatieve vervoerswijzen en moet deze ook borgen. De bijzondere vrijstellingen zijn alleen van toepassing binnen de gereguleerde gebieden. Voor de exacte toepassing van deze vrijstellingen wordt verwezen naar paragraaf 3.5 van het bijgevoegde Onderzoeksrapport ten behoeve van de Parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) 2021.

Het is van belang om ook de effectiviteit van deze vrijstellingen te monitoren. Wanneer op basis van monitoring blijkt dat bijvoorbeeld het gebruik van deelauto's tegenvalt moeten we kunnen bijsturen en extra parkeerplaatsen realiseren.

Onder omstandigheden autovrije projecten

Daarnaast is het advies om (onder omstandigheden) de mogelijkheid te bieden van autovrije projecten. Daar waar het niet mogelijk is om voldoende parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein kan een 'autovrij' project gerealiseerd worden. Hierbij gaat het voornamelijk om locaties in de compacte binnenstad. Dit soort ontwikkelingen zijn mogelijk onder de volgende extra voorwaarden:

- Ontwikkeling dient in gereguleerd gebied te liggen op een hemelsbrede afstand van minimaal 500 meter binnen de parkeerregimegrens en op maximaal 500 meter hemelsbrede afstand van het station.
- Op de drukste momenten dient er voor de bezoekers nog voldoende ruimte (>15%) te zijn in een parkeergarage of op een parkeerterrein op maximaal 250 meter afstand van de bestemming.
- Binnen of direct grenzend aan het projectgebied wordt fysieke ruimte gereserveerd voor mobiliteitsalternatieven zoals een mobiliteitshub met deelmobiliteit.
- Realisatie van fietsenstalling. De initiatiefnemer/ontwikkelaar toont aan wat de marktpotentie is, welke alternatieve mobiliteitsvoorzieningen worden aangeboden en hoe het concept en voorwaarden naar de (toekomstige) bewoners/gebruikers/eigenaren wordt gecommuniceerd.

5. Randvoorwaardelijke kaders

Bij het toepassen van de nieuwe parkeernormen zijn de volgende punten randvoorwaardelijk:

5.1 Uitbreiding van parkeerregulering

We geven de projectontwikkelaar de verplichting om ten behoeve van een nieuwe ontwikkeling parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. De nieuwe parkeernorm sluit aan bij de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners. Het is aan de ontwikkelaar om hiervoor een sluitende business case te maken. De nieuwe bewoners moeten direct of indirect betalen voor de parkeerplaatsen, door bijvoorbeeld huur of kopen. Als men niet wil betalen voor een parkeerplaats, bestaat de kans dat wordt uitgeweken naar gratis gebied als in de omgeving geen parkeerregulering wordt ingevoerd, dit is ongeacht de hoeveelheid parkeerplaatsen die beschikbaar zijn voor bewoners. Ook als de nieuwe bewoner in bezit is van een eigen parkeerplaats is het verleidelijk en gemakkelijk om voor kort parkeren de auto op straat te parkeren, als er op korte loopafstand gratis parkeren is. Dit willen we voorkomen.

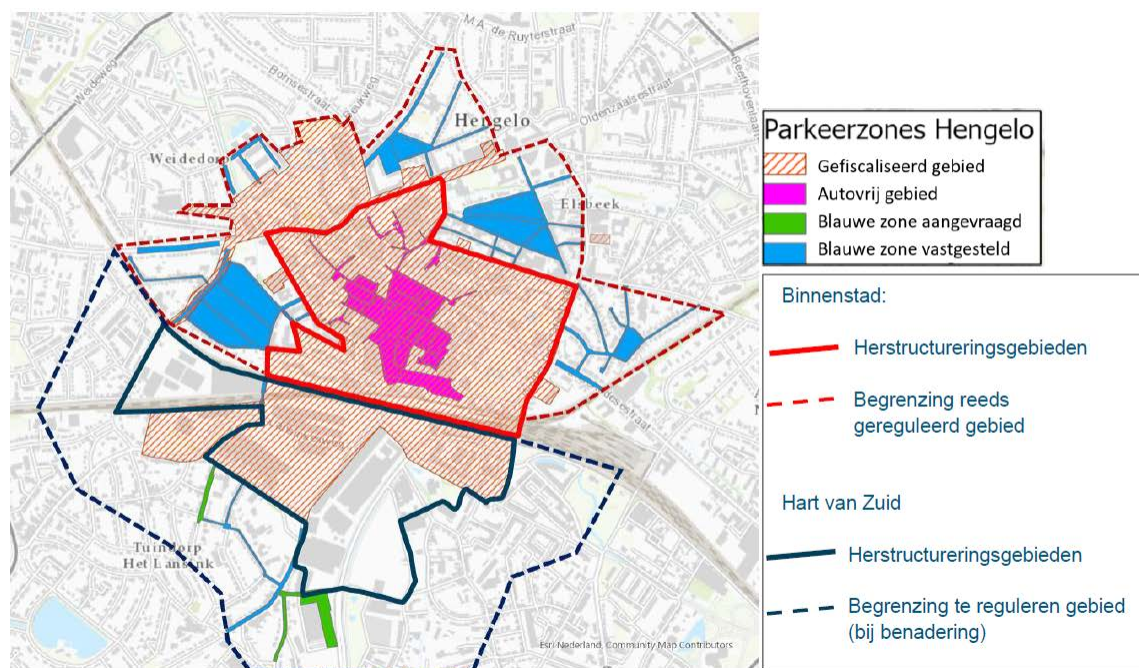
Er wordt daarom een schil van circa 300 meter om het gebied voorgesteld als gereguleerd gebied. De vorm van parkeerregulering (blauwe zone, betaald parkeren, vergunningparkeren of een combinatie) moet nader worden uitgewerkt. Dankzij deze schil wordt de loopafstand te groot en is men niet bereid om de auto in gratis gebied te parkeren. Hierdoor zal er ook geen sprake zijn van parkeeroverlast in gebieden aan de rand van het nieuwe parkeerregime. Een verhuizing is een van de mijlpalen waarbij mensen gaan nadenken over hun manier van reizen en daarin keuzes maken. De mensen kiezen bewust voor het wonen in een (hoog)stedelijk woon-werk milieu en de nabijheid van voor hen interessante stedelijke voorzieningen en goede bereikbaarheid met openbaar vervoer en goede fietsvoorzieningen.

De parkeerregulering is dus vooral ter bescherming van de bestaande bewoners in de aangrenzende gebieden. Hierbij is het van belang dat de parkeerregulering ingevoerd is op het moment dat de eerste nieuwe bewoners er komen wonen.

Door het verschil in uitgangssituaties wordt voor de binnenstad en Hart van Zuid een verschillende aanpak gekozen:

- Binnenstad en schil: handhaving bestaande regulering in combinatie met monitoring.
- Hart van Zuid: principebesluit invoering regulering binnen en in een schil rond Hart van Zuid.

Tijdens de uitwerking zal blijken welke voorwaarden gesteld worden aan het nieuwe parkeerregime en wat dit betekent voor bewoners die in een gereguleerde zone komen te wonen. Bij het uitwerken van de parkeerregulering wordt de bestaande parkeerproblematiek meegenomen. Hierbij worden ook de bewoners uit de betreffende wijken betrokken. Hengelo is in ontwikkeling en hierdoor kan niet voorkomen worden dat men soms moet betalen om te parkeren. De gemeente is niet van plan om haar inwoners op hoge kosten te jagen.



Figuur 2: reeds gereguleerde gebied rond binnenstad en te reguleren gebied binnen en rond Hart van Zuid.

5.2 Monitoring en borging van parkeersituatie

Er wordt jaarlijks een parkeerdrukmeting uitgevoerd om de parkeersituatie in de ontwikkelgebieden en de omgeving te monitoren. Hierdoor wordt de parkeerdruk bewaakt en kan actie worden ondernomen en bijgestuurd indien nodig. De monitoring is minimaal 1x per jaar zolang in de ontwikkelgebieden wordt gebouwd.

Met een dynamisch parkeerbalans wordt inzicht gehouden in het beschikbare aantal parkeerplaatsen en de ruimtelijke ontwikkelingen. Deze parkeerbalans bestaat al voor de binnenstad en wordt uitgebreid met Hart van Zuid.

Daarnaast wordt per ontwikkeling het autobezit van de bewoners gemonitord. Op die wijze wordt getoetst of de parkeernorm ook aansluit bij het daadwerkelijke autobezit. Het uitvoeren van een nulmeting van het autobezit en de parkeerdruk, na ingebruikname van nieuwe woningen, in de te ontwikkelen gebieden van Hart van Zuid is eveneens onderdeel van het monitoringsysteem.

Mocht op basis van de monitoring blijken dat de parkeernorm aantoonbaar niet aansluit bij het daadwerkelijke autobezit, dan zal dit kunnen leiden tot een aanpassing van de geldende normen voor de nog volgende bouwplannen/ ontwikkelingen in de betreffende ontwikkelgebieden. De gemeenteraad wordt jaarlijks actief geïnformeerd over de uitkomst van deze monitoring, inclusief een duiding van het college of deze gegevens aanleiding zijn om de normen aan te passen en/of aanvullende maatregelen te nemen.

Met een dynamische verwijzing naar de parkeernormen in de geldende en op te stellen bestemmingsplannen/ omgevingsplannen zal worden geborgd dat automatisch aan de geldende (en

duis evt. bijgestelde) normen getoetst wordt bij het verlenen van de omgevingsvergunning. Hiermee hebben we publiekrechtelijk geborgd dat ontwikkelaars de verplichting hebben om waar nodig bij te sturen. Het is dan aan de ontwikkelaars om aanpalende maatregelen te treffen om te voorzien in een passend parkeerproduct, dat kan bijvoorbeeld door het realiseren van een hub of extra parkeervoorzieningen. De ontwikkelaar ziet hierin ook voor zichzelf de plicht om naar aanleiding van de monitoring met toekomstige bewoners in gesprek te gaan over het concept om bij te kunnen sturen.

De beoogde woningbouwontwikkelingen vinden fasegewijs plaats. Door goed te monitoren en door flexibiliteit in te bouwen in de plannen, kunnen we hier (indien nodig) op inspelen gedurende de ontwikkeling. Dit vraagt om nauwe afstemming met de marktpartijen.

Het college heeft overwogen of - indien uit de monitoring blijkt dat de normen in de praktijk niet worden gerealiseerd (hetgeen voor de gemeenteraad aanleiding kan zijn de normen bij te stellen) - met terugwerkende kracht de eventueel bijgestelde normen ook kunnen worden toegepast op de reeds vergunde bouwplannen. Echter blijkt dit juridisch niet of nauwelijks uit te werken is, maar bovendien willen we als gemeente richting de ontwikkelaars ook samen gaan staan voor de ontwikkeling van Hart van Zuid. Wij willen richting hen uitspreken dat we vertrouwen hebben in de gezamenlijke ontwikkeling en de inspanningen die van hun kant worden verricht om de parkeernormen in de praktijk ook te realiseren.

5.3 Geen parkeervergunning voor nieuwe ontwikkelingen

Het parkeren bij nieuwe ontwikkelingen dient op eigen terrein, in parkeergarages of op elders gekochte of gehuurde parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. In de huidige situatie heeft iedereen in Hengelo de mogelijkheid om een vergunning aan te schaffen waarmee een auto op straat mag worden geparkeerd. Geadviseerd wordt om toekomstige bewoners/gebruikers/eigenaren van een ontwikkeling hiervoor uit te sluiten en niet in aanmerking te laten komen voor een parkeervergunning op straat. Dit zijn namelijk juist de plekken waar we de bezoekers van de binnenstad willen laten parkeren. We willen niet dat er gebouwd wordt voor leegstaande parkeervoorzieningen en de bewoners van deze nieuwe ontwikkelingen de auto's alsnog in het openbaar gebied parkeren met alle negatieve gevolgen. Zoals parkeerdruk en parkeeroverlast. Dit willen we voorkomen en dit zal daarom worden geborgd in juridische stukken zoals koop- of huurovereenkomsten (met kettingsbeding). De gemeente past hierop de parkeerverordening en andere beleidsregels aan (zie onder bij hoofdstuk 6).

Deze regel is uitsluitend van toepassing op bewoners van nieuwe woningen. Bewoners van bestaande panden blijven het recht op een parkeervergunning houden, ook na verhuizing of verkoop blijft het recht op een parkeervergunning geldig op het adres.

Door in te zetten op proactieve communicatie en voorlichting vooraf aan nieuwe bewoners in de binnenstad en Hart van Zuid over het type woonmilieu en de mogelijkheden voor parkeren schatten wij in dat de situatie goed beheersbaar blijft. De voorlichting is vooral van belang op momenten dat nieuwe bewoners een belangrijke keuze maken, bijvoorbeeld bij verhuizen, kinderen krijgen of een nieuwe baan. In deze informatieverstrekking heeft de ontwikkelaar een grote rol: deze heeft immers contact met de nieuwe bewoners. Zij dienen toekomstige bewoners en gebruikers vroegtijdig in het proces te informeren over de vervoersvormen en parkeermogelijkheden die er in het gebied komen. In de oriënteringsfase (tot aan de koop) kan dit nog redelijk algemeen zijn. Voor oplevering dient de toekomstige bewoner te weten wat er precies aan vervoersvormen en parkeren komt. Hierbij gaat het onder meer om de kosten en het gebruik. Op deze manier krijgt de toekomstige bewoner vooraf inzicht in het aanbod en kan deze op basis daarvan afwegingen maken in de mobiliteitskeuzes. Als het aanbod niet aansluit bij de behoefte van de bewoners kunnen zij afzien van het kopen/huren van een woning in deze gebieden. Hierin zit voor de ontwikkelaars ook de trigger om bij de door hen te realiseren nieuwbouwontwikkelingen een adequaat en passend parkeeraanbod te realiseren.

5.4 Normen voor parkeerplaatsen voor gehandicapten

We leven in een inclusieve maatschappij. Mensen met een beperking dienen zo goed mogelijk deel te kunnen nemen aan het sociale leven. Bij publieke voorzieningen en openbare instellingen dient minimaal 5% van de plekken gereserveerd te worden als gehandicaptenparkeerplaats. Bij grote openbare parkeergarages en parkeerterreinen is dat 2%.

6. Ontwikkelagenda

Onderdeel van het onderzoeksrapport van RHDHV is een ontwikkelagenda met daarin de belangrijkste aanbevelingen voor maatregelen en activiteiten die bij het toepassen van de nieuwe parkeernormen van belang zijn. Geadviseerd wordt om volgende maatregelen op korte termijn uit te werken als onderdeel van *de parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) 2021*.

6.1 Voorsorteren uitbreiding parkeerregulering

Voorgesteld wordt om voor te sorteren op de uitbreiding van parkeerregulering, zodat de nieuwe parkeernormen en de verschillende reducties gehanteerd kunnen worden bij ruimtelijke ontwikkelingen die op dit moment spelen. Het voorsorteren bestaat uit:

- Monitoring Binnenstad en schil op parkeerdruk in de avond. Uitbreiden en vergroten van het gebied.
- Nemen van een principebesluit door de gemeenteraad voor het invoeren van parkeerregulering in Hart van Zuid en schil van circa 300 meter, om een fijn woonklimaat te borgen en parkeeroverlast te voorkomen in omliggende omgeving. De feitelijke effectuering (manier en momentum) hiervan moet nader bepaald worden. Na het principebesluit tot invoering van parkeerregulering in Hart van Zuid en de omringende schil moet het besluit worden uitgewerkt. De volgende stappen kunnen hier t.z.t. doorlopen worden:
 - o Afweging en keuze in vorm van regulering, inclusief inzicht in de financiële consequenties van de verschillende vormen van regulering;
 - o Afstemming met omgeving en erfgoedcommissie voor inpassing Tuindorp;
 - o Invoering betaald parkeren via de gemeenteraad (o.a. parkeerverordening en verordening parkeerbelastingen);
 - o Invoering blauwe zone als Collegebevoegdheid: verkeersbesluit en vaststellen beleidsregels uitgifte omtrent

6.2 Verwerking in Beleidsregel Toepassing parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid 2021

Verwerking van de maatregelen uit *de parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) 2021* in de parkeerverordening, de verordening Parkeerbelastingen en het uitwerkingsbesluit.

7. Vaststelling parkeernormen binnenstad en Hart van Zuid (ten noorden van het Esrein)

In het raadadvies zijn de volgende punten gevraagd om mee in te stemmen:

1. In te stemmen met *de parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) 2021*, als actualisatie van de nota Autoparkeren 2008 – 2012 voor deze twee specifieke deelgebieden, zodat er een betere aansluiting ontstaat bij het gewenste (hoog-) stedelijke woonmilieu. Voor de overige gebieden van de stad blijft de nota Autoparkeren 2008-2012 van kracht.
2. Principebesluit te nemen voor invoering van parkeerregulering in Hart van Zuid en een schil rond Hart van Zuid. En het college de opdracht te geven de parkeernormen en de parkeerregulering in Hart van Zuid uit te werken in de *Beleidsregel Toepassing parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid 2021*.
3. Op grond van de voorgaande besluiten over te gaan tot:
 - a. minimaal jaarlijks monitoren van het autobezit in Hart van Zuid en de Binnenstad, alsmede de parkeerdruk in Hart van Zuid, de Binnenstad en directe omgeving.
 - b. Het uitvoeren van een nulmeting van het autobezit en de parkeerdruk, na ingebruikname van nieuwe woningen, in de te ontwikkelen gebieden van Hart van Zuid.
 - c. De gemeenteraad jaarlijks actief te informeren over de uitkomst van deze monitoring, inclusief een duiding van het college of deze gegevens aanleiding zijn om de normen aan te passen en/of aanvullende maatregelen te nemen.
4. Te bevestigen dat door middel van een dynamische verwijzing naar de parkeernormen in de geldende en op te stellen bestemmingsplannen/ omgevingsplannen automatisch aan de dan geldende normen wordt getoetst bij verlenen van de omgevingsvergunning.

