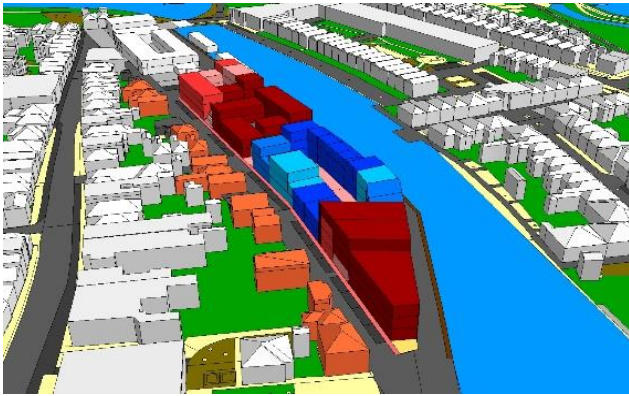


Ontwikkeling Oosterhaven, Enkhuizen

Quick Scan naar mobiliteitsalternatieven voor
locatieontwikkeling te Zilverstraat en Hoogstraat



Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Status

Gemeente Enkhuizen

Ontwikkeling Oosterhaven, Enkhuizen

009161.20210323.R1.03

april 2021

Aukje van de Reijt

Aukje van de Reijt en Karlijn Nikkels

Definitief

Inhoudsopgave

1.	Ontwikkeling Oosterhaven	1
1.1	Locatie van de ontwikkeling	1
1.2	Functieprogramma	2
2.	Gemeentelijk parkeerbeleid	3
2.1	Parkeernormen	3
2.2	Resultaat parkeerbalans	3
3.	Doelgroep	5
3.1	Bewoners van Enkhuizen	5
3.2	Sociale huurwoningen	6
4.	Mobiliteitsalternatieven	7
4.1	Inzet deelauto's	7
4.2	Inzet deelauto's in combinatie met andere voorzieningen	8
4.3	Effect Hoogwaardig openbaar vervoer	9
4.4	Invoeren betaald parkeren	10
4.5	Parkeren op afstand	10
5.	Samenvattende conclusie	12

1. Ontwikkeling Oosterhaven

1.1 Locatie van de ontwikkeling

Gemeente Enkhuizen werkt aan de ontwikkeling van een woongebied aan de Oosterhaven in Enkhuizen. Het gaat om een ontwikkeling aan de Zilverstraat en de Hoogstraat, ten oosten van het stadscentrum, op tien minuten lopen van het centraal station. In de huidige modellen betreft dit circa 48 woningen, in een mix van eengezins- en meergezinswoningen. De parkeergelegenheid ten behoeve van deze woningen is op eigen terrein (op maaiveld of half verdiept) voorzien en de bestaande openbare parkeerplaatsen komen in openbaar gebied terug. Voor de ontwikkeling van de locatie bestaan twee scenario's. In het eerste scenario wordt rekening gehouden met 100% vrije sector koopwoningen. Bij het tweede scenario met 25% sociale huurwoningen en 75% vrije sector koopwoningen. De locatie van de ontwikkeling is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Kaart van Enkhuizen met de ontwikkeling

Gemeente Enkhuizen heeft Goudappel BV gevraagd om de verschillende vormen van mobiliteit te verkennen die kunnen worden ingezet bij de ontwikkeling van woningen aan de Oosterhaven en welk effect deze hebben op de parkeernorm. Deze verkenning wordt voor zowel het scenario met 100% vrije sector woningen als voor het scenario met 75% vrije sector woningen en 25% sociale huur uitgevoerd.

1.2 Functieprogramma

Bij de ontwikkeling aan de Oosterhaven worden circa 48 woningen gerealiseerd en wordt rekening gehouden met twee scenario's: in het eerste scenario is er sprake van 100% vrije sector koopwoningen en in het tweede scenario is er sprake van 25% sociale huur en 75% vrije sector koopwoningen. In het tweede scenario worden de 8 goedkope appartementen en 4 goedkope huizen ingezet voor sociale huur. Dit leidt tot de volgende verdeling:

functie	prijsklasse	huur/koop	aantal	grootte
appartement	goedkoop/ sociale huur	koop/ huur	8	55 m ² gbo
appartement	middelduur	koop	8	85 m ² gbo
appartement	duur	koop	16	115 m ² gbo
huis	goedkoop/ sociale huur	koop/ huur	4	90 m ² gbo
huis	middelduur	koop	4	110 m ² gbo
huis	duur	koop	8	140 m ² gbo

