

Parkeren Plan Ledeboer:

Berekening totale parkeerbehoefte en rekening houdend met reductiefactoren.

Reductiefactoren:

- Toepassing deelauto-concept

Een deelauto-concept kan worden toegepast. 1 deelauto vervangt 4 voertuigen. Hierbij geldt dat maximaal 20% van de totale parkeerbehoefte mag worden 'vervangen' door deelauto's. Het is wenselijk dat het deelauto-concept op een duurzame wijze wordt vormgegeven (bijvoorbeeld elektrische voertuigen).

- Realiseren goede fietsenstalling

Bij realisatie van een goede fietsenstalling (volgens aanvullende voorwaarden) mag een reductiefactor van 10% worden toegepast op de parkeerbehoefte.

- .Geen parkeervergunning voor bewoners

Bij het toepassen van mogelijke reductiefactoren is er geen mogelijkheid voor bewoners om een parkeervergunning of bezoekersvergunning te krijgen.

- Bezoekersparkeren

Het bezoekersparkeren kan worden opgevangen in de openbare ruimte/omliggende parkeergarages.

Woningprogramma

Het woonprogramma is recent (april 2020) enigszins aangepast. Het is de bedoeling dat het woonprogramma niet volledig 'vast' wordt gelegd, maar dat er enige mate van flexibiliteit is. Om de parkeerbehoefte te bepalen is het woningprogramma vertaald naar de woningcategorieën conform de parkeernormering.

In onderstaande tabel is het woningbouwprogramma vertaald voor de berekening van de parkeerbehoefte.

Bouw-Deel	Aantal woningen	Programmatische eisen	Vertaling voor berekening parkeerbehoefte
A + B	12 bebo-woningen 38 appartementen	Minimaal gebruiksoppervlakte van 50 m ² per woning.	<ul style="list-style-type: none"> • Voor de appartementen wordt gerekend met de categorie woningen met een gbo van 60 - 80 m² gbo. • De bebo-woningen zijn verschillend van groot. Er worden 4 kleine woningen gerealiseerd (> 60 m² gbo) en 8 woningen met een gbo van 60 - 80 m² gbo. <p><i>Overzicht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 woningen: 40 - 60 m² gbo • 46 woningen: 60 - 80 m² gbo
C	60 wooneenheden	Het minimum gemiddeld gebruiksoppervlak dient 75 m ² te zijn en maximaal 50% van de woningen mag kleiner zijn dan 60 m ²	<ul style="list-style-type: none"> • Voor de 50% van de woningen die kleiner mogen zijn dan 60 m² wordt de categorie 40 - 60 m² gbo gehanteerd. • Gezien het minimale gemiddelde gebruiksoppervlakte van 75 m² wordt voor de overige 50% de categorie 80 - 120 m² gbo gehanteerd. <p><i>Overzicht</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 30 woningen: 40 - 60 m² gbo • 30 woningen: 80 - 120 m² gbo
D	8 grondgebonden woningen	Bruto vloeroppervlak tussen 150 en 240 m ²	<ul style="list-style-type: none"> • Woningen met een gbo van > 120 m² gbo

De 8 grondgebonden woningen krijgen de beschikking over een 'privéparkeerplaats' op het interne parkeerterrein. Hier wordt in het vervolg van de berekening ook rekening mee gehouden.

Parkeerbehoefte

Op basis van het woningbouwprogramma is de totale parkeerbehoefte van het plan berekend. Deze berekening is gemaakt op basis van de "Nota Parkeernormen Enschede 2017".

- Ligging plangebied*

Het plangebied ligt in het "centrumgebied". Voor de parkeernormen in het centrumgebied zijn gegevens over het gebruik van deelmobiliteit, fietsgebruik en gebruik van openbaar vervoer algemeen verdisconteerd in de parkeernormen. Om in het gebied uit te gaan van een duurzame (deel)mobiliteit is het wenselijk om uit te gaan van de parkeernormering in de schilwijken/binnensingelgebied. In deze parkeernormering zijn aspecten rondom collectief vervoer, deelmobiliteit beperkter van invloed op de parkeernormering.

