

Mobiliteitsnotitie Dijkwartier Den Helder

Fase 1 en Fase 2



Figuur 1: Schetsontwerp stedenbouwkundig plan fase 1 en fase 2, d.d. december 2022.

Samenvatting

Ruimtelijke vormgeving heeft veel impact op de manier waarop we ons verplaatsen en visa versa. Daarom worden ruimtelijke ontwikkelingen steeds vaker integraal opgepakt.

Deze notitie gaat in op de mobiliteitsopgave voor het Dijkkwartier, een woningbouwontwikkeling van circa 1.000 woningen. De focus van deze notitie richt zich tot fase 1 en 2, dat bestaat uit 517 woningen. Door de parkeeropgave beter aan te laten aansluiten op de mobiliteitsbehoefte van bewoners wordt voorkomen dat parkeerplaatsen onbenut blijven. Het resultaat hiervan is een parkeerreductie van bijna 20%; van gemiddeld 1,24 parkeerplaats per woning naar gemiddeld 1,07 parkeerplaats per woning (exclusief bezoekers parkeren).

Op basis van het type woningen is een inschatting gemaakt welke bewoners het Dijkkwartier ongeveer mag verwachten – én welke mobiliteitsbehoeften deze bewoners hebben. Zo blijkt 60% van de bewoners open te staan voor deelmobiliteit. Dit biedt kans voor de transitie van autobezit naar autogebruik.

Daarnaast is gekeken naar data die iets zeggen over de huidige bewoners van Den Helder. Zo is het gemiddelde autobezit van inwoners van Den Helder 0,9 personenauto per woning. Dit getal is lager dan de huidige Nota parkeernormen hanteert. Daarbij is tevens gekeken naar de alternatieven die nu in de omgeving van het centrum van Den Helder aanwezig zijn of worden ontwikkeld, zoals versterking van het fietsnetwerk en de direct verbinding met Amsterdam CS en Utrecht CS met het OV. Daarnaast weten we dat 60% van de mensen in Den Helder een arbeidsovereenkomst hebben met een bedrijf in Den Helder. Waarmee de afstand tussen wonen en werk vrij beperkt is, namelijk 3,2 km.

Om de ruimte in het gebied zo optimaal mogelijk te benutten adviseert Sweco om voor fasen 1 en 2, 626 parkeerplaatsen te realiseren. 10 van deze parkeerplaatsen is voorbehouden aan deelauto's. Op die manier is er 1,07 parkeerplaats per woning beschikbaar en 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren. Aanvullend worden er voldoende (in pandige) fietsvoorzieningen gerealiseerd en wordt de Kanaalweg, inclusief bushalte, gereconstrueerd om ritten met de fiets, OV en te voet aantrekkelijker te maken.

Tot slot zal na de bouw van fase 1 geëvalueerd worden of de parkeercapaciteit en alternatieven voldoende toereikend zijn ten aanzien van de mobiliteitsbehoeften van de bewoners. Als blijkt dat er minder parkeerplaatsen nodig zijn dan worden deze in mindering gebracht bij fase 2. Als blijkt dat er onvoldoende capaciteit beschikbaar is, dan wordt dit opgevangen in fase 2.

1. Inleiding

Gemeente Den Helder en Zeestad hebben de ambitie om 1.000 woningen (fase 1 tot en met fase 4) te ontwikkelen in het Dijkkwartier. Een bijzonder project waarbij woningen worden gemaakt op een versterkte dijk. Om het woonconcept zo goed mogelijk aan te sluiten op de mobiliteitsbehoeften van de nieuwe bewoners is besloten om op basis van een doelgroep benadering te onderzoeken welke parkeeropgave passend is in het Dijkkwartier. Aansluitend op deze parkeeropgave wordt ingezet op complementaire mobiliteitsconcepten om het STOMP-principe verder invulling te geven (stappen, trappen, OV, MaaS, Parkeren). Er wordt dus sterk ingezet op andersoortige mobiliteit dan de auto. Het voordeel is dat er minder ruimte nodig is voor parkeerplaatsen en dat die ruimte op een andere, prettige manier, ingevuld kan worden. Fase 1 en fase 2 van het Dijkkwartier behoren tot de scope van deze notitie.

STOMP

Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en tot slot de Privéauto. Dat is de volgorde waarin prioriteit wordt gegeven aan mobiliteitsvormen in dit onderzoek. Dit principe geeft voorrang aan actieve vervoersmiddelen (lopen en fietsen). Voor langere afstanden kan men gebruikmaken van een goede openbaar vervoersverbinding. Aanvullend op de openbaarvervoersverbinding kan worden gekeken naar mobiliteitsdiensten (of te wel MaaS, zoals het ook vaak wordt genoemd). Als alle vier de mobiliteitsvormen niet mogelijk zijn, dan wordt pas gekeken naar de privéauto.

1.1 Context van Den Helder

Woon-werk afstand

In 2020 telde Den Helder 56.334 inwoners, waarvan 25.700 (46%¹) met een arbeidsovereenkomst (bron: CBS). Bijna 60% van de inwoners met een arbeidsovereenkomst werkte binnen de eigen gemeentegrenzen, waarbij de gemiddelde woon-werkafstand 3,2 km was.

Woonregio's		Banen van werknemers	Woon-werk afstand
		2020 december	2020 december
Werkregio's		x 1000	km
Den Helder	Nederland	25,7	23,1
	Den Helder	15,4	5,2
	Hollands Kroon	3,2	16,5
	Schagen	2,6	19,5
	Texel	0,5	17,7

Bron: CBS

Figuur 2: banen van werknemers naar woon- en werkregio

Afgelegde fietsritten (2015-2019)

Tussen 2015 en 2019 werd 32,7% van de ritten in Den Helder met een afstand van 7,5 km of minder afgelegd met de fiets (bron: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu). In buurgemeenten Hollands Kroon en Schagen was dat respectievelijk 28,3% en 43,8%. Het gemiddelde in Nederland was 37%.

Gezien de korte woon-werk afstand van ruim 15.000 inwoners is er potentie om het fietsgebruik verder te stimuleren. De fiets is namelijk een zeer geschikt alternatief om afstanden onder de 7,5 km af te leggen. Met de e-bike wordt deze afstand opgerekt tot circa 15 km. De komst van de nieuwe doorfietsroute TESO-Schagen is een mooie aanvulling op het huidige fietsnetwerk.



Figuur 3: Hoofd fietsnetwerk Den Helder

¹ Het aantal mensen met een arbeidsovereenkomst in Nederland ligt rond de 50% (bron: CBS, 2021)

OV verbinding met de randstad

Vanaf Den Helder vertrekt twee keer per uur een trein naar Nijmegen met tussenstops op Alkmaar, Amsterdam CS en Utrecht CS. Een rit van Station Den Helder naar Station Alkmaar duurt ongeveer net zo lang met de trein als met de auto. Er is op dit moment voldoende fietsparkeercapaciteit op het station. Op termijn moet de capaciteit wel worden opgehoogd en zijn er ingrepen vereist om de gebruiksvriendelijkheid te vergroten.

OV verbinding plangebied Dijkkwartier

Direct naast het plangebied, aan de Kanaalweg, ligt een bushalte. Het Dijkkwartier heeft op die manier een directe OV verbinding naar station Den Helder. Bovendien ligt het centrum van Den Helder hemelsbreed op slechts 700 meter van het plangebied en is daarmee goed met een 'langzame' vorm van transport (fiets of te voet) te bereiken. De bushalte wordt verbeterd als onderdeel van het project (herinrichting Kanaalweg).

Auto bezit

Het autobezit in Den Helder is met 0,9 personenauto's per huishouden vergelijkbaar met steden als Alkmaar en Den Bosch. Het autobezit in het naastgelegen Hollands Kroon is met 1,2 personenauto's per huishouden een stuk hoger dan in Den Helder. Ter vergelijking: ruim 30% van de inwoners van Hollands Kroon werkt ook in de gemeente Hollands Kroon (met een gemiddelde afstand van 4,1 km). De gemiddelde afstand tot een treinstation is in de gemeente Hollands Kroon een stuk groter. Bijhorende data is ontsloten in bijlage 1 – Autobezit per wijk en afstand tot treinstation (Den Helder en Hollands Kroon).

2. Parkeervraag

2.1 Parkeeropgave Dijkkwartier fasen 1 en 2

De gemeenteraad van Den Helder heeft op 27 september 2021 de *Nota Parkeernormen Den Helder 2021* vastgesteld. De nota leunt sterk op de kencijfers van het CROW (publicatie 317). Door het aanbod beter aan te laten sluiten bij de vraag kan de ruimte efficiënter worden benut en toekomstbestendig worden vormgegeven. Het college van B&W is gemandateerd om een ontheffing van de pakeereis te verlenen aan de initiatiefnemer.

Over extremen gesproken

De ontwikkeling van het Dijkkwartier bestaat uit circa 1.000 woningen, waarvan 517 in fase 1 en 2. Als de parkeeropgave van fase 1 en 2 conform de Nota Parkeernormen wordt berekend, dan wordt er gerekend met 1,24 parkeerplaats per woning (exclusief 0,3 – voor het aandeel bezoekersparkeren).

Echter wijst CBS data uit dat het gemiddelde autobezit in Den Helder veel lager is, namelijk 0,9 personenauto per huishouden. Hiermee ontstaat een gat van 0,34 parkeerplaats per woning.

Gebaseerd op deze data ontstaat het risico dat in fase 1 en 2 van het Dijkkwartier (0,34*517=) 176 parkeerplaatsen te veel worden gebouwd en dus onbenut blijven.

Bovenstaande berekening is indicatief. Het geeft de urgentie weer dat “traditioneel ontwikkelen” niet meer van deze tijd is omwille van de grote ruimtelijke impact die het heeft. Grotere woningbouwopgaven als het Dijkkwartier geven gemeenten de kans om mobiliteit anders te organiseren. Door goed te analyseren wie de bewoners van het Dijkkwartier worden, welke soorten van mobiliteit bij hen passen en bijhorende voorzieningen te realiseren kan de gemeente kansen voor ander soortige mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit verzilveren.

In de onderstaande tabel is de parkeeropgave van het Dijkkwartier (fasen 1 en 2) in vier scenario's weergegeven. Scenario's 0 en 1 zijn per fase uitgewerkt in Bijlagen 2a en 2b - Parkeeropgave fase 1 / 2 Dijkkwartier o.b.v. Nota Parkeernormen Den Helder

- Scenario 0 gaat uit van de Nota Parkeernormen voor het schilgebied (waar de ontwikkeling Dijkkwartier onder valt).
- Scenario 1 gaat uit van de nota parkeernormen voor het centrum gebied.
- Scenario 2 gaat uit van een project specifiek mobiliteitsconcept. Dit is tot stand gekomen op basis van een doelgroepanalyse voor het Dijkkwartier. Hiervoor is de segment indeling van Whize van Whooze gebruikt. Bijlage 3 gaat in op de doelgroepen benadering.
- In scenario 3 is de parkeeropgave uit scenario 2 verder geoptimaliseerd door de bezoekersnormering naar beneden bij te stellen (van 0,3 naar 0,2).

	Scenario 0 Nota Parkeernormen Schil (normen DH)	Scenario 1 Nota parkeernormen Centrum (normen DH)	Scenario 2 Doelgroep berekening	Scenario 3 Doelgroep berekening + gereduceerd bezoekersparkeren (0,2)
Bewoners-parkeren	640,0	546,5	552,1	552,1
Bezoekers-parkeren	155,1	155,1	155,1	103,4
Totale parkeeropgave	795,1	701,6	707,7	655,6
% reductie parkeeropgave	0%	11,8%	12,3%	17,6%
Parkeernorm per woning (incl. bezoekers-parkeren)	$795,1/517=1,54$ auto per woning	$701,6/517=1,36$ auto per woning	$707,7/517=1,37$ auto per woning	$655,6/517=1,27$ auto per woning
Parkeernorm per woning (excl. bezoekers-parkeren)	1,24	1,06	1,07	1,07

Tabel 1 Scenario's parkeeropgaven Dijkkwartier (fase 1 en 2)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de doelgroepen benadering van Whize van Whooze (scenario 2) nauwelijks verschilt met het scenario centrum gebied. De loopafstand van de randen van het centrumgebied (zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Den Helder 2021) naar het station variëren van 1,3 tot 1,9 km. Het Dijkkwartier ligt binnen wat betreft afstand binnen deze contouren. Momenteel is het gebied niet aangewezen als centrum gebied.

2.2 Vergelijking in Nederland

In opmaat naar de mobiliteitstransitie passen Nederlandse gemeenten hun beleid aan. De auto krijgt geleidelijk aan minder ruimte, wat kansen biedt voor andere modaliteiten. In het onderstaande overzicht is het beleid van 7 Nederlandse gemeenten weergegeven. Zij hanteren andere parkeernormen ten aanzien van bezoekersparkeren.