Tabel 1.1: Functieprogramma scenario 1 en 2

De woningbehoefte in het gebied zal de komende tien jaar groot blijven, zo stelt Bureau Stedelijke Planning (BSP) in haar rapportage.¹ Daarbij wordt aangegeven dat het woningtekort in Metropoolregio Amsterdam (MRA) groot is, waardoor starters, jonge gezinnen en empty nesters naar de regio Enkhuizen zullen trekken. BSP adviseert de nadruk te leggen op empty nesters en ouderen, aangevuld met starters, stellen/alleenstaanden tussen 35 en 54 jaar en gezinnen uit zowel het ontwikkelgebied als de MRA.

¹ Rapportage marktonderzoek wonen Zilverstraat – Hoogstraat, Enkhuizen, Bureau Stedelijke Planning.

2. Gemeentelijk parkeerbeleid

2.1 Parkeernormen

De gemeente Enkhuizen houdt als parkeernorm het gemiddelde van de kencijfers beschreven door CROW aan.² De ontwikkeling is gelegen in Enkhuizen, een matig stedelijk gebied en in het centrum van de stad. Voor de ontwikkeling gelden de parkeernormen zoals weergegeven in tabel 2.1

functie	prijsklasse/categorie	parkeernorm
appartement	goedkope koop	1,3 pp per woning
appartement	middeldure koop	1,4 pp per woning
appartement	dure koop	1,6 pp per woning
huis	rijwoning	1,5 pp per woning
huis	rijwoning	1,5 pp per woning
huis	rijwoning	1,5 pp per woning
appartement (sociale huur)	huur midden/goedkoop	1,1 pp per woning
huis (sociale huur)	sociale huur	1,3 pp per woning

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeente Enkhuizen

De parkeernorm bestaat uit een aandeel bewoners en bezoekers. In de kencijfers van CROW is een bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning opgenomen. Voor de ontwikkeling aan de Oosterhaven wordt de parkeeroplossing van bewoners en bezoekers afzonderlijk bekeken. De mobiliteitsalternatieven zijn vooral op het bewonersparkeren gericht.

2.2 Resultaat parkeerbalans

Aan de hand van het functieprogramma en de te hanteren parkeernormen voor de verschillende type woningen is de gemeentelijke parkeervraag voor bewoners berekend. Het resultaat is opgenomen in tabel 2.2.

² Parapluplan Enkhuizen, Parkeerbeleid, 2020.
https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0388.ParapluplanEnk-VO01/b_NL.IMRO.0388.ParapluplanEnk-VO01_toelichting.pdf

functie	prijsklasse	aantal	parkeernorm bewoners [pp per woning]	parkeervraag scenario 1	parkeervraag scenario 2
appartement sociale huur	sociale huur	8	0,8	-	6,4
appartement goedkoop	goedkoop	8	1,0	8	-
appartement middelduur	middelduur	8	1,1	8,8	8,8
appartement duur	duur	16	1,3	20,8	20,8
huis sociale huur	sociale huur	4	1,0	-	4
huis goedkoop	goedkoop	4	1,2	4,8	-
huis middelduur	middelduur	4	1,2	4,8	4,8
huis duur	duur	8	1,2	9,6	9,6
benodigd parkeeraanbod (totaal)				56,8	54,4

Tabel 2.2: Benodigd parkeeraanbod voor bewoners scenario 1 en 2 conform gemeentelijke parkeernormering

Uit de tabellen blijkt dat het benodigd parkeeraanbod in scenario 1, met 100% vrije sector woningen 57 parkeerplaatsen is. In scenario 2 met 25% sociale huurwoningen zijn dit 54 parkeerplaatsen.

Voor bezoekers moet rekening worden gehouden met 0,3 parkeerplaatsen per woning. Deze parkeerplaatsen dienen te worden opgelost op eigen terrein omdat er te weinig ruimte is in de openbare omgeving van de locatie. De combinatie van bewoners en bezoekersparkeren is momenteel ook gerealiseerd bij de Paktuinen in Enkhuizen. Zo ver bekend functioneert dit naar behoren.