- Algemene parkeerbehoefte*

Bij het bepalen van de algemene parkeerbehoefte is - ook in het vervolg van de berekeningen - rekening gehouden met het gebruik van het parkeerterrein door medewerkers van de Stadsbank. Dit is onderdeel van een overeenkomst tussen de ontwikkelaars en de Stadsbank. Het gaat hierbij om het gebruik van 35 parkeerplaatsen overdag op werkdagen. In het vervolg van de parkeerberekening wordt hier in algemene zin rekening mee gehouden. Specifieke afspraken rondom het gebruik van het parkeerterrein zijn zaak tussen de ontwikkelaars en de Stadsbank.

In onderstaande tabel is de totale parkeerbehoefte van het plan beschreven.

Bouw-deel	Omschrijving	Oppervlakte woningen	Aantal woningen	Parkeernorm			Parkeerbehoefte	
				Doelgroep	Aantal pp. per woning	Totaal	Per doelgroep	Totaal
A en B	Appartementen	tot 60 m ²	4	Bewoners	0,3	0,6	1,2	2,4
				Bezoekers	0,3		1,2	
	Bebo-woningen	60-80 m ²	46	Bewoners	0,9	1,2	41,4	55,2
				Bezoekers	0,3		13,8	
C	Appartementen (50% kleiner dan 50 m ² gbo)	tot 60 m ²	30	Bewoners	0,3	0,6	9	18,0
				Bezoekers	0,3		9	
	Appartementen	80-120 m ²	30	Bewoners	1,1	1,4	33	42,0
				Bezoekers	0,3		9	
D	Grondgebonden woningen	> 120 m ²	8	Bewoners*	1	1,5	8	12,0
				Bewoners	0,2		1,6	
				Bezoekers	0,3		2,4	
Totaal			118	Bewoners			94,2	164,6
				Bezoekers			35,4	

Parkeerbalans

Verschillende gebruikers (doelgroepen) maken gebruik van de parkeervoorzieningen in het plan Ledeboer. Niet alle doelgroepen kennen op hetzelfde moment hun parkeerbehoefte. Daarom is gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages van de verschillende doelgroepen op de verschillende momenten van de dag/week. In onderstaande tabel zijn de aanwezigheidspercentages per doelgroep weergegeven. Deze aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de richtlijnen van het CROW en zijn opgenomen in de "Nota Parkeernormen Enschede 2017".

Doel-groep	Aanwezigheidspercentages (per moment van de dag)							
	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	Overdag	Middag	Avond	Koop-Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bewoners*	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Werknemers*	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Bewoners: Bewoners met een vaste parkeerplaats. Deze parkeerplaats is dus qua aanwezigheidspercentage op elk moment van de dag 'bezet'

Werknemers: Met de Stadsbank zijn afspraken gemaakt dat de parkeerplaatsen voor de Stadsbank van 09.00 tot 17.00 uur beschikbaar zijn

In de volgende tabel is de parkeerbalans op de verschillende momenten van de dag/week beschreven. De maximale verwachte parkeerbehoefte ligt op een werkdagavond en op een zaterdagavond. Dan is er behoefte aan respectievelijk 113 en 114 parkeerplaatsen.

Bouwdeel	Doelgroep	Moment van de dag/week								
		Werkdag					Zaterdag		Zondag	
		Overdag	Middag	Avond	Koop- Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag	
A+B	Appartementen	Bew.	0,6	0,6	1,1	1,0	1,2	0,7	1,0	0,8
		Bez.	0,1	0,2	1,0	0,8	0,0	0,7	1,2	0,8
	Bebo-woningen	Bew.	20,7	20,7	37,3	33,1	41,4	24,8	33,1	29,0
		Bez.	1,4	2,8	11,0	9,7	0,0	8,3	13,8	9,7
C	Appartementen (klein)	Bew.	4,5	4,5	8,1	7,2	9,0	5,4	7,2	6,3
		Bez.	0,9	1,8	7,2	6,3	0,0	5,4	9,0	6,3
	Appartementen	Bew.	16,5	16,5	29,7	26,4	33,0	19,8	26,4	23,1
		Bez.	0,9	1,8	7,2	6,3	0,0	5,4	9,0	6,3
D	Grondgebonden woningen	Bew.*	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
		Bew.	0,8	0,8	1,4	1,3	1,6	1,0	1,3	1,1
		Bez.	0,2	0,5	1,9	1,7	0,0	1,4	2,4	1,7
Stadsbank	Werkn.	35,0	35,0	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Bewoners			51,1	51,1	85,6	77,0	94,2	59,7	77,0	68,3
Bezoekers			3,5	7,1	28,3	24,8	0,0	21,2	35,4	24,8
Werknemers			35,0	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal			89,6	93,2	113,9	101,7	94,2	81,0	112,4	93,1
Totaal (afgerond)			90	94	114	102	95	81	113	94

