

Onderwerp: Parkeeronderbouwing Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 Purmerend

Opsteller:

Notitie

Datum: 13 juni 2022

1 Inleiding

Bouwfonds Property Development (hierna BPD) herontwikkelt de locatie aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 te Purmerend. Het bestemmingsplan dat hiervoor wordt opgesteld, biedt de mogelijkheid tot realisatie van in totaal 489 woningen en 1.025 m² bvo aan niet-woonfuncties. De woningen zijn verdeeld over de wooncategorieën sociale huur, middeldure huur, betaalbare koop en overige koop, de niet-woonfuncties zijn verdeeld over de segmenten dienstverlening, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en lichte horeca.

1.1 Vraagstelling aan Spark

Het in voorbereiding zijnde bestemmingplan voor de ontwikkeling aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 maakt maatwerk voor de bij deze ontwikkeling behorende parkeeroplossing mogelijk. BPD heeft aan Spark gevraagd om deze maatwerk-parkeeroplossing te benoemen. In deze notitie wordt de onderbouwing van de parkeeroplossing voor de herontwikkeling aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 nader toegelicht.

1.2 Het uitgangspunt voor de parkeeroplossing: een duurzame locatieontwikkeling

BPD wil met de voorgestelde parkeeroplossing een duurzame locatieontwikkeling mogelijk maken met een bijbehorend mobiliteitsconcept. We zien dat mobiliteit verandert en nieuwe mobiliteitsoplossingen hun intrede doen. Dit baseren we mede op de opkomst van de economie, de wens om het gebruik van OV en (elektrische) fiets toe te laten nemen en het bezit en gebruik van de auto niet meer dan nodig te faciliteren. De keuzes die hierdoor worden gemaakt dienen meerdere belangen. Enerzijds het belang dat door BPD wordt gehecht aan de realisatie van een duurzame, hoogwaardige en gezonde leefomgeving. Anderzijds het belang om een aansluiting te maken met de gemeentelijke Stedenbouwkundige Visie Wagenweggebied en invulling te geven aan de benoemde trends en ontwikkelingen uit de gemeentelijke mobiliteitsvisie (Visie op Mobiliteit 2040). In deze notitie wordt ingezoomd op het aantal te realiseren parkeerplaatsen in het ontwikkelgebied. Zodat het gewenste evenwicht ontstaat tussen enerzijds het te ontwikkelen (woon)programma en de gewenste ruimtelijke kwaliteit en anderzijds de benodigde parkeeroplossingen om de parkeerbehoefte die volgt uit het programma beheersbaar te faciliteren. Ook de inpassing van voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen maakt daar onderdeel van uit.

1.3 Dialoog tussen BPD en gemeente Purmerend

Het in deze notitie beschreven parkeerconcept is ontstaan door een intensieve dialoog tussen BPD en de gemeente Purmerend. Argumenten van te maken keuzes zijn hierbij steeds gedeeld en in samenhang beoordeeld. Denk aan keuzes over het te ontwikkelen programma, de te hanteren parkeernormen, het daaruit volgende aantal te realiseren parkeerplaatsen en de ruimtelijke vertaalslag daarvan.

2 Leeswijzer

Hoofdstuk 3 beschrijft het door BPD beoogde parkeerconcept voor het te ontwikkelen programma van 489 woningen en 1.025 m² bvo aan niet-woonfuncties. Dit gebeurt onder meer op basis van actuele inzichten en relevante trends op het gebied van (deel)mobiliteit en parkeren, de beoogde woondoelgroepen van BPD en het bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14. Dit parkeerconcept en de onderbouwing ervan vormt de basis voor de in hoofdstuk 4 beschreven parkeerbalans. Hierbij wordt ook beschreven hoe de parkeeropgave wordt opgelost in de beschikbare parkeervoorzieningen en hoe dat gaat functioneren. In hoofdstuk 5 wordt de parkeerbalans voor het fietsparkeren beschreven. Hoofdstuk 6 benoemt een aantal zaken ter borging van de bij de voorgestelde parkeeroplossing behorende afspraken tussen BPD en de gemeente Purmerend. Tot slot geeft hoofdstuk 7 een samenvatting en de conclusies weer met betrekking tot de parkeerbalans voor het autoparkeren en voor het fietsparkeren

3 Het beoogde parkeerconcept

BPD streeft naar een parkeeroplossing voor de 489 te realiseren woningen en 1.025 m² bvo niet-woonfuncties, dat op hoofdlijnen is gebaseerd op het volgende:

- Voor de 489 te realiseren woningen wordt voorgesteld om voor de omvang van de te faciliteren autoparkeerbehoefte van de bewoners van deze woningen maatwerk toe te passen dat is gebaseerd op de volgende aspecten:
 - algemene trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeren;
 - het bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie;
 - de te realiseren woonproducten en de daarbij behorende woondoelgroepen;
 - de inzet van deelauto's en het stimuleren van fietsgebruik.

In de paragrafen 3.1 t/m 3.4 worden deze aspecten elk afzonderlijk nader toegelicht.

- Voor de 1.025 m² bvo aan niet-woonfuncties in de segmenten dienstverlening, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en lichte horeca wordt de autoparkeerbehoefte gebaseerd op de vigerende parkeernormen van de gemeente Purmerend (Nota Parkeernormen 2016). Dit betekent dat de omvang van de parkeerbehoefte van de 1.025 m² bvo niet-woonfuncties is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernorm behorende bij de functie detailhandel (wijkcentrum-klein). Voor deze parkeernorm is gekozen omdat de combinatie van deze



functies op deze locatie aansluit bij een klein wijkcentrum (wijkcentrum-klein) zoals opgenomen in bijlage 1 van de Nota Parkeernormen 2016.

- Voor de omvang van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen en de verschijningsvorm daarvan wordt aansluiting gezocht bij de Amsterdamse Bouwbrief. Dit leidt tot een ruimer aantal fietsparkeerplaatsen dan strikt genomen volgens het vigerend gemeentelijk beleid moet worden gerealiseerd. Er wordt uitgegaan van gemeenschappelijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners waarin ook rekening wordt gehouden met ruimte voor bakfietsen, fietsen met afwijkende maten, e-bikes en scooters. Bezoekers parkeren hun fiets op straat in de directe nabijheid van hun bestemming.

In de hiernavolgende paragrafen (paragraaf 3.1 t/m 3.4) worden de aspecten die worden gebruikt voor de onderbouwing van de toe te passen parkeernorm voor de woningen nader toegelicht. In paragraaf 3.5 wordt vervolgens benoemd wat alle toe te passen parkeernormen zullen zijn die behoren bij de ontwikkeling aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14.

3.1 Relevante trends en ontwikkelingen

Deeleconomie

Door de vergaande digitalisering van dagelijkse activiteiten, besteden huidige en toekomstige stedelingen steeds meer diensten uit. Voorbeelden hiervan zijn het verplaatsen met diensten zoals Uber en vakantie boeken via Airbnb, maar ook de focus op het gebruik in plaats van het bezit van producten. Steeds meer mensen willen wel gebruik maken van een auto, maar hechten veel minder waarde aan het bezit ervan. De mobiliteitsvisie van de gemeente Purmerend maakt hier ook melding van.