Ten behoeve van bezoekers zijn 14 (48 x 0,3) parkeerplaatsen benodigd. In combinatie met bewonersparkeren betekent dit dat voor de scenario's respectievelijk 71 en 68 parkeerplaatsen benodigd zijn. Binnen de modellen zijn op eigen terrein respectievelijk 73 en 74 parkeerplaatsen voorzien. Dat betekent dat op basis van de parkeernormering in ruim voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien.

Binnen de modellen zijn respectievelijk 23 en 26 openbare parkeerplaatsen voorzien ter compensatie van de bestaande openbare parkeerplaatsen. Als gevolg van de mogelijke wijziging in het parkeerbeleid door onder andere in te zetten op betaald parkeren en parkeren op afstand (zie ook hoofdstuk 4) zijn mogelijk op de ontwikkellocatie minder parkeerplaatsen nodig.

3. Doelgroep

Op basis van het onderzoek van Bureau Stedelijke Planning blijkt dat de locatie specifiek voor empty nesters en ouderen geschikt is. Bij het volgen van het gemeentelijke parkeerbeleid wordt hier geen rekening mee gehouden waardoor de parkeernormen voor de ontwikkeling aan de Zilverstraat en Hoogstraat mogelijk te algemeen zijn. Gezien de ligging van de ontwikkellocatie kan binnen de parkeernorm rekening gehouden worden met de verschillende doelgroepen die gebruik gaan maken van de parkeerplaatsen.

3.1 Bewoners van Enkhuizen

De ontwikkeling is gelegen in Enkhuizen, een matig stedelijk gebied. Hoewel de gemeente de gemiddelde kencijfers van CROW aanhoudt in haar parkeerbeleid, is het autobezit in Enkhuizen lager dan het gemiddelde autobezit in matig stedelijke gebieden in Nederland. Op basis van cijfers van het CBS is het autobezit in Enkhuizen gemiddeld 0,93 auto's per huishouden, terwijl dat in alle gemeenten in matig stedelijke gebied gemiddeld 1,18 auto's per huishouden is. Het gemiddelde autobezit in Enkhuizen ligt daarmee dus 21% lager dan andere gemeenten in de categorie matig stedelijk.

Een lager autobezit in het centrum van Enkhuizen past bij het historische centrum waar weinig ruimte voor de auto is. Voor de te verwachten parkeervraag van bewoners aan de Zilverstraat en Hoogstraat is daarom een reductie van 21% op de parkeernorm verantwoord. Het benodigd parkeeraanbod na deze reductie is weergegeven in tabel 3.1.

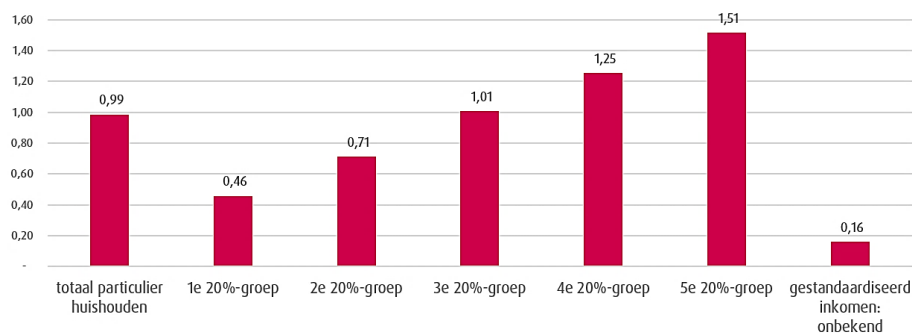
functie	prijsklasse	parkeervraag scenario 1	parkeervraag scenario 2
appartement sociale huur	sociale huur	-	5,1
appartement	goedkoop	6,3	-
appartement	middelduur	7,0	7,0
appartement	duur	16,5	16,5
huis sociale huur	sociale huur	-	3,2
huis	goedkoop	3,8	-
huis	middelduur	3,8	3,8
huis	duur	7,6	7,6
benodigd parkeeraanbod		45,0	43,2

Tabel 3.1: Het benodigd parkeeraanbod voor bewoners scenario 1 en 2 na een reductie van 21%

Uit tabel 3.1 blijkt dat het benodigd parkeeraanbod in scenario 1 na reductie 45 parkeerplaatsen bedraagt. Voor scenario 2 zijn dit 43 parkeerplaatsen.