Stad	Inwonersaantal (2022)	Autobezit per huishouden	Parkeernorm bezoekers	Loopafstand centrum (km)
Eindhoven	238.326	0,8	0,1 in het centrum. 0,3 in schil en restgebied	1,8

Groningen	234.950	0,5	Zone A: 0,1 Zone B: 0,2 Zone C: 0,3	2,3
Best	30.608	1,2	Bij woningbouw ontwikkelingen van meer dan 20 woningen geldt een bezoekersnorm van 0,2	0,850
Den Bosch	156.538	0,9	Binnenstad 0,1 Schil om het centrum 0,2	1,7
Assen	68.979	1,0	0,2 in het centrum en schil	1,4
Roermond	59.184	1,0	0,2 in het centrum	1,1
Diemen	31.822	0,6	0,25	1,1
Den Helder	56.334	0,9	0,3	1,2

Tabel 2 Inwonersaantal, autobezit, parkeernorm bezoekers en loopafstand OV Nederlandse gemeenten.

Als vanzelfsprekend vindt iedere gemeenteraad het belangrijk dat huidige bewoners geen (parkeer)overlast ervaren door nieuwbouwoontwikkeling. Echter is in Nederland een verschuiving gaande waarbij de auto minder centraal wordt gesteld– vaak in combinatie met stimulerende maatregelen om ander soortig vervoer aantrekkelijk, zoals te fiets of te voet, te maken.

Scenario's 1 (op basis van de Nota Parkeernormen, centrumgebied) en 2 (doelgroep benadering) uit tabel 1 verschillen nauwelijks van elkaar. Echter verschilt dit getal circa 0,16 ten opzicht van het autobezit in Den Helder. Dit wordt aangevoerd als extra drijfveer om de parkeernormering verder aan te scherpen door de bezoekersparkeernorm van 0,3 naar 0,2 te verlagen.

2.3 Mobiliteitsplan Dijkkwartier

Deelauto's

Bekende deelauto aanbieders (zoals Amber, GreenWheels, MyWheels) voegen capaciteit toe zodra dit noodzakelijk (ofwel rendabel) is. Op basis van de doelgroepen analyse is duidelijk dat circa 60% van de toekomstige bewoners van het Dijkkwartier open staat voor deelmobiliteit. Dit zijn circa 300 huishoudens in fasen 1 en 2. Vooralsnog wordt in deze notitie rekening gehouden met één deelauto per 30 huishoudens, dat blijkt voor de meeste aanbieders rendabel te zijn.

Concluderend wordt er rekening gehouden met 10 deelauto's voor fasen 1 en 2. Een groot deel hiervan zal bij oplevering van het plangebied beschikbaar moeten zijn. De meeste mensen zijn vatbaar voor een verandering in hun mobiliteitspatroon bij grote veranderingen in hun leven, zoals een verhuizing. Als zij bij het betrekken van hun nieuwe woning direct gebruik kunnen maken van de deelauto's, heeft dit de meeste kans van slagen. Ook kunnen de huidige bewoners van Den Helder gebruik maken van deze deelauto's waardoor er in werkelijkheid een grotere doelgroep is.

Het CROW geeft in de kencijfers *Toekomstbestendig parkeren* uit 2018² aan dat één deelauto tussen de vier en acht privéauto's kan vervangen. Elke deelauto heeft ook een parkeerplaats nodig, dus dat komt neer op een besparing van 3 tot 7 parkeerplaatsen per deelauto.

Onderzoeken van het KiM³ en het CROW⁴ laten zien dat het autobezit van frequente deelautogebruikers met wel 60% kan afnemen, mits er actief beleid op wordt gevoerd en aanvullende maatregelen worden getroffen om autobezit en -gebruik te beperken.

In het Dijkkwartier is het realistisch om te veronderstellen dat elke deelauto 4 parkeerplaatsen vervangt. In fasen 1 en 2 worden 10 deelauto's voorzien (5 in fase 1 en 5 in fase 2) op basis van het mogelijk toekomstig gebruik. Daarmee komt de netto reductie voor fasen 1 en 2 neer op 30 parkeerplaatsen.



Figuur 4: Fiets reparatie set langs een fietsroute (Litouwen)

² CROW (2018). *Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*. Geraadpleegd via de online kennisbank in december 2022.

³ KiM (2021). *Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

⁴ CROW (2021). *Wat is het effect van deelauto's op autobezit*.

	Scenario 0 Nota Parkeer- normen Schil (normen DH)	Scenario 1 Nota parkeer- normen Centrum (normen DH)	Scenario 2 Doelgroep berekening	Scenario 3 Doelgroep berekening + gereduceerd bezoekersparkeren (0,2)
Bewonersparkeren	640,0	546,5	552,1	552,1
Bezoekersparkeren	155,1	155,1	155,1	103,4
Totale parkeeropgave	795,1	701,6	707,7	655,6
Reductie van deelauto's (1 deelauto vervangt 4 parkeerplaatsen) er wordt uitgegaan van circa 10 deelauto's	-30	-30	-30	-30
Totale parkeeropgave	765,1	671,6	677,7	625,5

Tabel 3 Scenario's gereduceerde parkeeropgaven Dijkkwartier (fase 1 en 2)

Fietsvoorziening

Het huidige fietsnetwerk van Den Helder wordt met de komst van de doorfietsroute TESO-Schagen verder uitgebreid. Dit biedt toekomstige bewoners van het Dijkkwartier de mogelijkheid om korte ritten met de fiets af te leggen, in plaats van met de auto. De fietsverbinding naar het station van Den Helder is goed. Belangrijk in het stedenbouwkundig plan is dat er openbare fietsvoorzieningen zijn voorzien, zodat fietsen gemakkelijk binnen kunnen worden gestald (en geladen in geval van e-bikes), maar ook dat (bak)fietsen in de openbare ruimte kunnen worden gestald. Door eventuele belemmeringen ten aanzien van gemak en veiligheid weg te nemen wordt het succes van het gebruik van de fiets vergroot. Hier is in het stedenbouwkundig plan rekening mee gehouden.

Voetgangersvoorzieningen

In het stedenbouwkundig plan wordt rekening gehouden met goede voet- (en fiets) verbindingen richting het centrum van Den Helder. Dit uit zich onder andere in de realisatie van een extra voetgangers brug over het Helders Kanaal.

2.4 Uitgangspunten en parkeeropgave Dijkkwartier fase 1 en fase 2

Parkeeropgave

Voor het project Dijkkwartier fase 1 en fase 2 wordt gekozen voor scenario 3 voor de parkeeropgave. Scenario 3 bestaat uit 626 parkeerplaatsen (waarvan 10 voorbehouden aan deelauto's) en biedt daarmee voldoende capaciteit aan de 517 woningen in fase 1 en fase 2. Het scenario biedt 1,07 parkeerplaats per woning, plus nog eens 0,2 parkeerplaats per bezoeker. Het scenario is vastgesteld op basis van een doelgroep analyse en volgt daarmee de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners.

Ter onderbouwing wordt scenario 3 vergeleken met de benodigde capaciteit van de parkeeropgave op basis van het huidige autobezit van de inwoners van Den Helder (0,9 parkeerplaats per woning). Op basis van de 0,9 parkeerplaats per woning blijft er, gegeven het stedenbouwkundig plan van fase 1 en fase 2, ruim 0,31 parkeerplaats per woning over voor bezoekersparkeren. Dit is meer dan het huidige uitgangspunt van 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat scenario 3 marge heeft, waarmee wordt voorkomen dat het plan ten aanzien van parkeercapaciteit te krap wordt ingestoken.

Monitoring parkeerdruk

Gemeente Den Helder zal het gebied Dijkkwartier opnemen in de jaarlijkse parkeerdruk meting, waardoor gemeente en initiatiefnemer inzicht krijgen in de parkeerdruk. Als blijkt dat de parkeerdruk >90% is dan wordt dit opgevangen in fase 2. Als blijkt dat er restcapaciteit is >70%, dan wordt de parkeeropgave in fase 2 naar beneden bijgesteld. De monitoring beperkt zich echter niet alleen tot het autoparkeren. De initiatiefnemer zal na de bouw van fase 1 evalueren of het mobiliteitsconcept inderdaad voldoende aansluit bij de wensen en behoeften van de bewoners.

Uitgangspunten

Hieronder volgen de uitgangspunten volgend uit het mobiliteitsplan van Dijkkwartier:

- Parkeren wordt in het Dijkkwartier overwegend inpandig/op eigen terrein gerealiseerd;
- Op basis van de doelgroep verkenning is de inschatting gemaakt dat de parkeeropgave met circa 12% tot 19% gereduceerd kan worden. De beoogde bewoners bezitten minder auto's dan vanuit de nota parkeernormen wordt gesteld;
- In het Dijkkwartier wordt sterk ingezet op ruimtelijke kwaliteit en voldoende (inpandige) fietsvoorzieningen waarmee bewoners gestimuleerd worden korte afstanden wandelend of met de fiets af te leggen. Deze stimulans hoeft zich echter niet te beperken tot het Dijkkwartier;
- Circa 60% van de toekomstige bewoners staat open voor deelauto gebruik. In fasen 1 en 2 worden 10 deelauto's voorzien, waarbij elke deelauto 4 parkeerplaatsen vervangt. Omdat elke deelauto ook een parkeerplaats nodig heeft, levert dit een netto besparing van 3 parkeerplaatsen op. Na ontwikkeling van fase 1 wordt het gebruik van de deelauto's gemonitord. Op basis van deze gegevens wordt bepaald of er meer of minder deelauto's ingezet moeten worden in fase 2 en opvolgende fasen. Belangrijk is dat als onderdeel van de planvorming door de initiatiefnemer een overeenkomst met een exploitant voor deelauto's wordt gesloten;
- Als onderdeel van reconstructie Kanaalweg de bushaltes aantrekkelijker te maken en beter vorm te geven;
- Op basis van de woon-werk verplaatsingen wordt minimaal kans gezien om een OV-reductie op het plangebied los te laten;
- De voorgestelde gereduceerde van de parkeeropgave is realistisch ingestoken. Mocht na de ontwikkeling van Dijkkwartier fase 1 blijken dat er onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, dan kan dit gecompenseerd worden in Dijkkwartier fase 2. Voor het succesvol introduceren van het gewenste mobiliteitsconcept is het opschalen van capaciteit een kansrijkere benadering dan het achteraf reduceren van capaciteit. De monitoring van de parkeerdruk in Dijkkwartier fase 1 bestaat uit een korte parkeeronderzoek waarbij op vooraf afgestemde moment een parkeertelling wordt uitgevoerd. Dit gebeurt op een moment dat het aanneembaar is dat de meeste bewoners thuis zijn.