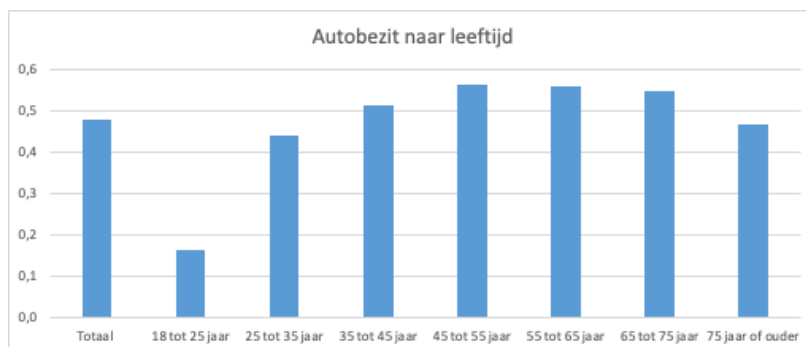
Recente gebruiksonderzoeken laten zien dat de deelauto vooral populair is onder 18 tot 40-jarigen. Als er naast leeftijd ook naar huishoudsamenstelling wordt gekeken, blijkt dat de deelauto vooral populair is onder jonge alleenstaanden en jonge huishoudens met jonge kinderen.

Meer lopen en fietsen wenselijk vanuit gezonder leven

Door de stad meer in te richten als loop- en fietsstad (autoluw) draagt dit bij aan een gezonde toekomst, waarin vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn.

Autobezit naar leeftijd

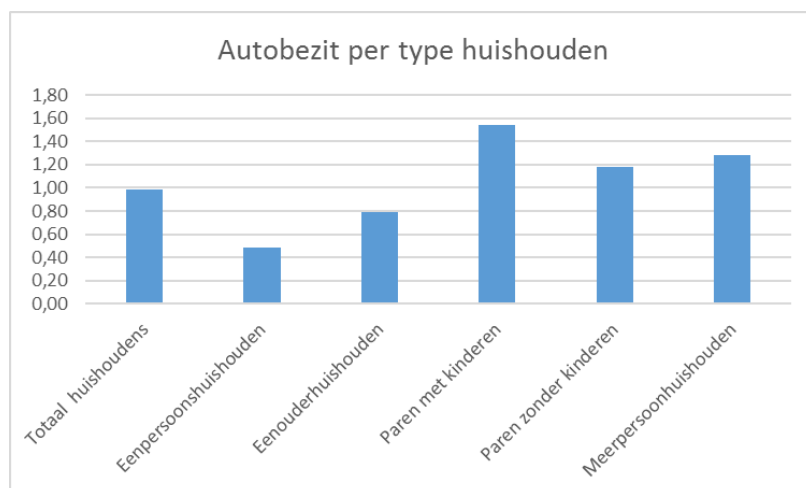
Onderstaand figuur 1 geeft het aantal auto's per inwoner van Nederland van 18 jaar en ouder weer, inclusief eventuele leaseauto's, die privé worden gebruikt. Hieruit valt af te leiden dat personen die jonger zijn dan 35 jaar en ouder zijn dan 75 jaar een lager dan gemiddeld autobezit hebben.



Figuur 1: Gemiddeld aantal auto's per inwoner naar leeftijdscategorie, 2020 (Bron: CBS/RDW)¹.

Autobezit naar samenstelling huishoudens

In onderstaand figuur 2 wordt het gemiddelde aantal auto's per type huishouden weergegeven. Hieruit blijkt dat de huishoudenssamenstelling van grote invloed is op het gemiddelde autobezit.



Figuur 2. Gemiddeld aantal auto's per huishouden, 2015; Bron: CBS/Stateline 'Huishoudens in bezit van auto of motor, huishoudenkenmerken'.

Autobezit, inkomen en stedelijkheidsgraad

In Nederland heeft gemiddeld ruim een kwart (27%, bron: CBS, 2016/2019) van alle huishoudens geen auto. Daarnaast blijkt dat van alle huishoudens in de lagere inkomensgroepen gemiddeld 46% geen auto heeft. Bij huishoudens met een middeninkomen of hoog inkomen ligt dit gemiddeld rond de 10%. Deze percentages nemen toe naar mate de stedelijkheidsgraad¹ toeneemt.

3.2 Bereikbaarheidsprofiel ontwikkellocatie

Dagelijkse voorzieningen op korte loop- en fietsafstand

Bij de ontwikkellocatie zijn op zeer korte loopafstand (100 meter) een klein winkelcentrum (incl. XL-supermarkt) en nog een tweede supermarktllocatie gelegen. De binnenstad van Purmerend is op 600 meter loopafstand gelegen (ca. 10 minuten lopen, 3 minuten fietsen).

¹ Purmerend is sterk stedelijk. Dit is de op-een-na hoogste stedelijkheidsgraad

Nabijheid van openbaar vervoer

Langs de ontwikkellocatie (halte Doplaan) loopt buslijn 301 (R-net) met een directe verbinding naar Edam en Amsterdam Noord.

Op korte loopafstand (350 meter) ligt halte Stadhuis met de buslijnen 101 (De Purmer Zuid), 103 (Monnickendam), 110 (Edam- Volendam), 125 (Landsmeer Sloterdijk) en 416 (Ziekenhuis en De Rijp via Middenbeemster).

De projectlocatie ligt tevens op ca. 700 meter van het treinstation van Purmerend-Centrum met directe verbindingen naar o.a. Leiden, Hoorn en Amsterdam Schiphol. Op het station halteren ook de eerdergenoemde buslijnen.

Op ca. 1.000 meter liggen de haltes Waterlandlaan en Tramplein. Hier is ook buslijn 306 (R-net) beschikbaar richting Amsterdam-Centraal.

Ook in de toekomstige busconcessie zal de Burgemeester D. Kooimanweg en directe omgeving van OV behouden blijven.

3.3 Beoogde woondoelgroepen

BPD heeft nader onderzoek gedaan naar de doelgroepen voor de koop- en huurappartementen in Purmerend. In onderstaande tabel is een samenvatting van de uitkomsten vermeld.

	Koop		Vervoersvoorkeur o.b.v. Whize		Huur		Vervoersvoorkeur o.b.v. Whize
Doelgroep	B jong en hoopvol	23%	tram/bus/trein	Doelgroep	A dromen en rondkomen	20%	tram/bus
	E stedelijke dynamiek	35%	bus/tram/trein		B jong en hoopvol	16%	tram/bus/trein
	G gezellige emptynesters	10%	fiets/auto/bus/tram		C volks en uitgesproken	25%	bus/brommer/scooter/auto (klein deel)
	J zorgeloos en actief	15%	bus/brommer/scooter/tram/fiets/trein/auto		D bescheiden ouderen	36%	bus/brommer/scooter/tram/fiets
Totaal		83%		Totaal		97%	

Tabel 1. Vervoersvoorkeuren beoogde woondoelgroepen (Onderzoek Whize o.b.v. kenmerken vestigers koop- en huurappartementen in Purmerend tussen 2015-2019).

Uit het doelgroepenonderzoek blijkt dat een groot deel van de beoogde woon- doelgroepen op andere vervoersmiddelen dan de auto is aangewezen. De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in Bijlage 1.

Daarnaast heeft BPD met haar ontwikkelpartners (de woningbouwcorporaties voor de sociale huurwoningen en het beleggingsfonds inzake de overige woningen) de toekomstige situatie besproken. Hierbij is verkend onder welke (ver)koop- en (ver)huurvoorwaarden de woningen moeten worden aangeboden, specifiek betreffende het beschikbaar aantal parkeerplaatsen per type woning.

De ontwikkelpartners geven hierbij aan dat:

- voor de sociale huurwoningen een aanbod van 0,3 parkeerplaats per woning (excl. bezoeker) ruim voldoende wordt geacht voor de verhuurbaarheid van deze woningen en het autobezit van deze woondoelgroep;

- voor de overige 50% van de sociale huurwoningen (Woonzorg) kan worden volstaan met 0,5 per woning (excl. bezoeker);
- voor de kleinere, middeldure huurwoningen (woningen tot maximaal 80 m²) het beleggingsfonds heeft aangegeven dat een aanbod van gemiddeld 0,5 parkeerplaats per woning (excl. bezoeker) volstaat. Mede omdat deze woningen een marketing-/verhuurbeleid zullen kennen dat gericht is op jongeren en kleine huishoudens/alleenstaanden.