Reductiefactor: Fietsenstalling

De reductiefactor voor de realisatie van een goede en makkelijk bruikbare fietsenstalling wordt ingeschat op 10%. Door een optimale fietsvoorziening te realiseren wordt het gebruik van de fiets als hoofdvervoersmiddel en als voor- en natransport bij openbaar vervoer gestimuleerd.

Op basis van de huidige planvorming wordt een gezamenlijke fietsvoorziening gerealiseerd voor de gestapelde woningen. Dit betekent dus voor de bouwblokken A, B en C. De reductiefactor is dan ook van toepassing op de parkeerbehoefte van bewoners van deze bouwblokken.

In onderstaande tabel is weergegeven wat de parkeerbehoefte van bewoners in de bouwblokken A, B en C is.

Doelgroep	Moment van de dag/week							
	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	Overdag	Middag	Avond	Koop- Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Bewoners bouw- blokken A, B en C	42,3	42,3	76,1	67,7	84,6	50,8	67,7	59,2

Op basis van de hierboven weergegeven parkeerbehoefte op de verschillende momenten op de dag/week, is de reductie berekend. In onderstaande tabel is dit doorgerekend voor de totale parkeerbalans.

Doelgroep	Aanwezigheidspercentages (per moment van de dag)								
	Werkdag					Zaterdag		Zondag	
	Overdag	Middag	Avond	Koop- Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag	
Bewoners	A, B en C	38,1	38,1	68,5	60,9	76,1	45,7	60,9	53,3
	D	8,8	8,8	9,4	9,3	9,6	9,0	9,3	9,1
Bezoekers		3,5	7,1	28,3	24,8	0,0	21,2	35,4	24,8
Werknemers		35,0	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bewoners		46,9	46,9	78,0	70,2	85,7	54,6	70,2	62,4
Bezoekers		3,5	7,1	28,3	24,8	0,0	21,2	35,4	24,8
Werknemers		35,0	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal		85,4	89,0	106,3	95,0	85,7	75,9	105,6	87,2
Totaal (afgerond)		86	89	107	95	86	76	106	88

Bij het toepassen van de reductiefactoren "goede fietsenstalling" is er sprake van een maximale parkeerbehoefte van 107 parkeerplaatsen op een werkdagavond. De zaterdagavond kent een parkeerbehoefte van 106 parkeerplaatsen.

Voor het toepassen van deze reductiefactor moet goed worden gekeken naar de daadwerkelijke invulling van de fietsenstalling. Eerder is geconcludeerd dat deze in elk geval gezamenlijk toegankelijk moet zijn. Daarnaast is het ook wenselijk dat deze erg gemakkelijk in het gebruik is. Het is aan de ontwikkelaar om eerst aan te tonen dat aan deze voorwaarde wordt voldaan en dat daarbij een extra 'plus' wordt gerealiseerd waardoor het fietsen meer wordt gestimuleerd. Dit kan pas worden getoetst wanneer de daadwerkelijke plannen meer definitief zijn.

Reductiefactor: Deelauto's.

Voor het toepassen van de reductiefactor voor het gebruik van deelmobiliteit wordt de aanname gehanteerd dat 1 deelauto 4 voertuigen vervangt. Hierbij geldt dat maximaal 20% van de totale parkeerbehoefte mag worden 'vervangen' door deelauto's. Hierbij is de parkeerbehoefte voor de privéparkeerplaatsen buiten beschouwing gelaten. In onderstaande tabel is weergegeven wat de parkeerbehoefte van de overige bewoners is.