Bijlage 1 - Autobezit per wijk en afstand tot treinstation (Den Helder en Hollands Kroon)

Den Helder	Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden	Afstand tot het station (km)
Stad binnen de Linie-West	0,8	0,9
Stad binnen de Linie-Oost	0,7	0,8
Nieuw Den Helder-West	0,9	2,6
Nieuw Den Helder-Oost	0,8	2,5
Julianadorp	1,3	6,6
Het Koe gras	1,3	5,4
Duinzoom	1,4	6,7
De Schooten	0,9	1,2
Totaal	0,9	

Hollands Kroon	Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden	Afstand tot het station (km)
Winkel	1,4	9,9
Wijk 06	1,2	2,4
Wieringerwaard en omgeving	1,4	6,2
Wieringermeer	1,1	17,2
Wieringen	1,1	14,2
Oude-Niedorp	1,4	7,2
Nieuwe-Niedorp	1,3	9,7
Barsingerhorn en omgeving	1,4	5,9
Totaal	1,2	

Bijlage 2a – Parkeeropgave fase 1 Dijkkwartier o.b.v. Nota Parkeernormen Den Helder

Woningtype			Fase 1 obv Voorlopig Ontwerp		
	GBO per eenheid	BVO per eenheid	Aantal st	Percentage %	BVO totaal m2
Sociaal/Betaalbaar					
sociale huur gestapeld	60	80	59		4720
Betaalbare koop gestapeld	60	80	20		1600
Totaal sociale huur/betaalbaar			79	34%	6320
Middelduur					
middelduur huur gestapeld	75	100	20		2000
middelduur koop gestapeld	75	100	30		3000
Totaal middelhuur			50	21%	5000
Duur					
Dure koop gestapeld klein	100	133	24		3200
Dure koop gestapeld midden	125	167			
Dure koop gestapeld groot	150	200	10		2000
Vrije sector koop GGB	160	205	72		14760
Totaal duur			106	45%	19960
Totale woningbouw			235	100	31.280

Schil	
Parkeernorm Den Helder	Parkeeropgave
1,5	88,5
1,5	30
1,5	30
1,5	45
1,6	38,4
1,6	16
1,7	122,4
	370,3

Centrum	
Parkeernorm Den Helder	Parkeeropgave
1,3	76,7
1,3	26
1,3	26
1,3	39
1,4	33,6
1,4	14
1,5	108
	323,3

Bijlage 2b – Parkeeropgave fase 2 Dijkkwartier o.b.v. Nota Parkeernormen Den Helder

Woningtype	Fase 2 obv Voorlopig Ontwerp				
	GBO per eenheid	BVO per eenheid	Aantal st	Percentage %	BVO totaal m2
Sociaal/Betaalbaar					
sociale huur gestapeld	60	75	99		7425
Betaalbare koop gestapeld	60	75			0
Totaal sociale huur/betaalbaar			99	30%	7425
Middelduur					
middelduur huur gestapeld	75	100	56		5600
middelduur koop gestapeld	75	100			0
Totaal middelduur			56	20%	5600
Duur					
Dure koop gestapeld klein	100	130			
Dure koop gestapeld midden	125	170			
Dure koop gestapeld groot	150	200	38		7600
Vrije sector koop GGB	160	200	89		17800
Totaal duur			127	50%	25400
Totale woningbouw			282	100	38.425

Totale opgave	517
----------------------	------------

Schil	
Parkeernorm Den Helder	Parkeeropgave
1,3	128,7
1,5	84
1,6	60,8
1,7	151,3
	424,8

795,1

Centrum	
Parkeernorm Den Helder	Parkeeropgave
1,2	118,8
1,2	
1,3	72,8
1,3	
1,4	
1,4	
1,4	53,2
1,5	133,5
	378,3

701,6

Bijlage 3 – Doelgroep benadering Whize van Whooze

Woningtype				Fase 1 + 2 obv Voorlopig Ontwerp	Dromen en Rondkomen	Jong en Hoopvol	Volks en Uitgesproken	Bescheiden Ouderen	Stedelijke Dynamiek	Gewoon Gemiddeld	Gezellige Emptynesters	Landelijke Vrijheid	Plannen en Rennen	Zorgeloos en Actief	Luxe Leven	Totaal	
	GBO per eenheid	Aantal st	Percentage %														
Sociaal/Betaalbaar																	
sociale huur gestapeld	60	158	30,56%		8,04%	8,04%	8,04%	8,04%									
Betaalbare koop gestapeld	60	20	3,87%						2,50%								
Totaal sociale huur/betaalbaar		178															
Middelduur																	
middelduur huur getapeld	75	76	14,70%						8,26%					8,26%			
middelduur koop gestapeld	75	30	5,80%						0,94%	0,94%	0,94%			0,94%			
Totaal middelhuur		106															
Duur																	
Dure koop gestapeld klein	100	24	4,64%							1,00%	1,00%			1,00%			
Dure koop gestapeld midden	125																
Dure koop gestapeld groot	150	48	9,28%									5,38%	5,38%				
Vrije sector koop GGB	160	161	31,14%									10,43%	10,43%		10,43%		
Totaal duur		233															
Totale woningbouw		517	100,00%		8,04%	8,04%	8,04%	8,04%	11,70%	1,94%	1,94%	15,81%	15,81%	10,20%	10,43%	100,00%	

Tram, bus	Trein, bus	Brommer, scooter	(Elektrische) fiets	Trein, tram, bus	1 of meer auto's	Auto	Twee auto's	Twee auto's	1 of meer auto's	Twee auto's
0,2	0	0,25	0,5	0,25	1,25	1,25	1,75	1,75	1,5	2

Bijlage 4 – Verkenning mobiliteitsconcepten Dijkkwartier, Den Helder – fase 1 en fase 2

20-12-2022



Verkenning mobiliteitsconcepten Dijkkwartier, Den Helder

Fase 1 en 2

Doel notitie

- Het doel van deze notitie is inzicht krijgen in:
 - Boogde doelgroepen Dijkkwartier;
 - Mobiliteitsbehoeften van potentiële bewoners Dijkkwartier;
 - Haarkbaarheid van mobiliteitsconcepten binnen het Dijkkwartier;

NB: deze notitie richt zich tot de parkeer- en mobiliteitsopgave van Dijkkwartier fase 1 en 2

Inleiding



Zeestad heeft de ambitie om 1.200 woningen te ontwikkelen in het Dijkkwartier. Zowel de ontwikkelaar als de gemeente staan open om de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners in de kleuren op een manier passend bij de huidige trends en ontwikkelingen.

Deze notitie gaat in op de verschillende doelgroepen die het Dijkkwartier mag verwelkomen, welke mobiliteitsbehoeften deze bewoners hebben en welke mobiliteitsconcepten hier kansrijk zijn. Enkel fase 1 en 2 behoren tot de scope.

Verder zoomen we in op kansen in het netwerk zoals deelauto systemen (geëxploiteerd door gemeente Den Helder) en de nieuwe doorfietsroute Schagen-TESO. Het succes van deze oplossingen hangt in sterke mate af waar toekomstige bewoners gaan werken en hoeverre zij open staan voor ‘gebruik’ in plaats van bezit.

Woningtype	Fase 1		Fase 2		Fase 3		Fase 4		Totaal		
	Aantal	Perc.	Aantal	Perc.	Aantal	Perc.	Aantal	Perc.	Aantal	Perc.	
Sociaal	79	34%	99	35%	59	25%	115	25%	352	29%	
Midden	50	21%	56	20%	47	20%	92	20%	245	20%	
Duur	Mgw	34	14%	38	13%	39	17%	76	17%	187	15%
	Ggb	72	31%	89	32%	91	39%	176	38%	428	35%
Totaal	235	100%	282	100%	236	100%	459	100%	1.212	100%	

Context | Woon- werkregio's

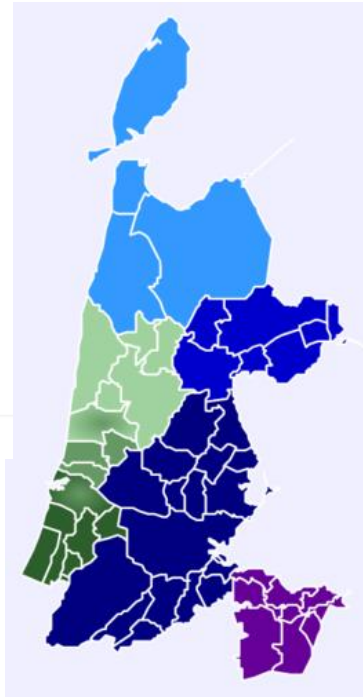
"Een expliciete of impliciete arbeidsovereenkomst tussen een persoon en een economische eenheid waarin is vastgelegd dat arbeid zal worden verricht waartegen een (financiële) beloning staat. Een persoon die in een arbeidsovereenkomst afspraken met een economische eenheid maakt om arbeid te verrichten waartegenover een financiële beloning staat" – definitie van CBS

		Banen van werknemers	Woon-werk afstand
		2020 december	2020 december
		x 1 000	km
Den Helder	Nederland	25,7	23,1
	Kop van Noord-Holland (CR)	19,5	7,4
	Alkmaar en omgeving (CR)	2,0	36,1
	IJmond (CR)	0,5	58,0
	Agglomeratie Haarlem (CR)	0,3	73,4
	Zaanstreek (CR)	0,5	61,6
	Groot-Amsterdam (CR)	1,5	75,4
	Het Gooi en Vechtstreek (CR)	0,2	99,5

Bron: CBS

		Banen van werknemers	Woon-werk afstand
		2020 december	2020 december
		x 1 000	km
Den Helder	Nederland	25,7	23,1
	Den Helder	15,4	3,2
	Hollands Kroon	1,2	16,5
	Schagen	1,6	19,5
	Texel	0,5	17,7

Bron: CBS



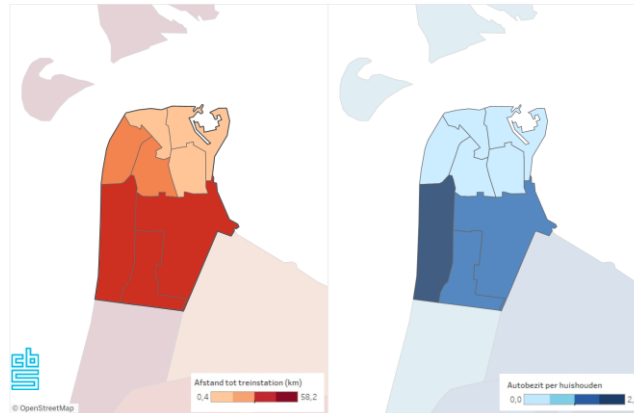
15.400 werkenden uit Den Helder, werken binnen de eigen gemeentegrenzen met een gemiddelde woon-werkafstand van 3,2km. De fiets is een goed alternatief voor afstanden onder de 7 kilometer, met een elektrische fiets zijn afstanden tot circa 15 kilometer goed te overbruggen. In 2010 werd slechts 27% van alle ritten in Den Helder <7,5km afgelegd met de fiets.

60% van werkend Den Helder doet dat in de eigen gemeente en heeft een gemiddelde woon-werkafstand van 3,2 km.

Context | Autobezit per wijk en afstand tot treinstation

Den Helder	Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden	Afstand tot het station (km)
Stad binnen de Linie-West	0,8	0,9
Stad binnen de Linie-Oost	0,7	0,8
Nieuw Den Helder-West	0,9	2,6
Nieuw Den Helder-Oost	0,8	2,5
Julianadorp	1,3	6,6
Het Koegras	1,3	5,4
Duinzoom	1,4	6,7
De Schooten	0,9	1,2
Totaal	0,9	

Inwoners uit Den Helder hebben een vergelijkbaar autobezit als inwoners van Alkmaar en Den Bosch



Het autobezit in de naastgelegen gemeente Hollands Kroon is een stuk hoger dan in Den Helder respectievelijk 1,2 en 0,9 auto's per huishouden. Ruim 30% van de inwoners van Hollands Kroon werkt ook in die Hollands Kroon (met een gemiddelde afstand van 4,1 km). De afstand tot een treinstation is daarnaast in Hollands Kroon een stuk groter.

Hollands Kroon	Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden	Afstand tot het station (km)
Winkel	1,4	9,9
Wijk 06	1,2	2,4
Wieringerwaard en omgeving	1,4	6,2
Wieringermeer	1,1	17,2
Wieringen	1,1	14,2
Oude-Niedorp	1,4	7,2
Nieuwe-Niedorp	1,3	9,7
Barsingerhorn en omgeving	1,4	5,9
Totaal	1,2	

Context | OV ontsluiting



- Er ligt een bushalte direct naast het plangebied en heeft op die manier een directe OV verbinding naar station Den Helder;
- Een rit van Station Den Helder naar station Alkmaar duurt net zo lang met de trein als met de auto;
- Twee keer per uur een trein richting Nijmegen. Trein stopt in Alkmaar en Amsterdam CS

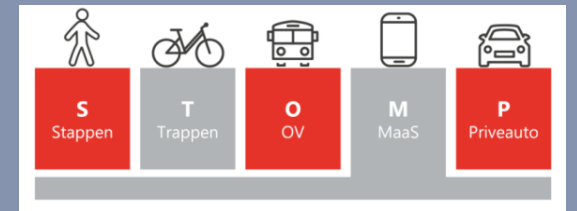
Context | Fietsontsluiting



- Met de nieuwe doorfietsroute TESO-Schagen wordt het fietsnetwerk verder uitgebreid.
- Slechts 27% van de korte ritten in Den Helder wordt afgelegd met de fiets (2010);
- 60% van de inwoners van Den Helder heeft een woon-werkrit van gemiddeld 3,2km;
- Op dit moment is er voldoende fietsparkeercapaciteit op het station van Den Helder. Op termijn moet de capaciteit wel worden opgehoogd en zijn er ingrepen nodig om de gebruiksvriendelijkheid te vergroten.