3.4 Toepassen van deelauto's en extra fietsparkeervoorzieningen

Aanvullend zal BPD ook een deelauto-concept én extra fietsparkeervoorzieningen realiseren. BPD anticipeert daarmee op actuele mobiliteitstrends en geeft hiermee een concrete invulling aan haar eigen duurzaamheidsambities en de mobiliteitsbehoefte van haar woondoelgroepen.

BPD vult deze ambitie concreet in door **5 deelauto's** in haar parkeervoorzieningen aan te bieden aan de bewoners. Met dit aanbod wordt invulling gegeven aan de toenemende populariteit van deelauto's. Zeker bij de door BPD boogde woondoelgroepen en in combinatie met de collectieve fietsparkeervoorziening waardoor de fiets altijd onder handbereik staat.

In paragraaf 4.3 wordt beschreven hoe dit deelauto-concept in de praktijk nader wordt ingevuld.

In hoofdstuk 5 wordt de wijze waarop het fietsparkeren zal plaatsvinden nader toegelicht.

3.5 De basis van het voorgestelde parkeerconcept en toe te passen parkeernormen

Samengevat liggen de volgende argumenten aan de basis voor de omvang van de te faciliteren parkeerbehoefte van de ontwikkeling aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14:

- Landelijke trends en ontwikkelingen laten zien dat onder bepaalde personen en huishoudens waarvoor ook in de ontwikkeling aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 woningen worden ontwikkeld, het eigen autobezit afneemt en de trend toeneemt van bezit naar gebruik (paragraaf 3.1). Dit sluit aan bij hetgeen Purmerend omschrijft in haar beleidsdoelen (Visie op Mobiliteit 2040, Ambitiedocument Wagenweg). Hierin stelt de gemeente dat zij voorrang wil geven aan lopen, fiets en OV (meer autoluw) en deelmobiliteit verder wil faciliteren en stimuleren.
- De ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van enerzijds de dagelijkse voorzieningen (klein winkelcentrum + supermarkt op zeer korte loopafstand, nabijheid centrum Purmerend) en anderzijds de openbaar vervoerverbindingen en de uitstekende fietsverbindingen naar o.a. de binnenstad van Purmerend (paragraaf 3.2).
- De beoogde woondoelgroepen van BPD hebben een lager dan gemiddeld autobezit (paragraaf 3.3). Dit is gebaseerd op onderzoek naar de vervoersvoorkeur van de door BPD beoogde woondoelgroepen en daarnaast op een afstemming met de afnemende partijen (corporaties en beleggingsfonds) van de woningen die datzelfde beeld bevestigen. Om te zorgen dat de juiste woondoelgroepen worden aangetrokken met een autobezit dat passend is op de beschikbare parkeervoorzieningen, zal BPD hierover actief naar de toekomstige bewoners communiceren (zie ook hoofdstuk 6, borging afspraken). De wijze waarop dit



gebeurt, zal nader worden uitgewerkt bij de realisatie van het plan en bij de beoordeling van de daartoe in te dienen aanvraag omgevingsvergunning.

Op basis van de hiervoor genoemde argumenten zijn voor de berekening van de autoparkeerbehoefte van de bewoners van de woningen de volgende parkeernormen gehanteerd:

- 1,2 parkeerplaats voor een gestapelde woning met een oppervlak > 120 m²;
- 0,9 parkeerplaatsen voor een gestapelde woning vrije sector met een oppervlak tussen 65 m² en 120 m²;
- 0,7 parkeerplaats voor een gestapelde woning middeldure huur/betaalbare koop met een oppervlak tussen 65 m² en 120 m²;
- 0,5 parkeerplaatsen voor alle sociale huurwoningen en voor de kleine betaalbare huur-/koopwoning (tot 65 m²);

Bovenop deze parkeernormen voor bewoners van de woningen is conform gemeentelijk parkeerbeleid een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning gehanteerd ten behoeve van de bezoekers van de bewoners. Hiervan wordt 0,15 parkeerplaats per woning binnen de contouren van het bestemmingsplangebied van de ontwikkellocatie opgelost en het restant, eveneens 0,15 parkeerplaats per woning, kan binnen het Wagenweggebied worden opgevangen. De gemeente heeft een grondpositie aan de Wherekant. Deze grondpositie kan in welke vorm dan ook worden ingezet om parkeerplaatsen voor bezoekers te realiseren.

Zoals eerder vermeld volgt BPD voor de niet-woonfuncties de parkeernormen volgens het vigerend gemeentelijk parkeerbeleid. Dit betekent dat voor de 1.025 m² bvo niet-woonfuncties de parkeernorm is gebruikt die van toepassing is voor de functie detailhandel (wijkcentrum klein) met 3,7 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Conclusie voorgestelde parkeernormen

De basis voor de voorgestelde parkeernormen is gelegen in de specifieke doelgroepen waar BPD voor bouwt. Dit wordt ook bevestigd door de partijen die een groot deel van de woningen zullen afnemen (corporaties en beleggingsfonds). Zij hebben aangegeven dat voor de sociale huurwoningen een norm van 0,3 à 0,5 per woning en voor de middeldure huur en kleine koopwoningen een norm van 0,5 per woning. BPD heeft dit in combinatie met de overige genoemde factoren (trends en ontwikkelingen, bereikbaarheidsprofiel locatie) vertaald naar een norm van 0,5 voor alle sociale huurwoningen en kleine betaalbare huur-/koopwoning (tot 65 m²) en een norm van 0,7 voor de middeldure huur- en betaalbare koopwoningen (vanaf 65 m²). Met deze normen wordt een logische gradatie aangebracht in de systematiek tussen de oppervlakte van de woningen (en woonkosten) enerzijds en de parkeernorm anderzijds.

Een voorwaarde die gekoppeld is aan de voorgestelde parkeernormen is het toepassen van de nulvergunningen-systematiek, zoals de gemeente Purmerend dit al toepast. Toekomstige bewoners en medewerkers die werkzaam zijn in de niet-woonfuncties hebben hierdoor geen recht

op het verkrijgen van een parkeervergunning. Hierdoor kunnen ongewenste effecten en een ongewenste parkeerdruk in de gereguleerde omgeving van de ontwikkellocatie worden voorkomen.

Om toekomstige bewoners goed te informeren over de voor hen beschikbare parkeervoorzieningen zal BPD een complementair verhuurmarketingbeleid ontwikkelen. Toekomstige bewoners van de woningen worden hierdoor actief geïnformeerd over de omvang van het beschikbare aantal parkeerplaatsen en over de aanwezigheid van voor de bewoners beschikbare deelauto's. Daarnaast worden zij geïnformeerd over de collectieve fietsparkeervoorzieningen die voor hen worden gerealiseerd waarin ook (elektrische) deelfietsen worden aangeboden. Bij de fietsparkeervoorzieningen wordt tevens ruimte gereserveerd voor speciale fietsen zoals bakfietsen, fietsen met afwijkende maten en e-bikes.

4 De parkeerbalans voor auto's

4.1 De parkeerbehoefte

Op basis van de in de vorige paragraaf benoemde parkeernormen bedraagt de normatieve autoparkeerbehoefte van de te ontwikkelen functies in totaal (afgerond) **511 parkeerplaatsen**. De berekening van dit aantal is in onderstaande tabel weergegeven.

