

Op 17 januari 2022 zijn bij de raadsgriffie vragen binnen gekomen van de heer Barry Overink van de fractie Burgerbelangen Enschede gericht aan de voorzitter van de Raad op grond van ex artikel 35 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de Raad. Het college van Burgemeester en Wethouders beantwoordt de vragen als volgt.

Betreffende beantwoording schriftelijke vragen van de heer Barry Overink (Burgerbelangen Enschede) inzake Toename aantal voertuigen.

Medio januari meldde het AD dat er een explosieve groei was van het aantal auto's in Den Haag. De fractie van Burgerbelangen Enschede meent de afgelopen jaren ook een toename van autoverkeer te herkennen in onze eigen stad. Uit de cijfers van het CBS blijkt dit beeld te kloppen.

2015	65 822
2016	65 754
2017	65 988
2018	66 823
2019	67 648
2020	68 247
2021	69 397

(Genoemde cijfers zijn exclusief bedrijfsauto's ca. +15.000)

De fractie is al jaren kritisch op het parkeerbeleid en de manier waarop in Enschede wordt omgegaan met de automobilist en vooral het weren van dit type weggebruiker. Ook herkennen wij ons veelal niet in de parkeernormen die worden gehanteerd, een recent voorbeeld hiervan is de nieuwbouw van het Janninkkwartier, waarbij een tweede auto of bezoekers aan de randen van de wijk dienen te parkeren.

Daarom heeft de Fractie van Burgerbelangen de volgende vragen aan het college:

1. Herkent het college zich in de cijfers van het CBS, met een groei van auto bezit?

De cijfers van het CBS laten een groei van het aantal personenauto's zien. Als echter gekeken wordt naar het autobezit is dit slechts marginaal toegenomen.

Jaartal	Aantal Personen-auto's	Aantal huishoudens	Autobezit per huishouden	Aantal inwoners	Aantal personenauto's per 1000 inwoners
2015	65.822	77.215	0,85	158.553	415
2016	65.754	77.027	0,85	158.351	415
2017	65.988	77.572	0,85	158.140	417
2018	66.823	78.026	0,86	158.261	422
2019	67.648	78.627	0,86	158.986	425
2020	68.247	79.459	0,86	159.640	428
2021	69.397	79.604	0,87	159.732	434

Bron: CBS - Statline

De afgelopen twee jaar is als gevolg van de corona-crisis het aantal personenauto's harder gestegen. Minder mensen maken gebruik van het OV en er worden meer tweedehands auto's gekocht. Hoe deze trend zich verder ontwikkelt na afloop van de corona-crisis is onbekend.

2. Is het college van mening dat deze groei van autobezit aansluit bij al het beleid dat het college de afgelopen jaren heeft gevoerd en nog voert?

Enschede heeft het doel om te groeien naar 170.000 inwoners, de bereikbaarheid van banen te vergroten en talent aan te trekken en vast te houden. Hiervoor is de stad volop in ontwikkeling. Nu en in de toekomst werken we aan grote nieuwbouwwontwikkelingen, zoals de Kop en Centrumkwadraat. Doordat er meer mensen in Enschede komen te wonen, neemt bij een gelijkblijvend autobezit ook het aantal personenauto's toe. Daarom stimuleren we het gebruik van de fiets, OV en deelmobiliteit om een bewuste vervoerskeuze te maken en de stad leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar te houden.

3. Auto's worden meer en meer geweerd uit de stad en ook het straat parkeren zien wij minder worden rondom het centrum. Sluit deze ontwikkeling wel aan bij de behoefte van de inwoner? (graag aantonen en onderbouwen)

Inwoners hebben behoefte aan betaalbare woningen in een leefbare en aantrekkelijke omgeving. Naast ruimte voor nieuwe woningen is het daarom belangrijk dat er ook ruimte is voor groen, klimaatadaptie en ontspanning voor onze inwoners. Dit komt bijvoorbeeld naar voren in de vastgestelde strategische opgaven, de Mobiliteitsvisie, Groen Blauw Enschede en het Groenambitieplan. Er liggen meerdere ruimteclaims op de openbare ruimte en we zien kansen om parkeerplaatsen op straat anders te benutten, mits er voldoende capaciteit in de parkeergarages aanwezig is. Zie bijvoorbeeld de voorgenomen woningbouwwontwikkelingen van de Polaroid-parkeerplaatsen en de Molenstraat.

We herkennen ons niet in de aanname dat auto's worden geweerd. Bereikbaarheid is wat anders dan doorsteekbaarheid. Inwoners, bezoekers en werknemers zonder eindbestemming in het centrum worden via de singel en Oostweg/A35 geleid. Hierdoor beperken we de verkeersdruk binnen het singelgebied en ontstaat er meer ruimte voor groen, klimaatadaptie en een aantrekkelijk stadscentrum.

4. De komende jaren gaan er meer en meer mensen wonen in en rond het centrum door ontwikkelingen zoals de Kop en Centrumkwadraat. Het college gaat in de beleidsstukken uit dat dit inwoners zijn die veelal niet in het bezit zullen zijn van een auto. Is dit een aanname? Of kan het college gedegen onderbouwen dat dit het geval zal zijn?