Eerste bevindingen Context

- Het centrum van Den Helder ligt op circa 700m van het plangebied en is daarmee goed met een 'slow' transportmiddel te bereiken (fiets of te voet)
- 60% van het woon-werkverkeer van werkend Den Helder wordt afgelegd binnen de eigen gemeente. Dit biedt perspectief om meer ritten te voet of met de fiets af te leggen;
- Naast het plangebied ligt een bushalte, de nieuwe bewoners hebben daarmee een directe verbinding met het OV. De wenselijke loopafstand voor een bushalte is circa 350 meter;
- Er wordt een nieuwe doorfietsroute gerealiseerd wat het fietsnetwerk verder bestendigd;



Eerste globale verkenning doelgroepen

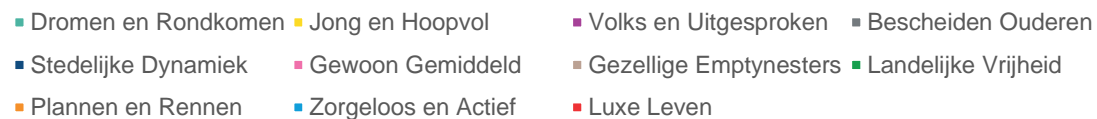
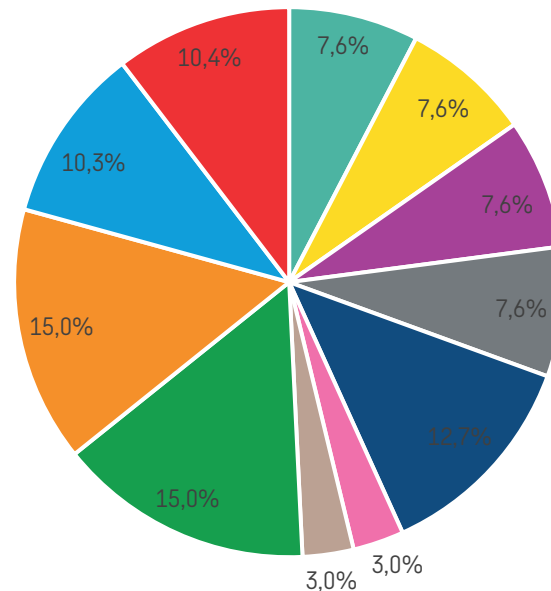
- Elke levensfase is anders. De verschillen in behoeften klinken door in de behoefte aan (soort) mobiliteit;
- Met de Whize zijn huishoudens gesegmenteerd over verschillende geografische niveaus. Deze segmenten geven een indruk van de consumenten die in deze segmenten zijn ingedeeld, doordat ze gekoppeld zijn aan bepaalde karakteristieken.
- De belangrijkste kenmerken van de segmenten zijn in de volgende sheets kort beschreven;
- Op basis van de voorlopige woningbouwopgave (sheet 3) zijn de verschillende doelgroepen toegeschreven aan de verschillende woningen. In sheet 10 is een totale inschatting gemaakt van de toekomstige bewoners van het Dijkkwartier.

Doelgroepanalyse



Whize model van Whooze

Op basis van de type woningen in het Dijkkwartier (fase 1 en 2) is een inschatting gemaakt welke segmenten mogelijk de toekomstige bewoners van het Dijkkwartier worden. Op de volgende pagina wordt dit verder gekwantificeerd.



- Dromen en rondkomen (7,6%)
- Jong en hoopvol (7,6%)
- Volks en uitgesproken (7,6%)
- Bescheiden ouderen (7,6%)
- Stedelijke dynamiek (12,7%)
- Gewoon gemiddeld (3%)
- Gezellige emptynesters (3%)
- Landelijke vrijheid (15%)
- Plannen en rennen (15%)
- Zorgeloos en actief (10,3%)
- Luxe leven (10,4%)

Parkeervraag fase 1 en 2 doelgroepen Whize

Doelgroep	Aantal woningen Dijkkwartier Den Helder	Indicatief autobezit op basis van whize analyse	Totale parkeervraag op basis van de doelgroep benadering
Dromen en Rondkomen	39,5	0,2	7,9
Jong en Hoopvol	39,5	0	0
Volks en Uitgesproken	39,5	0,25	9,9
Bescheiden ouderen	39,5	0,25	9,9
Stedelijke Dynamiek	65,5	0,25	16,4
Gewoon gemiddeld	15,5	1,25	19,4
Gezellige emptynesters	15,5	1,25	19,4
Landelijke Vrijheid	77,7	1,75	135,9
Plannen en Rennen	77,7	1,75	135,9
Zorgeloos actief	53,3	1,5	80,3
Luxe leven	53,3	2	107,3
Totaal	517		542,2*

* de parkeeropgave van 542 parkeerplaatsen is exclusief bezoekersparkeren.

Bezoekersparkeren



Parkeernormen nota van Den Helder gaat uit van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek en volgt daarmee het CROW

Onderzoek laat zien dat dit getal erg hoog is. Verschillende steden wijken daarom af van dit getal. Enschede hanteert bijvoorbeeld 0,06 - 0,09 parkeerplaats voor bezoekers per woning.

Voorstel voor Den Helder: 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers. Dit betekent concreet 103,4 parkeerplaatsen in het Dijkkwartier voor bezoekers voor fase 1 en 2.

Op basis van de doelgroepenbenadering en de voorgestelde gereduceerde norm voor bezoekersparkeren komt de gehele parkeeropgave neer op **645,6 parkeerplaatsen**

Indien het bezoekersparkeren niet gereduceerd wordt, dan komt de parkeeropgave uit op $542,2 + 517 \cdot 0,3 = 697,3$ parkeerplaatsen

Nota Parkeernormen Den Helder

Voor Dijkkwartier gelden de cijfers uit de kolom 'schil'

Functie			centrum	schil	Rest bbk	percentage laadpunten
woning groot	>450 m ³	woning	1,5	1,7	2,0	1,5
woning midden	350 m ³ < woning < 450 m ³	woning	1,4	1,6	1,9	1,0
woning klein	< 350 m ³	woning	1,2	1,4	1,6	0,3
appartement groot	=> 130 m ²	woning	1,4	1,6	1,8	1,5
appartement midden	75 m ² < woning < 130 m ²	woning	1,3	1,5	1,7	0,5
appartement klein	<= 75 m ²	woning	1,2	1,3	1,5	0,2
serviceflat/aanleunwoning		woning	0,4	1,0	1,1	0,2
zorgwoning		woning	0,65	0,65	0,65	0,1
kamerverhuur		kamer	0,5	0,55	0,65	0,1

Inclusief 0,3 per woning voor bezoek; zorgwoning 0,65 per woning en kamerverhuur 0,2 per kamer.

Parkeeropgave obv nota parkeernormen (incl. bezoekers)

Woning	Parkeernorm 'Schil'	Aantal woningen Dijkkwartier	Parkeeropgave
Appartement klein ($\leq 75\text{m}^2$)	1,3	99	128,7
Appartement midden ($75\text{m}^2 < \text{woning} < 130\text{m}^2$)	1,5	185	277,5
Appartement groot ($\geq 130\text{m}^2$)	1,6	72	115,2
Woning groot ($< 450\text{m}^3$)	1,7	161	273,7
Totaal		517	795,1

Woning	Parkeernorm 'Centrum'	Aantal woningen Dijkkwartier	Parkeeropgave
Appartement klein ($\leq 75\text{m}^2$)	1,2	99	118,7
Appartement midden ($75\text{m}^2 < \text{woning} < 130\text{m}^2$)	1,3	185	240,5
Appartement groot ($\geq 130\text{m}^2$)	1,4	72	108,8
Woning groot ($< 450\text{m}^3$)	1,5	161	241,5
Totaal		517	701,6

Verschillen parkeeropgaven

	Scenario 0 Nota Parkeernormen Schil (normen DH)	Scenario 1 Nota parkeernormen Centrum (normen DH)	Scenario 2* Doelgroep berekening	Scenario 3* Doelgroep berekening + gereduceerd bezoekersparkeren (0,2)
Bewonersparkeren	640,0	546,5	552,1	552,1
Bezoekersparkeren	155,1	155,1	155,1	103,4
Totale parkeeropgave	795,1	701,6	707,7	655,6
% reductie parkeeropgave	100%	88,2%	87,7%	82,4%
Parkeernorm per woning (incl. bezoekersparkeren)	$795,1/517=1,54$ auto per woning	$701,6/517=1,36$ auto per woning	$707,7/517=1,37$ auto per woning	$655,6/517=1,27$ auto per woning
Parkeernorm per woning (excl. bezoekersparkeren)	1,24	1,06	1,07	1,07

* Dit is exclusief een reductie van parkeerplaatsen door deelmobiliteit

Het gemiddelde autobezit in Den Helder is 0,9 auto's per huishouden. Het gemiddelde ligt dus nog 0,17 auto per huishouden lager dan met de doelgroepanalyse is gebleken.

Uitgangspunten en kansen Dijkkwartier

- Parkeren wordt in het Dijkkwartier overwegend inpandig/op eigen terrein gerealiseerd;
- Op basis van de doelgroep verkenning is de inschatting gemaakt dat de parkeeropgave met circa 12 tot 19% gereduceerd kan worden. De beoogde bewoners bezitten minder auto's dan vanuit de nota parkeernormen gesteld;
- Het gemiddeld autobezit in Den Helder is 0,9 auto's per huishouden. In de volgende sheet is dit gegeven als de "ondergrens" aangeduid voor de parkeeropgave voor het Dijkkwartier;
- Het Dijkkwartier biedt kans om sterk in te zetten op de fiets en voetgangers voor de korte afstanden. Deze stimulans hoeft zich niet te beperken tot het Dijkkwartier;
- Circa 60% van de toekomstige bewoners staat open voor deelauto gebruik. Het plaatsen van deelauto's (door de gemeente) biedt perspectief om de parkeeropgave verder te verlagen. Voor 1 deel auto kan 3 tot 5 parkeerplaatsen vervangen.
- Op basis van de woon-werk verplaatsingen wordt minimaal kans gezien om een OV-reductie op het plangebied los te laten;



Concept parkeeropgave Dijkkwartier

	Scenario 0 Nota Parkeernormen Schil (normen DH)	Scenario 1 Nota parkeernormen Centrum (normen DH)	Scenario 2 Doelgroep berekening	Scenario 3 Doelgroep berekening + gereduceerd bezoekersparkeren (0,2)
Bewonersparkeren (o.b.v. nota parkeernormen/doelgroepanalyse)	640,0	546,5	552,1	552,1
Bezoekersparkeren (0,3/0,2*)	155,1	155,1	155,1	103,4
Totale parkeeropgave (bovengrens o.b.v. nota parkeernormen/doelgroepanalyse)	795,1	701,6	707,7	655,6
Totale parkeeropgave (ondergrens $517 \cdot 0,9$ + bezoekersparkeren)	$465,3 + 155,1 = 620,4$	$465,3 + 155,1 = 620,4$	$465,3 + 155,1 = 620,4$	$465,3 + 103,4 = 568,7$
Reductie van deelauto's (1 deelauto vervangt 4 parkeerplaatsen) er wordt uitgegaan van circa 10 deelauto's*	-30	-30	-30	-30
Totale parkeeropgave (bandbreedte)	765,1 – 590,4	671,6 – 590,4	677,7 – 620,4	625,5 – 538,7

* Bekende deelauto aanbieders (zoals Amber, GreenWheels, MyWheels) voegen capaciteit toe zodra dit noodzakelijk (lees rendabel) is. In het Dijkkwartier wordt deelauto's geëxploiteerd door de gemeente zelf. Circa 60% van de toekomstige bewoners van het dijkkwartier staat open voor deelmobiliteit. Dit zijn 310 huishoudens. Vooralsnog wordt in deze notitie rekening gehouden met 1 deelauto per 20 tot 40 huishoudens. Er wordt rekening gehouden met 10 deelauto's voor fase 1 en 2. Een groot deel hiervan zal bij oplevering van het plangebied beschikbaar moeten zijn. Elke deelauto vervangt 3 tot 5 parkeerplaatsen Dit betekent concreet een reductie van 20 tot 40 parkeerplaatsen.

Parkeernormen vaak te streng

Parkeernormen vaak te streng BPD vergeleek de gehanteerde parkeernormen van de G4 en G32 met het feitelijke autobezit. Uit die analyse blijkt dat gemeenten over het algemeen veel meer ruimte eisen om auto's te parkeren dan in praktijk nodig is. Daardoor gaan nieuwbouwprojecten niet door of worden onnodig duur voor bewoners, omdat de kosten worden verrekend in de vraagprijs van de woningen [...]