Functie	Aantal/omvang	Parkeernorm	Eenheid	Normatief
Wonen				
Sociale huur / betaalbare huur/koop (40-65 m2)	273	0,50	per woning	136,5
65 - 120 m2 (gestapeld) - middenhuur	38	0,70	per woning	26,6
65 - 120 m2 (gestapeld) - vrije sector	168	0,90	per woning	151,2
> 120 m2 (gestapeld)	10	1,20	per woning	12,0
Bezoekers van bewoners	489	0,30	per woning	146,7
Totaal woningen	489			473,0
Niet-wonen - vast gebruik				
Detailhandel (wijkcentrum-klein)	1.025	0,63	per 100 m2 bvo	6,4
Niet-wonen - bezoek				
Detailhandel (wijkcentrum-klein)	1.025	3,07	per 100 m2 bvo	31,5
Totaal overige functies				37,9
Totale normatieve parkeerbehoefte				510,9

Tabel 2. Normatieve parkeerbehoefte op basis van de van toepassing verklaarde parkeernormen

Aanvullend wordt er van uitgegaan dat er 5 deelauto's zullen worden geplaatst waarbij 1 deelauto 4 reguliere auto's vervangt². Daarnaast wordt er rekening mee gehouden dat de helft van de normatieve parkeerbehoefte voor bezoekers van bewoners. Dit betreft (50% van 147 = afgerond) 74 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden op loopafstand binnen het Wagenweggebied opgevangen.

Hierdoor resteert een normatieve opgave van in totaal (naar boven afgerond) **423 parkeerplaatsen** (zie tabel 3) om binnen de contouren van het bestemmingsplangebied op te lossen.

² Dit is een defensieve aanname. Op basis van verschillende onderzoeken blijkt de deelauto 1 op 2 tot 1 op 22 reguliere auto's te kunnen vervangen. In actuele, gemeentelijke beleidskaders wordt inmiddels uitgegaan van 1 op 4 (gemeenten Utrecht en Wageningen) tot 1 op 5 (gemeente Rotterdam).

Functie	Normatief	Correctie Deelauto	Gecorrigeerd normatief
Wonen			
Sociale huur / betaalbare huur/koop (40-65 m2)	136,5	8,2	128,3
65 - 120 m2 (gestapeld) - middenhuur	26,6	1,6	25,0
65 - 120 m2 (gestapeld) - vrije sector	151,2	9,1	142,1
> 120 m2 (gestapeld)	12,0	0,7	11,3
te plaatsen deelauto's		-4,7	4,7
Bezoekers van bewoners	73,4	n.v.t.	73,4
Niet-wonen - vast gebruik			
Detailhandel (wijkcentrum-klein)	6,4	n.v.t.	6,4
Niet-wonen - bezoek			
Detailhandel (wijkcentrum-klein)	31,5	n.v.t.	31,5
Totaal	437,6	14,9	422,7

Tabel 3. Restant normatieve opgave na toepassing van 5 deelauto's en na aftrek van 74 parkeerplaatsen die op loopafstand binnen het Wagenweggebied worden opgevangen.

4.2 Het parkeeraanbod

Voor een sluitende parkeerbalans zijn alleen 423 parkeerplaatsen binnen de contouren van het bestemmingsplangebied benodigd als alle parkeerplaatsen exclusief ter beschikking worden gesteld van 1 gebruiker (bijv. een bewoner) of 1 gebruikersgroep (bijv. bezoekers van bewoners). Dit is in de door BPD ontworpen parkeeroplossing niet het geval. Een deel van de normatieve parkeerbehoefte zal worden opgelost door meerdere gebruikersgroepen. Dit betreft bezoekers van bewoners en bezoekers van de niet-woonfuncties. Hierdoor ontstaat het zogenaamde 'dubbelgebruik' van parkeerplaatsen, waardoor per saldo met minder parkeerplaatsen de volledige parkeerbehoefte kan worden opgelost.

Om die reden zal BPD de normatieve autoparkeerbehoefte die binnen de contouren van het bestemmingsplangebied moet worden opgelost, faciliteren in en op parkeervoorzieningen met in totaal **414 parkeerplaatsen**, waarvan:

- 66 parkeerplaatsen op maaiveld (zie bijlage 3, concept-inrichtingsplan);
- 348 parkeerplaatsen in de 2 parkeergarages onder de woonblokken.

Hierna wordt specifiek beschreven hoe het beoogde gebruik van de parkeerplaatsen op maaiveld en in de parkeergarages er uit ziet.

Parkeerplaatsen op maaiveld

De 66 parkeerplaatsen op maaiveld staan ter beschikking van zowel de bezoekers van de bewoners (maximaal gelijktijdig benodigd 74 plaatsen op zaterdagavond) als van de bezoekers van de niet-woonfuncties (maximaal gelijktijdig benodigd 32 plaatsen op zaterdagmiddag). De maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte van deze functies tezamen bedraagt 76 parkeerplaatsen (zaterdagmiddag).

	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
op maaiveld								
bezoekers bewoners	7,3	14,7	58,7	51,3	0,0	44,0	73,4	51,3
bezoekers niet-woonfuncties	9,4	18,9	3,1	23,6	0,0	31,5	0,0	0,0
	16,8	33,6	61,8	75,0	0,0	75,5	73,4	51,3

Tabel 4. Gelijktijdige parkeerbehoefte van de bezoekers van bewoners en van de niet-woonfuncties

Voor de berekening van de maximaal gelijktijdige parkeerbehoefte zijn de volgende aanwezigheidspercentages uit de Nota parkeernormen Purmerend 2016 gebruikt³.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
<u>Wonen</u>								
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
<u>Niet-wonen</u>								
Detailhandel (wijkcentrum-klein)	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%

Tabel 5. Gehanteerde percentages voor berekening dubbelgebruik parkeerplaatsen op maaiveld

Omdat de omvang van de te faciliteren parkeerbehoefte van alle bezoekers tezamen op koopavond, zaterdagmiddag en zaterdagavond groter is dan het beschikbare aantal parkeerplaatsen op maaiveld, zal een deel van de parkeerbehoefte van bezoekers worden opgelost in de parkeergarage. Dit betreft maximaal 10 parkeerplaatsen (maximale gelijktijdige parkeerbehoefte op zaterdagmiddag van 76 plaatsen minus de 66 op maaiveld beschikbare plaatsen).

Parkeerplaatsen in de parkeergarages

De parkeerplaatsen in de twee parkeergarages staan ter beschikking van de bewoners van de woningen (incl. de 5 deelauto's), de werknemers van de niet-woonfuncties en maximaal 10 bezoekers van bewoners.

BPD is voornemens de parkeerplaatsen in de parkeergarages voor bewoners (incl. de deelauto's) en voor personeel van de niet-woonfuncties exclusief toe te wijzen. Hiervoor zijn 319 parkeerplaatsen benodigd (zie tabel 3 – kolom 'gecorrigeerd normatief; totaal benodigd voor alle woningen incl. deelauto's 312 plaatsen en voor de niet-woonfuncties (detailhandel) 7 parkeerplaatsen).

Aanvullend zullen 10 parkeerplaatsen ter beschikking worden gesteld voor bezoekers van de bewoners.

De maximaal gelijktijdige bezetting van de parkeergarages bedraagt dan 329 plaatsen.

Praktische toewijzing 10 parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners in de parkeergarage

De 10 parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners komt overeen met de normatieve bezoekersparkeerbehoefte van (afgerond) 107 woningen. 107 woningen genereren een maximaal gelijktijdige bezoekersparkeerbehoefte van $107 \times 0,15 =$ (afgerond) 16 bezoekersparkeerplaatsen op zaterdagavond.

Omdat niet de zaterdagavond (100% aanwezigheid van bezoekers van bewoners) het maatgevende moment is van de totale bezoekersparkeerbehoefte (zie tabel 4) maar de zaterdagmiddag (60% aanwezigheid van bezoekers van bewoners) is de grondslag geen 10 parkeerplaatsen, maar 16 parkeerplaatsen ($16 \times 60\% = 10$).