Bij de vergunningverlening kan worden afgeweken van de parkeernorm indien daar een goede onderbouwing aan ten grondslag ligt. Het bestemmingsplan biedt hiervoor de basis. Het autobezit binnen de singel is met 0,5 auto per huishouden in ieder geval lager dan het autobezit in de rest van de stad. Uit een onderzoek waarin het autobezit naar inkomen wordt weergegeven blijkt het autobezit binnen de singel voor een gestandaardiseerde besteedbaar huishoudinkomen tot €20.000 0,3 auto per huishouden te zijn.

5. Sluiten de parkeernormen nog wel aan bij de realiteit? (lees de stijging van de afgelopen 7 jaar)

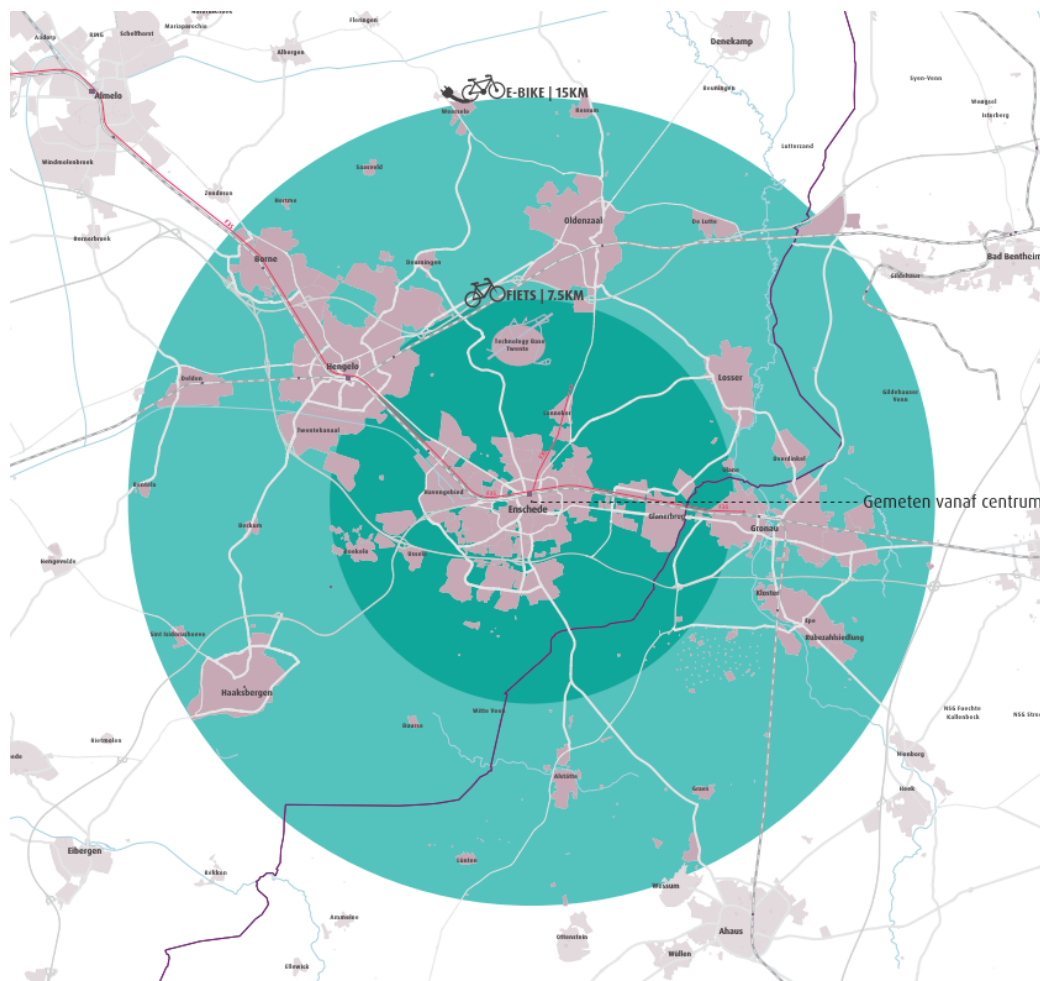
De parkeernormen zijn afgeleid van de parkeerkencijfers van het CROW. In 2018 zijn de parkeerkencijfers geactualiseerd en deze verwerken we momenteel in de nieuwe nota parkeernormen ter vervanging van de nota uit 2017. Naar verwachting hebben de nieuwe parkeerkencijfers een verlaging van de parkeernorm tot gevolg.

6. Hoe verhoudt zich de parkeernorm die Enschede hanteert met andere vergelijkbare steden? Is hiervan een benchmark beschikbaar? (zo nee, deze dan graag uitzetten)

Net als veel andere gemeenten hanteert de gemeente Enschede de parkeerkencijfers van het CROW bij het bepalen van de parkeernorm. Deze parkeerkencijfers komen voort uit analyses van landelijke data. Een benchmark is daarom niet nodig.