3.2 Sociale huurwoningen

In scenario 2 zijn sociale huurwoningen opgenomen. Door de sociale huurgrens vallen huishoudensinkomens van de bewoners in de eerste twee 20% inkomensgroepen. Uit gegevens van het CBS blijkt dat het autobezit bij deze huishoudensinkomens, en daarmee het autobezit bij sociale huurwoningen, lager ligt dan gemiddeld. In figuur 3.1 is het autobezit naar inkomensgroep weergegeven.



Figuur 3.1: Autobezit per huishouden per inkomensgrens (CBS, bewerkt)

Uit figuur 3.1 blijkt dat het autobezit bij sociale huurwoningen lager ligt dan gemiddeld: namelijk gemiddeld 0,71 auto's per huishouden in de 2^e 20%-groep ten opzichte van 0,99 auto's per huishouden gemiddeld. Om aan te sluiten bij het realistische autobezit bij sociale huur, is een evenredig lager parkeerkcijfer van 72% van het benodigde aantal parkeerplaatsen bij deze woningen passend. Omdat de reductie van sociale huur al verwerkt is in de parkeerkcijfers voor sociale huur van CROW, wordt de reductie toegepast op de parkeernormen voor de vrije sector woningen, zoals bij scenario 1. Het benodigd parkeeraanbod voor bewoners voor scenario 2 ziet er dan uit als volgt:

functie	prijsklasse	reductie	parkeervraag scenario 2
appartement sociale huur	sociale huur	-28%	4,6
appartement	middelduur		7,0
appartement	duur		16,5
huis sociale huur	sociale huur	-28%	2,7
huis	middelduur		3,8
huis	duur		7,6
benodigd parkeeraanbod			42,1

Tabel 3.2: Het benodigd parkeeraanbod bewoners scenario 2 na een reductie van 28% voor sociale huurwoningen

Uit de tabel blijkt dat als gevolg van het passend toewijzen aan sociale huurwoningen 42 parkeerplaatsen in scenario 2 benodigd zijn.

4. Mobiliteitsalternatieven

Om in (een deel van) de parkeervraag van de bewoners van alle woningen te voorzien kan worden ingezet op mobiliteitsalternatieven. Door andere vormen van mobiliteit aan te bieden, daalt de gemiddelde parkeernorm. Voor de ontwikkeling aan de Oosterhaven zijn een aantal mogelijkheden, die hierna beschreven zijn.

4.1 Inzet deelauto's

Om in (een deel van) de parkeervraag van de bewoners van alle woningen te voorzien kan worden ingezet op deelauto's. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

Voor een maximaal effect is het uiteraard belangrijk dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk gemaakt wordt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen het complex beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- bewoners automatisch lid zijn van de deelauto via bijvoorbeeld de Vereniging van Eigenaren of via de servicekosten, waardoor alleen voor het daadwerkelijke gebruik wordt betaald en mensen zich mede-eigenaar voelen.

Veel verschillende onderzoeken zijn beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit. Voor de ontwikkeling van de woningen aan de Zilverstraat en Hoogstraat kan de parkeerbehoefte van de bewoners tot 30% gereduceerd worden ten gevolge van het stallen van deelauto's. Dit effect geldt alleen mits het deelautogebruik optimaal gefaciliteerd wordt. Vanwege de beoogde doelgroep (empty nesters en ouderen) en het al relatief lage autobezit in het centrum van Enkhuizen is de verwachting dat een reductie van 30% op de parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling niet haalbaar is.