BIJLAGE:

Onderzoeksrapport van Royal HaskoningDHV ten behoeve van de Parkeernormen Binnenstad en Hart van Zuid (deel ten noorden van het Esrein) 2021

Versie: 7 juli 2021

RAPPORT

Parkeernormennota 2021 Binnenstad - Hart van Zuid

Oplegnotitie Nota Autoparkeren Hengelo

Klant: Gemeente Hengelo

Referentie: BH6066TPRP001F4.0

Status: Definitief/F4.0

Datum: 7 juli 2021



Titel document: Parkeernormennota 2021 Binnenstad - Hart van Zuid

Ondertitel: Oplegnotitie Nota Autoparkeren
Referentie: BH6066TPRP001F4.0
Status: F4.0/Definitief
Datum: 7 juli 2021
Projectnaam: Parkeernormennota Hengelo
Projectnummer: BH6066
Auteur(s): Gerard Kuiper

Opgesteld door: Jasper Homrighausen, Wiandy Balster

Gecontroleerd door: Gerard Kuiper

Datum: 17 juni 2021

Goedgekeurd door: Gerard Kuiper

Datum: 17 juni 2021

Classificatie

Open

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Stadstransformatie en transitie mobiliteit	1
1.1	Inleiding	1
1.2	Hoogstedelijke woonmilieus vragen om een mobiliteitstransitie	1
1.3	Mobiliteitstransitie als ruimtelijke opgave	3
1.4	Leeswijzer	4
2	Huidige ambities, parkeerbeleid en parkeersituatie	5
2.1	Ambities binnenstad en Hart van Zuid	5
2.2	Huidige en potentiële doelgroepen woningbouw en overige functies	6
2.3	Mobiliteitsbeleid	7
2.4	Herkomst en vervoerswijze bezoekers	8
2.5	Parkeerbeleid	9
2.6	Parkeeraanbod	10
2.7	Parkeervraag	11
2.8	Fietsparkeren	13
2.9	Conclusie inventarisatie	14
3	Parkeernormen en mogelijke reductie in Binnenstad en Hart van Zuid	17
3.1	Gebiedsafbakening	17
3.2	Parkeernormenbehoefte volgens actuele CROW-kencijfers	18
3.2.1	Geactualiseerde kencijfers CROW 2018 met ruimere bandbreedte	18
3.2.2	Keuze voor minimale kencijfers van CROW als parkeernorm	19
3.3	Uitbreiding parkeerregulering	21
3.4	Geen parkeervergunning voor nieuwe ontwikkelingen	22
3.5	Reductie met bijzondere vrijstellingen	23
3.6	Extra reductie met autovrije projecten	26
3.7	Normen voor parkeerplaatsen voor gehandicapten	26
4	Ontwikkelagenda	27
4.1	Inleiding	27
4.2	Verwerking oplegnotitie in Beleidsregel Toepassing Parkeernormen 2021	28
4.3	Uitwerking parkeerregulering Hart van Zuid en schil	29
4.4	Visie op de mobiliteitstransitie	29
4.5	Uitwerken voorstel Mobiliteitsfonds	30
4.6	Actief alternatieve vervoersvormen aanbieden vóór oplevering	30
4.6.1	Aanbieden deelmobiliteit	30
4.6.2	Realiseren van mobiliteitshubs	31

4.6.3	Aanbieden hoogwaardig openbaar vervoer	32
4.6.4	Informatievoorziening beschikbare vervoermiddelen	32
4.7	Betere benutting parkeervoorzieningen	33
4.8	Uitvoering Werkgeveeraanpak	33
4.9	Uitvoering staand beleid ruimtelijke kwaliteit en duurzame mobiliteit	33
4.10	Monitoring parkeerdruk in en rond de binnenstad tijdens de avond	34

Tabellen

Tabel 2-1:	Parkeernormen wonen zoals opgenomen in Nota Autoparkeren 2008 – 2012	10
Tabel 3-1:	Parkeernormen (parkeerplaatsenverplichting), aantal parkeerplaatsen per woning	20
Tabel 3-2:	Overzicht bijzondere vrijstellingen op de parkeernormen (alleen op het bewonersdeel, exclusief bezoekers)	23
Tabel 3-3:	Fietsparkeernormen van het CROW-Fietsberaad uit 2019 voor de functie ‘Woningen’, toelichting Kencijfer 1 en 2 in tekst	25
Tabel 4-1:	Ontwikkelagenda	28

Figuren

Figuur 1-1:	Gebiedsprofielen Binnenstad en ontwikkelvlekken Hart van Zuid	2
Figuur 1-2:	Effect van hoge parkeernormen op stedelijke dichtheid (bron: High Cost of free parking, Shoup, 2011 in Parkeren en verstedelijking, Provincie Zuid-Holland, 2017), en effect van lage parkeernormen op de stad	4
Figuur 2-1:	Verdeling per gemeente herkomst bezoekers van buiten Hengelo 2017 en 2018 (bron: Binnenstadsmonitor Hengelo)	8
Figuur 2-2:	Bezoekers aan Hengelo per modaliteit (Bron: Hengelo Panel 2019 in Bereikbare binnenstad Hengelo 2020)	9
Figuur 2-3:	Overzicht reguleringsgebieden (bron: gemeente Hengelo, 2020) en overzicht parkeercapaciteit in en rond de binnenstad oktober 2019 (bron: Parkeeronderzoek Hengelo, Trajan, 2019)	11
Figuur 2-4:	Aantal meetmomenten parkeerdruk > 85%, hoe roder, hoe vaker een hoge parkeerdruk in week werd geteld (bron: Parkeeronderzoek Hengelo, Trajan, 2019)	12
Figuur 2-5:	Bezettingsgraad parkeergarages (bron: Parkeeronderzoek Hengelo, Trajan, 2019)	12
Figuur 2-6:	Herkomst op postcodegebied “4” niveau van alle meetmomenten samen tijdens telling oktober 2019 (bron: Parkeeronderzoek Hengelo, Trajan, 2019)	13
Figuur 3-1:	Gebiedsafbakening voor in deze oplegnotitie opgenomen gebieden met toegestane afwijkingen op de parkeernormen	18
Figuur 3-2:	Reeds gereguleerd gebied rond Binnenstad en te reguleren gebied binnen en rond Hart van Zuid	21

Figuur 3-3 Begrenzungen gebieden maximale reductie 20% en 50% bij invoering parkeerregulering Hart van Zuid inclusief schil (grotere afbeelding in bijlage 5)

24

Bijlagen

1. Deelnemers werksessies parkeernormennota Hengelo
2. Parkeerkencijfers, aantal parkeerplaatsen per woning CROW
3. Voorbeeldberekening reducties parkeernormen
4. Begrenzungen gebieden maximale reductie 20% en 50% bij invoering parkeerregulering Hart van Zuid inclusief schil

Managementsamenvatting

Deze notitie is een oplegnotitie op de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 van de gemeente Hengelo; het basisdocument en het nu geldende parkeerbeleid. Deze oplegnotitie geeft hierop enkele aanvullingen en wijzigingen voor de herstructureringsgebieden in de binnenstad en Hart van Zuid tot circa 600 meter rond het station. Voor het overige blijft de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 het geldende parkeerbeleid.

De aanleiding tot deze oplegnotitie zijn de huidige ontwikkelingen in de herstructureringsgebieden in de binnenstad en Hart van Zuid. Gekeken is naar passende parkeernormen die aansluiten bij de ambities voor de gebieden: hoge kwaliteit van de openbare ruimte, een duurzame inrichting en een verbeterde woon- en leefkwaliteit. Hierbij richt de gemeente zich op doelgroepen met een laag autobezit. Deze doelgroepen maken vaker gebruik van alternatieven zoals fiets, openbaar vervoer en deelauto's.

In hoofdstuk 3 van deze oplegnotitie wordt voorgesteld om parkeernormen te hanteren volgens actuelere (lagere) CROW-kencijfers. Hierbij wordt gekozen voor de minimale normen binnen de bandbreedtes van de CROW-kencijfers. Door te kiezen voor lagere parkeernormen wordt aangesloten bij de ambities voor een aantrekkelijke stad waar duurzaam vervoer wordt gestimuleerd (mobiliteitstransitie), parkeeroverlast wordt tegengegaan, het gebruik van parkeergarages wordt gestimuleerd, de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls krijgt en projecten gerealiseerd kunnen worden zonder hoge kosten voor onnodig veel (in pandige) parkeerplaatsen.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden de minimale parkeernormen toegepast, voor de ontwikkelaar geldt een parkeerplaatsenverplichting op basis van deze normering. Eventueel meer parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein is toegestaan, mits de ontwikkeling bijdraagt aan de genoemde ambities.

Kaders worden gesteld voor de toepassing van maatwerk in zes onderdelen:

- 1 Parkeernormen volgens actuele (lagere) CROW-kencijfers, met binnen de bandbreedtes de keuze voor de minimale CROW-kencijfers als parkeernorm.
- 2 Uitbreiding parkeerregulering:
 - Binnenstad en schil: handhaving bestaande regulering in combinatie met monitoring.
 - Hart van Zuid: principebesluit invoering regulering binnen, en een schil rond Hart van Zuid.
- 3 Geen parkeervergunning voor nieuwe ontwikkelingen.
- 4 Reductie met bijzondere vrijstellingen (fietsparkeren, deelauto's, structureel goed alternatief vervoersaanbod, mobiliteitsmanagement).
- 5 Extra reductie met autovrije projecten op minimaal 500 meter binnen de parkeerregimegrens en maximaal 500 meter van het station.
- 6 Normen voor parkeerplaatsen voor gehandicapten.

In hoofdstuk 4 is een ontwikkelagenda opgenomen. De eerste drie punten zijn in het volgend overzicht vermeld:

Nr.	Onderwerp	Inhoud
1.	Voorsorteren uitbreiding parkeerregulering	<ul style="list-style-type: none"> • Principebesluit invoering parkeerregulering Hart van Zuid en schil van circa 300 meter. Op basis van dit principebesluit wordt de minimale parkeernorm toegestaan met de verschillende reducties. • Monitoring Binnenstad en schil op parkeerdruk in de avond.

Nr.	Onderwerp	Inhoud
2.	Verwerking oplegnotitie in Beleidsregel Toepassing Parkeernormen 2021	<ul style="list-style-type: none"> • Verwerking maatregelen uit hoofdstuk 3 van deze notitie in parkeerverordening, de verordening Parkeerbelastingen en het uitwerkingsbesluit.
3.	Uitwerking parkeerregulering Hart van Zuid	<ul style="list-style-type: none"> • Afweging te kiezen vorm van regulering. • Invoering betaald parkeren via de gemeenteraad (o.a. parkeerverordening en verordening parkeerbelastingen). • Invoering blauwe zone als Collegebevoegdheid: verkeersbesluit en vaststellen beleidsregels omtrent uitgifte.

1 Stadstransformatie en transitie mobiliteit

1.1 Inleiding

Deze notitie is een oplegnotitie op de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 van de gemeente Hengelo; het basisdocument en het nu geldende parkeerbeleid. Er spelen nu verschillende ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke inrichting en mobiliteit. De Nota Autoparkeren 2008 – 2012 wordt in de toekomst in zijn geheel geactualiseerd. Vooruitlopend hierop is deze oplegnotitie opgesteld omdat de huidige ontwikkelingen in de binnenstad en Hart van Zuid hierom vragen: is bij het toevoegen van nieuwe functies de nu gehanteerde parkeernorm nog steeds actueel? Maken we niet te veel parkeerplaatsen gezien het (toekomstig) stijgend gebruik van nieuwe vormen van mobiliteit als alternatief voor de auto? Het doel is om te komen tot een toekomstbestendige invulling van mobiliteit en integratie van ‘smart mobility’ in deze transformatiegebieden. Dat houdt in dat er wordt gekeken naar mobiliteit in brede zin, zowel voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer, slimme mobiliteit en de privéauto. Hierbij gaat het vooral om het verbeteren en faciliteren van andere vervoermiddelen dan de auto. Mobiliteit kan iets toevoegen aan gebiedsontwikkeling zodat mobiliteit geen ‘obstakel’ wordt maar een kans.

Deze oplegnotitie geeft het resultaat weer van een ambtelijk proces dat in het najaar van 2020 samen met enkele ontwikkelaars in Hart van Zuid en de binnenstad is doorlopen om te komen tot een actualisatie van de parkeernormen voor de herstructureringsgebieden in de binnenstad en Hart van Zuid. In bijlage 1 zijn de deelnemers van de in november 2020 gehouden werksessies weergegeven. De hieruit resulterende wijzigingen op de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 worden aan de gemeenteraad van Hengelo voorgesteld ter vervanging van het huidige parkeerbeleid (met nieuwe parkeernormeringen) en toe te passen in de genoemde gebieden. In deze oplegnotitie zijn deze wijzigingen verwerkt en benoemd in hoofdstuk 3. In deze notitie is de nadruk gelegd op de parkeernormering voor woningen, maar de voorgestelde wijzigingen zijn ook van toepassing voor andere functies dan wonen.

1.2 Hoogstedelijke woonmilieus vragen om een mobiliteitstransitie

De binnenstad van Hengelo en Hart van Zuid zijn aan het veranderen. Het centrum krijgt een compactere binnenstad waarbij de randen transformeren naar meer mix-gebieden met ondersteunende winkelgebieden/wonen aan de oostkant en wonen/werken/dienstverlening aan de zuidkant. In Hart van Zuid is begonnen met de tweede helft van de gebiedsontwikkeling. De ingezette herstructurering leidt tot een invulling met diverse functies als woningen, kantoren, onderwijs, ontspanning en detailhandel. Hierbij richt de gemeente zich vooral op woningen, waarbij ingespeeld moet worden op de actualiteit rondom mobiliteit.



Figuur 1-1: Gebiedsprofilen Binnenstad en ontwikkelvlekken Hart van Zuid

In deze gebieden zal een meer hoogstedelijk woonmilieu ontstaan: meervoudig ruimtegebruik met wonen, winkels, kantoren, voorzieningen en infrastructuur in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. In de binnenstad worden winkelpanden getransformeerd, met aandacht voor de woonkwaliteit van voormalige winkelpanden en vergroening van de openbare ruimte om zo bij te dragen aan de woonkwaliteit, de verblijfskwaliteit en in te spelen op klimaatverandering waaronder hittestress. In Hart van Zuid wordt in hogere dichtheden gebouwd op een gebied met een rijk industrieel verleden. Vanuit het beleidsthema verkeer is het parkeren van de auto's een belangrijk aandachtspunt: parkeren in de woonstraten beperken waar mogelijk en verplaatsen naar een nabijgelegen parkeergarage of aan de achterzijde van de woningen. De straten in de binnenstad zijn in beginsel 'autovrij gebied met venstertijden voor expeditieverkeer'.

Bouwen met verdere vermenging van functies rond het station in de binnenstad en Hart van Zuid verhoogt de kans op kortere verplaatsingsafstanden en het stimuleren van fietsen en lopen. Met het toevoegen van functies neemt ook de mobiliteitsvraag naar de verschillende vervoerswijzen toe. Als volgend aan de vraag alle vervoerswijzen aangeboden blijven worden, blijft de verdeling over lopen, fiets, OV en auto grotendeels zoals deze nu. Ook parkeerplaatsen blijven dan nodig op korte loopafstand terwijl juist in deze omgeving alternatieven voor de auto beschikbaar zijn. Met een transitie van auto naar andere vormen van vervoer hoeft autobezit en -gebruik niet meer leidend te zijn bij de inrichting van de openbare ruimte en is een gezondere en aangenaamere verblijfsruimte mogelijk.

1.3 Mobiliteitstransitie als ruimtelijke opgave

Het beheersen van de (auto)mobiliteit wordt steeds meer een ruimtelijke opgave: is de ruimte beschikbaar voor de groei aan functies en de hieruit voortkomende mobiliteit? Zo kosten parkeerplaatsen ruimte en geld; voor ontwikkelaars wordt het steeds lastiger om de parkeerverplichting te realiseren op eigen terrein waardoor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen niet of zeer moeizaam van de grond komen. Dit komt door een combinatie van ambities op het gebied van woningbouwopgave, betaalbaarheid woningen, klimaat, duurzaamheid en kwaliteit openbare ruimte.

De gemeente schat in dat het voor circa 200 te bouwen woningen in de binnenstad niet volledig mogelijk is het parkeren op eigen terrein op te lossen. Ook voor de diverse ambities is ruimte nodig, zoals voor een sfeervol centrum en aantrekkelijke winkelstraten en woonklimaat, een groene, duurzame en klimaat actieve inrichting. Het is dan ook de vraag of bij ongewijzigd beleid voldoende ruimte beschikbaar is voor de benodigde parkeerruimte. Hoe de stedelijke ruimte efficiënt in te richten is een belangrijke voorliggende vraag waar met het Handboek aantrekkelijke binnenstad¹ richting aan wordt gegeven met een aantrekkelijke en gastvrije verblijfsruimte. De voetganger en fietser worden steeds meer het gezicht van de binnenstad.

Zoals in de rapportage Bereikbare Binnenstad Hengelo² is vermeld, wordt de binnenstad niet alleen aantrekkelijker door een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en een hoog voorzieningenniveau. Het beschikbaar zijn van (betaalbare) parkeerplaatsen, stallingsruimte voor fietsen en het aanbod van deelauto's en Mobility as a Service (MaaS)³ zorgt er ook voor dat de aantrekkelijkheid om te wonen en te werken toeneemt. Hart van Zuid richt zich op duurzame en slimme toepassingen op het gebied van mobiliteit als oplossing voor de verhoogde parkeerdruk als gevolg van het toevoegen van nieuwe functies. Het (benodigde) aanbod aan mobiliteitsvormen is afhankelijk van het mobiliteitsprofiel van bestaande bewoners en nieuwe groepen (kleine) huishoudens, en van de werknemers en bezoekers van de binnenstad en Hart van Zuid.

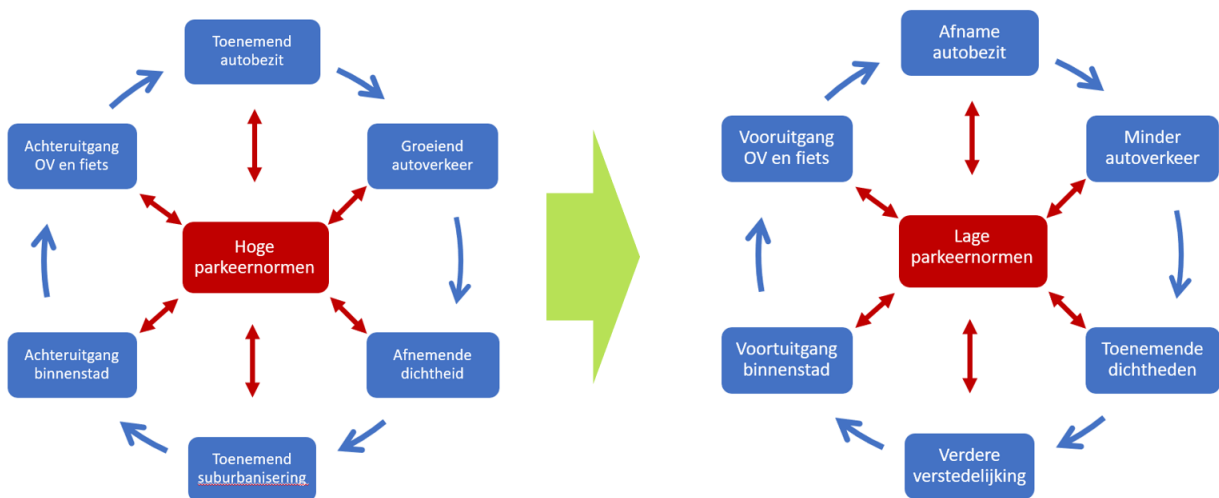
Om efficiënt met de ruimte om te gaan is het dus van belang de bereikbaarheid minder afhankelijk van de auto en het autobezit te maken. Hiervoor is het nodig voldoende mogelijkheden te scheppen om simpel over te stappen tussen vervoerwijzen om zo de meest efficiënte en duurzame wijze van vervoer te gebruiken. In het sturen van de automobilititeit speelt parkeren een belangrijke rol. Minder parkeerplaatsen, of op grotere afstand, maakt alternatieve vormen van vervoer aantrekkelijker en vermindert daarmee de vraag naar parkeerplaatsen.

De schema's in Figuur 1-2 laten het verband zien tussen de hoogte van de parkeernormen en de uitstraling op de omgeving. Hoge parkeernormen geven voeding aan de cyclus van hoger autobezit en -gebruik, met de logische gevolgen van onder andere meer suburbanisering en minder gebruik van OV en fiets. Door deze cyclus te doorbreken bereiken we minder autogebruik, positieve gevolgen voor binnenstad en Hart van Zuid, en toenemend gebruik van fiets en OV en andere alternatieven voor de auto, en hiermee minder autobezit.

¹ Gemeente Hengelo, 2020

² Goudappel Coffeng, 2020

³ Mobility as a Service (MaaS) combineert de dienstverlening van verschillende mobiliteitsaanbieders in één platform waardoor een reis op één plek gepland, gereserveerd, geboekt en betaald kan worden, bijvoorbeeld in een app.



Figuur 1-2: Effect van hoge parkeernormen op stedelijke dichtheid (bron: High Cost of free parking, Shoup, 2011 in Parkeren en verstedelijking, Provincie Zuid-Holland, 2017), en effect van lage parkeernormen op de stad

De huidige parkeernormen in Hengelo zijn verouderd (uit 2008), houden geen rekening met het toenemende aanbod van andere vormen van mobiliteit en de ambitie van woningbouw in de binnenstad en Hart van Zuid. In deze oplegnotitie wordt voorgesteld dit wel te doen en te kijken naar meer passende parkeernormen voor deze transitiegebieden. Opdat de transitie in mobiliteit wordt gestimuleerd en beloond en de openbare ruimte zo min mogelijk wordt belast door (stilstaande) auto's. Met aanvullende parkeerreguleringsmaatregelen op straat om alternatieve vormen van mobiliteit te stimuleren en parkeeroverlast in de omgeving te reduceren. Het streven hierbij is dat bij de realisatie van functies de norm niet langer gericht is op autobezit en -gebruik (en daarmee parkeerplaatsen), maar op het garanderen van een goede bereikbaarheid door allerlei vervoersvormen en vervoersdiensten.