Dit principe leidt vervolgens tot de volgende bezetting van de 66 bezoekersparkeerplaatsen op maaiveld.

op maaiveld	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
bezoekers bewoners (restant)	6	11	49	41	0	34	63	41
bezoekers niet-woonfuncties	10	19	4	24	0	32	0	0
	16	30	53	65	0	66	63	41

Tabel 6. Maatgevende parkeerbehoefte van bezoekers op maaiveld bij 10 bezoekersplaatsen in de garage..

³ Voor de niet-woonfuncties in de segmenten dienstverlening, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en lichte horeca zijn de aanwezigheidspercentages gehanteerd voor detailhandel (wijkcentrum-klein).

Beheersmaatregelen

De 2 parkeergarages zullen van een toegangscontrolesysteem worden voorzien. Dit systeem zal op het hiervoor beschreven gebruik worden ingericht. Hiermee wordt uitsluitend toegang verleend aan bewoners (inclusief de gebruikers van de deelauto's), het personeel van de niet-woonfuncties en de bezoekers van bewoners van 107 woningen tot een maximum van 10 parkeerplaatsen. De bezoekers van de bewoners van de 107 woningen krijgen toegang tot de garage na aanmelding van hun bezoek bij de betreffende bewoner (via intercom en/of kentekenregistratie). Omdat de parkeerbehoefte voor bezoekers van de 107 woningen soms hoger is dan de 10 parkeerplaatsen die daartoe zijn gereserveerd in de parkeergarage, zal ook een VOL-lamp op de betreffende garage worden gemonteerd. Hierdoor weet de bezoeker van de bewoner dat de voor hem beschikbare parkeercapaciteit volledig in gebruik is en hij dus alsnog op maaiveld of op loopafstand binnen het Wagenweggebied kan parkeren.

Het parkeren voor bezoekers van bewoners (van de 107 woningen) op de 10 parkeerplaatsen in de parkeergarage zal gratis zijn. Hiermee wordt geborgd dat deze parkeerplaatsen altijd (als eerste) door deze bezoekers gebruikt zullen worden en wordt de kans dat zij op maaiveld parkeren zeer klein. Op maaiveld geldt tenslotte de parkeerreguleringsmaatregel zoals die ook van toepassing is in de omgeving van de ontwikkellocatie.

Vanwege de parkeerregulering zijn de parkeerplaatsen op maaiveld altijd beschikbaar voor de bezoekers en zullen bewoners en/of personeel daar geen gebruik maken van. Zij zullen parkeren op de voor hen bestemde parkeerplaatsen in de parkeergarages.

De 10 parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners die in de parkeergarage zijn gelegen zijn voorzien van een aanduiding waaruit blijkt dat ze alleen door bezoekers gebruikt mogen worden.

Er zullen op maaiveld ook 2 à 3 parkeerplaatsen voor bezorgdiensten worden ingericht. De beschikbaarheid van deze parkeerplaatsen kunnen op alle dagen en dagdelen worden gegarandeerd, behalve de zaterdagavond (zie ook tabel 6).

Deze 2 à 3 parkeerplaatsen kunnen worden gesitueerd nabij de entrees van de woningen en worden voorzien van een laad-en-los-bord (verkeersbord E07) met een onderbord waarop het tijdvenster van de beschikbaarheid staat vermeld. Op tijden buiten het tijdvenster zijn de parkeerplaatsen dan beschikbaar als reguliere bezoekersparkeerplaats.

Een soortgelijke regeling kan worden toegepast als in het gebied ook algemene laad- en losplaatsen gerealiseerd moeten worden.

4.3 Deelauto's

Een onderdeel van de parkeeroplossing is het beschikbaar stellen van in aanvang 5 deelauto's voor de bewoners van de 489 te realiseren woningen. Met het aanbod van 5 deelauto's wordt het gebruik van

deelmobiliteit gestimuleerd en draagt de ontwikkeling bij aan het veranderen van de mobiliteitscultuur in Nederland.

De deelauto's worden aangeboden in combinatie met collectieve fietsparkeervoorzieningen en daar geplaatste deelfietsen. De parkeeroplossing houdt er rekening mee dat deze deelauto's geparkeerd staan op evenzoveel daarvoor gereserveerde parkeerplaatsen in de parkeergarages. Hierdoor zijn deze auto's altijd voor de bewoners die deelnemen aan het autodelen gegarandeerd vindbaar en makkelijk toegankelijk.

De gebruiksvoorwaarden voor de deelauto's worden samen met de leverancier van de deelauto's uitgewerkt. BPD zal er op toezien dat gebruiksvoorwaarden laagdrempelig zijn door onder meer te zorgen dat de prijsstelling dermate aantrekkelijk is dat de keuze tussen een (2^e) auto en een deelauto ook om financieel -economische redenen te maken is. En omdat de deelauto's eenvoudig te bereiken en vindbaar zijn, is deze kwaliteit vergelijkbaar met een auto voor de voorkeur.

BPD is hiertoe in gesprek met meerdere aanbieders van deelauto's. Door middel van een af te sluiten abonnement bij de te kiezen aanbieder worden deelnemende bewoners volledig ontzorgd (administratie, beheer, onderhoud en exploitatie). Reservering van de deelauto's vindt plaats via een app, wat bijdraagt aan het gebruiksgemak.

5 Fietsparkeren

5.1 Omvang fietsparkeerbehoefte bewoners

Omdat BPD de fietsparkeerbehoefte van de bewoners wenst te faciliteren in gemeenschappelijke fietsenbergingen zijn voor het bepalen van de fietsparkeerbehoefte van bewoners de uitgangspunten gehanteerd zoals die zijn weergegeven in de Amsterdamse Bouwbrief⁴.

Om te kunnen berekenen wat het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor bewoners is volgens deze Bouwbrief, zijn eerst de 489 woningen ingedeeld in de woningcategorieën die de Bouwbrief hanteert. Deze zijn anders dan de woningcategorieën zoals die zijn toegepast voor het bepalen van de autoparkeerbehoefte.

In onderstaande tabel is de berekening van de fietsparkeerbehoefte behorende bij de 489 woningen weergegeven. Hieruit blijkt dat er 1.480 fietsparkeerplaatsen voor bewoners benodigd zijn. Dit zijn gemiddeld ruim 3 fietsparkeerplaatsen per woning.

Functie	Aantal/omvang	Parkeernorm fiets	Eenheid	Normatief
Wonen - oppervlakte per woning				
< 50 m ²	200	2	per woning	400
50-75 m ²	147	3	per woning	441
75-100 m ²	79	4	per woning	316
100-125 m ²	55	5	per woning	275
>125 m ²	8	6	per woning	48
Totaal woningen	489			1480

Tabel 7. Normatieve aantallen fietsparkeerplaatsen voor bewoners op basis van Amsterdamse Bouwbrief..

⁴ Bouwbrief Gemeenschappelijke Fietsenbergingen, Gemeente Amsterdam, nummer 2015-130, maart 2015

5.2 Collectieve fietsparkeervoorzieningen voor bewoners

BPD realiseert meerdere collectieve fietsparkeervoorzieningen op de begane grond van de gebouwen in de nabijheid van de ingangen van de woningen. Deze fietsenstallingen bieden enerzijds ruimte voor de genoemde 1.480 fietsen. Daar bovenop zijn meerdere parkeerplaatsen voor scooters, bakfietsen en fietsen met afwijkende maten en met oplaadpunten voor e-bikes e.d. beschikbaar. Het is dan ook niet noodzakelijk dat fietsen van bewoners in de woningberging worden gestald. De collectieve fietsparkeervoorzieningen zijn eenvoudig en comfortabel bereikbaar vanaf de openbare weg.