Aanbieders van deelauto's hanteren op dit moment veelal de hiernavolgende uitgangspunten: per 30 woningen bieden zij 1 deelauto, waarbij elke deelauto 5 eigen auto's vervangt. Bij de realisatie van 48 woningen betekent dit het stallen van 1 deelauto, die 5 eigen auto's vervangen. Per saldo daalt de parkeervraag met 4 parkeerplaatsen.

functie	prijsklasse	parkeervraag scenario 1	parkeervraag scenario 2
appartement	sociale huur	-	6,4
appartement	goedkoop	8	-
appartement	middelduur	8,8	8,8
appartement	duur	20,8	20,8
huis	sociale huur	-	4
huis	goedkoop	4,8	-
huis	middelduur	4,8	4,8
huis	duur	9,6	9,6
benodigd parkeeraanbod		56,8	54,4
deelauto reductie		-5	-5
parkeerplaats deelauto		1	1
benodigd parkeeraanbod		52,8	50,4

Tabel 4.1: Benodigd parkeeraanbod bewoners scenario 1 en 2 met gebruik van deelauto's, zonder reductie op basis van doelgroepen

Uit de tabel blijkt dat er als gevolg van de inzet van deelauto's een benodigd parkeeraanbod voor bewoners van 53 parkeerplaatsen is in scenario 1. Voor scenario 2 is er een benodigd parkeeraanbod voor bewoners van 50 parkeerplaatsen per woning.

4.2 Inzet deelauto's in combinatie met andere voorzieningen

Het aanbieden van hoogwaardige fietsvoorzieningen en overige deelfervoersmiddelen, zoals (elektrische) fietsen³, ondersteunen de effectiviteit van deelauto's. Door verschillende typen vervoersmiddelen aan te bieden, neemt de afhankelijkheid van een eigen auto verder af. Er zijn geen onderzoeken beschikbaar waaruit blijkt dat deze overige deelfervoersmiddelen op zichzelf de parkeerbehoefte verlagen. Ter indicatie is ook de parkeerbehoefte gepresenteerd bij het stallen van 1 deelauto per 20 woningen bij realisatie van hoogwaardige fietsvoorzieningen en aanbieden van overige deelfervoersmiddelen. Voorwaarde hierbij is wel dat het voor bewoners niet mogelijk is om meer eigen auto's in de buurt van de woning te parkeren.

³ Welke vormen van deelmobiliteit passend zijn is afhankelijk van de doelgroep. Naast fietsen kunnen dit ook bakfietsen, scooters en LEV's zoals de Stint en steps zijn.

functie	prijsklasse	parkeervraag scenario 1	parkeervraag scenario 2
appartement	sociale huur	-	6,4
appartement	goedkoop	8	-
appartement	middelduur	8,8	8,8
appartement	duur	20,8	20,8
huis	sociale huur	-	4
huis	goedkoop	4,8	-
huis	middelduur	4,8	4,8
huis	duur	9,6	9,6
benodigd parkeeraanbod		56,8	54,4
deelauto reductie		-10	-10
parkeerplaats deelauto		2	2
benodigd parkeeraanbod		46,8	44,4

Tabel 4.2: Benodigd parkeeraanbod bewoners scenario 1 en 2 met gebruik van deelauto's en hoogwaardige fietsvoorzieningen, zonder reductie op basis van doelgroepen

Uit de tabel blijkt dat er door meer sturend deelauto's in te zetten in combinatie met hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen een benodigd parkeeraanbod van 47 parkeerplaatsen ontstaat in scenario 1. Voor scenario 2 is er een benodigd parkeeraanbod van 44 parkeerplaatsen per woning.

Naast het toevoegen van deelauto's aan het parkeeraanbod bij de ontwikkeling kan er ook worden nagedacht over het volledig invoeren van deelauto's en het uitsluiten van privé-auto's. Enkele plannen in Amsterdam worden op deze manier ontwikkeld. Bij die ontwikkelingen krijgen bewoners geen eigen parkeerplaats meer aangeboden, maar enkel deelauto's. Dit bespaart veel parkeerplaatsen, waardoor meer woningen gerealiseerd kunnen worden. Waar in het geval van Enkhuizen wel rekening mee gehouden dient te worden is de doelgroep, de bereikbaarheid per openbaar vervoer en de voorzieningen die op fietsafstand liggen.

4.3 Effect Hoogwaardig openbaar vervoer

Woningen in de buurt van hoogwaardig openbaar vervoer hebben een extra alternatief om verplaatsingen te maken. Dit uit zich in een lager autobezit in de buurt van HOV-haltes. De ontwikkellocatie is gesitueerd aan de rand van het centrum, op tien minuten lopen van het centraal station (zie afbeelding 1.1). De dichtstbijzijnde bushalte (Van Bleiswijkstraat) is op zes minuten loopafstand. Het treinstation van Enkhuizen is op twaalf minuten loopafstand van de locatie en vanuit dit station is Amsterdam Centraal in ruim een uur te bereiken. Voor de ontwikkellocatie gelden de parkeernormen uit de zone centrum. Hierin is al de beschikbaarheid van openbaar vervoer en de nabijheid van voorzieningen verwerkt.