1.4 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk (2) geeft nader in op de ambities in de transformatiegebieden in Hart van Zuid en de binnenstad, laat zien hoe het huidige parkeer- en mobiliteitsbeleid hier is vormgegeven, en geeft nader informatie over de parkeersituatie in Hengelo. Ook de potentiële doelgroepen voor woningen in de binnenstad en Hart van Zuid komen aan bod. Hoofdstuk 2 eindigt met een overzicht van de mobiliteitsladder: een veelgebruikte manier om eerst naar andere vervoersvormen en mogelijkheden te kijken en pas als laatste naar het realiseren van parkeerplaatsen.

In hoofdstuk 3 zijn mogelijke maatwerkoplossingen opgenomen om af te wijken van de geldende parkeernormen via zes onderdelen: parkeernormen volgens actuele CROW-kencijfers, uitbreiding parkeerregulering, geen vergunningen voor nieuwe ontwikkelingen, bijzondere vrijstellingen, autovrije projecten en normen voor parkeerplaatsen voor gehandicapten.

Het laatste hoofdstuk (4) gaat over de ontwikkelagenda: de belangrijkste aanbevelingen voor maatregelen en activiteiten die bij het toepassen van lagere parkeernormen van belang zijn.



Foto 1-1: De Wemenstraat

2 Huidige ambities, parkeerbeleid en parkeersituatie

2.1 Ambities binnenstad en Hart van Zuid

In de **binnenstad** werkt de gemeente Hengelo aan een vitale en aantrekkelijke binnenstad met een fijne, veilige en gezellige sfeer. De binnenstad wordt compacter met een kernwinkelgebied. Andere delen van de binnenstad worden getransformeerd naar nieuwe functies. Zo wordt leegstaand (winkel)vastgoed onder andere omgezet naar woningen. De opgave in de (concept) Woonagenda Hengelo 2021-2030 is om in de binnenstad 650 nieuwe woningen te realiseren tot het jaar 2030. Dit is belangrijk om het voorzieningenniveau op peil te houden en hiermee voor een goed functionerende en aantrekkelijke binnenstad te zorgen. De basis voor de aanpak van de binnenstad is het 'Integraal Actieplan voor een vitale binnenstad', waarin zeven keuzes voor een vitale binnenstad zijn gemaakt:

- 1 Bezoeker en consument centraal
- 2 Een compact, herkenbaar stadshart en aanloopstraten met onderscheidend karakter
- 3 Een bruisende binnenstad
- 4 Een bereikbare binnenstad
- 5 Een groene, duurzame en klimaatactieve binnenstad
- 6 Bevorderen ondernemerschap
- 7 Benutten van het Hengelose karakter

Om de doelen uit het actieplan te realiseren heeft de gemeente het Programma Binnenstad opgestart, welke is opgesplitst in vier programmaliijnen: Ondernemende binnenstad, Bruisende binnenstad, Bereikbare binnenstad en Aantrekkelijke binnenstad. In het (concept) handboek Aantrekkelijke binnenstad 2020 laat zien hoe de transformatie van de binnenstad vormgegeven wordt met onder andere:

- een vitale binnenstad met compact, herkenbaar stadshart met hoogwaardige verblijfskwaliteit;
- een bereikbare binnenstad, met in ruime mate aanwezige en betaalbare klantvriendelijke parkeeroplossingen rondom bij de entrees van het stadshart, voor iedereen toegankelijk met alle modaliteiten, voldoende bewaakte en overdekte fietsstallingen;
- stimuleren van de woonfunctie in het stadshart omringend gebied, dat bijdraagt aan het winkelbestand, levendigheid, sociale controle en cohesie;
- een aantrekkelijke openbare ruimte die is afgestemd op deze woonfunctie;
- een duurzame binnenstad, met minder ruimte voor autoverkeer en veel ruimte en hoge verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers, de straten in de binnenstad zijn in beginsel 'autovrij gebied met venstertijden voor expeditieverkeer';
- een groene, duurzame en klimaatactieve binnenstad: in openbare ruimte meer natuur, waterpartijen en bomen.

Hart van Zuid staat voor de opgave om te transformeren naar een aantrekkelijk dynamisch, duurzaam en levendig stadsdeel, met een mix aan functies, zoals wonen, werken, leren én ontmoeten. In de afgelopen jaren heeft de gemeente een solide basis gelegd. Belangrijke voorzieningen en verbindingen als de Laan Hart van Zuid zijn gerealiseerd. Het gebied is nu klaar voor de realisatie van de tweede helft. Hiervoor is een handelingsperspectief opgesteld, door de gemeente en vijf marktpartijen. Hart van Zuid wordt getransformeerd naar een stadsdeel met een (hoog-)stedelijk woon- en werkmilieu met ondersteunende

functies. In de Woonagenda 2021-2030 is de opgave om hier circa 1.050 woningen te gaan bouwen. In de nieuw te ontwikkelen woonmilieus is volop aandacht voor:

- duurzaamheid en slimme toepassingen op gebied van mobiliteit;
- vasthouden en uitbouwen van de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van het industrieel erfgoed;
- een gedifferentieerde wijk met aantrekkelijke woningen voor diverse groepen mensen.

Voor Hart van Zuid zijn er een aantal beoogde doelen waar toekomstbestendige mobiliteit aan bijdraagt:

- duurzaam vervoer en infrastructuur;
- dynamisch, flexibel en intelligente mobiliteit;
- veiligheid en minder verkeer;
- impuls ruimtelijke kwaliteit;
- toegespitst op wensen en leefstijlen van de doelgroepen.

2.2 Huidige en potentiële doelgroepen woningbouw en overige functies

De Woonagenda Hengelo 2021-2030 heeft een totale ambitie van 4.500 extra woningen in Hengelo in de komende 10 jaar. Dit komt voort uit de groei van huishoudens (2.100), ruimte voor een meer ontspannen woningmarkt (300), extra plancapaciteit omdat in de praktijk niet alle bouwplannen worden gerealiseerd (600), en extra woningen (1.500) voor instroom vanuit de Randstad.

Er is met name een toename te verwachten in het aantal eenpersoonshuishoudens (zowel jongeren als ouderen), terwijl nu vooral meerpersoonshuishoudens (gezinnen) bediend worden in het woningaanbod. In het licht van de regionale positie (binden van talent) ligt er een opgave om in te zetten op het ontwikkelen van aanbod voor jongeren. Ook voor deze groep geldt dat niet alleen de woning van belang is, maar ook de woonomgeving en het aanbod aan voorzieningen.

De **binnenstad** kenmerkt zich als een 'doorstroomwijk' voor de jongvolwassene, veel mensen wonen hier maar voor een relatief korte periode. Verhoudingsgewijs is hier een groot aanbod aan kamerverhuur, studio's en kleinere appartementen. Hier zijn kansen voor het aantrekken van andere doelgroepen als '55-plussers' in het centrum zoals de ontwikkeling van de Bataafse Kamp als voorbeeld van een ontwikkeling aan de bovenkant van de markt. Daarnaast is er ruimte voor het toevoegen van woningen meer aan de onderkant van de markt, wel rekening houdend met kwaliteit van de woning. Op een aantal plekken ontstaat door transformatie van leegstaand vastgoed of door herontwikkeling van een gebied de mogelijkheid voor een kwalitatief hoogwaardig woonproduct voor met name senioren. Met name de randen van de binnenstad bieden voor de vitale senior een uitstekende locatie om te wonen met alle voorzieningen onder handbereik.

Recent onderzoek van Tellers en Benoemers⁴ laat zien dat bepaalde groepen bewoners in Hengelo ondervertegenwoordigd zijn terwijl hiervoor wel bijvoorbeeld werkgelegenheid en voorzieningen aanwezig zijn. Een belangrijke groep ontbrekende groep zijn de zogenaamde Urban creators: vaak hoogopgeleide jongeren, zonder kinderen, die op zoek zijn naar een dynamische omgeving en relatief goedkope (kleine) woningen. Zij maken relatief vaak gebruik van het openbaar vervoer en van stedelijke voorzieningen. Een groep die nog net studeert of recent is afgestudeerd en aan het begin van hun wooncarrière staan. **Hart van Zuid** heeft voor hen veel te bieden: op loopafstand van het station, dicht bij de UT en hoogwaardige technologische bedrijven als werkgever. De gemeente wil deze doelgroep, aan zich binden voor het

⁴ *Managementsamenvatting: Ontwikkelingsperspectief Hart van Zuid & Hart van de Stad Hengelo. Tellers en Benoemers, 2020*

behoud van talent en kennis, door het ontwikkelen van een passend aanbod aan woningen met ondersteunende voorzieningen ten dienste van het woonmilieu.

De beoogde dynamiek in Hart van Zuid is voor veel doelgroepen een aantrekkelijke woonomgeving. Naast de Urban creator liggen er kansen voor de groepen 'jong-hoog-midden', 'young potentials' en de hierop volgende 'elite' groepen zoals de stedelijke entrepreneur. De gemeente richt zich dan ook zeker niet uitsluitend op jongeren, iedereen die zich jong voelt en van een levendige stedelijke omgeving houdt is welkom.

Een kanttekening die Tellers en Benoemers maakt is dat, gezien de krapte op de huidige woningmarkt, vooral ook aan de onderkant van de markt, woningen die bedoeld zijn voor de Urban creators vermoedelijk ook andere doelgroepen aantrekken zoals eenpersoonshuishoudens welke een andere mobiliteitsbehoefte hebben.

Urban creator buurten: laag autobezit, parkeren schaars en duur, 24-uurs OV

Volgens Teller en Benoemers zijn "Urban creator buurten" vooral centraal of perifeer-centraal gelegen jonge buurten met relatief veel kleinere huureenheden (vaak particuliere huur), met een snelle doorstroming in een zeer dynamische omgeving met een hoge bedrijvigheidsdichtheid. De centrale ligging van deze buurten zorgt voor een goed en frequent openbaar vervoer. Het autobezit is overwegend laag in deze buurten, vaak rond 0,6 auto/huishouden, en de parkeerruimte in de centrumbuurten is schaars en duur. Geografisch gezien (afstand tot UT en Business Science Park) is Hart van Zuid een logische keuze voor het huisvesten van deze doelgroep Urban creators. Wel stellen zij dat een goede (24-uurs) openbaarvervoer voorziening met (de binnenstad van) Enschede noodzakelijk is.

Het is inmiddels algemeen bekend dat (met name hoogopgeleide) jongeren minder vaak een auto bezitten en gebruiken (Onderzoek Verplaatsingsgedrag en Mobiliteitsonderzoek Nederland). Volgens het CBS was in 2019 het autobezit in Hengelo gemiddeld 0,67 auto/huishouden in de binnenstad en gemiddeld 0,98 auto/huishouden in geheel Hengelo (exclusief leaseauto's). Verder is uit de CBS-gegevens op te maken dat het autobezit onder jongeren lager is dan onder ouderen. Recent onderzoek van onder andere het CROW toont aan dat nabijheid van openbaar vervoer, betaalbare deelmobiliteit (t.o.v. de eigen auto) en deelauto's die dicht bij de woning staan de belangrijkste kenmerken zijn voor het wegdoen of niet aanschaffen van een eigen auto. Bovendien is 70% van de respondenten bereid geen eigen auto te nemen als een OV-knooppunt nabij is, fietsen een goed alternatief is en deelmobiliteit goed geregeld is. In hetzelfde onderzoek wordt aangetoond dat de bereidheid onder hoogopgeleiden zelfs 77% is en onder 30-minners 80%. Tot slot laat het CBS zien dat het autobezit in Hengelo überhaupt vrij laag is, zeker in relatie tot omliggende gemeenten.

Concluderend: als we kijken naar de ligging van Hart van Zuid nabij het Centraal Station, goed ontsloten door OV en fietsinfrastructuur; aanvullende maatregelen zoals deelmobiliteit en de Urban creators als jonge, hoogopgeleide doelgroep, is het realistisch om uit te gaan van 0,6 auto per huishouden onder Urban creators in Hart van Zuid.

2.3 Mobiliteitsbeleid

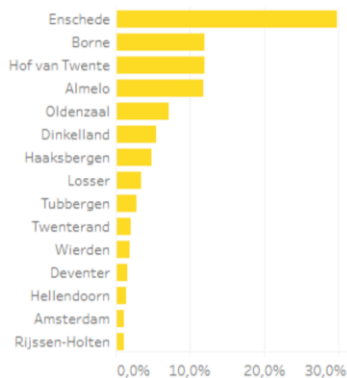
Het mobiliteitsbeleid van de gemeente Hengelo komt voort uit meerdere documenten. Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) Hengelo uit 2003 is de basis van het huidige mobiliteitsbeleid. De hierin opgenomen Laan Hart van Zuid, de HOV-doorstroommassen en het treinstation Gezondheidspark zijn gerealiseerd. Het in het GVVP opgenomen dynamisch parkeerverwijssysteem ter reductie van het zoekverkeer en betere benutting van de parkeercapaciteit van de parkeergarages is nog niet gerealiseerd. Het voornemen van de gemeente is om komend jaar te starten met een actualisatie van het GVVP in een mobiliteitsvisie.

Een belangrijk recent document is het rapport Bereikbare Binnenstad Hengelo uit het begin van 2020. Hierin worden negen opgaven omschreven:

- 1 Verblijfskwaliteit verbeteren voor voetganger en fietser.
- 2 Mogelijkheden verruimen voor fietsparkeren.
- 3 Toegankelijkheid bieden voor iedereen.
- 4 Begeleiden en verleiden van verkeer op de centrumring.
- 5 Nieuw toegangsbeleid implementeren.
- 6 Verschonen van stadsdistributie samen met ondernemers en bewoners.
- 7 Parkeren (regulering) in de binnenstad en de omliggende wijken verbeteren (verminderen overlast). Overwegen om parkeerplaatsen in garages in eigen beheer, exploitatie of eigendom te nemen om meer regie te kunnen voeren.
- 8 Verbeteren parkeerverwijssystemen en wayfinding.
- 9 Optimaliseren openbaar vervoer en taxi's.

2.4 Herkomst en vervoerswijze bezoekers

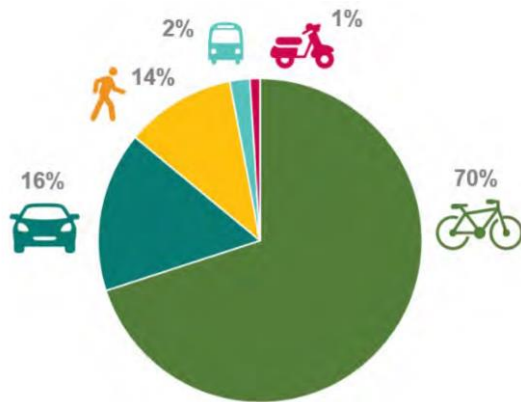
Van de bezoekers (inclusief werknemers en scholieren) aan de Hengelose binnenstad komt 55 à 60% van buiten Hengelo. Hiervan komt het grootste deel uit Enschede.



Figuur 2-1: Verdeling per gemeente herkomst bezoekers van buiten Hengelo 2017 en 2018 (bron: Binnenstadsmonitor Hengelo)

De uitkomsten van de Hengelo Panel (2019) laten zien dat de meeste (70%) bezoekers uit Hengelo op de fiets komen (45% op 'gewone fiets' en 25% op elektrische fiets). Eén op de vijf (16%) komt meestal met de auto en 14% komt te voet. Van alle bezoekers (van binnen en buiten Hengelo samen) komt circa 72% met de auto, 21% op de fiets en 6% met het OV⁵. De Centrum monitor Hengelo uit 2014 liet ook een groot verschil zien: de Hengelose bezoeker aan de binnenstad kwam vooral op de fiets (60%), terwijl de bezoekers van buiten Hengelo vooral met de auto kwamen (69%).

⁵ bron: Kernverhalen, Ondernemen in het hart van Hengelo, 2020



Figuur 2-2: Bezoekers aan Hengelo per modaliteit (Bron: Hengelo Panel 2019 in Bereikbare binnenstad Hengelo 2020)

2.5 Parkeerbeleid

Het vigerend parkeerbeleid van de gemeente staat in de Nota Autoparkeren 2008 – 2012. Dit beleid is in 2010 aangevuld met de resultaten van een evaluatie waarin een voorstel tot parkeerregulering is opgenomen. Verder is het parkeerbeleid nog niet vernieuwd.

Het parkeerbeleid is gebaseerd op vier pijlers. Dat zijn:

- 1 Duurzaam evenwicht tussen vraag en aanbod.
- 2 Doelgroepenbeleid.
- 3 Optimaal benutten van (parkeer)ruimte en infrastructuur.
- 4 Optimale inzet van mensen en middelen.

Op basis van deze vier pijlers heeft de gemeente een aantal doelen geformuleerd. Voor onderhavige oplegnotitie zijn de belangrijkste:

- Evenwicht in vraag en aanbod, met name voor bewoners en bezoekers.
- Voldoende capaciteit en bereikbaarheid van de binnenstad op korte en lange termijn.
- Sparen voor hoogwaardige (gebouwde) voorzieningen voor auto, fiets en OV.
- Mogelijkheden bieden voor (kleine) ruimtelijke uitbreidingen van functies in het centrumgebied.
- Voorkomen van wijkvreemd verkeer in de schil.
- Spreiden van parkeerders (maaiveld-garage) en naar afstand tot het centrum.
- Optimaal benutten en vinden van parkeergarages.
- Stimuleren fiets- en OV-gebruik.

In het beleid van 2008 heeft de gemeente ook nieuwe parkeernormen opgesteld. Deze zijn gebaseerd op CROW⁶-publicatie 182 'Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering uit 2008, waarin per functie parkeerkencijfers zijn gepubliceerd. De kencijfers liggen op een bandbreedte waarbij de minimale en maximale norm binnen enkele tienden aan parkeerplaatsen liggen. Hierbij zijn voor de verschillende gebieden en functies verschillende uitgangspunten gehanteerd. Voor de **binnenstad** hanteert de

⁶ CROW is een kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid

gemeente de gemiddelde kencijfers van CROW. Verder hanteert ze een sturend parkeerbeleid voor werknemers (door de minimale kencijfers van CROW te hanteren) en vraagvolgend beleid voor bezoekers en bewoners (met de maximale kencijfers van CROW). **Buiten de binnenstad** zijn de maximale kencijfers als norm vastgesteld, meer vraagvolgend aan de parkeerbehoefte.

Functie	Centrum	Wijken	Rest bebouwde kom	Waarvan aandeel bezoek
Woning duur	1,4	1,6	1,9	0,3
Woning midden	1,3	1,5	1,7	0,3
Woning goedkoop	1,2	1,4	1,6	0,3
Serviceflat/ aanleunwoning	0,5	0,5	0,5	0,3
Woonzorgcomplex	0,8	0,8	0,8	0,3
Kamerverhuur	0,3	0,3	0,3	0,2

Tabel 2-1: Parkeernormen wonen zoals opgenomen in Nota Autoparkeren 2008 – 2012

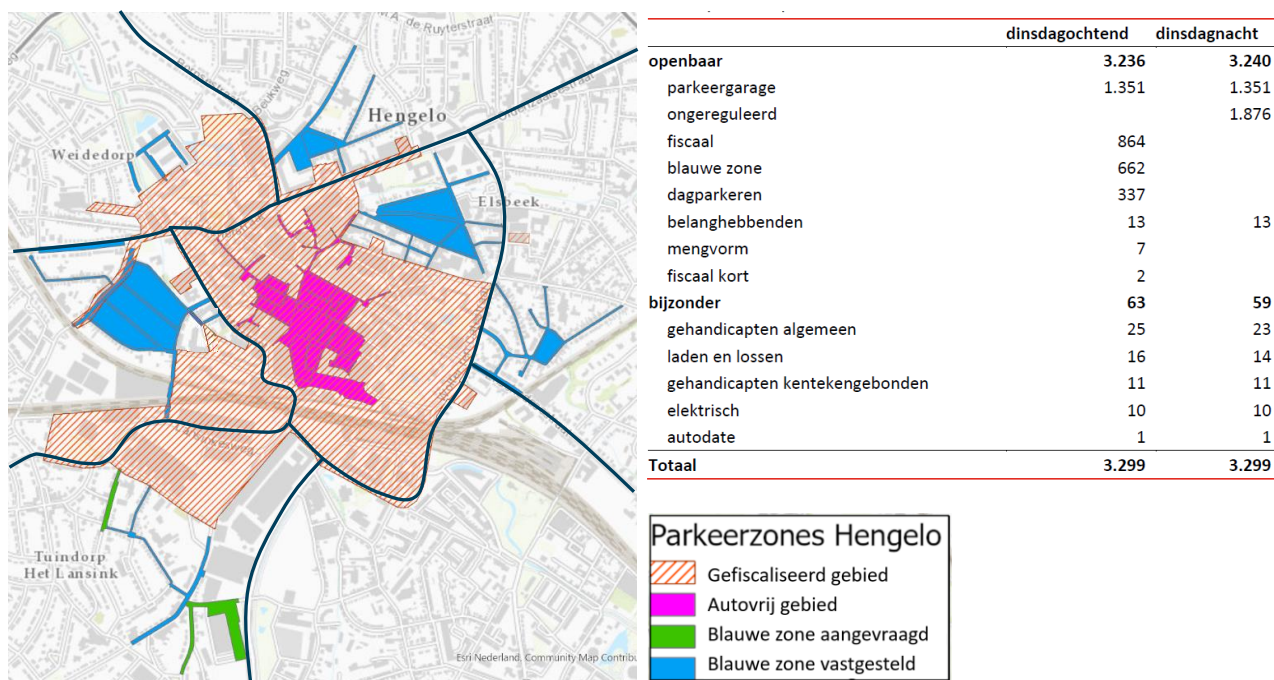
Verder heeft de gemeente in haar parkeerbeleid mogelijkheden opgenomen voor als het niet lukt parkeerplaatsen fysiek in te passen. De oplossingsmogelijkheden zijn: bouwprogramma minder intensief maken, compenseren door nieuwe parkeerplaatsen elders te maken, gebruik maken van dubbelgebruik en bedrijven stimuleren elders te parkeren of het OV of de fiets te gebruiken. Het college van B&W heeft de bevoegdheid gefundeerd af te wijken van de normeringen.