De ligging, omvang, ontsluiting en de extra ruimte voor bijzondere fietsen en scooters levert een bijdrage in (de stimulering van) het bezit en gebruik van fietsen en scooters door bewoners aanvullend op of als alternatief voor het in bezit hebben en gebruiken van de auto.

5.3 Fietsparkeren voor bezoekers van bewoners en voor de niet-woonfuncties

Voor de berekening van de fietsparkeerbehoefte van bezoekers van bewoners, en voor het personeel en de bezoekers van de niet-woonfuncties zijn onderstaande uitgangspunten gebruikt.

Bezoekers van bewoners	489	0,3	per woning	146,7
<u>Niet-wonen - vast gebruik</u>				
Detailhandel (wijkcentrum-klein)	1.025	0,63	per 100 m2 bvo	6,4
<u>Niet-wonen - bezoek</u>				
Detailhandel (wijkcentrum-klein)	1.025	3,07	per 100 m2 bvo	31,5
Totaal				184,6

Tabel 8. Normatieve aantallen fietsparkeerplaatsen voor bezoeker van bewoners en voor de niet-woonfuncties..

De gemeente Purmerend hanteert geen fietsparkeernormen. Ook in recente bestemmingsplannen voor projecten als Wagenweg 9, Wagenweg 10, Dopsloot en Brantjesoeven zijn geen fietsparkeernormen gehanteerd. BPD wil echter het fietsparkeren voor de bezoekers van bewoners en voor personeel en bezoekers van de overige functies goed oplossen. Als fietsparkeernorm voor deze functies is gekozen voor dezelfde parkeernorm als bij auto's.

Uit de berekening (zie tabel 8) blijkt dat er normatief (afgerond) 185 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. Deze fietsparkeerplaatsen worden in de openbare ruimte (maaiveld) gerealiseerd. Voor de berekening van het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen om deze fietsparkeerbehoefte te faciliteren kan worden volstaan met een aantal dat – net zoals bij het autoparkeren van bezoekers – wordt berekend op basis van het zogenaamde 'dubbelgebruik'. Hiertoe worden dezelfde aanwezigheidspercentages gebruikt als bij het autoparkeren (zie tabel 5). In onderstaande tabel is de maximaal gelijktijdige behoefte op basis van dubbelgebruik weergegeven. Deze bedraagt 147 fietsparkeerplaatsen (maatgevend moment: zaterdagavond).

benodigde fietsplekken gelijktijdig		Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Koopavond	Werkdagnacht	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
bezoekers van bewoners	147	15	29	117	103	0	88	147	103
bezoekers van niet-woonfuncties	6	2	4	1	5	0	6	0	0
personeel van niet-woonfuncties	31	9	19	3	24	0	31	0	0
	185	26	52	121	131	0	126	147	103

Tabel 9 Maximaal gelijktijdige fietsparkeerbehoefte voor bezoekers van bewoners en voor de niet-woonfuncties.

Bij de inrichting van de openbare ruimte rondom de woningen en de niet-woonfuncties wordt rekening gehouden met deze 147 fietsparkeerplaatsen. Dit aantal fietsparkeerplaatsen zal worden verdeeld op basis van de ligging van de ingangen naar de woningen en entrees van de niet-woonfuncties.

6 Borging afspraken

De wijze waarop wordt voorzien in een parkeeroplossing voor auto's en fietsen voor de toekomstige bewoners en hun bezoekers en het personeel van de niet-woonfuncties en de bezoekers daarvan, moet concreet worden geïntegreerd in het totale locatieconcept. BPD is zich er daarom van bewust dat dit – zoals eerder vermeld - ook een onderdeel moet uitmaken van de marketing en promotie van zowel de woningen als de niet-woonfuncties.

In dat kader zal BPD zorgdragen voor:

- het opnemen van de visie, ambitie en genomen mobiliteitsmaatregelen in alle verkoop- en verhuuruitingen van de woningen en niet-woonfuncties.
- het beschreven parkeerconcept (met o.a. de deelauto's en collectieve fietsparkeervoorzieningen) vanaf de start van het project actief onder de aandacht brengen van potentiële bewoners, als onderdeel van de projectcommunicatie. Denk hierbij aan communicatie via een website, downloads, brochure bij makelaar, bijeenkomsten met (potentiële) bewoners, koop- en/of huurcontracten. Hierin wordt ook gecommuniceerd dat bewoners en het personeel van de niet-woonfuncties niet in aanmerking komen voor parkeervergunningen in de openbare ruimte (de nulvergunningregeling). Bewoners worden op voorhand via de verhuurder of tijdens de verkoop geïnformeerd over het parkeeraanbod. Hierbij wordt transparant gecommuniceerd over het aantal parkeerplekken dat zij tot hun beschikking hebben en hoe deelmobiliteit wordt ingezet.
- goede, ruime, goed bereikbare centrale fietsenstallingen met bijbehorende diensten (oplaadpunten, leen- en deelfietsen), mede ter versterking van het autodeel-concept;

Daarnaast zal dit parkeerconcept en alle bijbehorende verplichtingen voor BPD (c.q. de opvolgende eigenaar/eigenaren) in de daartoe bestemde publieke en privaatrechtelijke overeenkomsten en (huishoudelijke) reglementen worden opgenomen.

7 Samenvatting en conclusie

De parkeeroplossing voor de ontwikkeling aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 met in totaal 489 woningen en 1.025 m² aan niet-woonfuncties is een parkeeroplossing waarbij maatwerk wordt geleverd. Dit maatwerk is gebaseerd op de volgende aspecten:

- algemene trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en parkeren;
- het bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkellocatie;
- de te realiseren woonproducten en de daarbij behorende woondoelgroepen;
- de inzet van deelauto's en het stimuleren van fietsgebruik.

Samengevat liggen de volgende argumenten aan de basis voor de omvang van de te faciliteren parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling:

- Landelijke trends en ontwikkelingen laten zien dat onder bepaalde personen en huishoudens waarvoor ook in de ontwikkeling aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 woningen worden ontwikkeld, het eigen autobezit afneemt en de trend toeneemt van bezit naar gebruik. Dit sluit aan bij hetgeen de gemeente Purmerend omschrijft in haar beleidsdoelen (Visie op Mobiliteit 2040, Ambitiedocument Wagenweg). Hierin stelt de gemeente dat zij voorrang wil geven aan lopen, fiets en openbaar vervoer (meer autoluw) en deelmobiliteit verder wil faciliteren en stimuleren;
- De ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van enerzijds de dagelijkse voorzieningen (klein winkelcentrum + supermarkt op zeer korte loopafstand, nabijheid centrum Purmerend) en anderzijds de openbaar vervoerverbindingen en de uitstekende fietsverbindingen naar o.a. de binnenstad van Purmerend;
- De beoogde woondoelgroepen hebben een lager dan gemiddeld autobezit. Dit is mede gebaseerd op onderzoek naar de vervoersvoorkeur van de beoogde woondoelgroepen als ook op een afstemming met de afnemende partijen (corporaties en beleggingsfondsen) van de woningen die datzelfde beeld bevestigen. Om te zorgen dat de juiste woondoelgroepen worden aangetrokken met een autobezit dat passend is op de beschikbare parkeervoorzieningen zal hierover actief naar de toekomstige bewoners worden gecommuniceerd.