Door nieuwe mobiliteitsvormen als gedeelde (en) zelfrijdende auto's zal de parkeerbehoefte in de toekomst afnemen. Toekomstgericht ontwikkelingen houden daarom rekening met deze veranderde mobiliteit. Het incorporeren van nieuwe mobiliteitsvormen in gebiedsontwikkelingen zal tegelijkertijd de transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem versnellen - [Parkeren in relatie tot \(toekomstig\) autobezit & -gebruik](#) (Whitepaper BPD)

Eindhoven – Te Veld

Status:	Ontwikkelfase
Type ontwikkeling:	Woningbouw
Programma:	700 woningen
Locatie:	Rand stad / langs A50
Opdrachtgever:	Gemeente
Maatregelen:	Deelmobiliteit, fiets en OV

- Besparing van bijna 40% parkeerplaatsen door inzet op alternatieven en maatwerk



Scenario	Traditioneel	Met mobiliteitsplan
Totaal aantal parkeerplaatsen	769	476
Totaal aantal fietsenstallingen	2.810	2.810
Aantal deelauto's	0	15-25
Aantal laadpunten	1	39-49
Toekomstbestendig mobiliteitsfonds	-	€ 10.000,00
Ruimte voor innovatie	Nee	Ja
Draagt bij aan CO ₂ reductie	Nee	Ja
Draagt bij aan bereikbaarheid van Eindhoven	Nee	Ja

Eemstoren in Groningen

Status:	Planfase
Type ontwikkeling:	Woningbouw
Programma:	Ca. 80 soc. Huur
Locatie:	Rest bbk / rand stad
Opdrachtgever:	Ontwikkelaar
Maatregelen:	Doelgroepen, deelmobiliteit, fiets en OV

- Besparing van 80% op Parkeernorm
- Gemeente ziet dit wel als pilotlocatie
- Onderzoek invoering parkeerregulering



Wat gebeurt er om ons heen

- MuConsult en Rho adviseurs hebben in 2020 in opdracht van de provincie Noord-Holland de notitie ‘Parkeren en duurzame verstedelijking’ opgesteld. Hieruit blijkt dat “Innovatief parkeerbeleid ook in Noord-Holland een groot effect kan hebben op toekomstbestendige binnenstedelijke ontwikkeling”
- In een bijdrage van het CVS wordt parkeervoorzieningen op maat in verband gebracht met prettige woonomgevingen.
 - “Indien ontwikkelaars meer ruimte krijgen om qua parkeervoorzieningen in te spelen op de doelgroep ontstaat een aantrekkelijkere woonomgeving. Concreet is het van belang om nieuwbouwwoningen te mogen bouwen met een lagere minimum of zelfs een maximum parkeernorm, gecombineerd met ontzegging van een straatparkeervergunning. Projecten kunnen dan betaalbaarder en met meer woningen worden aangeboden, mét goede voorzieningen voor fietsparkeren, nabij OV en met een goed aanbod van deelauto’s. Dit draagt bij aan de ambities van de steden om meer mensen te laten bewegen (lopen en fietsen). Ook sluit het aan bij de ambitie om de milieueffecten van verkeer op klimaat, luchtkwaliteit en geluid fors te verlagen en op die manier te zorgen voor een gezondere stedelijke leefomgeving. En het sorteert slim voor op de komst van de zelfrijdende auto”.

Hoe gaan we om met recent verkregen inzichten?

- In de genoemde studies wordt geadviseerd om de CROW richtlijnen niet één op één op te volgen maar maatwerk te bieden om een zo prettig mogelijk woonklimaat te realiseren, waarbij mobiliteitsconcepten positief kunnen bijdragen aan woningbouwontwikkeling en de betaalbaarheid van de woningen;
- Een aantal gemeenten zijn bezig met de voorbereiding van woningbouwontwikkelingen met een lagere parkeernorm – in Eindhoven wordt de eerste nieuwbouwwijk gebouwd met een gereduceerde parkeernorm (sheet 20). Een tweede project wordt op dit moment verder voorbereid;
- Meer gemeenten omarmen mobiliteitsconcepten, echter zijn er op dit moment nog onvoldoende ontwikkelingen gerealiseerd om iets over het effect te melden;
- Optie om naderhand extra parkeercapaciteit (op afstand) toe te voegen aan een gebiedt kan comfort bieden om met een lagere parkeeropgave in te stemmen.

Vervolg stappen

- Bezoekersparkeren Sea-Saw kwantificeren;
- Risico's op 'vreemd' parkeerders in het Dijkkwartier door Sea-Saw of tijdens storm;
- Onderzoeken autobezit appartementencomplex;
- Verkeerscirculatie in de wijk

Bijlagen – Gegevens Hollands Kroon

Woonregio's ▼

Werkregio's ▼

	Banen van werknemers	Woon-werk afstand
	2020 december	2020 december
	x 1 000	km

Hollands Kroon	Nederland	23,1	27,7
	Den Helder	2,5	15,4
	Hollands Kroon	7,3	4,1
	Schagen	2,4	13,5
	Texel	0,2	43,1

Bron: CBS

Bijlagen - Doelgroepen

Zorgeloos en actief

- Ouderen, klaar met werken en financieel sterk
- Zijn actief in hun vrije tijd, bijvoorbeeld door (vrijwilligers) werk of vakanties
- Hebben meestal één of twee (nieuwe) auto's
- Zijn technologisch vaardig, komen goed mee met de tijd en hebben vaak moderne luxeartikelen
- Parkeerrichtlijn: 1,5
- Staat open voor deelautogebruik: Ja



Afbeelding Whize

Dromen en rondkomen

- Hebben moeite met de eindjes aan elkaar te knopen
- Typeert zich aan het dromen van een beter leven
- Veelal alleenstaanden of eenoudergezinnen

- Hebben meestal geen auto
- Zijn voor verplaatsingen voornamelijk op openbaar vervoer aangewezen
- Boodschappen doet men lopend of met de brommer bij goedkope plaatselijke supermarkt

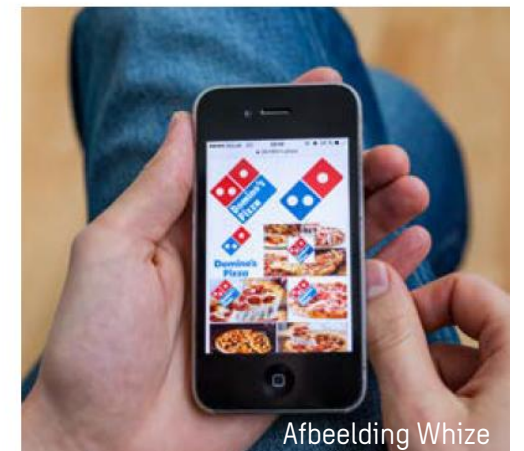
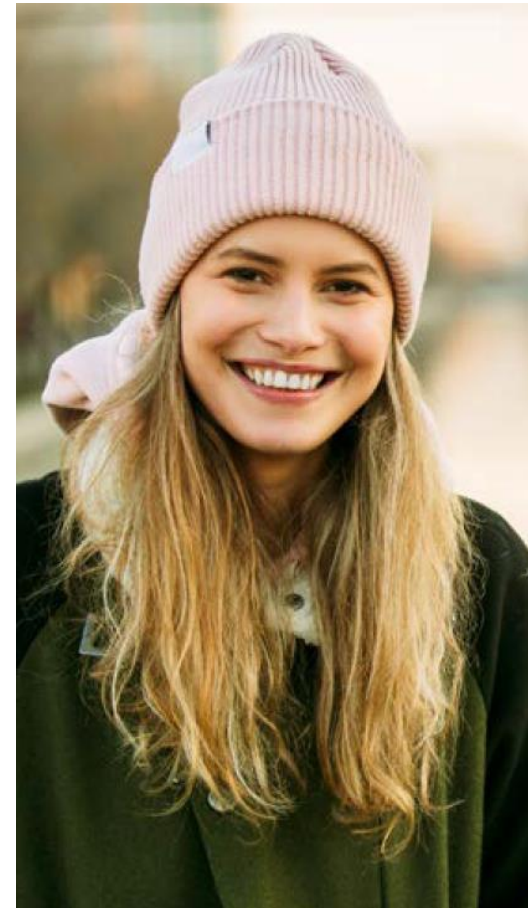
- Parkeerrichtlijn: 0,2
- Staat open voor deelautogebruik: Nee



Afbeelding Whize

Jong en hoopvol

- Alleenstaande jongeren, parttime werkend of studenten
- Bezitten geen auto
- Zijn voor verplaatsingen voornamelijk op openbaar vervoer aangewezen
- Boodschappen doen ze lopend of met fiets
- Parkeerrichtlijn: 0
- Staat open voor deelautogebruik: Nee



Afbeelding Whize

Volks en uitgesproken

- “Zo moet dat in Nederland en niet anders; vroeger ging het immers net zo”
- Woont en werkt relatief eenvoudig, want er zijn toch weinig kansen om hogerop te komen
- Hebben vaak geen eigen auto
- Gebruiken voornamelijk een brommer of scooter
- Parkeerrichtlijn: 0,25
- Staat open voor deelautogebruik: Nee



Afbeelding Whize

Bescheiden Ouderen

- Pensioengerechtigd en hebben vaak een relatief laag inkomen;
- Gezondheid gaat een rol spelen en worden minder 'mobiel'

- Hebben vaak geen eigen auto
- Gebruiken voornamelijk (elektrische)fiets en doen hun boodschappen lopend

- Parkeerrichtlijn: 0,25
- Staat open voor deelautogebruik: Nee



Afbeelding Whize

Stedelijke dynamiek

- 20'ers en 30'ers, hoog opgeleid en blijven vaak hangen in hun studentenstad, soms verder uit het centrum
- Ideologisch ingesteld, open-minded
- Hebben meestal geen auto
- Trein, bus en fiets zijn hoofdvervoersmethoden
- Maken veel gebruik van de deel- en platformeconomie, en laten veel bezorgen
- Parkeerrichtlijn: 0,25
- Staat open voor deelautogebruik: Ja



Afbeelding Whize

Gewoon gemiddeld

- Ze hebben het niet breed en niet krap
- Twee ouder gezinnen met twee of drie kinderen
- Druk en actief leven
- Hebben vaak vanuit praktisch oogpunt één en soms twee auto's
- Maar gebruiken voor de meeste dagelijkse verplaatsingen de fiets
- Bestellen veel online
- Parkeerrichtlijn: 1,25
- Staat open voor deelautogebruik: Ja



Afbeelding Whize

Gezellige Emptynesters

- Zijn in loondienst/(pre)pensioen doen vrijwilligerswerk
- Hebben het niet bijzonder breed maar hebben het financieel goed
- Zitten niet stil en leiden een actief en sociaal leven
- Hebben doorgaans een nieuwe (kleine) auto;
- Maar gebruiken ook vaak de (elektrische) fiets voor de korte afstanden;
- Gaan voor elke boodschap fysiek naar de winkel
- Parkeerrichtlijn: 1,25
- Staat open voor deelautogebruik: Ja



Afbeelding Whize

Landelijke vrijheid

- Vaak mensen met een grote(re) financiële vrijheid
- Houden van rust en ruimte
- Zijn betrokken bij milieuproblematiek
- Hebben één of twee auto's voor de deur
- Parkeerrichtlijn: 1,25
- Staat open voor deelautogebruik: Ja



Plannen en rennen

- Druk leven met veel dagelijkse verplichten
- Twee verdiemers met kinderen
- Hoop opgeleid en geen financiële zorgen

- Hebben twee auto's voor de deur staan
- Gebruiken die vaak voor werk, verder fietsen ze veel en gebruiken vaak het openbaar vervoer

- Parkeerrichtlijn: 1,75
- Staat open voor deelautogebruik: Ja



Afbeelding Whize

Bijlage 5 – Addendum Verkenning Mobiliteitsconcepten Dijkkwartier

20-12-2022

Addendum

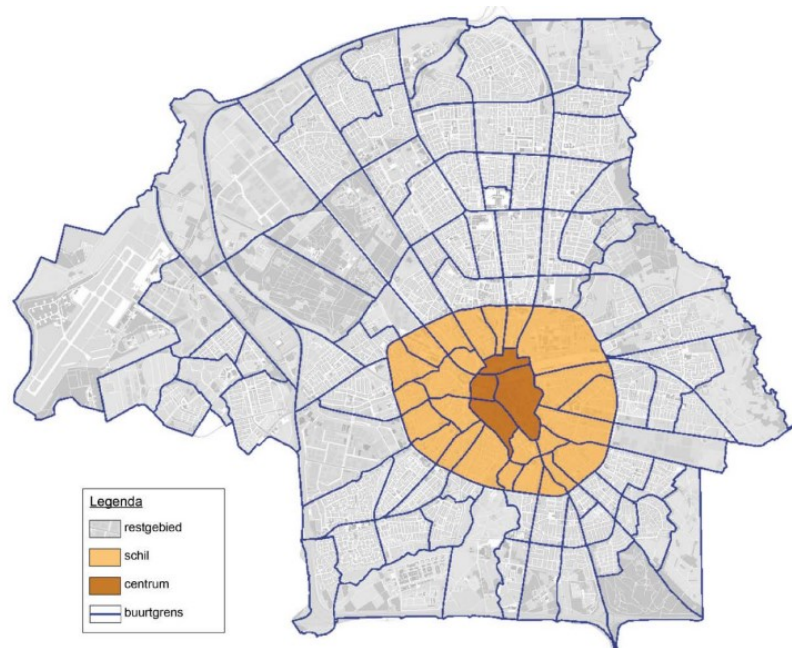
Verkenning Mobiliteitsconcepten Dijkkwartier