In 2019 heeft de raad het 'Parkeerplan Hengelo' vastgesteld. Dit plan is een uitwerking voor parkeren vanuit het Integraal Actieplan voor een Vitale Hengelose Binnenstad uit 2017. Het plan heeft als doel het autoparkeren in de binnenstad makkelijker en klantvriendelijker te maken. Hiervoor zijn in het plan drie maatregelen opgenomen. Dat zijn: de proef Shop & Go, het aan laten sluiten van de parkeertijden bij de winkeltijden en tot slot het klantvriendelijk handhaven.

2.6 Parkeeraanbod

In het volgende overzicht is het geldende parkeerregime weergegeven, onderverdeeld in fiscaal (betaald) parkeren en ingevoerde blauwe zones noordelijk rond de binnenstad en in en rond de Industriestraat (deels in voorbereiding in november 2020). De werkingsduur van deze regimes is gelijk aan de winkeltijden.

De openbare parkeercapaciteit binnen de gereguleerde gebieden is ernaast weergegeven: in totaal 3.299 parkeerplaatsen verdeeld over 1.351 in parkeergarages en 1.948 op straat en terreinen.



Figuur 2-3: Overzicht reguleringsgebieden (bron: gemeente Hengelo, 2020) en overzicht parkeercapaciteit in en rond de binnenstad oktober 2019 (bron: Parkeeronderzoek Hengelo, Trajan, 2019)

2.7 Parkeervraag

Van het totale aanbod aan parkeerplaatsen op straat en terreinen in en rond de binnenstad was de gemiddelde bezettingsgraad in 2019 circa 50%. In de nacht 51%, op zaterdagmiddag en koopavond 58 à 60%, en tijdens de werkdagavond met een voorstelling in de schouwburg 63%. Op werkdagen overdag is de bezetting circa 40%⁷.

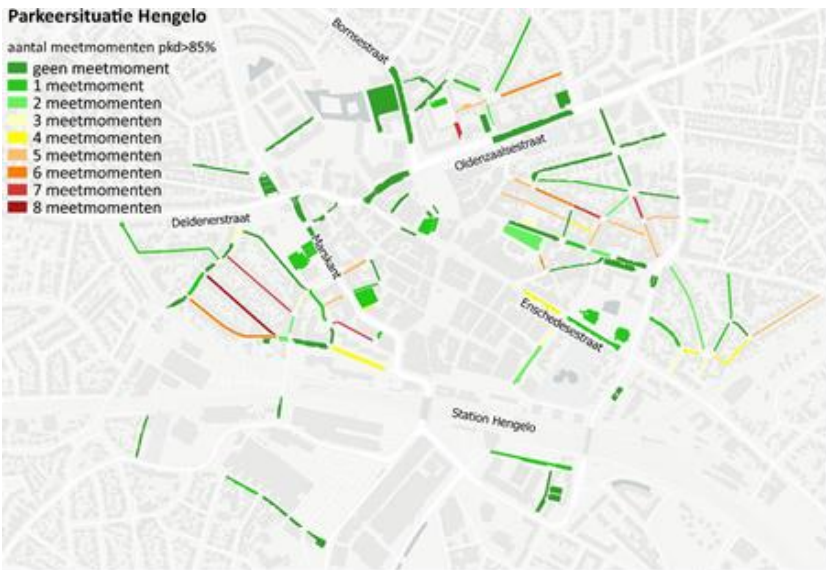
In de volgende kaart zijn de straten weergegeven met het aantal momenten met een hoge bezettingsgraad (>85%). Met name in de Vondelstraat, Jacob Catsstraat, Tollenstraat, Dorpsmatenstraat, Kastanjeplein, Steynstraat, Leusveenweg en de Paul Krugerstraat was dit meerdere keren in een week het geval. Er is alleen geteld in straten met een vorm van parkeerregulering. Ook in de rapportage Bereikbare Binnenstad Hengelo is geconstateerd dat er parkeeroverlast is in de omliggende wijken van het centrum.

⁷ Bron: Parkeeronderzoek Hengelo, Trajan 2019

Parkeersituatie Hengelo

aantal meetmomenten pkd>85%

- geen meetmoment
- 1 meetmoment
- 2 meetmomenten
- 3 meetmomenten
- 4 meetmomenten
- 5 meetmomenten
- 6 meetmomenten
- 7 meetmomenten
- 8 meetmomenten

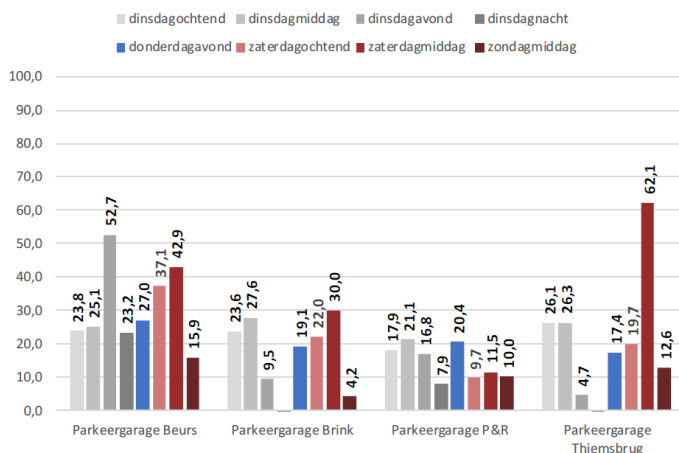


Figuur 2-4: Aantal meetmomenten parkeerdruk > 85%, hoe roder, hoe vaker een hoge parkeerdruk in week werd geteld (bron: Parkeeronderzoek Hengelo, Trajan, 2019)



Foto 2-1: Straatparkeren op een zaterdag in enkele straten rond Hart van Zuid en de binnenstad in niet gereguleerde gebieden

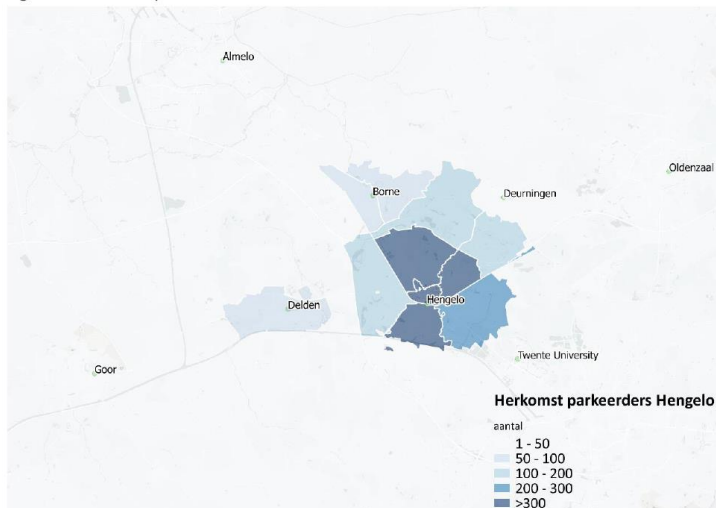
De parkeergarages zijn over het algemeen zeer matig bezet, zie Figuur 2-5. Uitzonderingen zijn garage De Beurs op werkdagavond (53% tijdens voorstelling in de schouwburg) en garage Thiemsbrug op zaterdagmiddag (62%). Op het drukste moment zijn in de vier parkeergarages nog 835 parkeerplaatsen onbezet (bezettingsgraad de vier garages samen 38%), waarvan circa 500 parkeerplaatsen in de garages de Brink en de P&R-garage bij het station.



Figuur 2-5: Bezettingsgraad parkeergarages (bron: Parkeeronderzoek Hengelo, Trajan, 2019)

Herkomst parkeerders en parkeermotieven

Het overgrote deel van de geparkeerde auto's komt uit Hengelo en directe omgeving (Borne, Delden), dit over meerdere meetmomenten samen. Dit was inclusief de geparkeerde auto's van de bewoners. Bij de deze herkomstmeting is niet geregistreerd of de geparkeerde auto een bewoner, werker of bezoeker was.



Figuur 2-6: Herkomst op postcodegebied "4" niveau van alle meetmomenten samen tijdens telling oktober 2019 (bron: Parkeeronderzoek Hengelo, Trajan, 2019)

Door middel van een parkeerduurmeting zijn de parkeermotieven in beeld gebracht. De meeste werkenden zijn dinsdagochtend en dinsdagmiddag geteld, bijna 19%. Op elk meetmoment, behalve dinsdagnacht, is minstens 33% van de parkeerders een bezoeker. Op zaterdagmiddag was dit 49%, op donderdagavond 46% en dinsdagavond 41%. Het aandeel bewoners was op zaterdagochtend 59%, en zaterdagmiddag 48%.

2.8 Fietsparkeren

Het rapport Bereikbare Binnenstad Hengelo bevat het meest recente beleid voor fietsparkeren in de binnenstad. In het rapport wordt uiteengezet hoe goede mobiliteit kan bijdragen aan de aantrekkelijkheid en vitaliteit van de binnenstad. Vanuit bereikbaarheid zijn negen opgaves geformuleerd, waaronder ook voor het fietsparkeren.

Veel Hengeloërs komen op de fiets naar de binnenstad. Op drukke dagen leidt dit tot veel 'foutgeparkeerde' fietsen wat als hinderlijk wordt ervaren en een rommelig straatbeeld geeft. Het is wenselijk meer hoogwaardige stallingsvoorzieningen op de juiste plek te realiseren van zowel bewaakte en onbewaakte stallingen als plekken voor langparkeren en kortparkeren. De behoefte aan hoogwaardige fietsstallingen is ingeschat op circa 2.000 plaatsen. Hierbij wordt ook gekeken of stallingen aantrekkelijker kunnen worden gemaakt door het aanbieden van services zoals kluisjes voor bagage, oplaadpunten voor accu's, servicepunt voor pakketjes en informatievoorziening aan bezoekers van de binnenstad.

In 2019 is in de binnenstad een onderzoek gedaan naar het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen. Uit dat onderzoek blijkt dat er in de binnenstad bijna 1.200 stallingsplekken en meerdere fietsparkeervakken zijn. Het blijkt dat een groot deel van de stallingsplekken goed worden gebruikt, alhoewel er ook veel naast de stallingen wordt geparkeerd. Verder blijkt dat de meeste geparkeerde fietsen van bezoekers aan

de binnenstad zijn (bijna 70%). Circa 16% was van werknemers en de overige 14% van de fietsen was van bewoners.

Ook al heeft de gemeente zelf geen fietsparkeernormen, hiervoor valt de gemeente terug op het Bouwbesluit. Hierin wordt gesteld dat iedere woning dient te beschikken over een berging waar een fiets gestald kan worden. Dit mag ook een berging in de algemene ruimte van een complex zijn waar alle bewoners hun fiets kunnen stallen. In het Bouwbesluit staan de minimale normen opgenomen waaraan bij nieuwbouw of verbouw moet worden voldaan.



Foto 2-2: Gratis bewaakte fietsenstalling Kloosterhof

2.9 Conclusie inventarisatie

De gemeente heeft hoge ambities voor Hart van Zuid en de binnenstad met onder andere de realisatie van circa 1.700 woningen. Hierbij is veel aandacht voor een hoge kwaliteit van de openbare ruimte, een duurzame inrichting en een verbeterde woon- en leefkwaliteit waardoor het aantrekkelijke wordt om de in binnenstad en Hart van Zuid te gaan wonen. Hierbij richt de gemeente zich op doelgroepen met een laag autobezit.

In de binnenstad is nog voldoende parkeergelegenheid in de garages, de parkeerdruk op straat is in enkele gebieden rond de binnenstad en Hart van Zuid relatief hoog, maar er zijn ook straten met nog voldoende parkeergelegenheid. In en rond de binnenstad is een vorm van parkeerregulering van kracht (betaald parkeren en blauwe zones), in en rond Hart van Zuid is alleen het meest noordelijke deel bij het station en direct bij het ROC gereguleerd. De behoefte aan hoogwaardige (bewaakte) fietsenstallingen is ingeschat op circa 2.000 plaatsen.

De behoefte aan nieuwe parkeerplekken verminderen door middel van de mobiliteitsladder

Wanneer Hengelo nieuwe functies realiseert, moet niet langer een voldoende aantal parkeerplaatsen, maar een goede bereikbaarheid centraal staan. De mobiliteitsladder is een instrument om een goede bereikbaarheid centraal te stellen en onderbouwd af te wijken van de parkeernormen. De mobiliteitsladder beschrijft zes alternatieve oplossingsrichtingen die verkend kunnen worden voordat overgegaan wordt tot het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen. Deze mobiliteitsladder is gebruikt als leidraad bij het bepalen van de maatregelen en aanbevelingen in de volgende hoofdstukken.

1 Ruimtelijke ontwikkelingen gericht op het stimuleren van andere vervoersvormen: functiemenging, nabijheid en knooppuntontwikkeling

- Functiemenging betekent dat binnen een gebied meerdere functies (wonen, werken, recreëren, winkelen) gecombineerd worden. Hierdoor hoeven mensen zich gemiddeld minder ver te verplaatsen en is niet voor elke verplaatsing een auto nodig.
- Nabijheid ligt in het verlengde van functiemenging en wil zeggen dat de meeste functies (wonen, werken, recreëren, winkelen) dichtbij gerealiseerd worden. Ook hierdoor hoeven mensen zich gemiddeld minder ver te verplaatsen en is niet voor elke verplaatsing een auto nodig. Een bekend streven is alle voorzieningen op een maximale fietsafstand van vijftien minuten te realiseren.
- Knooppuntontwikkeling houdt in dat ruimtelijke ontwikkelingen met name rond knooppunten gerealiseerd worden, zoals treinstations of hubs waar hoogwaardig openbaar vervoer stopt en waar tussen modaliteiten vlot en comfortabel kan worden overstapt. Door locaties uitstekend bereikbaar te maken met bijvoorbeeld het openbaar vervoer is het niet langer nodig de (eigen) auto te gebruiken.

2 Prijsbeleid

Dit begint met het inzichtelijk maken van de daadwerkelijke kosten van autobezit, dus behalve brandstof ook alle andere kosten als afschrijving en verzekering, en te vergelijken met andere vormen van vervoer. Prijsbeleid is een interessant sturingsmechanisme. Zo kan autogebruik ontmoedigd worden door de daadwerkelijke kosten van een auto af te zetten tegen alternatieven, deze alternatieven goedkoper te maken en de parkeertarieven te verhogen.

3 Mobiliteits- en parkeermanagement

Mobiliteitsmanagement gaat over het beïnvloeden of informeren van reizigers die nog niet besloten hebben om te gaan reizen, zoals campagnes, kortingsacties of informatievoorziening die alternatieve vervoermiddelen promoten of autogebruik ontmoedigen. Ook werkgevers hebben een belangrijke rol om hun werknemers te stimuleren op een andere manier dan met de auto te reizen.

Parkeermanagement gaat over het beïnvloeden of informeren van reizigers die al in de auto zitten. Denk aan een parkeerverwijssysteem waardoor ook de laatste vrije parkeerplekken gevonden en dus gebruikt worden. Ook kan het mogelijk gemaakt worden om parkeerplekken van tevoren te reserveren. Daarnaast kan ingezet worden op logische en gemakkelijke routes naar parkeergebieden met overcapaciteit waardoor de parkeerdruk zich verdeelt en op directe looproutes vanaf parkeerplekken naar populaire bestemmingen.

4 Andere vormen van mobiliteit

Door andere vervoersvormen zoals lopen, fietsen of reizen met het OV te stimuleren hoeven minder parkeerplekken gerealiseerd te worden. Daarom is het van belang om de openbare ruimte zo in te richten dat hier veilig en aantrekkelijk gewandeld of gefietst kan worden. Omgekeerd ontwerpen biedt hiervoor een oplossing: een straat wordt eerst ingericht voor lopen, fietsen en ov. Pas daarna wordt de resterende ruimte gebruikt voor rijdende en stilstaande auto's. Aanvullend kan een stad ook modaliteiten scheiden, wegen afwaarderen tot autoluwe straten, groen aanleggen, aantrekkelijke en directe wandel- en fietsroutes aanleggen richting ov-haltes en ontsluitingswegen en (H)OV verbeteren.

5 Nieuwe mobiliteit: deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS)

Deelmobiliteit

Zoals de naam al zegt is deelmobiliteit mobiliteit die gedeeld kan worden. De meest bekende vormen in Nederland zijn deelfietsen, deelauto's en deelstepjes. Het grote voordeel van deelmobiliteit is dat de voertuigen gemiddeld vaker gebruikt worden waardoor ze zorgen voor een meer efficiënt beslag van de (openbare) ruimte. Tegelijkertijd zijn er ook kanttekeningen te plaatsen bij deelmobiliteit. Dat komt met name doordat de doelstellingen van de aanbieder (het aanbieden van een commercieel product) vaak niet direct aansluit bij de behoefte van een gebied (een betere bereikbaarheid door aan te vullen op het huidige mobiliteitssysteem). Om deelmobiliteit succesvol te introduceren is daarom een goede samenwerking noodzakelijk tussen aanbieder, overheid en gebruiker. Door samen te werken kan worden bepaald hoe deelmobiliteit zowel aansluit bij de overheidsdoelen als de gebruikswensen. Op basis van deze inzichten kunnen vervolgens een geschikte parkeervorm, locaties, het aantal voertuigen en bijbehorende financiering worden uitgewerkt.

Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) combineert de dienstverlening van verschillende mobiliteitsaanbieders in één platform waardoor een reis op één plek gepland, gereserveerd, geboekt en betaald kan worden, bijvoorbeeld in een app. Hierdoor wordt het gemakkelijker om een reis te plannen met verschillende vervoermiddelen. MaaS is daarmee een belangrijke aanvulling op het openbaar vervoer en deelmobiliteit omdat via een MaaS-app in één keer een reis geregeld kan worden met bijvoorbeeld trein, bus, deelfiets en deelauto. Hierdoor heb je als gebruiker niet langer verschillende apps en verschillende abonnementen nodig.

6 Beter benutting van parkeerplekken

Een laatste manier om het aantal nieuwe parkeervoorzieningen te beperken is de bestaande parkeerplekken beter te benutten, bijvoorbeeld door een, al bij parkeermanagement benoemd, parkeerverwijssystem en aantrekkelijke, goed bereikbare parkeervoorzieningen. Daarnaast kunnen parkeerplekken beter benut worden door dubbelgebruik te stimuleren. Nu gebeurt dit wel al op openbare parkeerplekken, maar veel private parkeerterreinen blijft grote delen van de dag onbenut. Hiervoor kan het nodig zijn om private parkeerterreinen open te stellen voor anderen door ze in bezit te nemen of afspraken te maken met de eigenaren.