Vanwege de ligging en ontsluiting per openbaar vervoer is een verdere reductie in het aantal parkeerplaatsen als gevolg van HOV niet aan de orde. De aanwezigheid van het openbaar vervoer zit al verwerkt in de gehanteerde stedelijke zone en het autobezit in Enkhuizen.

4.4 Invoeren betaald parkeren

Gemeente Enkhuizen houdt het voor mogelijk het huidige parkeerbeleid aan te passen in 2021.⁴ Belangrijke veranderingen zijn het creëren van parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, een nieuw vergunningensysteem voor parkeren invoeren en het verkeer anders reguleren om de stad vriendelijker te maken voor fietsers en voetgangers. Ook is het invoeren van betaald parkeren onderdeel van het programma. Het zal ervoor zorgen dat een groot deel van de parkeerders (bezoekers) aan de randen van de stad parkeren.

Invoeren van betaald parkeren zal ten opzichte van de huidige parkeervergunningen niet zorgen voor een ander parkeergedrag van bewoners. In de huidige situatie bestaat de regeling al dat bewoners die kunnen beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Het effect van de inzet van mobiliteitsalternatieven (deelmobiliteit en parkeren op afstand) is hierdoor sterker.

4.5 Parkeren op afstand

Parkeermogelijkheden hoeven niet altijd direct naast of onder de ontwikkeling gerealiseerd te worden. Soms is het mogelijk om (samen met andere bewoners in de stad) gebruik te maken van een gezamenlijk parkeerterrein of -garage. Door parkeermogelijkheden op afstand te bieden, hoeft er op de locatie zelf minder parkeeraanbod gecreëerd te worden en kan er worden ingezet op meer woningen. Echter wordt er pas gebruikgemaakt van dergelijke opties wanneer deze binnen een straal van 250 meter van de woning gevestigd is en geen vrij beschikbare alternatieven dichterbij zijn gelegen.

Voor de ontwikkellocatie is er op dit moment geen parkeerterrein binnen een straal van 250 meter gelegen, waardoor parkeren op afstand geen reële parkeeroplossing biedt. In figuur 4.1 is met een cirkel aangegeven met de loopafstand voor bewoners. Binnen deze straal zijn geen parkeerterreinen gelegen. De vierkanten geven aan waar wel parkeerterreinen zijn.

⁴ Parkeer- en verkeersplan Enkhuizen, <https://www.enkhuizen.nl/parkeer-en-verkeersplan>, maart 2021.