Doelgroep	Moment van de dag/week							
	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	Overdag	Middag	Avond	Koop-Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Bewoners (excl. privé-pp.)	38,9	38,9	70,0	62,2	77,7	46,6	62,2	54,4

De maximale parkeerbehoefte die kan worden 'ingezet' voor deelmobiliteit is 15,5 parkeerplaatsen (20%). Dit betekent dat in de basis 4 deelauto's kunnen worden ingezet om de totale parkeerbehoefte met 15,5 parkeerplaatsen te kunnen verminderen. De restbehoefte van 0,5 parkeerplaatsen kan, gezien het maximale afgesproken percentage, niet worden vervangen door deelmobiliteit.

Dit betekent dat op het drukste moment (voor bewoners; nacht) een parkeerbehoefte 62,2 (63) parkeerplaatsen ontstaat. Dit is 81% van de oorspronkelijke parkeerbehoefte (exclusief de deelauto's zelf). Om het effect van het gebruik van deelmobiliteit op de overige momenten van de dag/week in beeld te brengen, is de 'oorspronkelijke' parkeerbehoefte (na het toepassen van de reductiefactor 'goede fietsenstalling') op deze momenten ook gecorrigeerd met 19%.

In onderstaande tabel is de parkeerbehoefte van bewoners in het plangebied weergegeven.

Doelgroep	Moment van de dag/week							
	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	Overdag	Middag	Avond	Koop-Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Bewoners (excl. privé-pp.)	32	32	56	51	63	38	51	44
Privéplaatsen	8	8	8	8	8	8	8	8
Deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4
Totaal	44	44	69	63	75	50	63	56

Voor het plangebied geldt dat in de nachtperiode in totaal een behoefte van 75 parkeerplaatsen ontstaat.

Totale parkeerbalans

Met het toepassen van bovengenoemde reductiefactoren ontstaat er voor het bouwplan een maximale parkeerbehoefte van 99 parkeerplaatsen op een zaterdagavond. Een gemiddelde werkdagavond kent een parkeerbehoefte van 98 parkeerplaatsen. Overdag is de parkeerbehoefte 52 parkeerplaatsen op basis van de aanwezigheid van bewoners en bezoekers op dat moment. Voor werknemers van de Stadsbank moeten er overdag echter nog 35 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit betekent dat de totale parkeerbehoefte overdag over 87 parkeerplaatsen ligt. De parkeerbehoefte op zaterdagavond ligt hoger dan overdag en is dan ook maatgevend. Dit betekent dat in het bouwplan rekening moet worden gehouden met 99 parkeerplaatsen.

Doelgroep	Moment van de dag/week							
	Werkdag					Zaterdag		Zondag
	Overdag	Middag	Avond	Koop- Avond	Nacht	Middag	Avond	Middag
Bewoners (excl. privé-pp.)	32	32	57	51	63	38	51	44
Privéplaatsen	8	8	8	8	8	8	8	8
Deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4
Bezoekers	3,5	7,1	28,3	24,8	0,0	21,2	35,4	24,8
Werknemers	35,0	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	82,5	86,1	97,3	87,8	75,0	71,2	98,4	80,8
Totaal (afgerond)	83	87	98	88	75	72	99	81

Conclusie

Op basis van hetgeen hiervoor is beschreven moet worden geconcludeerd dat met het voorliggende bouwprogramma 99 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. In dit getal zijn de reductiefactoren, het inzetten op deelmobiliteit en realisatie van een goede fietsenstelling, verwerkt.

- Deel bezoekersparkeren in openbare ruimte

Een deel van het bezoekersparkeren wordt in het openbare gebied opgevangen. Hiermee kan de totale parkeercapaciteit binnen het plangebied worden beperkt, gezien de wens voor een duurzame en groene inrichting van het binnengebied.

Gevolg hiervan is dat bezoekers parkeerruimte moeten zoeken in het openbare gebied. Hierbij wordt opgemerkt dat het parkeren in de omliggende straten beperkt is. In de Spelbergsweg is voldoende parkeermogelijkheid aanwezig. In dit gebied is echter een vergunninghouderregime van kracht. Dit betekent dat er niet door bezoekers kan worden geparkeerd. Parkeren moet dan plaatsvinden in de nabijgelegen parkeergarages (Parkeergarage Mooienhof en H.J. van Heekgarage). De druk op de parkeervoorzieningen in en rond de binnenstad is hoog en wordt in de toekomst nog hoger verwacht.