7 Nieuwe parkeervoorzieningen

Tot slot kan overgegaan worden tot het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen. Ook dan is het belangrijk om randvoorwaarden op te stellen waar deze parkeervoorzieningen aan moeten voldoen, denk aan toegankelijkheid, veiligheid en laadpunten of aanvullende faciliteiten zoals toiletten of kleine winkeltjes. Verder kunnen er, bijvoorbeeld in het stedenbouwkundig programma van eisen, eisen gesteld worden aan de flexibiliteit van de capaciteit en constructie zodat de parkeervoorziening kan worden omgebouwd naar een andere functie of kan worden uitgebreid.

3 Parkeernormen en mogelijke reductie in Binnenstad en Hart van Zuid

Zoals in de inleiding vermeld, is dit een oplegnotitie op de Nota Autoparkeren 2008 – 2012; het basisdocument en het nu geldende parkeerbeleid. In de herstructureringsgebieden in de binnenstad en Hart van Zuid stellen wij voor dat het college van B&W gemotiveerd mag afwijken van de in de Nota Autoparkeren opgenomen normen. In dit hoofdstuk is dit uitgewerkt in mogelijke maatwerkoplossingen. Hiermee worden de kaders gesteld voor de toepassing van maatwerk in de genoemde gebieden. Het maatwerk wordt ingevuld met zes onderdelen:

- 1 Parkeernormen volgens actuele CROW-kencijfers, met keuze binnen bandbreedtes.
- 2 Uitbreiding parkeerregulering.
- 3 Geen parkeervergunning voor nieuwe ontwikkelingen.
- 4 Reductie met bijzondere vrijstellingen (fietsparkeren, deelauto's, structureel goed alternatief vervoersaanbod).
- 5 Extra reductie met autovrije projecten.
- 6 Normen voor parkeerplaatsen voor gehandicapten.

Om parkeervoorzieningen efficiënter te benutten en het gebruik van andere modaliteiten te stimuleren zijn aanvullende maatregelen nodig. Deze komen mede uit het kader op de vorige pagina's en zijn opgenomen in het volgend hoofdstuk 4, de ontwikkelagenda.

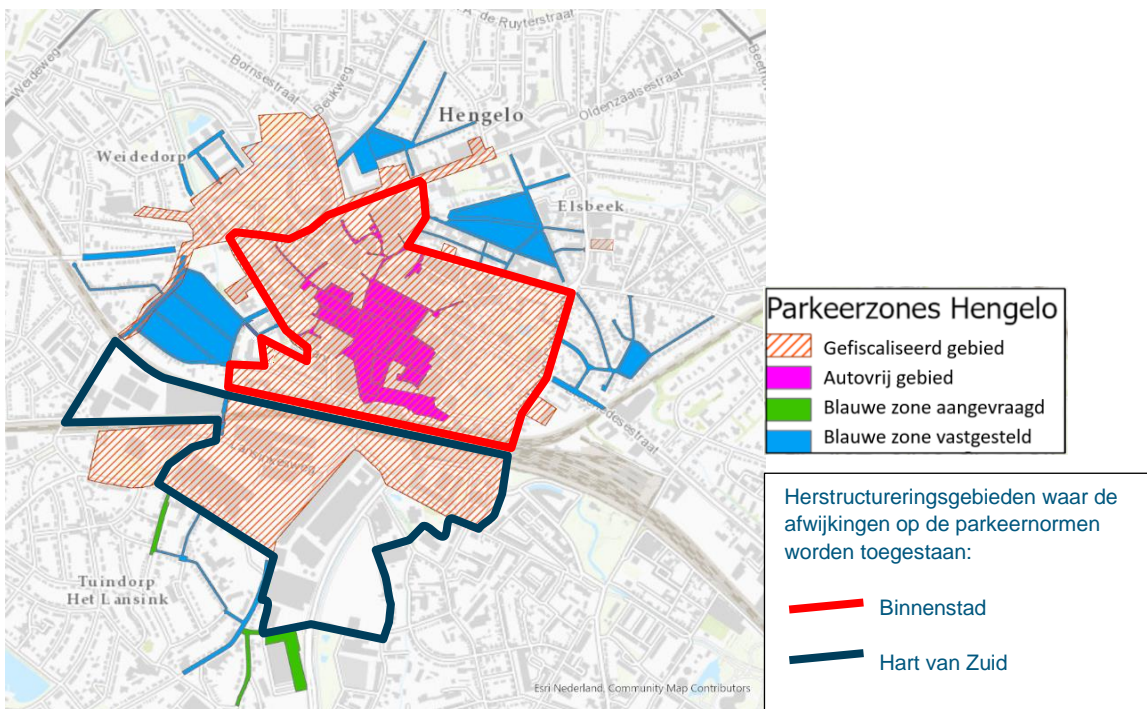
3.1 Gebiedsafbakening

De in dit hoofdstuk toegestane afwijkingen zijn alleen van toepassing op de herstructureringsgebieden in de binnenstad en Hart van Zuid, en als ze beschikken over een uitstekend aanbod van H(OV). Dit houdt in dat het alleen de gebieden betreffen binnen een straal van circa 600 meter (op loopafstand) van het centraal station in Hengelo.

De gebieden Binnenstad (hier aangehouden als gebied binnen de 'verkeerskundige' begrenzing van de centrumring) en Hart van Zuid overlappen elkaar deels rond het station: hier zijn gebieden zowel onderdeel van de binnenstad als Hart van Zuid. In de gebiedsafbakening (zie Figuur 3-1) is als begrenzing tussen deze gebieden de spoorlijn Almelo – Oldenzaal gekozen, zodat de karakteristieken van deze gebieden zo veel mogelijk bij de binnenstad en Hart van Zuid passen.

Het gebied **Binnenstad** is gelegen binnen het fiscaal gereguleerde gebied binnen de centrumring ten noorden van de spoorlijn plus de Schrijftafelstrook aan de Prinses Beatrixstaat. Dit laatste gebied is toegevoegd door de ligging zeer dicht bij het station en de hier in werking zijnde fiscale regulering. Verdere uitbreiding van het gebied naar buiten de centrumring is niet wenselijk aangezien de schil met blauwe zones hiervoor niet groot genoeg is zodat bij toepassing van maatwerk de verdringing van de parkeerdruk naar buiten eerder gaat optreden. De Afrikaanderbuurt valt buiten het genoemde gebied (niet fiscaal gereguleerd).

Voor **Hart van Zuid** is dit hoofdstuk van toepassing op de gebieden weergegeven in het Handelingsperspectief Hart van Zuid van september 2019 ten zuiden van de spoorlijn Almelo-Oldenzaal en ten noorden van het Esrein. De gebieden ten zuiden van het Esrein vallen hier buiten door de grote(re) afstand tot het station zodat maatwerk in dit verband nu niet aan de orde is.



Figuur 3-1 Gebiedsafbakening voor in deze oplegnotitie opgenomen gebieden met toegestane afwijkingen op de parkeernormen

3.2 Parkeernormenbehoefte volgens actuele CROW-kencijfers

3.2.1 Geactualiseerde kencijfers CROW 2018 met ruimere bandbreedte

CROW heeft sinds de parkeernota van 2008 de parkeerkencijfers twee keer vernieuwd, in 2012 en 2018. Niet alleen de kencijfers zijn aangepast, ook de indeling van het type woningen is gewijzigd. Er wordt tegenwoordig onder andere onderscheid gemaakt tussen koop- en huurwoningen, en tussen huizen en appartementen. Tevens is de categorie ‘tiny houses’ toegevoegd, en is er aandacht voor het aandeel elektrische voertuigen met kencijfers over het benodigd aantal laadpunten. In bijlage 2 zijn de kencijfers van het CROW opgenomen.

Er staan veel ontwikkelprojecten op stapel in de binnenstad en Hart van Zuid. Dit heeft een grote impact op de openbare ruimte. De gemeente heeft nu de gelegenheid te bepalen wat voor plek parkeren gaat innemen in deze ontwikkelingen. Het is daarbij aan te bevelen de nieuwste CROW-cijfers uit publicatie 381 te hanteren. Deze zijn up-to-date. Dat geldt voor zowel de parkeerkencijfers als voor de aanwezigheidspercentages⁸.

CROW heeft de bandbreedte van de kencijfers verbreed ten opzichte van de cijfers uit 2008, van enkele tienden naar 0,8 parkeerplaatsen. De gemeente kan parkeernormen kiezen binnen deze bandbreedte. Het effect van het kiezen voor het minimum, gemiddelde of maximum is door de bredere bandbreedte groter dan voorheen. De te maken keuze komt voort uit het gewenste beleid:

- Minimale kencijfer, keuze voor meer sturend mobiliteitsbeleid: minder parkeerplaatsen voor de auto (en hiermee ook minder investeringskosten voor bouwontwikkelingen), maar hierbij wel

⁸ De aanwezigheidspercentages kunnen mogelijk gaan verschuiven mede door de gevolgen van de COVID-19 pandemie. Eventuele actualisaties door CROW moeten in de gaten worden gehouden.

aanbieden van alternatieven voor de auto en parkeerregulering op straat in een ruim gebied om parkeeroverlast te voorkomen. Draagt onder andere bij aan de exploitatie van openbaar vervoer.

- Maximale kencijfer, keuze meer volgend mobiliteitsbeleid: relatief veel parkeerplaatsen aanleggen (en hiermee ook hogere investeringskosten voor bouwontwikkelingen) en een groter ruimtebeslag. Alternatieve vervoersvormen worden eventueel wel aangeboden maar de prikkel om deze te gebruiken zal minder zijn en het draagt nauwelijks bij aan de exploitatie van het openbaar vervoer. Parkeerregulering op straat is niet nodig omdat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn.
- Gemiddelde kencijfer, keuze voor meer gematigd mobiliteitsbeleid: aantal parkeerplaatsen gemiddeld, enige vorm van parkeerregulering, wel aanbod van alternatieve vormen van vervoer.

Het huidige parkeerbeleid volgens de Nota Autoparkeren 2008 – 2012 kan getypeerd worden als een gematigd parkeerbeleid: de gemiddelde kencijfers van CROW worden gevolgd, en de parkeerregulering is hierop ingesteld.

3.2.2 Keuze voor minimale kencijfers van CROW als parkeernorm

De ambities in de binnenstad en Hart van Zuid zijn hoog: een fors bouwprogramma (met onder andere circa 1.700 woningen) waarin betaalbare woningen beschikbaar komen, essentieel voor het stimuleren van de woonfunctie. Met duurzame mobiliteit, een aantrekkelijk woonklimaat, een aantrekkelijke openbare ruimte, ruime en hoge verblijfskwaliteit voor fietser en voetganger, en een groene, duurzame en klimaatactieve binnenstad met meer natuur, waterpartijen en bomen. De beschikbare ruimte is echter beperkt. Dit betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden.

Ruimte wordt schaars. We willen betaalbare woningen, voorzieningen in de nabijheid en een prettige, leefbare woonomgeving. Dit betekent keuzes maken. Ook in Hengelo. Door de nabijheid van goed openbaar vervoer (intercitystation met treinen uit 4 windrichtingen) en de vele winkels, horeca en voorzieningen in de binnenstad en de geplande voorzieningen in Hart van Zuid zelf, zijn bewoners minder afhankelijk van een auto. Deze verminderde autobehoeft leidt tot een lagere vraag naar parkeerplaatsen. Dit draagt bij aan het realiseren van de woningbouwopgave waarbij er voornamelijk behoefte is aan betaalbare woningen voor met name starters. Door minder auto's in een gebied kan ook de openbare ruimte aantrekkelijker en klimaatbestendiger worden ingericht. Zo dragen onder andere bomen en grasperken bij aan de reductie van hittestress en het opvangen van hemelwater.

Om dit te realiseren is het nodig dat de gemeente hier bewust op stuurt. Dan kan onder andere door de parkeernormen te verlagen maar ook door ontwikkelaars te stimuleren én de ruimte te geven het gebruik van andere vervoerswijzen dan de auto te stimuleren. Ontwikkelaars spelen hierbij een belangrijke rol omdat zij de huizen op de markt zetten voor de verkoop en daarbij zich richten op specifieke doelgroepen. Tevens is een verhuizing een van de mijlpalen waarbij mensen gaan nadenken over hun manier van reizen en daarin keuzes maken. Een andere mijlpaal is bijvoorbeeld het veranderen van baan.

Ook door de energietransitie waarbij we overstappen van gas naar elektrisch gaan mensen nadenken over hun manier van reizen. Tevens hebben we door de corona-crisis bemerkt dat veel mensen niet iedere dag naar het werk hoeven te reizen maar ook thuis kunnen werken. Ook dit leidt tot andere keuzes ten aanzien van mobiliteit.

Parkeerplaatsen blijven altijd nodig bij een ontwikkeling. Zo zijn er mensen die 's avonds of 's nachts werken of op plekken die lastig met het openbaar vervoer te bereiken zijn. Deze mensen kunnen een parkeerplaats bij (of in de omgeving van) hun woning kopen of huren. Voor bewoners die af en toe reizen op momenten dat het openbaar vervoer niet of minder vaak rijdt, kan het gebruik van een deelauto een goed alternatief zijn.

Bij deze genoemde ambities is de keuze voor het toepassen van de **minimale kencijfers** voor de betreffende gebieden het meest passend. Het kiezen van lagere parkeernormen sluit aan op het streven naar een aantrekkelijke stad waar duurzaam vervoer wordt gestimuleerd (mobiliteitstransitie), parkeeroverlast wordt tegengegaan, het gebruik van parkeergarages wordt gestimuleerd, de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls krijgt en projecten gerealiseerd kunnen worden zonder hoge kosten voor onnodig veel (in pandige) parkeerplaatsen.

In de volgende tabel zijn de te hanteren minimale parkeernormen (volgens de minimale kencijfers van CROW) weergegeven. Voor de ontwikkelaar geldt een parkeerplaatsenverplichting op basis van deze normering. Eventueel meer parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein is toegestaan, mits de ontwikkeling bijdraagt aan de benoemde ambities in de binnenstad en Hart van Zuid.

Woningtype	Centrum (Binnenstad)	Schil (Hart van Zuid)	Waarvan aandeel bezoek
Koop vrijstaand	1,2	1,4	0,3
Koop 2-onder-1	1,1	1,3	0,3
Koop tussen/hoek	1,0	1,2	0,3
App. koop duur	1,0	1,2	0,3
App. koop midden	0,9	1,1	0,3
App. koop goedkoop	0,8	0,9	0,3
Huurhuis vrije sector	1,0	1,2	0,3
Huurhuis sociale huur	0,8	0,9	0,3
App. huur duur	0,9	1,1	0,3
App. huur midden/goedkoop	0,6	0,7	0,3
Serviceflat/ aanleunwoning	0,5	0,8	0,3
Kamer verhuur	0,5	0,5	0,2
Kamer verhuur student	0,2	0,2	0,2
Tiny houses (kleine eenpersoonswoning)	0,5	0,5	0,2

Tabel 3-1: Parkeernormen (parkeerplaatsenverplichting), aantal parkeerplaatsen per woning

De indeling 'goedkoop', 'midden' en 'duur' verwijzen naar de prijssegmenten van de woning in verhouding tot de als gemiddelde of normaal beschouwde prijs van koop- of huurwoningen. Uiteraard zijn er regionaal grote verschillen tussen de prijzen, om die reden koppelt CROW geen bedragen aan het prijssegment. Voor de kencijfers van andere functies als werken, school en voorzieningen verwijzen wij naar de betreffende publicatie 381 van CROW, gepubliceerd in december 2018.

Uitbreiding parkeerregulering

De parkeerregulering is van belang voor een rendabele exploitatie van te bouwen parkeervoorzieningen, aan te bieden vormen van deelmobiliteit of aanbod van parkeerabonnement in een garage op enige loopafstand. De exploitatie voor parkeervoorzieningen of deelmobiliteit is namelijk niet rendabel als alsnog gratis voor de deur of dicht bij kan worden geparkeerd. Ontwikkelaars zijn hierin stellig: om bouwprojecten en de openbare ruimte te realiseren in hoge kwaliteit en in hoge dichtheden is het reguleren van het parkeren in, en ruim rond, het project een randvoorwaarde. Als dit niet wordt gedaan rest het bouwen en inrichten in een lagere kwaliteit.

Met het hanteren van de minimale kencijfers van CROW kiest de gemeente voor een lagere claim op de ruimte van geparkeerde auto's, meer kans voor alternatieve vormen van vervoer, meer ruimte voor

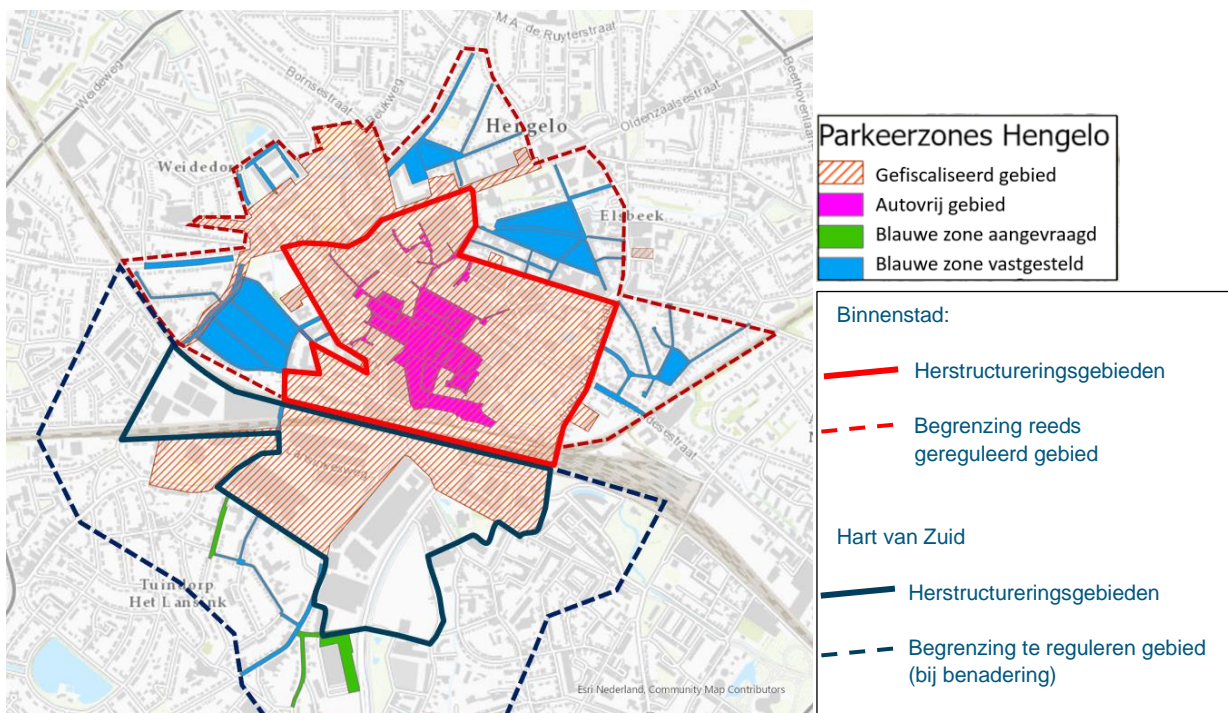
maatregelen voor het klimaat en duurzaamheid, betere kwaliteit openbare ruimte en betaalbare woningen. Dit gebeurt in combinatie met parkeerregulering om te voorkomen dat de nieuwe, gerealiseerde parkeerplaatsen niet worden gebruikt. In paragraaf 3.3 is de parkeerregulering verder uitgewerkt.