Op basis van de hiervoor genoemde argumenten zijn voor de berekening van de autoparkeerbehoefte van de bewoners van de woningen de volgende parkeernormen gehanteerd:

- 1,2 parkeerplaats voor een gestapelde woning met een oppervlak > 120 m²;
- 0,9 parkeerplaatsen voor een gestapelde woning vrije sector met een oppervlak tussen 65 m² en 120 m²;
- 0,7 parkeerplaats voor een gestapelde woning middeldure huur/betaalbare koop met een oppervlak tussen 65 m² en 120 m²;
- 0,5 parkeerplaatsen voor alle sociale huurwoningen en voor de kleine betaalbare huur-/koopwoning (tot 65 m²);

- Bovenop deze parkeernormen voor bewoners van de woningen is een parkeernorm van 0,3 parkeerplaats per woning gehanteerd ten behoeve van de bezoekers van de bewoners. Hiervan wordt 0,15 parkeerplaats per woning binnen de contouren van het bestemmingsplangebied van de ontwikkellocatie opgelost en het restant, eveneens 0,15 parkeerplaats per woning, kan binnen het Wagenweggebied worden opgevangen.

Voor de 1.025 m2 BVO aan niet-woonfuncties in de segmenten dienstverlening, detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en lichte horeca wordt de autoparkeerbehoefte gebaseerd op de vigerende parkeernormen van de gemeente Purmerend (Nota Parkeernormen 2016). Dit betekent dat de omvang van de parkeerbehoefte van de 1.025 m2 bvo niet-woonfuncties is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernorm behorende bij de functie detailhandel (wijkcentrum-klein). De parkeernorm van deze functie bedraagt 3,7 parkeerplaats per 100 m2 bvo.

Een voorwaarde die gekoppeld is aan de voorgestelde parkeernormen is het toepassen van de nulvergunningen-systematiek, zoals de gemeente Purmerend dit reeds toepast

Op basis van de benoemde parkeernormen bedraagt de normatieve autoparkeerbehoefte van de te ontwikkelen functies in totaal (afgerond) 511 parkeerplaatsen. Aanvullend wordt er van uitgegaan dat er 5 deelauto's zullen worden geplaatst waarbij 1 deelauto 4 reguliere auto's vervangt. Daarnaast wordt er rekening mee gehouden dat de helft van de normatieve parkeerbehoefte voor bezoekers van bewoners, zijnde (50% van 147 = afgerond) 74 parkeerplaatsen, op loopafstand binnen het Wagenweggebied kunnen worden opgevangen. Hierdoor resteert een normatieve opgave van in totaal (naar boven afgerond) 423 parkeerplaatsen om binnen de contouren van het bestemmingsplangebied op te lossen. Met toepassing van dubbelgebruik kan dit aantal worden teruggebracht naar 414 parkeerplaatsen. Hiervan zijn 66 parkeerplaatsen op maaiveld voorzien en 348 parkeerplaatsen in de 2 parkeergarages onder de woonblokken.

Er worden meerdere collectieve fietsparkeervoorzieningen op de begane grond van de gebouwen gerealiseerd, in de nabijheid van de ingangen van de woningen. Deze fietsenstallingen bieden ruimte voor 1.480 fietsen. Daar bovenop zijn meerdere parkeerplaatsen voor scooters, bakfietsen en fietsen met afwijkende maten en met oplaadpunten voor e-bikes e.d. beschikbaar. Fietsen van bewoners behoeven daarom niet in de woningberging te worden gestald. De collectieve fietsparkeervoorzieningen zijn eenvoudig en comfortabel bereikbaar vanaf de openbare weg. De ligging, omvang, ontsluiting en de extra ruimte voor bijzondere fietsen en scooters levert een bijdrage in (de stimulering van) het bezit en gebruik van fietsen en scooters door bewoners aanvullend op of als alternatief voor het in bezit hebben en gebruiken van de auto.

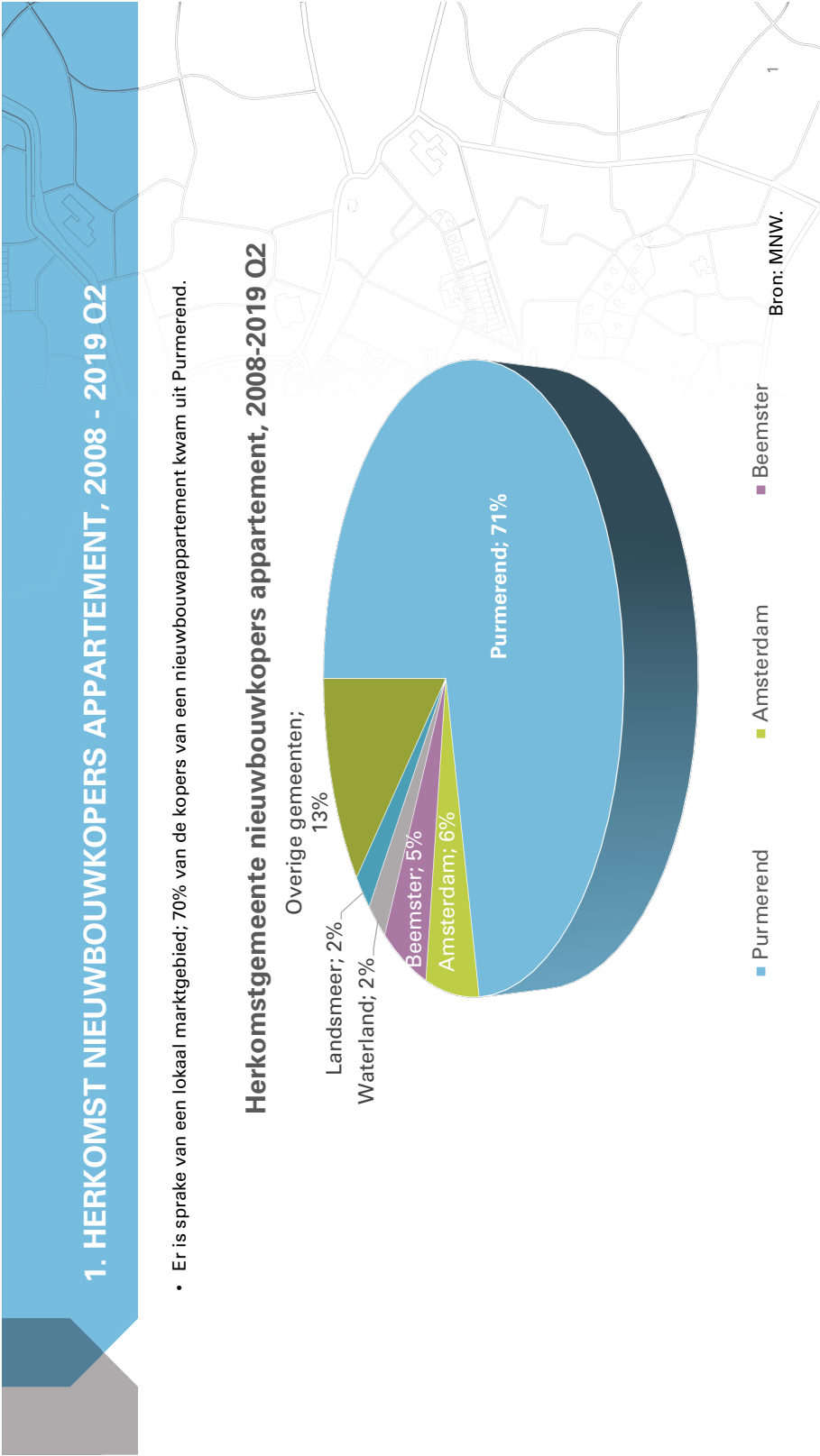
Bij de inrichting van de openbare ruimte rondom de woningen en commerciële ruimten wordt rekening gehouden met fietsparkeergelegenheid voor bezoekers. De verdeling van het aantal fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers houdt rekening met de ligging van de ingangen naar de



woningen en entrees van de commerciële ruimten. Ten slotte wordt ook rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bezorgdiensten, als reactie op het toenemend succes van deze diensten en ter voorkoming dat hiertoe ongewenste parkeer- en verkeerssituaties ontstaan in de openbare ruimte.