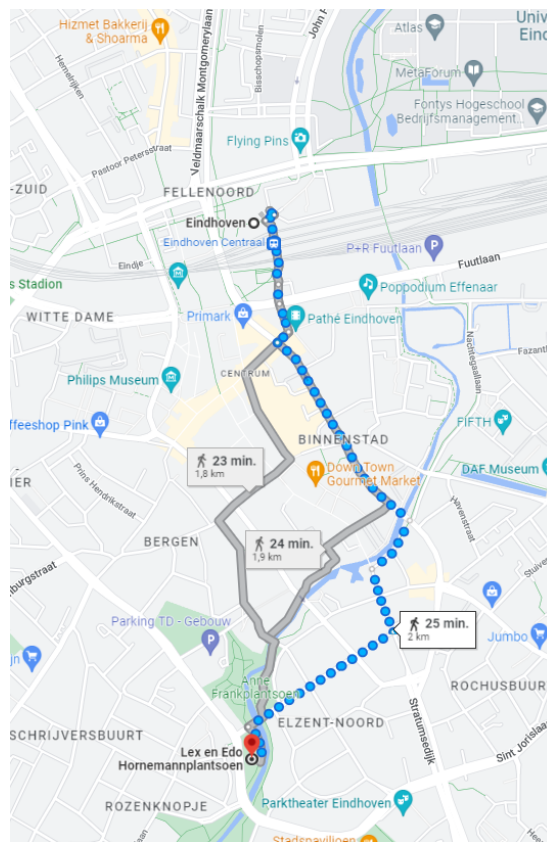
In de volgende slides wordt ingegegaan op:

- Een verminderde bezoekersnorm elders in Nederland;
- Loopafstanden van centra gebieden naar stations elders in Nederland
- De doelgroepen benadering van SmartAgent/ Whize model van Whooze

Eindhoven

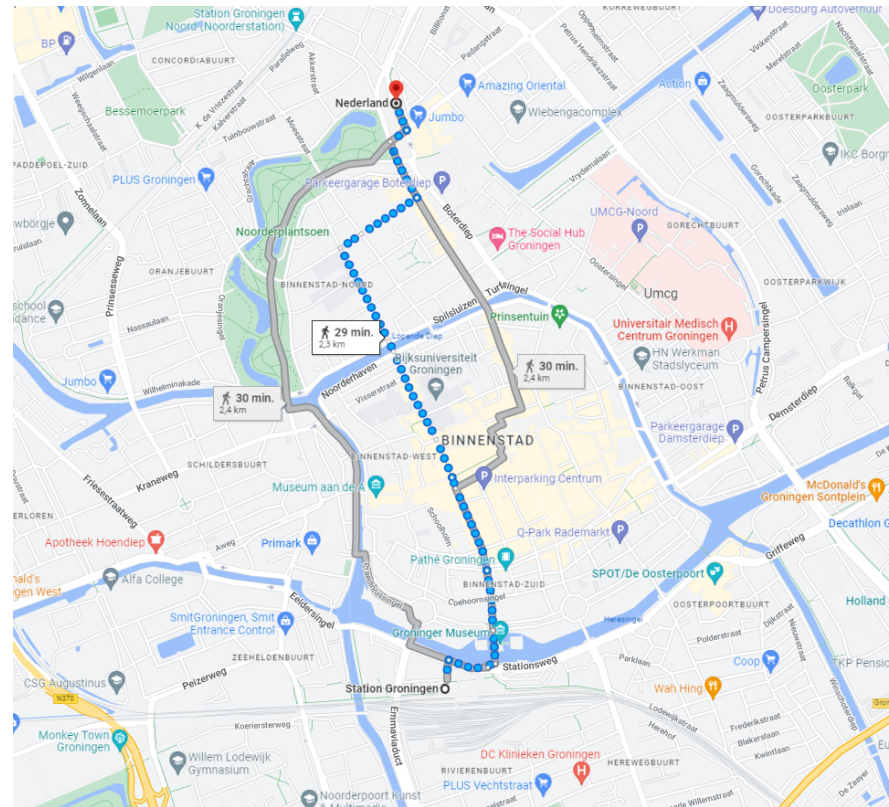
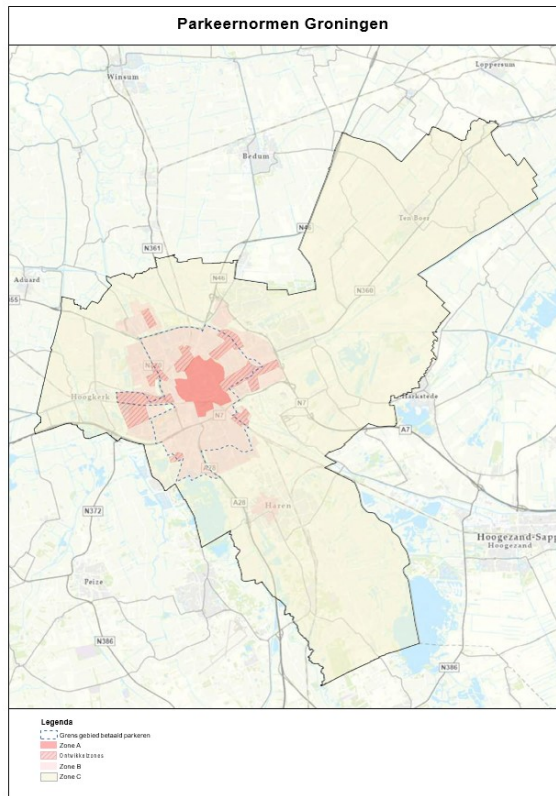


- Centrum** Het gebied begrensd door: Fellenoord, Boschdijk, Pastoor Petersstraat, Veldmaarschalk Montgomerylaan, Vincent van de Heuvellaan, John F. Kennedylaan, Prof. Dr. Dorgelolaan, Dommel, Vestdijk, Hertogstraat, P Czn Hoofllaan, Wal, Dommel, Edenstraat, Mauritsstraat, Vonderweg, Fellenoord.
- Schil** De overige gebieden binnen de Ring
- Restgebied** Ring en alles daarbuiten



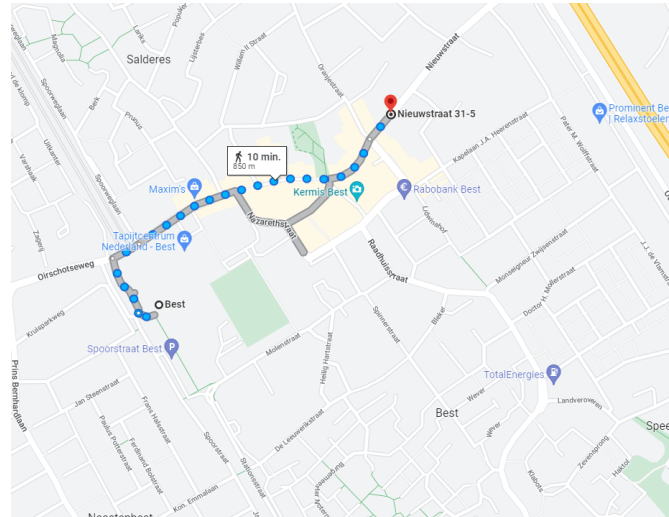
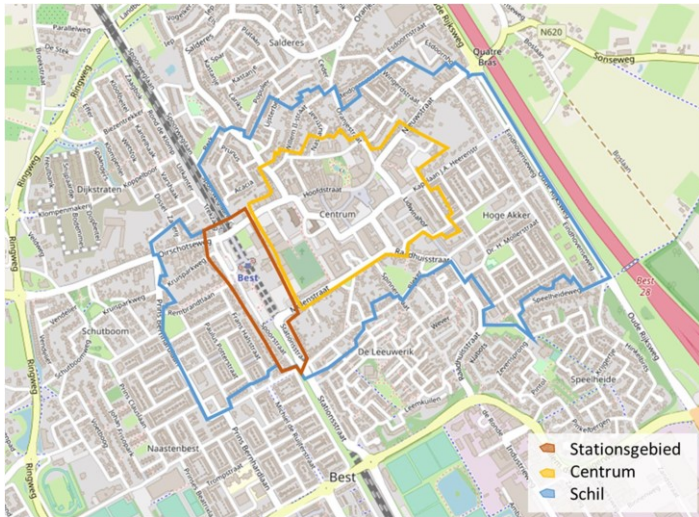
- “Voor het bezoekersparkeren wordt gerekend met een norm van 0,1 parkeerplaatsen per woning in het centrum. In de schillen en het restgebied bedraagt de bezoekersnorm 0,3 parkeerplaats per woning” (Geactualiseerde nota parkeernormen september 2019)
- Het gemiddelde autobezit is 0,8
- De loopafstand van de rand van het centrumgebied naar het station is circa 1,8 km

Groningen



- “Bij woningen is de parkeerbehoefte inclusief een bezoekersdeel van (beleidsregel parkeernormen 2021, geldend vanaf februari 2022)
 - zone A: 0,1 pp per woning;
 - zone B: 0,2 pp per woning;
 - zone C: 0,3 pp per woning”.
- Gemiddeld autobezit is 0,5
- Loopafstand van de rand van het centrumgebied naar het station is circa 2,3 km

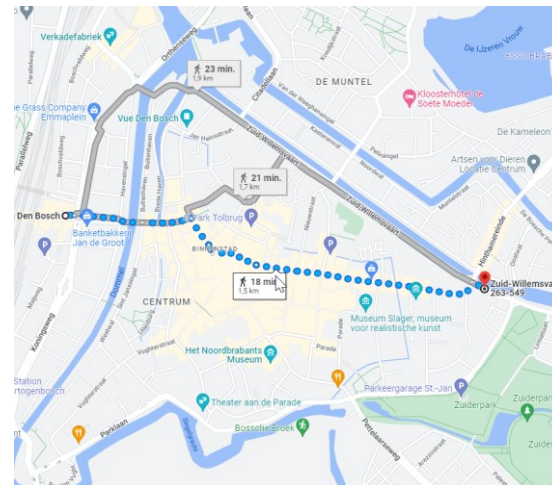
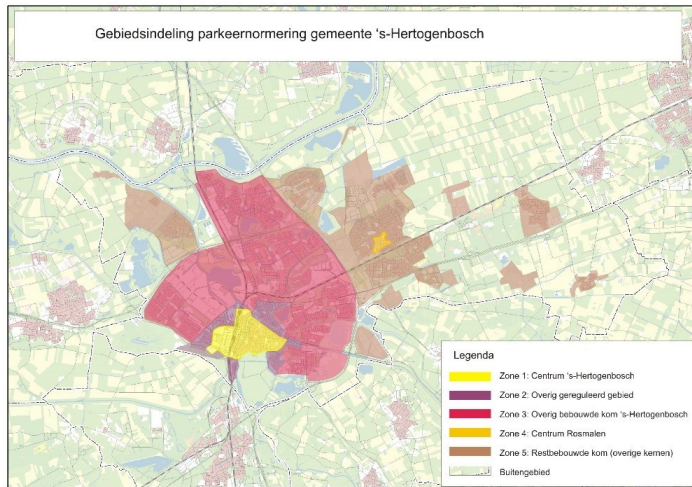
Best



Serie	Treinsoort	Route
4400	Sprinter (NS)	Oss – 's-Hertogenbosch – Best – Eindhoven Centraal – Helmond – Deurne
6400	Sprinter (NS)	Tilburg Universiteit – Tilburg – Best – Eindhoven Centraal – Weert

- “Bij woningbouwplannen van meer dan 20 wooneenheden geldt een bezoekersnorm van 0,2”. (Nota Parkeernormen 2022, publicatiedatum 22-12-2021)
- Gemiddeld autobezit is 1,2
- Loopafstand van de rand van het centrumgebied naar het station is circa 850 meter
- Station Best heeft twee treinen per half uur per richting
- 1 deel auto per 20 woningen