3.3 Uitbreiding parkeerregulering

In paragraaf 3.2.2 is binnen de bandbreedte van de kencijfers van CROW gekozen voor de minimale kencijfers als parkeernorm. Deze sluiten aan bij de ambities in de binnenstad en Hart van Zuid. Om parkeeroverlast in de omgeving te voorkomen en alternatieve vormen van vervoer aantrekkelijk te maken is parkeerregulering in de ruime omgeving nodig. Hierbij spreken we over afstanden van circa 300 meter rond de gebieden Binnenstad en Hart van Zuid, zodat de loopafstanden dermate groot worden dat het voor velen niet meer aantrekkelijk is de auto hier gratis te gaan parkeren. Parkeerregulering in de ruimere omgeving is ook van belang voor de bouwprojecten zodat de exploitatie van deelmobiliteit en parkeervoorzieningen rendabel wordt. Inpandige plekken worden niet verhuurd als op straat in de omgeving nog gemakkelijk en gratis kan worden geparkeerd.

Door het verschil in uitgangssituaties wordt voor de binnenstad en Hart van Zuid een verschillende aanpak gekozen:

- Binnenstad en schil: handhaving bestaande regulering in combinatie met monitoring.
- Hart van Zuid: principebesluit invoering regulering binnen, en een schil rond Hart van Zuid.



Figuur 3-2 Reeds gereguleerd gebied rond Binnenstad en te reguleren gebied binnen en rond Hart van Zuid

Binnenstad en schil: handhaving bestaande regulering in combinatie met monitoring

In de huidige situatie is de parkeerregulering van kracht in het centrum en de schil tijdens de winkeltijden, zie Figuur 3-2. Voor bezoekers en werknemers is de huidige werkingsduur voldoende. Uitzondering hierop is de mogelijke parkeeroverlast veroorzaakt door bezoekers van de horeca.

Het effect van lagere parkeernormen op de parkeerdruk in de omgeving is op voorhand niet goed in te schatten. Aan de ene kant kan de parkeerdruk afnemen: er zullen nieuwe bewoners zijn die geen auto hebben of de auto wegdoen omdat ze niet continu gratis kunnen parkeren, en op loopafstand beschikken over het treinstation en veel voorzieningen. Voor de keren dat ze een auto nodig hebben kiezen ze dan voor andere vormen van mobiliteit dan de eigen auto. Of bewoners kiezen voor gemak en nemen een abonnement in een parkeergarage. Aan de andere kant kan de parkeerdruk toenemen. Zonder uitbreiding van de werkingsduur van het regime tot 20:00 à 21:00 uur kunnen de nieuwe bewoners die met de auto thuiskomen van het werk, en de volgende ochtend weer vertrekken, een gratis parkeerplek op straat gaan zoeken. Op doordeweekse avonden (uitgezonderd koopavond) kunnen ze gaan parkeren in de binnenstad op de terreinen en op straat, of eventueel in de omliggende schil. Dit heeft tot gevolg dat minder (gratis) parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers van horeca en instellingen als bioscoop en schouwburg. Ook wordt de concurrentiepositie van alternatieve vormen van vervoer niet beter.

Om te voorkomen dat de werkingsduur van de regulering onnodig wordt verlengd wordt voorlopig gekozen voor de handhaving van de huidige parkeerdrukregulering volgens de winkeltijden in combinatie met monitoring van de parkeerdruk. Uitbreiding van parkeerregulering kan dan als:

- blijkt dat de parkeerdruk op straat te hoog wordt (bijvoorbeeld bij een parkeerdruk > 85%) en/of
- de parkeerplaatsen voor bezoekers van de binnenstad te veel bezet worden door bewoners en/of
- bij een gedragen verzoek van de meerderheid van de bewoners voor uitbreiding van de parkeerregulering.

Hart van Zuid en schil: principebesluit invoering regulering

In Hart van Zuid is alleen een parkeerregime in het noordelijk deel: direct bij het station en bij het ROC. De omgeving van grote delen van Hart van Zuid zijn dus niet beschermd met een regime: toepassing van lage parkeernormen zal dan leiden tot grotere parkeerdruk op straat en minder kans voor andere vormen van vervoer. Dit betekent dat het parkeerregime uitgebreid moet worden om lagere parkeernormen te kunnen hanteren en (extra) reducties op de parkeernormen toe te kunnen passen. De zone rond Hart van Zuid zal vergelijkbaar met de Binnenstad kunnen zijn, circa 300 meter. In Figuur 3-2 is het te reguleren gebied rond Hart van Zuid bij benadering weergegeven.

Voor een definitief besluit om het parkeren in Hart van Zuid en de omgeving te gaan reguleren is voorbereidingstijd nodig voor onder andere de nadere uitwerking en afstemming met de omgeving. Het nemen van een principebesluit om hier het parkeren te gaan reguleren is nu wel mogelijk: de gemeenteraad neemt dan het principebesluit parkeerregulering in te voeren en besluit dit te laten uitwerken in het te hanteren reguleringssysteem (betaald parkeren, blauwe zones of vergunningparkeren, of een combinatie hiervan). Dit verder uit te werken in vergunningregels. Op basis van dit principebesluit weten ontwikkelaars waar ze aan toe zijn en kunnen de bouwprojecten verder ontwikkeld worden en volgens de lage kencijfers van het CROW en de eventuele (extra) reducties vergund worden.

3.4 Geen parkeervergunning voor nieuwe ontwikkelingen

Het parkeren bij nieuwe ontwikkelingen dient op eigen terrein, parkeergarages of elders gekochte of gehuurde parkeerplaatsen opgelost te worden. In de huidige situatie heeft ieder de mogelijkheid om een vergunning aan te schaffen waarmee een auto op straat mag worden geparkeerd. Het doel is om de parkeerdruk op straat te verminderen, het gebruik van alternatieven van de auto te stimuleren en meer ruimte te creëren voor voetganger en fiets. Om dit doel te bereiken komen (ook toekomstige) bewoners/gebruikers/eigenaren van een ontwikkelingen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat. Er wordt anders gebouwd voor leegstand en dan staan de auto's alsnog in de openbare ruimte

met alle negatieve gevolgen voor de parkeerdruk en parkeeroverlast. Dit dient te worden geborgen in juridische stukken zoals via een kettingsbeding, een koop- of huurovereenkomst, parkeerverordening, beleidsregels.

3.5 Reductie met bijzondere vrijstellingen

Bij de gebiedsontwikkelingen kan worden ingezet op het aanbieden en/of stimuleren van alternatieve vervoerswijzen passend bij de gedachte doelgroepen. Op deze manier kan verder gestuurd worden op de duurzame mobiliteitstransitie. Dit zorgt voor een behoefte aan en stimulering van andere modaliteiten en een lager autobezit en lagere parkeereis. Hierdoor is minder ruimte voor parkeervoorzieningen nodig. Deze bijzondere vrijstellingen zijn weergegeven in de onderstaande tabel en worden hieronder nader toegelicht. De ontwikkelaar (of toekomstige exploitant) kan dit gebruiken in het voorstel richting de gemeente, en heeft de verantwoordelijkheid zorg te dragen voor de organisatie van de voorgestelde alternatieve vervoerswijzen. De bijzondere vrijstellingen zijn alleen van toepassing binnen de gereguleerde gebieden als aangegeven in Figuur 3-3 op de volgende pagina.

Bieden/stimuleren alternatieve vervoerswijzen	Max. reductie per onderdeel	Max. reductie TOTAAL
Fietsenstalling goed toegankelijk, comfortabel, afgesloten ruimte, aantal conform CROW-kencijfers	10%	
Deelauto's structureel commercieel aangeboden op eigen terrein, min. 10 jaar 1 deelautoplek in de plaats voor 4 reguliere autoplekken	20%	
Structureel goed alternatief vervoersaanbod via MaaS HOV en deelmobiliteit op korte loopafstand dat d.m.v. 'Mobility as a Service' ontsloten wordt, min. 10 jaar	10%	
Mobiliteitsmanagement voor werknemers, vastgelegd in Mobiliteitsplan bedrijf	30%	
TOTAAL maximaal per doelgroep:		
■ Als ontwikkeling gelegen binnen gereguleerd gebied		20%
■ Als ontwikkeling daarbovenop is gelegen in gereguleerd gebied tot een straal van 500 m afstand van de ontwikkeling, én is gelegen binnen een straal van 600 m rond het station		50%

Tabel 3-2: Overzicht bijzondere vrijstellingen op de parkeernormen (alleen op het bewonersdeel, exclusief bezoekers)

Een voorbeeld van de uitwerking van de reducties volgens voorgaande tabel is opgenomen in bijlage 4.

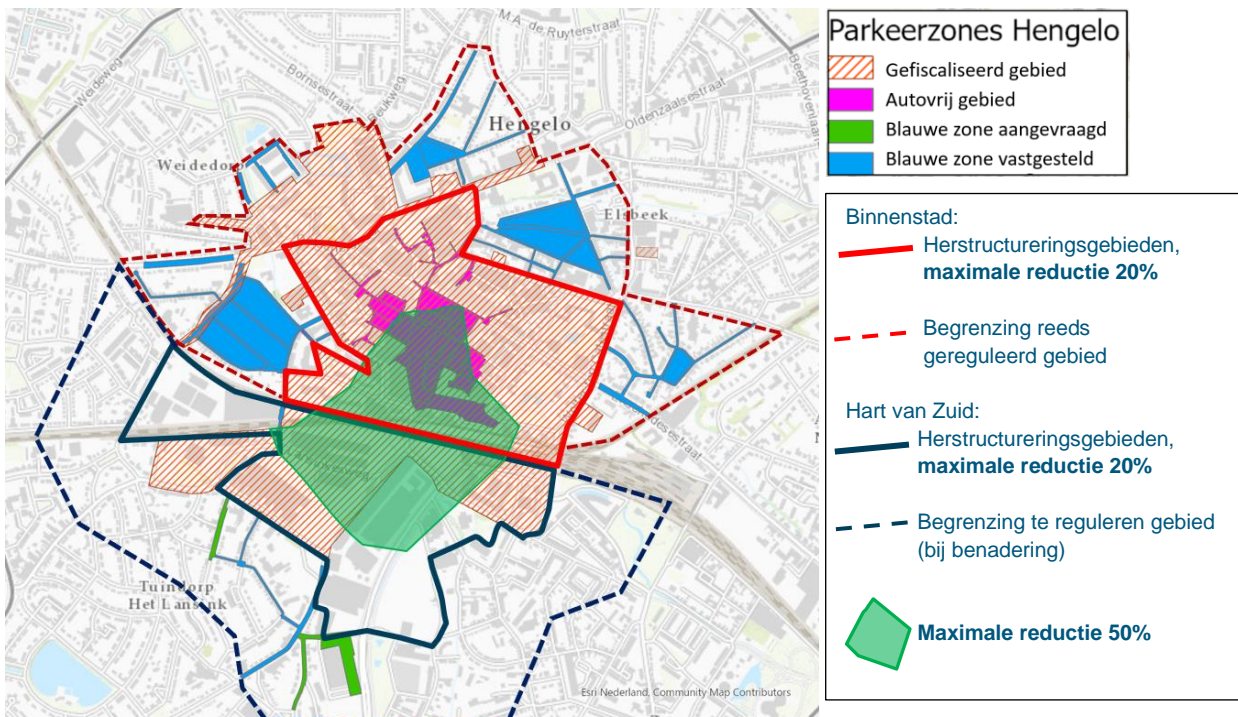
De reducties, met uitzondering van het Mobiliteitsplan voor bedrijven, worden berekend over de benodigde parkeerplaatsen voor bewoners. Deze plekken dienen niet gekoppeld te zijn aan een woning via verplichte huur of koop. Anders moet een bewoner alsnog een parkeerplaats afnemen en is de verleiding kleiner om op een alternatieve manier te reizen. Tevens is door verplichte afname van een parkeerplaats deze plek niet beschikbaar voor alternatieven zoals een deelauto.

Maximale reductie

Vrijstellingen mogen niet onbepaald bij elkaar worden opgeteld. Er geldt een verlaging van het aantal parkeerplaatsen met:

- Maximaal 20% als de ontwikkeling in een (bij oplevering van het project) gereguleerd gebied is gelegen in de Binnenstad of Hart van Zuid zodat het voor het betreffende parkeermotief (wonen, werken of bezoeken) niet aantrekkelijk is om hier gratis te gaan parkeren.

- Maximaal 50% als de ontwikkeling (bij oplevering) in een ruimer gereguleerd gebied is gelegen waar de loopafstand naar een vrije gratis parkeerplaats groot is: binnen een straal van minimaal 500 meter rond het project dient het gebied gereguleerd te zijn dat het voor het betreffende parkeermotief (wonen, werken of bezoeken) niet aantrekkelijk is om hier gratis te gaan parkeren, en het project dient binnen een straal van 600 meter rond het station te liggen zodat (H)OV binnen loopafstand is. Dit betreft het lichtgroene gebied in Figuur 3-3 (in bijlage 5 groter afgebeeld).



Figuur 3-3 Begrenzings gebieden maximale reductie 20% en 50% bij invoering parkeerregulering Hart van Zuid inclusief schil (grotere afbeelding in bijlage 5)

Fietsparkeren

Stimuleren van fietsgebruik kan door het aanbieden van goede fietsparkeermogelijkheden gebaseerd op de maximale kencijfers van CROW. Parkeervoorzieningen voor de fiets dienen goed toegankelijk te zijn, het liefst dicht bij de uitgang, direct beschikbaar, comfortabel en zonder (fysieke) weerstanden. Voor de veiligheid dient de ruimte afsluitbaar te zijn. Hiermee worden meer fietsparkeerplaatsen aangelegd dan in het Bouwbesluit⁹.

CROW heeft in samenwerking met het Fietsberaad fietsparkeernormen opgesteld. De meest recente zijn uit 2019. De cijfers zijn gebaseerd op tellingen van feitelijk gebruik. Hierbij wordt opgemerkt dat de kencijfers bedoeld zijn voor solitaire functies en met name geschikt om voor bewoners en werknemers voldoende eigen afgesloten plekken te realiseren.

⁹ In het Bouwbesluit Artikel 4.31 is al vastgelegd dat een woning een afsluitbare berging moet hebben (eigen of gemeenschappelijk) die vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte toegankelijk is. Hierbij worden geen eisen gesteld als dicht bij de uitgang, comfortabel en dergelijke.

WONING*	Kencijfer 1	Per	Eenheid 2	Eenheid 3	Opmerking	Kencijfer 2	Per	Validatie (●●●●)
Rij- en vrijstaande woning	1,0	kamer	25 m2 bvo	0,25 woning	Bij voorkeur plus 1	5,0 – 6,0	woning	●●●○
Appartement (met fietsenberging)	0,75	kamer	25 m2 bvo		Minimaal 2 plekken	2,0 – 3,0	woning	●●●●
Appartement (zonder fietsenberging) **	0,25	kamer	25 m2 bvo	0,33 woning	t.b.v. buurtstallingen en fietsstommels.	0,5 – 1,0	woning	●●○○
Studentenhuis	1,0	kamer						●○○○

* Bovenstaande tabel betreft alleen fietsparkeervoorzieningen voor bewoners. In de openbare ruimte moet daarnaast rekening gehouden worden met fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers (0,5 – 1 per woning).

** Heeft niet de voorkeur

Tabel 3-3: Fietsparkeernormen van het CROW-Fietsberaad uit 2019 voor de functie 'Woningen', toelichting Kencijfer 1 en 2 in tekst

De kencijfers van het CROW-Fietsberaad zijn gemiddelden voor heel Nederland. Kencijfer 1 in de tabel gaat uit van een berekening naar het aantal kamers of m² van een woning. Dat is soms lastig te bepalen. Vandaar dat er ook een 2^{de} kencijfer is opgenomen bestaande uit een bandbreedte. Het minimum in kencijfer 2 is de norm voor een gemeente met een zeer laag fietsgebruik en het maximum geldt voor een gemeente met een zeer hoog fietsgebruik of die het fietsgebruik wil gaan stimuleren. Bij woningen hoeft niet op het maximum te worden ingezet, hier kan uitgegaan worden van de gemiddelde waarde. Bewoners in de binnenstad kunnen de vele voorzieningen in de binnenstad goed per voet bereiken. Wel is de maximumwaarde aan te bevelen voor de overige functies zodat voor werknemers en bezoekers voldoende stallingsruimte beschikbaar is.

Deelauto's

Bij het structureel aanbieden van deelauto's op eigen terrein via een commerciële aanbieder, voor minimaal 10 jaar kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor bewoners met een maximum van 20% verlaagd worden in de verhouding van 1 autodeelplaats ter vervanging van 4 reguliere autoplekken. Het is aan de ontwikkelaar en in een later stadium mogelijk aan de verhuurder om een aanbieder van deelauto's te contracteren. Er gelden een aantal randvoorwaarden voor het succes van deelauto's (achter elke randvoorwaarde is de verantwoordelijk aangegeven): een hoge parkeerdruk en/of lage parkeernorm (gemeente), een passende doelgroep (ontwikkelaar/verhuurder), voldoende mogelijke gebruikers (ontwikkelaar/verhuurder), afgestemd aanbod van mobiliteit (aanbieder), betrouwbaarheid (aanbieder) en proactieve communicatie naar bewoners (ontwikkelaar/verhuurder). Het succes van deelauto's kan vergroot worden als deelauto's ook buiten de schaal van de ontwikkeling aansluiten bij stedelijke (deel)mobiliteit. Bijvoorbeeld door het toestaan van deelautogebruik door niet-bewoners of één MaaS-app waarmee alle deelauto's in de stad gebruikt kunnen worden. Om deelmobiliteit op stedelijke schaal uit te rollen dient de gemeente eerst een visie en uitgangspunten voor deelmobiliteit op te stellen.

Structureel goed alternatief vervoersaanbod via MaaS

MaaS (Mobility as a service) gaat over het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via een app. Op deze manier kan een op maat gemaakt multimodaal reisadvies worden gegeven en meteen worden gekocht. MaaS sluit aan bij een ontwikkeling die al gaande is: vooral de jongere consument vindt bezit, zoals een eigen auto, minder belangrijk. Aan de andere kant worden beschikbaarheid, flexibiliteit en dienstverlening belangrijker. Met MaaS kiest de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is. Daarbij spelen kosten, tijdsduur, flexibiliteit en duurzaamheid een belangrijke rol. Als bij een ontwikkeling aan alle toekomstige bewoners structureel goed alternatief vervoer wordt aangeboden

via een MaaS-concept voor minimaal 10 jaar dan kan het aantal te realiseren autoparkeerplaatsen voor bewoners met maximaal 10% worden verlaagd.

Mobiliteitsmanagement bij bedrijven

Bovenstaande vrijstellingen zijn vooral geënt op woningen/bewoners. Ook bedrijven kunnen bijdragen aan het verminderen van het autogebruik. Als een bedrijf voor zijn werknemers een Mobiliteitsplan opstelt en daarmee de werknemers stimuleert anders te reizen dan kan dit gewaardeerd worden met een reductie van maximaal 30%. Het opstellen van een Mobiliteitsplan is altijd maatwerk. Op basis van de woonadressen en aanwezigheid en tijdsperiodes van de werknemers op de bedrijfslocatie wordt per werknemer in beeld gebracht welke vormen van vervoer worden gebruikt, en hoe alternatieve vormen van vervoer worden gestimuleerd. Dit is de basis voor de op te stellen parkeerbehoefte.

3.6 Extra reductie met autovrije projecten

Vooraf in de compacte binnenstad kan een ontwikkelaar/initiatiefnemer ervoor kiezen om een 'autovrij' project te realiseren. Dit soort ontwikkelingen zijn mogelijk maar wel onder extra voorwaarden. Deze zijn:

- Ontwikkeling dient in gereguleerd gebied te liggen op een hemelsbrede afstand van minimaal 500 meter binnen de parkeerregimegrens en op maximaal 500 meter hemelsbrede afstand van het station. Dit betreft in de praktijk hetzelfde groene gebied als in Figuur 3-3 ervan uitgaande dat het parkeren in en rond Hart van Zuid is gereguleerd.
- Op de drukste momenten dient er voor de bezoekers nog voldoende ruimte (>15%) te zijn in een parkeergarage of op een parkeerterrein op maximaal 250 meter afstand van de bestemming. Hierbij wordt de behoefte aan bezoekersplekken gebaseerd op de CROW-kencijfers.
- Binnen of direct grenzend aan het projectgebied wordt fysieke ruimte gereserveerd voor mobiliteitsalternatieven zoals een mobiliteitshub met deelmobiliteit.
- Realisatie van fietsenstalling conform kencijfers CROW als in de voorgaande paragraaf.
- De initiatiefnemer/ontwikkelaar toont aan wat de marktpotentie is, welke alternatieve mobiliteitsvoorzieningen worden aangeboden en hoe het concept en voorwaarden naar de (toekomstige) bewoners/gebruikers/eigenaren wordt gecommuniceerd.