7. Welke actie onderneemt het college om automobilisten zich bewust te laten zijn dat voor kleine afstanden in en rondom de stad, bijvoorbeeld de fiets een goed alternatief kan zijn?

Vanuit de mobiliteitsvisie zetten wij in op stappen, trappen, OV en daarna de personenauto. Ons beleid richt zich erop dat ritten onder de 7,5 km bij voorkeur met de fiets gedaan worden en vervoersbewegingen tot 15 km bij voorkeur met de e-bike. De afgelopen jaren heeft de gemeente Enschede zich daarom volop ingezet op het stimuleren van de fiets door middel van de Fietsstad-campagne. De daarop aansluitende Enschede Fietsstad applicatie helpt inwoners om gezondere en duurzamere keuzes te maken. Het aandeel fietsen op de korte afstand is tussen 2012 en 2019 toegenomen van 34% naar 43%.



Fietsafstanden hemelsbreed vanuit de Binnenstad (links), donkergroen 7,5 km/ aqua 15 km (e-bike).

Zoals vastgesteld in de fietsvisie zetten we volop in op het realiseren van snel- en doorfietsroutes en het afmaken van het fietsnetwerk. Daarnaast zetten we ook in op wandelen, OV en deelfervoer.

8. Wat is het beeld van het college bij de ontwikkeling van deelfervoer, uit cijfers van “Waar staat mijn gemeente” blijkt dat dit aantal verminderd ten opzichte van de afgelopen jaren. Heeft het college hier een verklaring voor?

In het dashboard van ‘Waar staat mijn gemeente’ worden voornamelijk particuliere auto’s die worden aangeboden op deelauto-platformen zoals Snappcar meegeteld. Hier hebben wij als gemeente geen beleid op ontwikkeld en zijn we dus afhankelijk van inwoners die zijn/haar auto wilt delen. Als we kijken naar commerciële deelauto’s van bijvoorbeeld Greenwheels of MyWheels zien we juist een toename; van 4 in 2019, naar 8 in 2020 en naar 13 in 2021. Voor aankomend jaar verwachten we een groei naar meer dan 20 (elektrische) deelauto’s die openbaar toegankelijk zijn.

Daarnaast hebben we sinds 2020 ervaring met de elektrische deelscooters van GoSharing. Afgelopen jaar hebben de (elektrische) deelfietsen van Bondi en DeelfietsNederland hun intrede gedaan. Aankomende periode verwachten we enkele nieuwe aanbieders met elektrische deelscooters en elektrische deelfietsen en zal het aanbod van deelmobiliteit daardoor flink toenemen. Aankomend jaar zullen we ook de eerste mobiliteitshubs realiseren om zo het gebruik van deelvervoer laagdrempelig te maken en verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan.

Een groter aanbod van deelmobiliteit en een goede informatiecampagne om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren kan helpen het gebruik verder te verhogen. Door de toename van het aanbod (in aantallen, maar ook in typen) wordt het aantrekkelijker om meer gebruik te maken van deelvervoer en dus minder gebruik van de auto. Op de lange termijn moet dit leiden tot een lager autobezit.

9. Gezien het toenemend aantal autovoertuigen (in 7 jaar +3.575) hebben wij de verwachting dat deze stijging de komende jaren niet zal afnemen. Wij vragen ons af welk effect dit gaat hebben op woonwijken, de drukte op de uitvalswegen en de singels.?

Doordat er meer mensen in Enschede komen te wonen, werken en recreëren neemt bij een gelijkblijvend autogebruik en autobezit ook het aantal personenauto's en daarmee de druk op de openbare ruimte toe. Het beleid is erop gericht om de leefbaarheid en aantrekkelijk van de stad te vergroten. We moeten voorbereid zijn op een toename van het aantal personenauto's en zetten daarom in op doorstroming van de singels, ontsluiting via de Oostweg, fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid.

10. In aanvulling op vraag 9, wat gaat het college hieraan doen? En op welke manier gaat het college bij beleid en de ontwikkelingen van nieuwe wijken hierbij rekening mee houden?

We stimuleren wandelen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Zo willen we een deel van de bezoekers en werknemers langs de invalswegen afvangen in Park+Ride en Park+Bike locaties. Willen we parkeerders in de binnenstad verleiden tot garageparkeren, om de parkeerplaatsen op straat te kunnen benutten voor andere functies. Indien de parkeerbalans laat zien dat er te weinig capaciteit is voorzien ontwikkelen we nieuwe parkeergarages. Deze ambities worden momenteel verder uitgewerkt in de Parkeervisie 2030; leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar.

Bij de ontwikkelingen van nieuwe wijken ontwerpen we vanuit de voetganger en fietser, zorgen we voor goede OV-verbindingen en reserveren we ruimte voor deelmobiliteitspunten. Hiermee stimuleren we het wandelen, fietsen, OV en deelmobiliteit. We kijken of de parkeernorm voldoet of dat een aanpassing van de parkeernorm mogelijk is op basis van locatie, voorzieningen, verbindingen en doelgroep.

Enschede, 15 februari 2022

Burgemeester en Wethouders van Enschede,
de loco-Secretaris, de Burgemeester,

E.A. Smit

R.W. Bleker