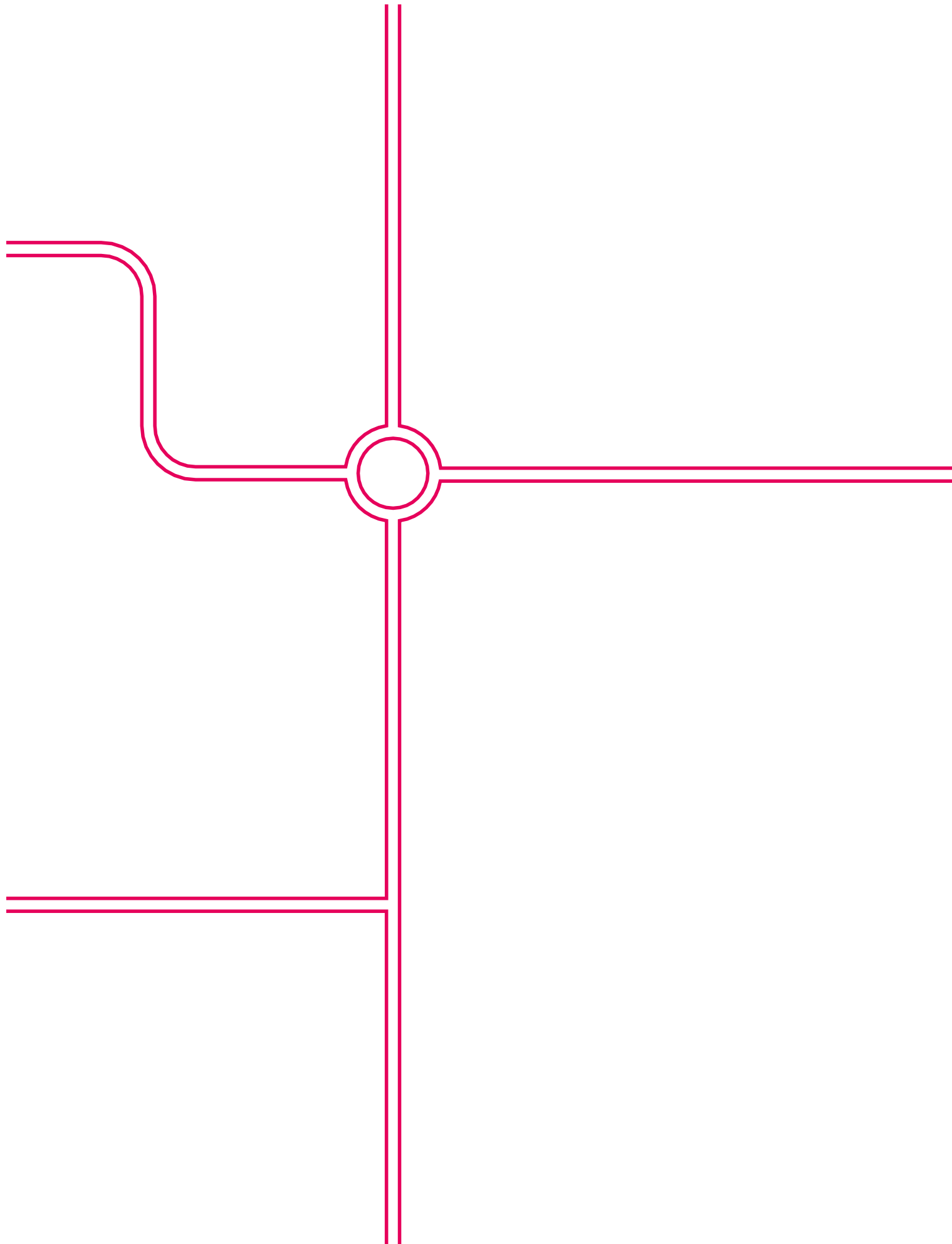


Figuur 4.1: Kaart Enkhuizen met een cirkel van 250 meter vanaf de ontwikkeling en rode vierkanten die parkeerterreinen aangeven

5. Samenvattende conclusie

De gemeente Enkhuizen is voornemens circa 48 woningen te ontwikkelen aan de Zilverstraat en Hoogstraat in Enkhuizen. Voor deze ontwikkeling gelden parkeernormen, om bewoners en bezoekers in het stallen van hun auto te voorzien. Hierbij wordt rekening gehouden met twee scenario's: 100% vrije sector koopwoningen of 25% sociale huurwoningen en 75% vrije sector koopwoningen. De gemeente Enkhuizen houdt de gemiddelde parkeerkencijfers van CROW aan en komt daarbij op een benodigd parkeeraanbod van 71 parkeerplaatsen in scenario 1 en 68 parkeerplaatsen in scenario 2. Na het verkennen van de mobiliteitsalternatieven zijn de volgende conclusies getrokken:

- Het autobezit in Enkhuizen ligt lager dan in andere matig stedelijke gebieden. Daarom kan de parkeernorm met 21% worden gereduceerd.
- Hoewel CROW rekening houdt met sociale huurwoningen in haar kencijfers, kan de parkeernorm van sociale huurwoningen worden gereduceerd omdat door het passend toewijzen bewoners van sociale huurwoningen een lager autobezit hebben. Ten opzichte van een vrije sectorwoning is dit een reductie van 28%.
- Met gebruik van deelauto's kan in beide scenario's het benodigd parkeeraanbod met 4 parkeerplaatsen worden gereduceerd. Hierbij dient actief te worden aangestuurd op het gebruik ervan.
- Wanneer, naast deelauto's ook hoogwaardige fietsvoorzieningen geplaatst worden rondom de ontwikkeling, kan het benodigd parkeeraanbod worden gereduceerd met 8 parkeerplekken in beide scenario's.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32