Ook hier geldt dat (toekomstige) bewoners/gebruikers/eigenaren niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

3.7 Normen voor parkeerplaatsen voor gehandicapten

We leven in een inclusieve maatschappij. Mensen met een beperking dienen zo lang mogelijk deel te kunnen nemen aan het sociale leven. Hierbij is het mobiel blijven en zich kunnen verplaatsen van groot belang. Toegankelijkheid bieden voor iedereen is ook een opgave van Bereikbare Binnenstad. Het aanleggen en reserveren van parkeerplaatsen voor gehandicapten kan hierin bijdragen. Bij publieke voorzieningen en openbare instellingen dient minimaal 5% van de plekken gereserveerd te worden als gehandicaptenparkeerplaats. Bij grote openbare parkeergarages en parkeerterreinen is dat 2%. Naast algemene gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen ook individuele parkeerplaatsen aangelegd worden. Deze plekken worden aangelegd op kenteken van de auto. Randvoorwaarden hierbij zijn:

- De aanvrager kan niet op eigen terrein parkeren.
- De eigen garage/stallingsplaats ligt verder dan 100 meter van de woning af.
- De plek wordt alleen aangelegd als dit ruimtelijk inpasbaar is en het de verkeersveiligheid niet in gevaar brengt.

4 Ontwikkelagenda

4.1 Inleiding

Om de parkeervoorzieningen efficiënter te benutten, geen onnodige parkeerplaatsen te realiseren voor huishoudens zonder auto en het gebruik van andere modaliteiten te stimuleren is het toepassen van nieuwe (lagere) parkeernormen en afslag van de normen alleen niet voldoende. Aanvullende maatregelen zijn nodig. Hier ligt een grote rol voor de gemeente, maar ook ontwikkelaars spelen hier een rol. In dit hoofdstuk presenteren we de ontwikkelagenda met daarin de belangrijkste aanbevelingen voor maatregelen en activiteiten die bij het toepassen van lagere parkeernormen van belang zijn.

Deze ontwikkelagenda vormt dus een aanvulling op de toepassing van nieuwe (lagere) parkeernormen en toe te passen reducties. Voor met de ontwikkelagenda wordt gestart, gaan we uit van de volgende situatie:

- In de binnenstad wordt de minimale parkeernorm gehanteerd en reductie van de parkeernorm toegestaan omdat de omgeving al deels beschermd is en er veel overcapaciteit van parkeerplekken is. De effecten dienen goed gemonitord te worden en bij negatieve effecten dient de parkeerregulering alsnog uitgebreid te worden.
- Voor Hart van Zuid wordt aan de gemeenteraad een principebesluit gevraagd om parkeerregulering in te gaan voeren in, en een schil rond Hart van Zuid. Op basis van dit principebesluit wordt de minimale parkeernorm toegestaan met de verschillende reducties.

Meerdere maatregelen zijn belangrijk om afnemend autobezit te stimuleren en het gebruik van andere vervoermiddelen aantrekkelijker te maken. Het gaat het om een totaalpakket van maatregelen waardoor langzaam de transitie wordt ingezet naar minder auto en meer ander vervoer. Dit soort transities hebben tijd nodig omdat mensen aan de nieuwe mogelijkheden moeten wennen. Centraal staat dat alternatieven voor de auto minimaal net zo aantrekkelijk moeten zijn als autogebruik. Om slagvaardig aan de slag te kunnen gaan zijn de uit te voeren acties in de ontwikkelagenda (zie Tabel 4-1) in de meest logisch uit te voeren volgorde onder elkaar gezet.

Het moment van realisatie op straat is afhankelijk van verschillende factoren waaronder de beschikbare ambtelijke capaciteit, benodigde tijd voor eventuele uitbesteding, de doorlooptijd van bestuurlijke stukken.

Nr.	Onderwerp	Inhoud
1.	Voorsorteren uitbreiding parkeerregulering	<ul style="list-style-type: none"> • Principebesluit invoering parkeerregulering Hart van Zuid en schil van circa 300 meter • Monitoring Binnenstad en schil op parkeerdruk in de avond
2.	Verwerking oplegnotitie in Beleidsregel Toepassing Parkeernormen 2021	<ul style="list-style-type: none"> • Verwerking maatregelen uit hoofdstuk 3 van deze notitie in parkeerverordening, de verordening Parkeerbelastingen en het uitwerkingsbesluit
3.	Uitwerking parkeerregulering Hart van Zuid	<ul style="list-style-type: none"> • Afweging te kiezen vorm van regulering • Invoering betaald parkeren via de gemeenteraad (o.a. parkeerverordening en verordening parkeerbelastingen) • Invoering blauwe zone als Collegebevoegdheid: verkeersbesluit en vaststellen beleidsregels omtrent uitgifte
4.	Visie op mobiliteitstransitie	<ul style="list-style-type: none"> • Kaders uit op te stellen Omgevingsvisie • Visie op te nemen in op te stellen Mobiliteitsvisie
5.	Uitwerken voorstel Mobiliteitsfonds	<ul style="list-style-type: none"> • Uitgangspunten • Financieel kader
6.	Aanbieden alternatieve vervoersvormen	<ul style="list-style-type: none"> • Aanbieden deelmobiliteit, opstellen deelmobiliteitsbeleid • Mobiliteitshubs • HOV verbinding binnenstad Enschede weekend nacht en verbeterde verbinding HTSP • Informatievoorziening
7.	Betere benutting parkeervoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> • Data vrije parkeerplaatsen beschikbaar stellen • Wegnemen 'garagevrees' • Toegankelijk maken private parkeerplaatsen • Dynamisch parkeerwijssysteem
8.	Werkgeversaanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Afspraken maken met werkgevers en onderwijsinstellingen over anders reizen dan met de auto
9.	Uitvoering maatregelen stand beleid ter verbetering ruimtelijke kwaliteit en duurzame mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbare Binnenstad • Handboek aantrekkelijke Binnenstad • Handelingsperspectief Hart van Zuid
10.	Uitvoering monitoring parkeerdruk Binnenstad en schil	<ul style="list-style-type: none"> • Tellingen op werkdagavond • Minimaal 1x per jaar

Tabel 4-1: Ontwikkelagenda

4.2 Verwerking oplegnotitie in Beleidsregel Toepassing Parkeernormen 2021

De aanbevelingen in onderhavige oplegnotitie zijn een wijziging ten opzichte van het huidige beleid. Vooral ten aanzien van de invoering van een parkeerregime in en rond Hart van Zuid. De oplegnotitie dient door de gemeenteraad vastgesteld te worden.

Wijzigingen ten aanzien van het fiscaal regime dienen verwerkt te worden in de parkeerverordening, de verordening Parkeerbelastingen en het uitwerkingsbesluit. De verordeningen worden vastgesteld door de gemeenteraad, het uitwerkingsbesluit door het College van B&W. Wat betreft een blauwe zone (parkeerschijfzone) dienen er voor uitbreidingen verkeersbesluiten genomen te worden en dienen de beleidsregels over de uitgifte van ontheffingen te worden aangepast op de nieuwe situatie. Dit is een bevoegdheid van het College van B&W.

4.3 Uitwerking parkeerregulering Hart van Zuid en schil

Na het principebesluit tot invoering van parkeerregulering in Hart van Zuid en de omringende schil zal dit worden uitgewerkt. De volgende stappen kunnen hiervoor doorlopen worden:

- Te kiezen vorm van regulering: betaald (fiscaal) parkeren, blauwe zone of vergunningparkeren (of combinatie hiervan). Voor een blauwe zone dient een verkeersbesluit genomen te worden en moet het gebied toegevoegd worden aan de beleidsregels over de uitgifte. Bij fiscaal parkeren dient het gebied opgenomen te worden in de parkeerverordening en het tarief in de Verordening parkeerbelasting. Bij betaald parkeren dienen de parkeerverordening en verordening Parkeerbelastingen aangepast te worden en vastgesteld worden door de gemeenteraad.
- Ongeacht de keuze voor betaald parkeren of een blauwe zone, dienen de parkeerverordeningen aangepast te worden. De optie van een algemene parkeervergunning dient uit de verordeningen te worden verwijderd. Dat nieuwe en toekomstige bewoners/gebruikers/eigenaren van een ontwikkelingen worden uitgesloten voor een parkeervergunning op straat dient te worden opgenomen in de verordeningen.
- Vervolgstappen zijn het aanpassen van de verordeningen en deze voorleggen aan de gemeenteraad.
- Informeren van de ontwikkelaars waarbij de ontwikkelaars de verplichting hebben dat zij toekomstige eigenaren, bewoners en gebruikers informeren over het parkeerregime en het niet kunnen verkrijgen van een vergunning. En de eis dat dit wordt verwerkt in juridische documenten.
- De pagina's op de gemeentelijke website over parkeren en de gebiedsontwikkelingen aanpassen aan de nieuwe informatie over invoering regime en vergunning mogelijkheden.

Uitgangspunten uitbreiding van het parkeerregimegebied

Bij uitbreiding van het parkeerregime dient met de volgende aspecten rekening worden gehouden:

- Logische begrenzing van het gebied door te kiezen voor herkenbare, aaneengesloten gebieden. Dit geeft parkeerders een duidelijk en herkenbaar beeld waardoor er geen verwarring is of er een parkeerregime van kracht is. Niet straat voor straat het gebied uitbreiden.
- Binnen gebieden zoveel mogelijk eenheid in de vorm van regulering zodat het aantal benodigde borden minimaal is en onduidelijkheid waar welke vorm van regulering geldt voorkomen wordt.
- De werkingsduur van de tijden waarop het parkeerregime van kracht is, is afhankelijk van het parkeermotief. Bezoekers en werknemers zijn er grotendeels alleen overdag. Voor bewoners en hun bezoek is vooral de avond van belang.
- Om een goed beeld van het parkeren te hebben, is het ongeacht de keuze van belang regelmatig de bezettingsgraad te monitoren.

4.4 Visie op de mobiliteitstransitie

Het aantrekkelijk maken van andere mobiliteitsvormen dan de auto is onderdeel van de gewenste mobiliteitstransitie. Dit vraagt allereerst om een visie op duurzame mobiliteit, de op te stellen Omgevingsvisie voor de binnenstad en Hart van Zuid kan hier de kaders voor gaan geven. Bijvoorbeeld over de ambities voor ruimtelijke ontwikkelingen en het aantrekken van nieuwe bewoners, klimaat, duurzaamheid (en duurzame mobiliteit), en de voorwaarden die hier voor gelden om deze ambities mogelijk te maken. De visie op de mobiliteitstransitie kan onderdeel worden van de door de gemeente in 2021 op te stellen Mobiliteitsvisie.

4.5 Uitwerken voorstel Mobiliteitsfonds

De gemeente schat in dat bij circa 220 te bouwen woningen in de binnenstad het realiseren van parkeren op eigen terrein niet mogelijk zal zijn. Met een Mobiliteitsfonds is het mogelijk (een deel van) de parkeerverplichting door de ontwikkelaar/initiatiefnemer te laten afkopen als laatste redmiddel voor het geval het onmogelijk is om aan de parkeerverplichting te voldoen. Een nader te bepalen bedrag per parkeerplaats komt in een Mobiliteitsfonds waarmee de gemeente maatregelen bekostigt voor alternatieve vormen van vervoer. Wij adviseren de gemeente te overwegen een Mobiliteitsfonds in te stellen zodat ook projecten die anders geen doorgang zouden vinden mogelijk toch nog gerealiseerd kunnen worden.

Uitgangspunten bij het instellen van een Mobiliteitsfonds zijn:

- Voor de desbetreffende plekken worden geen parkeervergunningen verleend.
- De parkeerdruk op straat mag niet toenemen.
- De afkoop wordt in een overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar/initiatiefnemer vastgelegd.
- Het afkoopbedrag dient door de gemeente ingezet te worden voor duurzame mobiliteitsvoorzieningen. Deze kunnen voorzien in deelauto's, deelfietsen en eventueel aanvullende faciliteiten die voorzien in de behoefte van de doelgroep waar de parkeerplaatsen van het desbetreffende project voor bedoeld waren zoals laadpalen voor elektrische voertuigen. Bij voorkeur dienen deze voorzieningen gerealiseerd te zijn bij oplevering van de ontwikkeling.

Om tot de afweging van het al dan niet invoeren van een Mobiliteitsfonds te komen moet het financieel kader nader worden uitgewerkt. Hierin wordt onder andere aangegeven hoe het budget dat eerst voor de realisatie van parkeerplaatsen werd gereserveerd straks wordt ingezet voor andere vormen van mobiliteit, en welk bedrag per parkeerplaats voor de afkoop wordt gehanteerd. En daarnaast hoe de gemeente de organisatie hiervan op zich neemt.

In het Mobiliteitsfonds dienen de regels over het besteden van het geld opgenomen te worden. Ook wordt er jaarlijks aangegeven hoeveel geld er is ontvangen, wat er mee is gedaan en wat er in het aankomend jaar en verder wordt uitgegeven. Ieder jaar dient er een verantwoording te worden gegeven aan de gemeenteraad. Dit kan gelijktijdig met bijvoorbeeld de gemeentebegroting.

4.6 Actief alternatieve vervoersvormen aanbieden vóór oplevering

Tijdige beschikbaarheid van deelmobiliteit, mobiliteitshubs en HOV, bij voorkeur ontsloten via MaaS, en goede informatievoorziening vóór de oplevering van nieuwe woningen is belangrijk. Hierdoor zijn de alternatieven voor de auto meteen kansrijk. Ook slijt niet eerst de auto weer in als het standaard vervoermiddel, als dit eenmaal heeft plaatsgevonden is het in de praktijk lastig dit gedrag weer aan te passen, de auto is immers al weer in bezit en reispatronen zijn ingesleten. Deze paragraaf gaat in op de genoemde onderdelen.

4.6.1 Aanbieden deelmobiliteit

Opstellen deelmobiliteitsbeleid

Deelmobiliteit kan in belangrijke mate bijdragen aan minder autogebruik. Om deelmobiliteit op stedelijke schaal uit te rollen dient de gemeente eerst een visie en uitgangspunten voor deelmobiliteit op te stellen. Elke vorm van deelmobiliteit heeft zijn eigen doelgroep, aanbieders en organisatie, ontsluiting via MaaS-apps is mede daarom belangrijk.

Voor bewoners zijn vooral **deelauto's** interessant omdat ze vaak al een fiets bij huis hebben. Deelauto's kunnen zowel aangeboden worden in de openbare ruimte (onder verantwoordelijkheid van de gemeente) als op eigen terrein (verantwoordelijkheid van de ontwikkelaar). Er zijn inmiddels veel commerciële deelautoaanbieders actief in Nederland, waaronder Greenwheels en SnappCar in Hengelo. Vanuit de gemeente is het vooral belangrijk dat deelauto's dicht bij de nieuwe ontwikkelingen mogen worden geparkeerd. Vanuit de ontwikkelaar is het belangrijk dat ze fysieke ruimte voor deelauto's reserveren en het gebruik van de deelauto aanmoedigen, bijvoorbeeld door gebruiksinstructies, kortingen en het benoemen van de aanwezigheid van deelauto's bij het verkopen of verhuren van woningen.

Deelfietsen zijn met name interessant voor bezoekers van de ontwikkelgebieden inclusief forensen. Om deelfietsen succesvol te introduceren is het belangrijk om als gemeente uitgangspunten op te stellen waar deelfietsen aan moeten voldoen. Dit begint vaak met een onderzoek naar de belangrijkste vervoersstromen en een doelgroepenonderzoek om de kansen voor deelfietsen in kaart te brengen. De uitgangspunten gaan bijvoorbeeld over het aantal fietsen, de locaties, het parkeerregime en standaarden voor datadeling en samenwerking met MaaS-apps. De ervaring leert dat het waardevol is om op te trekken met de grote werkgevers en onderwijsinstellingen wanneer het deelmobiliteitsbeleid wordt opgesteld. Deze organisaties zijn namelijk in grote mate verantwoordelijk voor grote vervoersstromen door de stad en staan direct in contact met een groot aantal potentiële gebruikers van deelmobiliteit. Op basis van de randvoorwaarden kan een vraag geformuleerd worden aan deelfietsaanbieders. Een dergelijke aanpak werkt beter dan losse pilots zonder duidelijke kaders omdat deelfietsen snel tot overlast leiden als ze niet voorzien in de specifieke behoefte van specifieke gebruikersgroepen.

Sinds kort worden ook **deelscooters** aangeboden in Hengelo. De ervaring leert dat deelscooters een positief effect kunnen hebben op de mobiliteit in een stad, maar dit vraagt om sturing van de gemeente. Deelscooteraanbieders moeten bijvoorbeeld verleid worden hun scooters ook aan te bieden op locaties die commercieel minder interessant zijn, maar waar ze wel een goed alternatief vormen voor autoritten, zoals op bedrijventerreinen en vanaf P+R-locaties. Deelscooteraanbieders kan gevraagd worden hierin te voorzien, of de gemeente kan deze randvoorwaarden meenemen bij het verlenen van een vergunning. Bovendien is het belangrijk dat mogelijke negatieve effecten van deelscooters zoals foutparkeren en rijden in voetgangersgebied niet de overhand krijgen. Deelscooters zijn nog te nieuw om iets te kunnen zeggen over het effect op autobezit, hoewel het waarschijnlijk lijkt dat deelscooters vooral incidentele wandel-, fiets- of autoritten vervangen en niet snel een eigen vervoermiddel vervangen.

4.6.2 Realiseren van mobiliteitshubs

Met mobiliteitshubs worden alternatieve vervoersmogelijkheden zoals deelauto's en deelfietsen gestimuleerd. Hubs dienen gerealiseerd te worden op goed zichtbare en toegankelijke plekken bij de belangrijkste knooppunten in het vervoersnetwerk. De gemeente wijst locaties hiervoor aan, bijvoorbeeld aan de rand van het centrum en/of in parkeergarages. Daarnaast is het belangrijk dat mobiliteitshubs voorzien in de behoefte van de specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld bewoners of forensen. De hub kan ter ondersteuning dienen van MaaS. Zo kan via een MaaS-concept een deelbakfiets gereserveerd worden die geparkeerd staat in de hub.

Opstellen integrale visie op hubs en uitgangspuntennotitie

Mobiliteitshubs zijn er in vele soorten en maten, variërend van grote knooppunten tot drie deelfietsen bij een bushalte. Het is belangrijk dat de gemeente de regie houdt over de hubs omdat ze pas waarde hebben als ze onderdeel zijn van een groter netwerk. Een belangrijke eerste stap om hubs te realiseren is daarom een onderzoek naar de stedelijke mobiliteitsstromen, de belangrijkste doelgroepen en hun gewenste mobiliteitsvorm. Op basis van de onderzoeksresultaten kan de gemeente een integrale visie op hubs opstellen en vervolgens een uitgangspuntennotitie of programma van eisen (laten) opstellen voor één of meerdere hubs in de stad. De eisen en uitgangspunten gaan bijvoorbeeld over de

mobilitaatsaanbieders, MaaS-dienst, herkenbaarheid en inpassing in de omgeving. Daarna kan de gemeente besluiten of ze zelf hubs willen opzetten, dit uitbesteden aan de markt of de verantwoordelijk (deels) bij ontwikkelaars neerleggen. Echter, te allen tijde moeten de hubs aansluiten bij de integrale visie op hubs van de gemeente.

De locatiekeuze van de mobiliteitshubs dient in samenhang met de ontwikkellocaties beschouwd te worden. Dit dient in het bredere kader van het gehele ontwikkelgebied te worden bekeken. De gemeente kan dan samen met de ontwikkelaars bekijken wat de beste locatie is en wie er gebruik van kunnen maken.