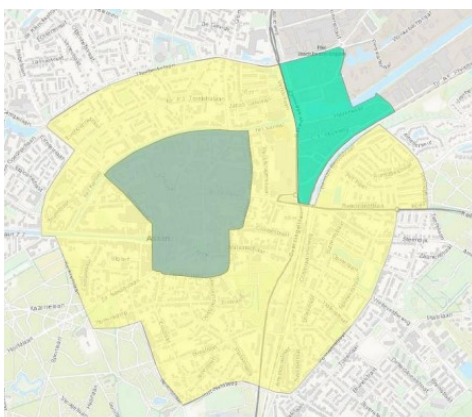
Den Bosch



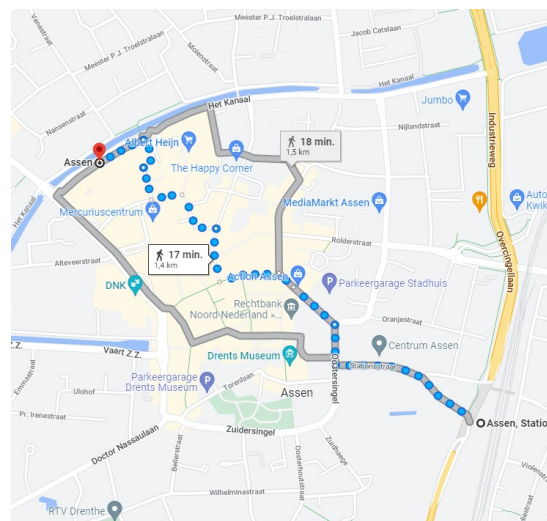
- Gemiddeld autobezit is 0,9
- Loopafstand van de rand van het centrumgebied naar het station is circa 1,7 km

- “De richtlijn om parkeren voor bezoekers mee te nemen in de parkeerbalans is volgens het CROW 0,3 parkeerplaats per woning. Deze richtlijn maakt geen onderscheid tussen verschillende gebiedstypen. Het beleid van gemeente 's-Hertogenbosch (Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie) is erop gericht om in de centrumzone lopen, fietsen en het ov-gebruik te stimuleren. Bovendien is de modal split hier anders dan in de wijken buiten de centrumzone. Daarom worden voor de (brede) binnenstad (zone 1 & 2) en de schil om het centrum (zone 3) lagere parkeernormen aangehouden voor bezoek aan bewoners, namelijk 0,1 en 0,2 per woning. (Nota Parkeernormering 2021 gemeente 's-Hertogenbosch, geldend van 27/11/2021)

Assen

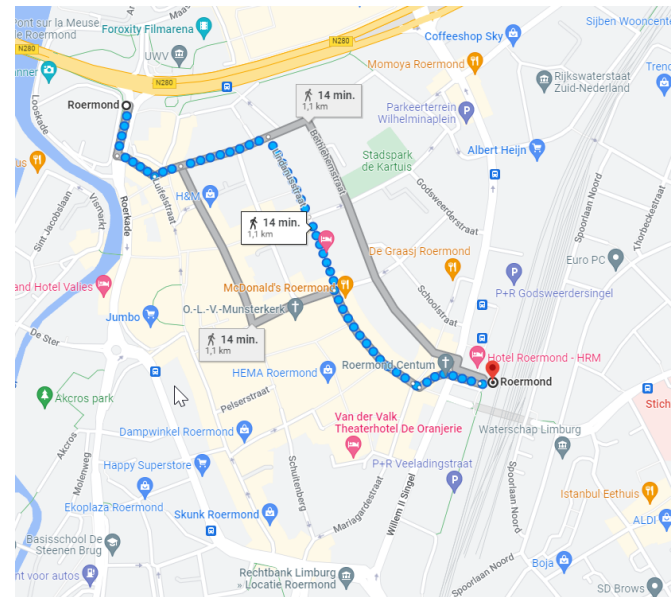
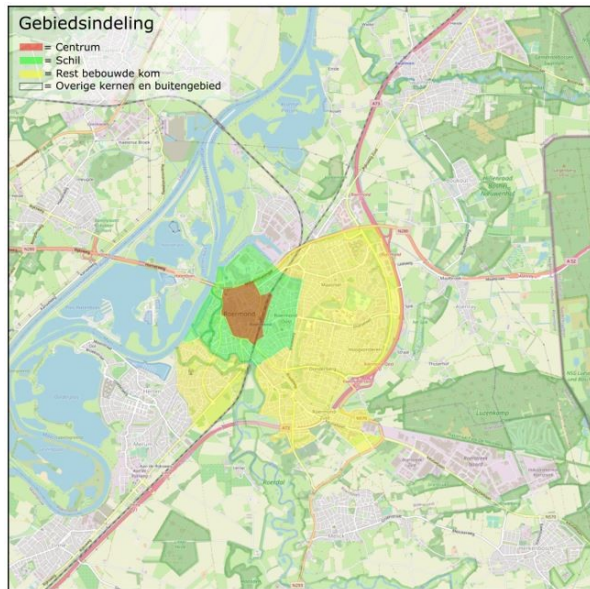


- Schilcentrum
- Havenkwartier
- Centrum



- “Voor de woningen in het centrum en de schil geldt een bezoekersdeel van 0,2 parkeerplaatsen per woning en voor de woningen in het resterende gebied een bezoekersdeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning” (Nota Parkeernormen Assen, publicatiedatum februari 2021)
- Gemiddeld autobezit is 1,0
- Loopafstand van de rand van het centrumgebied naar het station is circa 1,4 km

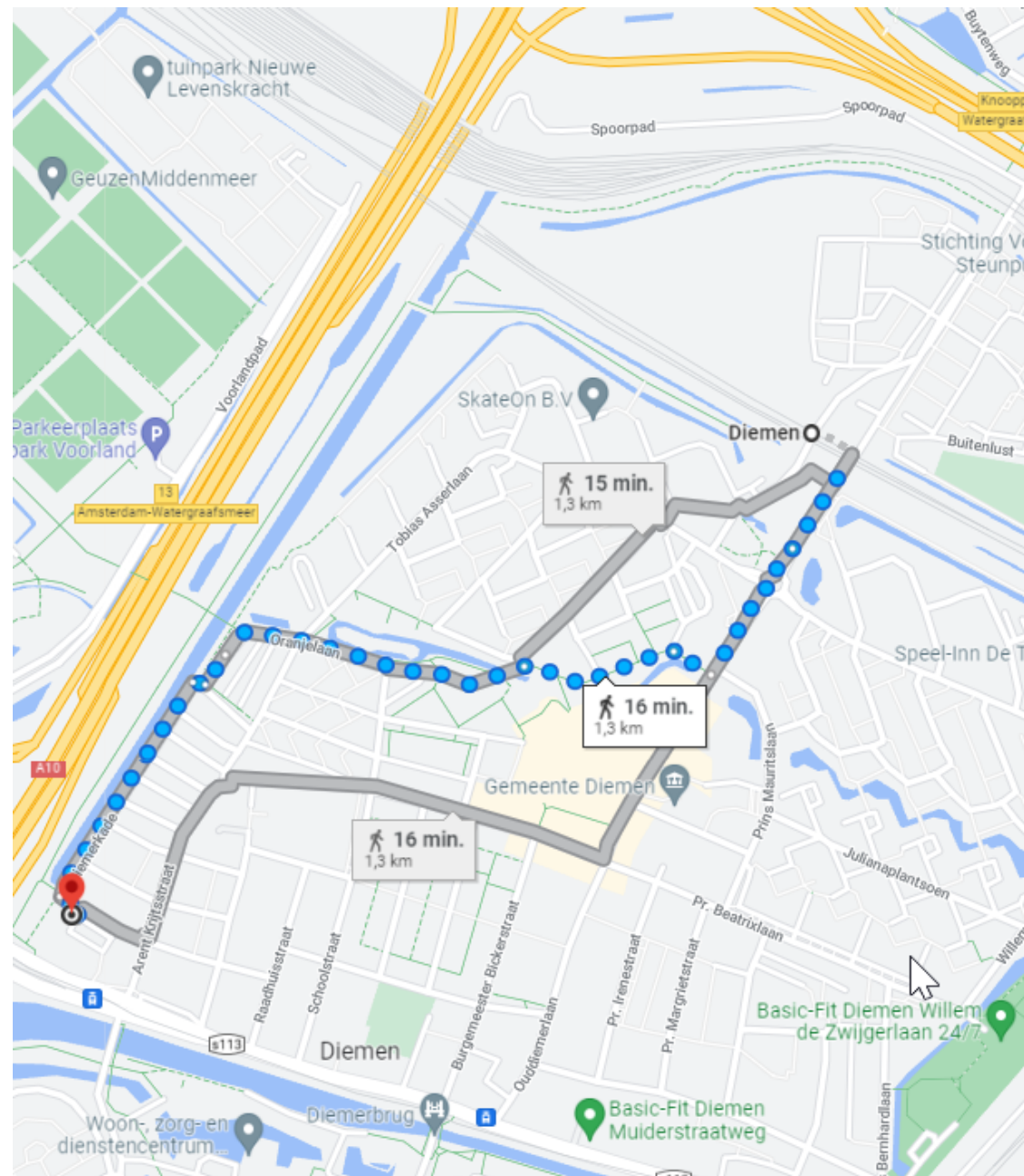
Roermond



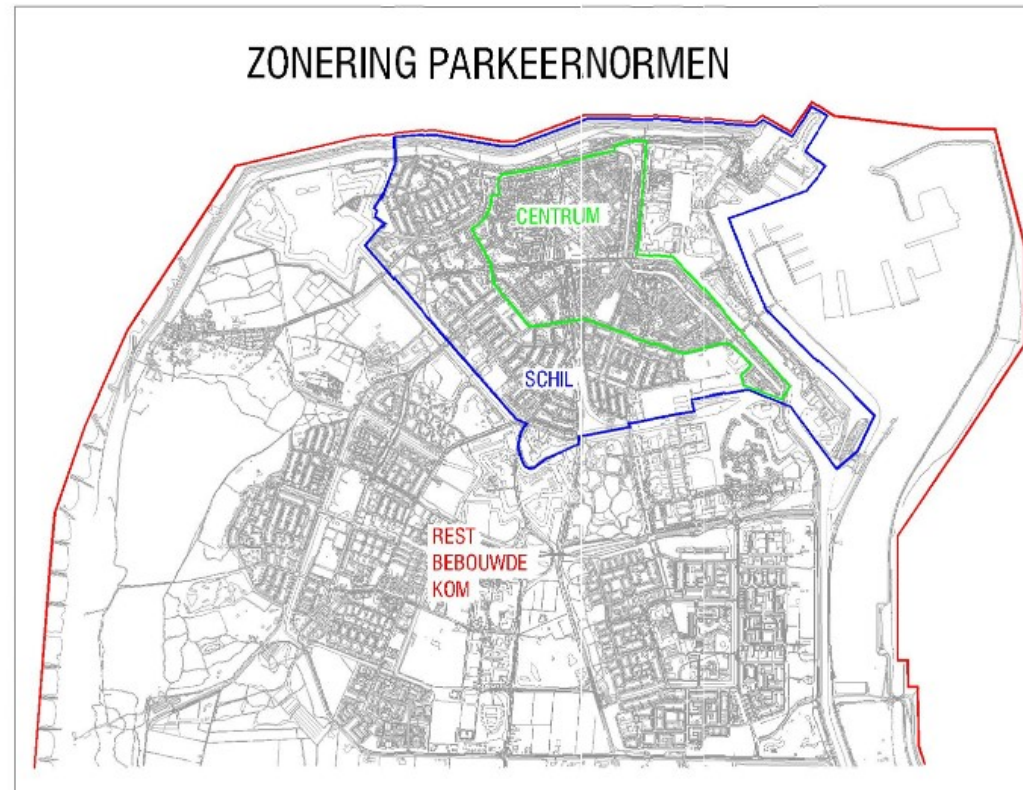
- “In het centrum geldt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning, buiten het centrum is deze norm vastgesteld op 0,3 parkeerplaats per woning” (Nota Parkeernormen 2021, augustus 2021)
- Gemiddeld autobezit is 1,0
- Loopafstand van de rand van het centrumgebied naar het station is circa 1,1 km

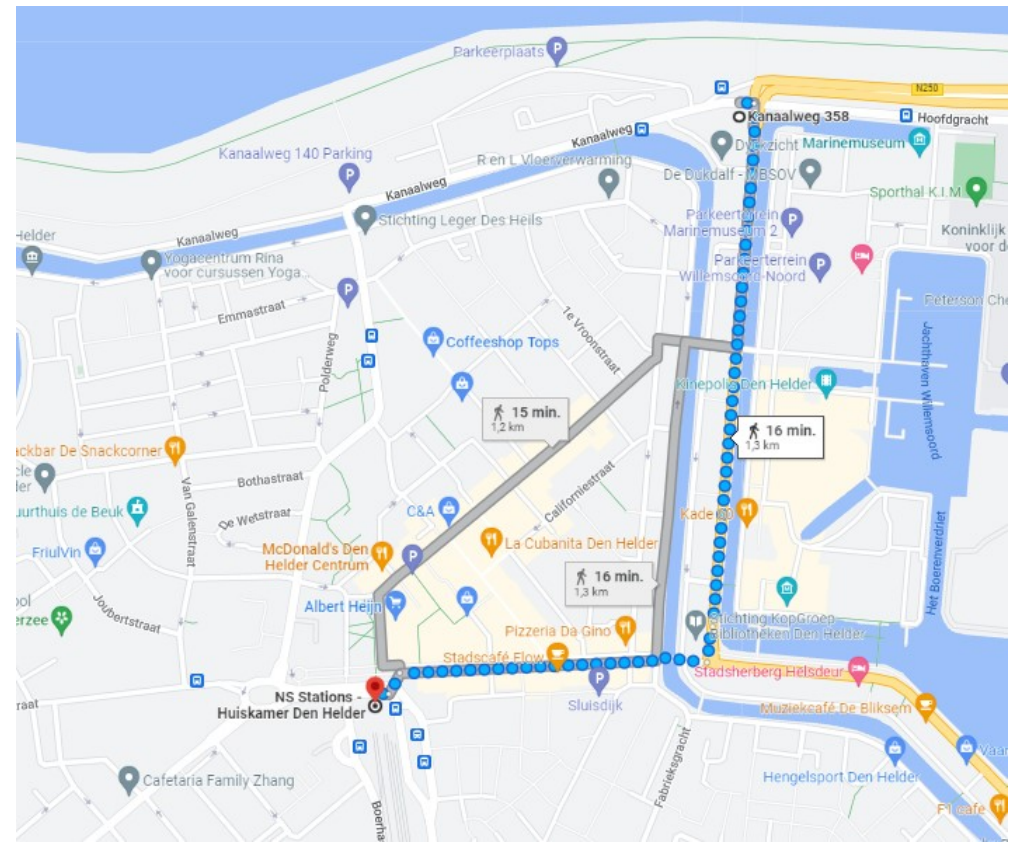
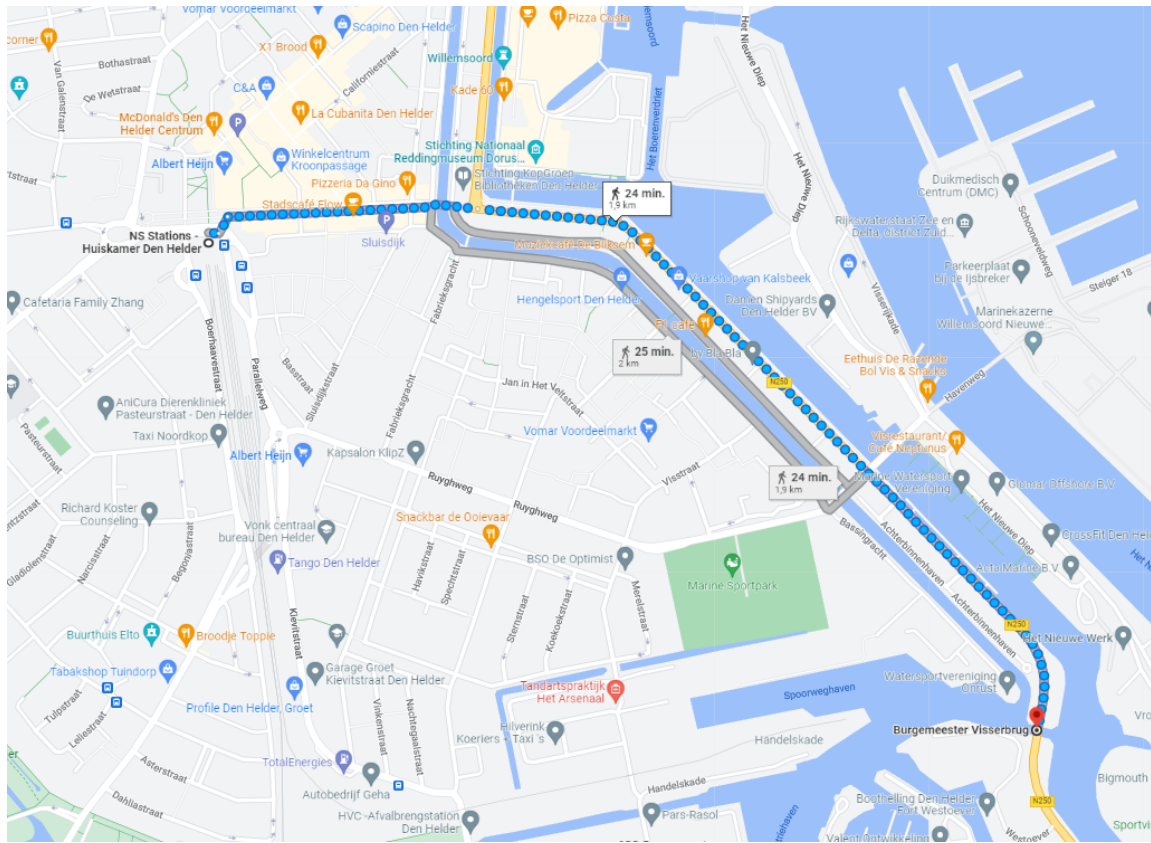
Diemen

- “Diemen kiest voor een lagere bezoekersnorm, te weten 0,25 parkeerplaats per woning.” (Nota Parkeernormen Diemen 2020, 15 februari 2021)
- Gemiddeld autobezit is 0,6
- Loopafstand van de rand van het centrumgebied naar het station is circa 1,1 km



Den Helder





Overzicht

Gemeente	Parkeernorm centrum	Loopafstand	Autobezit
Eindhoven	0,1	1,8 km	0,8
Groningen	0,1	2,3 km	0,5
Best	0,2 (bij nieuwbouw >20 woningen)	850 m	1,2
Den Bosch	0,1	1,7 km	0,9
Assen	0,2	1,4 km	1,0
Roermond	0,2	1,1 km	1,0
Diemen	0,25	1,1 km	0,6
Den Helder	0,3	1,3/1,9	0,9

Exclusieve bewoners (blauw)

Deze groep staat zeer open voor elektrische vormen van vervoer zoals de speed-pedelec, elektrische step of scooter. De e-bike is de enige uitzondering. Ook voor andere vormen van duurzaam vervoer zijn ze te prikkelen, met name file sporten en **ride sharing** via een app. De exclusieve bewoner verwacht ten opzichte van de andere leefstijlen dat de zelfrijdende (elektrische) auto het meest van invloed zal zijn op het woon-werkvervoer in Nederland.

Type vervoer: voorkeur voor auto.

In het bezit van auto: ja (vaak meerdere).

Behoefte eigen parkeerplaats: ja, bij voorkeur op eigen terrein.

Bijzonderheden: elektrisch rijden.

Actieve bewoners (oranje)

De actieve bewoners staat enigszins **neutraal tegenover deelvervoer**. Een eigen parkeerplek of auto is geen sterke must, maar om een speed pedelec of park & ride staan ze niet te springen. Wat ze wel erg aanspreekt is de mogelijkheid om te gaan file-sporten. Ze denken dat duurzaamheid en elektrisch rijden de grootste invloed zal hebben op het woon-werkverkeer.

Type vervoer: OV, fiets, auto

In het bezit van auto: ja

Behoeftte eigen parkeerplaats: ja, mag ook gemeenschappelijk

Bijzonderheden: **interesse in deelauto** en uitlenen auto aan familie/vrienden.

Gezellige bewoners (geel)

Profiel mobiliteit De gezellige bewoner is vooral te stimuleren om meer de fiets te nemen. Zij staan dan ook het meest open om met een e-bike op pad te gaan. Gevraagd naar de factoren die het meest van invloed zullen zijn op het woon-werkvervoer in Nederland geeft deze groep vaker aan het eigenlijk niet goed te weten.

Type vervoer: voorkeur voor auto of fiets.

In het bezit van auto: ja (1 soms 2).

Behoeft eigen parkeerplaats: ja of anders zoveel mogelijk voor de deur.

Bijzonderheden: **uitlenen auto familie/vrienden.**

Comfortabele bewoners (aqua)

- Gezien de houding tegenover duurzaamheid staat aqua niet zo open voor alternatieve duurzame vormen van vervoer. Voornamelijk de vele overstapmomenten, de hoge kosten en verre afstanden weerhoudt aqua ervan voor deze duurzame vormen van vervoer te kiezen. Wel heeft een deel het vermoeden dat duurzaamheid/elektrisch rijden de grootste invloed heeft op woon-werkvervoer in Nederland

Type vervoer: voorkeur voor auto.

In het bezit van auto: ja.

Behoeftte eigen parkeerplaats: ja, bij voorkeur in parkeergarage.

Rustige bewoners (groen)

Gezien de houding ten aanzien van duurzaamheid, staat de rustige bewoner het minst open voor alternatieve vormen van vervoer. Ze staan helemaal niet te springen om een auto (of andere vervoersvormen) te delen. Ze hebben ook niet zo'n vermoeden welke ontwikkelingen het meest van invloed zullen zijn op toekomstig woon-werk vervoer. Ze laten zich vooral leiden door de omstandigheden waar ze in zitten, waarbij de werkgever wellicht een grote rol kan spelen.

Type vervoer: voorkeur voor auto of fiets.

In het bezit van auto: ja (1 soms 2).

Behoefte eigen parkeerplaats: ja, mag ook een gemeenschappelijke parkeerplaats/-garage zijn.

Bijzonderheden: niet specifiek.

Eigenzinnige bewoners (rood)

De eigenzinnige bewoner hecht weinig waarde aan een eigen auto en parkeerplek, maar wel aan vrijheid. Ze zijn pioniers als het gaat om deelvervoer en verwachten dat MaaS de grootste invloed zal hebben op woon-werkvervoer in Nederland.

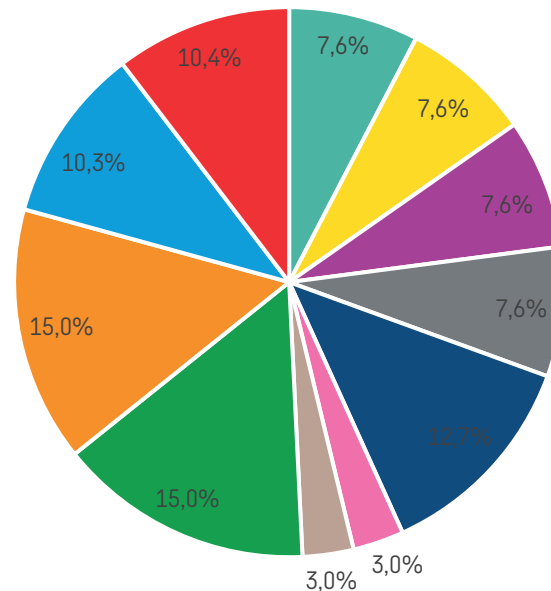
Type vervoer: voorkeur voor fiets of OV.

In het bezit van auto: niet of nauwelijks.

Behoeft eigen parkeerplaats: nee.

Bijzonderheden: geïnteresseerd in elektrisch rijden en mobiliteitsoplossingen, zoals autodelen.

Whize model van Whooze



■ Dromen en Rondkomen ■ Jong en Hoopvol ■ Volks en Uitgesproken ■ Bescheiden Ouderen
■ Stedelijke Dynamiek ■ Gewoon Gemiddeld ■ Gezellige Emptynesters ■ Landelijke Vrijheid
■ Plannen en Rennen ■ Zorgeloos en Actief ■ Luxe Leven

Op basis van de type woningen in het Dijkkwartier (fase 1 en 2) is een inschatting gemaakt welke segmenten mogelijk de toekomstige bewoners van het Dijkkwartier worden. Op de volgende pagina wordt dit verder gekwantificeerd.

- Dromen en rondkomen (7,6%)
- Jong en hoopvol (7,6%)
- Volks en uitgesproken (7,6%)
- Bescheiden ouderen (7,6%)
- **Stedelijke dynamiek (12,7%)**
- **Gewoon gemiddeld (3%)**
- **Gezellige emptynesters (3%)**
- **Landelijke vrijheid (15%)**
- **Plannen en rennen (15%)**
- **Zorgeloos en actief (10,3%)**
- Luxe leven (10,4%)

Op basis van de bovenstaande getallen is ingeschat dat circa 60% van de toekomstige bewoners open staat voor deel mobiliteit.

Onderzoek SmartAgent

- Het rapport van SmartAgent bevat vier scenario's. Bijna alle scenario's bevatten actieve (gele) en actieve (oranje) bewoners. Deze bewoners staan open voor deel mobiliteit of staan open om hun auto te delen. Dit biedt kansen voor deelmobiliteit in het gebiedt.
- Los van beide onderzoeken ligt er een taak bij de ontwikkelaar om bij de verkoop duidelijke informatie te verstrekken over de lagere parkeernorm. Al verschilt deze niet heel sterk van de parkeeropgave zoals berekend voor het gebied centrum.