Vanaf de start: deelauto's een plek geven

De integrale visie op de mobiliteitshubs en uitgangspuntennotitie is niet één twee drie opgesteld. Bij de oplevering van de woningen is het vooral van belang dat deelauto's worden aangeboden, deze zijn voor de bewoners van de nieuwe woningen het meest van belang. Als de deelauto's niet op eigen terrein of in een nabije parkeergarage kunnen worden gestald, of als een hub voor het plaatsen van deelauto's nog niet gereed is, kan in de tussentijd volstaan worden met een tijdelijke parkeervergunning voor deelauto's.

4.6.3 Aanbieden hoogwaardig openbaar vervoer

HOV is een belangrijke gewenste concurrent van de auto op afstanden die niet gemakkelijk gewandeld of gefietst kunnen worden. Behalve een directe verbinding, is het ook belangrijk dat de (H)OV-verbinding aantrekkelijk is. Hieronder valt bijvoorbeeld een regelmatige dienstverlening, ook in de avond en het weekend. In Hengelo zijn belangrijke locaties reeds verbonden door middel van betrouwbaar, hoogwaardig en frequent OV: met de trein onder andere de nabije stedelijke netwerken rond Zwolle en Deventer/Apeldoorn, maar ook Enschede Kennispark en -Binnenstad, Oldenzaal, Almelo en Delden. De HOV-doorstroommassen zorgen voor goede verbindingen binnen Hengelo en met Enschede.

Frequentieverhoging High Tech Systems Park en nachtverbinding Enschede

Voor de gedachte doelgroep Urban creators zijn bestemmingen als Enschede Kennispark (met UT), Saxion en de binnenstad van Enschede en High Tech Systems Park in Hengelo belangrijke bestemmingen die optimaal met het HOV ontsloten dienen te zijn. Met High Tech Systems Park zal de huidige frequentie van 1 bus per 30 minuten omhoog moeten. Met de binnenstad van Enschede moet in het weekend zelfs een nachtelijke verbinding worden gerealiseerd: Tellers en Benoemers¹⁰ stellen immers dat voor de Urban creator een goede (24-uurs) openbaarvervoer voorziening met (de binnenstad van) Enschede noodzakelijk is. De gemeente kan in overleg met de concessieverlener (Provincie) in overleg gaan om de mogelijkheden en bekostiging hiervan te verkennen.

4.6.4 Informatievoorziening beschikbare vervoermiddelen

Nieuwe gebruikers van mobiliteit kunnen geholpen worden in de te kiezen vervoermiddelen door eerlijke informatie te geven over de beschikbare vervoermiddelen voor de diverse te maken reizen. Dit door proactief te informeren over de daadwerkelijke kosten van autobezit en de beschikbaarheid en nabijheid van alternatieve vervoermiddelen zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit is vooral van belang op momenten dat nieuwe inwoners een belangrijke keuze maken, bijvoorbeeld bij verhuizen, kinderen krijgen of een nieuwe baan. In deze informatieverstrekking heeft de ontwikkelaar/initiatiefnemer een grote rol: deze heeft immers contact met de doelgroep. Zij dienen toekomstige bewoners en gebruikers al vroegtijdig in het proces te informeren over de vervoersvormen die er in het gebied komen. In de oriënteringsfase (tot aan de koop) kan dit nog redelijk algemeen zijn. Voor oplevering dient de toekomstige gebruiker te weten wat er precies aan vervoersvormen komt, in welke mate, en hoeveel de

¹⁰ *Managementsamenvatting: Ontwikkelingsperspectief Hart van Zuid & Hart van de Stad Hengelo. Tellers en Benoemers, 2020*

kosten gaan bedragen van abonnementen en gebruik. Op deze manier kan de toekomstige gebruiker inzichtelijk krijgen wat de alternatieven kosten en afwegingen maken in de mobiliteitskeuzes

4.7 Betere benutting parkeervoorzieningen

Het is van belang de beschikbare parkeerruimte in garages en op terreinen zo optimaal mogelijk te benutten zodat de capaciteit goed benut wordt en zo weinig mogelijke extra parkeerplaatsen hoeven te worden gerealiseerd. De volgende maatregelen zijn hiervoor beschikbaar:

- 1 **Data vrije parkeerplaatsen beschikbaar stellen** voor appbouwers. De gegevens kunnen via de MaaS-dienst ontsloten worden.
- 2 **Wegnemen van 'garagevrees'**. Dit kan door een goede toegankelijkheid, niet alleen voor de auto ingang maar ook voor de ingang voor voetgangers. Denk hierbij aan goede verlichting, toegang voor voetgangers in het zicht.
- 3 **Toegankelijk maken van private parkeerplaatsen** voor openbaar gebruik door het laten aanbieden van parkeerplekken door particulieren of bedrijven: nieuwe (en bestaande) parkeerplaatsen worden openbaar of voor doelgroepen toegankelijk en uitwisselbaar. Daarnaast is het te overwegen om nieuwe parkeergarages en/of -terreinen aan te kopen en zo toegankelijk te maken voor derden.
- 4 Aanleggen van een **dynamisch parkeerverwijssysteem** (tevens een opgave Bereikbare Binnenstad) zodat ook de laatste vrije parkeerplekken gevonden kunnen worden en dus gebruikt worden. Dit kan samengaan met de opgave van de Bereikbare Binnenstad om het verkeer op de centrumring te begeleiden en verleiden zodat het verkeer beter gaat doorstromen richting de parkeergarages.

Flexibiliteit in parkeervoorzieningen

Door de bij de ontwikkeling van bouwprojecten rekening te houden met flexibiliteit in de omvang en functie van de parkeervoorzieningen kan de parkeercapaciteit in de toekomst aangepast worden aan de nieuwe behoefte. Dit bijvoorbeeld door de bouw van een garage zo uit te voeren dat een parkeerlaag in de toekomst is te verwijderen (of toe te voegen) of is om te bouwen tot een andere functie. Of dat een deel van een parkeerplaats een andere functie krijgt.

4.8 Uitvoering Werkgeversaankpak

Via een Werkgeversaankpak worden met werkgevers en onderwijsinstellingen afspraken gemaakt om hun werknemers en studenten anders te laten reizen dan met de auto. Dit kan bijvoorbeeld gecombineerd worden met een stedelijke campagne om autogebruik te ontmoedigen. Twente Mobiel heeft hier veel ervaring mee en adviseert en helpt bij het bedenken en uitvoeren van mobiliteitsacties in organisaties. Hieronder vallen bijvoorbeeld acties die bijdragen aan het verminderen van autogebruik tijdens spitsmomenten, ov- en fietsgebruik stimuleren en kosten besparen.

4.9 Uitvoering staand beleid ruimtelijke kwaliteit en duurzame mobiliteit

De gemeente heeft reeds divers beleid die bijdraagt aan duurzame mobiliteit. Enkele worden hier benoemd:

Ruimtelijke inrichting:

- 1 De door de gemeente ingeslagen weg om in de herstructureringsgebieden (juist rond centraal station als (H)OV-knooppunt) te **verdichten en functiemenging** toe te passen is een goede ontwikkeling die kortere verplaatsingsafstanden oplevert en andere modaliteiten dan de auto meer kansen geeft.
- 2 Ook de ingezette **verbetering van de verblijfskwaliteit** voor voetganger en fietsers (opgave Bereikbare Binnenstad) is belangrijk: tegenover een afnemend autobezit komt zo een toename van de

kwaliteit van de woonomgeving te staan met een aantrekkelijk vormgegeven openbare ruimte. Ook andere opgaven van Bereikbare Binnenstad als het implementeren van een nieuw toegangsbeleid voor verkeer in de binnenstad en het verschonen van de stadsdistributie samen met ondernemers en bewoners geven een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Duurzame mobiliteit:

- 3 Aantrekkelijke, veilige en goed ontsloten wandel- en fietsinfrastructuur**, onder andere naar OV-haltes. Hierbij is het belangrijk om ook nieuwe vervoersvormen te faciliteren, bijvoorbeeld speed pedelecs en bakfietsen. Dit betekent dat fietsinfrastructuur voldoende breed moet zijn, of dat overwogen kan worden om langzame, lokale stromen en snellere of doorgaande stromen van elkaar te scheiden.
- 4 Mogelijkheden verruimen voor fietsparkeren.** In de opgave Bereikbare Binnenstad is dit nader uitgewerkt met zoeklocaties voor bewaakte en overdekte fietsenstallingen, het bieden van meer services die de fietsenstalling aantrekkelijker maken om te gebruiken, en kansen voor innovaties als automatisch bewaken van een stalling.

4.10 Monitoring parkeerdruk in en rond de binnenstad tijdens de avond

Door de parkeerdruk in en rond de binnenstad te monitoren wordt de optredende parkeerdruk bewaakt en kan actie ondernomen worden indien nodig. De monitoring is minimaal 1 x per jaar met een parkeerdrukmeting zolang in de ontwikkelgebieden wordt gebouwd. Metingen vinden plaats in de ontwikkelgebieden maar ook in de omliggende wijken. De metingen dienen minimaal tijdens de werkdagavond plaats te vinden. Eventueel kan voor het totaaloverzicht de meting ook tijdens een nacht, een representatief weekend dagdeel en een representatief doordeweeks dagdeel worden uitgevoerd. Hiermee blijft de parkeerdruk in beeld en zijn verschuivingen zichtbaar. Actie wordt ondernomen bij een bezettingsgraad van 85% of hoger in een aaneengesloten gebied, of bij wensen en/of klachten. Bij veel klachten kan nader onderzoek in een deelgebied worden uitgevoerd.

Bijlage

1. Deelnemers werksessies parkeernormennota Hengelo

Deelnemers werksessies Parkeernormennota herstructureringsgebieden Hengelo op 5 en 17 november 2020:

- Joost van Doorn, gemeente Hengelo, Bereikbare binnenstad
- Ivo Heijenrath, gemeente Hengelo, Aantrekkelijke binnenstad
- Leonie de Vries, gemeente Hengelo, Hart van Zuid
- Elmar van den Berg, gemeente Hengelo, Hart van Zuid
- Peter Boerkamp, gemeente Hengelo, Parkeren, Regulering en toezicht
- Sandra Baas, gemeente Hengelo, Vergunningen
- Jelle Schilstra, gemeente Hengelo, Team Verkeer
- Iris Lansink, gemeente Hengelo, Team Verkeer
- Tom Munter, VanWonen, ontwikkelaar Lange Wemen
- Johan en Lema Hanna, ontwikkelaar
- Pieter Birkhoff, Van Wijnen, ontwikkelaar Hart van Zuid
- Thore Fluijt, ICOON/ EMGA, ontwikkelaar Dijkers
- Renée van der Zwan, Lansinkveste, ontwikkelaar
- Wouter de Wit, Lansinkveste, ontwikkelaar
- Daniel Spikker, ontwikkelaar
- Mike Verhoeven, BOEi, Hazemeijer, ontwikkelaar
- Wiandy Balster, Royal HaskoningDHV, adviseur parkeren
- Jasper Homrighausen, Royal HaskoningDHV, adviseur duurzame mobiliteit
- Gerard Kuiper, Royal HaskoningDHV, projectleiding



Royal
HaskoningDHV

Bijlage

2. Parkeerkencijfers, aantal parkeerplaatsen per woning CROW

Tabel

Woningtype	Centrum	Schil	Rest bebouwde kom	Waarvan aandeel bezoek
Koop vrijstaand	1,2-2,0	1,4-2,2	1,7-2,5	0,3
Koop 2-onder-1	1,1-1,9	1,3-2,1	1,6-2,4	0,3
Koop tussen/hoek	1,0-1,8	1,2-2,0	1,4-2,2	0,3
App. koop duur	1,0-1,8	1,2-2,0	1,5-2,3	0,3
App. koop midden	0,9-1,7	1,1-1,9	1,3-2,1	0,3
App. koop goedkoop	0,8-1,6	0,9-1,7	1,1-1,9	0,3
Huurhuis vrije sector	1,0-1,8	1,2-2,0	1,4-2,2	0,3
Huurhuis sociale huur	0,8-1,6	0,9-1,7	1,1-1,9	0,3
App. huur duur	0,9-1,7	1,1-1,9	1,3-2,1	0,3
App. huur midden/goedkoop	0,6-1,4	0,7-1,5	0,9-1,7	0,3
Serviceflat/ aanleunwoning	0,2-0,6	0,8-1,3	0,9-1,3	0,3
Kamer verhuur	0,5	0,5-0,6	0,6-0,7	0,2
Kamer verhuur student	0,2-0,3	0,2-0,3	0,2-0,3	0,2
Tiny houses (eenpersoonswoning)	0,5	0,5-0,6	0,6-0,7	0,2

Tabel: Parkeercijfers, aantal parkeerplaatsen per woning CROW 381 (december 2018)

Bijlage

3. Voorbeeldberekening reducties parkeernormen

Voorbeeldberekening Hart van Zuid

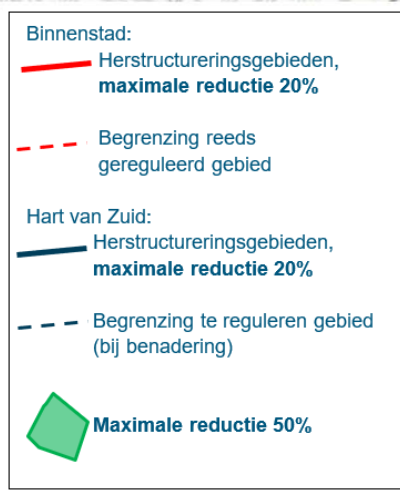
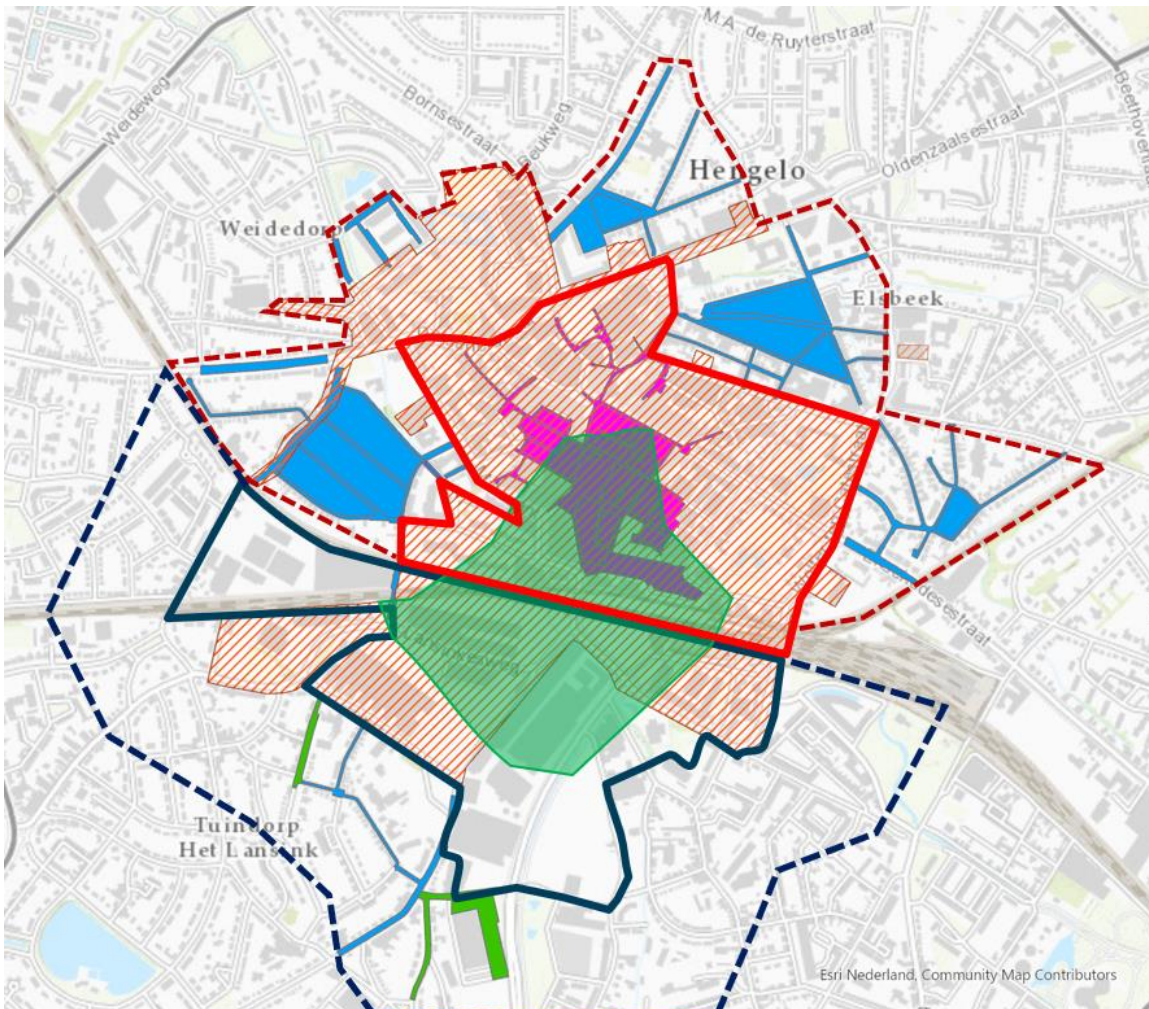
Voorbeeldberekening op basis van CROW- minimale norm voor Hart van Zuid.

Woningtype	Aantal	Norm (incl. 0,3 voor bezoekers)	Aantal parkeerplaatsen	Waarvan voor bewoners	Waarvan voor bezoek
Grondgebonden woning	40	1,2	48	36	12
Appartement (koop, midden)	60	1,1	66	48	18
Appartement (huur, goedkoop)	40	0,7	28	16	12
Totaal	140 woningen		142	100	42
		Onderdeel			
	Reductie	Deelauto's	maximaal 20%	-20	
			1 deelautoplek voor 4 reguliere autoplekken	5 deelauto's	
		Fiets	maximaal 10%	-10	
		Alternatieven vervoer	maximaal 10%	-10	
Totaal na toepassing alle reducties			107	65 (incl. 6 deelauto's)	42

Bijlage

4. Begrenzings gebieden maximale reductie 20% en 50% bij invoering parkeerregulering Hart van Zuid inclusief schil

Kaart



Begrenzings gebieden maximale reductie 20% en 50% bij invoering parkeerregulering Hart van Zuid inclusief schil



Regional Office Locations

Royal HaskoningDHV is een onafhankelijk, internationaal engineering- en projectmanagementadviesbureau met bijna 140 jaar ervaring. Onze professionals leveren diensten op het gebied van luchtvaart, gebouwen, energie, industrie, infrastructuur, maritiem, mijnbouw, vervoer, stedelijke en plattelandsontwikkeling en water.

Ondersteund door expertise en ervaring van 6.000 collega's over de hele wereld, werken we voor publieke en private klanten in meer dan 140 landen. We begrijpen de lokale context en leveren passende lokale oplossingen.

We richten ons op het leveren van toegevoegde waarde voor onze klanten en tegelijkertijd op het aanpakken van de uitdagingen waarmee samenlevingen worden geconfronteerd. Deze omvatten de groeiende wereldbevolking en de gevolgen voor steden; de vraag naar schoon drinkwater, waterveiligheid en waterveiligheid; druk op verkeer en vervoer; beschikbaarheid van hulpbronnen en de vraag naar energie- en afvalproblemen waarmee de industrie wordt geconfronteerd.

We streven ernaar onze impact op het milieu te minimaliseren door het goede voorbeeld te geven in onze projecten, onze eigen bedrijfsvoering en door de rol die we zien in het "teruggeven" aan de samenleving. Door samen met onze klanten leiderschap te tonen in duurzame ontwikkeling en innovatie, werken we eraan om nu en in de toekomst deel uit te maken van de oplossing voor een duurzamere samenleving.

Ons hoofdkantoor is gevestigd in Nederland, andere hoofdkantoren zijn in het Verenigd Koninkrijk, Zuid-Afrika en Indonesië. We hebben ook kantoren gevestigd in Thailand, India en Noord- en Zuid-Amerika; en we hebben een langdurige aanwezigheid in Afrika en het Midden-Oosten.

 **ETHIC**
Intelligence
royalhaskoningdhv.com

 **Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

Bezoekadres stadhuis
Burgemeester van der Dussenplein 1

Postadres
Postbus 18, 7550 AA Hengelo

Telefoonnummer
14-074

E-mail
Gemeente@hengelo.nl

www.hengelo.nl



Gemeente
Hengelo