Conclusie

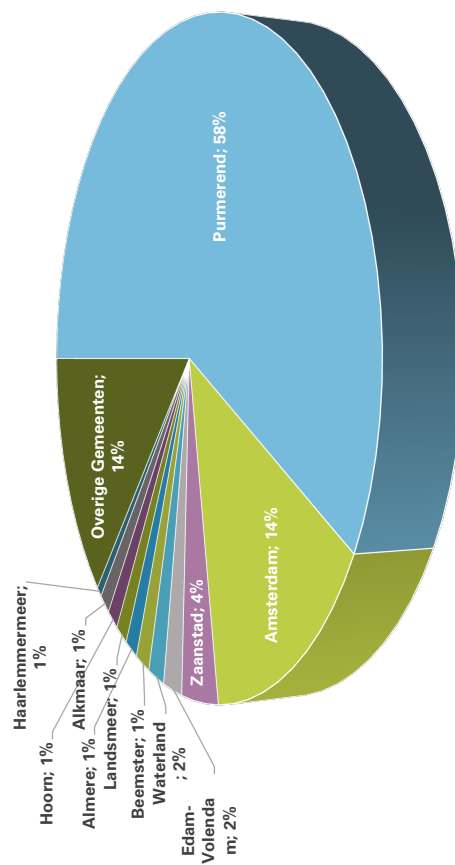
De uitvoerbaarheid van het plan in relatie tot het aspect parkeren is voldoende aangetoond.



2. HERKOMST VERHUIZERS NAAR PURMEREND, 2017

- Kijken we naar de herkomst van verhuizers naar een woning (bestaand + nieuwbouw) in Purmerend dan zien we een iets gedifferentieerder beeld. Het aandeel van Purmerenders bedraagt in het meest recente jaar 2017 bijna 60%. 14% Van de verhuizers kwam uit Amsterdam en een groot aandeel van de verhuizers kwam uit een aantal nabijgelegen Noord-Hollandse gemeenten. We kunnen voor dit onderwerp geen nadere verdelingen maken naar demografische kenmerken van de mensen.

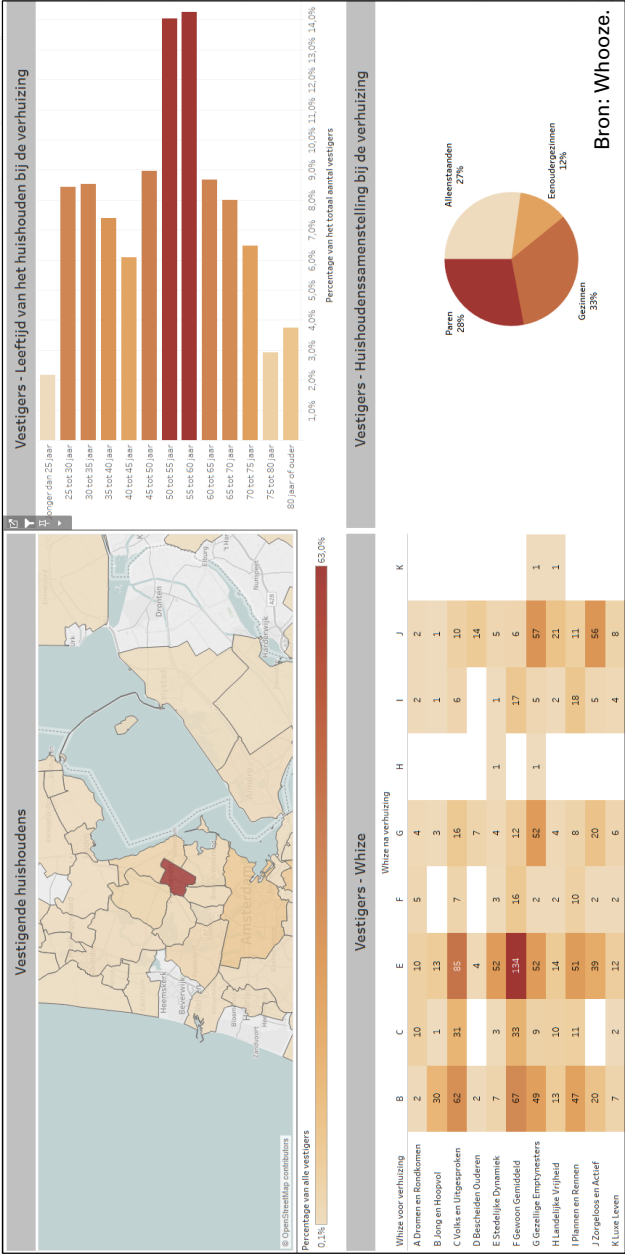
Herkomstgemeente verhuisde personen Purmerend, 2017



Bron: CBS.

3. KENMERKEN VESTIGERS KOOPAPPARTEMENT, 2015-2019 (N=1.343 CASES)

- Whize geeft verdiepend inzicht in de doelgroepen die in de afgelopen jaren een koopappartement in Purmerend hebben gekocht. Beneden de informatie over dit onderwerp. Belangrijkste doelgroep zijn medioren.



4. KENMERKEN VESTIGERS KOOPAPPARTEMENT, 2015-2019 (N=1.343 CASES)

- We zien dat er vrij veel jonge huishoudens zijn die na de verhuizing naar een koopappartement zijn verhuisd. Het gaat dan om de groepen B (Jong en Hoopvol) en E (Stedelijke Dynamiek). Zij starten voor een belangrijk deel uit de ouderlijke woning. Ook zien we dat zo'n 25% van de huishoudens na de verhuizing naar het koopappartement behoort tot de oudere doelgroepen G (Gezellige Emptynesters) en J (Zorgeloos en Actief).

Whize voor verhuizing	Whize na verhuizing										TOTAAL
	B	C	E	F	G	H	I	J	K		
A. Dromen en Rondkomen	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	
B. Jong en Hoopvol	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	
C. Volks en Uitgesproken	5%	2%	6%	1%	1%	0%	0%	1%	0%	16%	
D. Beschieden Ouderen	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	2%	
E. Stedelijke Dynamiek	1%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%	
F. Gewoon Gemiddeld	5%	2%	10%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	21%	
G. Gezellige Emptynesters	4%	1%	4%	0%	4%	0%	0%	4%	0%	17%	
H. Landelijk Vrijheid	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	5%	
I. Plannen en Rennen	3%	1%	4%	1%	1%	0%	1%	1%	0%	12%	
J. Zorgeloos en Actief	1%	0%	3%	0%	1%	0%	0%	4%	0%	11%	
K. Luxe Leven	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	3%	
Z. Non-Residentieel	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	
TOTAAL	23%	8%	35%	4%	10%	0%	5%	15%			

Bron: Whooze.

5. KENMERKEN VESTIGERS HUURAPPARTEMENT, 2015-2019 (N=1.241 CASES)

- Oudere senioren zijn de belangrijkste doelgroep die naar een huurappartement verhuizen; het gaat om alleenstaanden en paren.

Vestigende huishoudens

Amsterdam

Vestigers - Leeftijd van het huishouden bij de verhuizing

Leeftijd	Percentage van het totaal aantal vestigers
Jonger dan 25 jaar	0.0%
25 tot 30 jaar	2.0%
30 tot 35 jaar	4.0%
35 tot 40 jaar	6.0%
40 tot 45 jaar	8.0%
45 tot 50 jaar	10.0%
50 tot 55 jaar	12.0%
55 tot 60 jaar	14.0%
60 tot 65 jaar	16.0%
65 tot 70 jaar	18.0%
70 tot 75 jaar	20.0%
75 tot 80 jaar	22.0%
80 jaar of ouder	24.0%

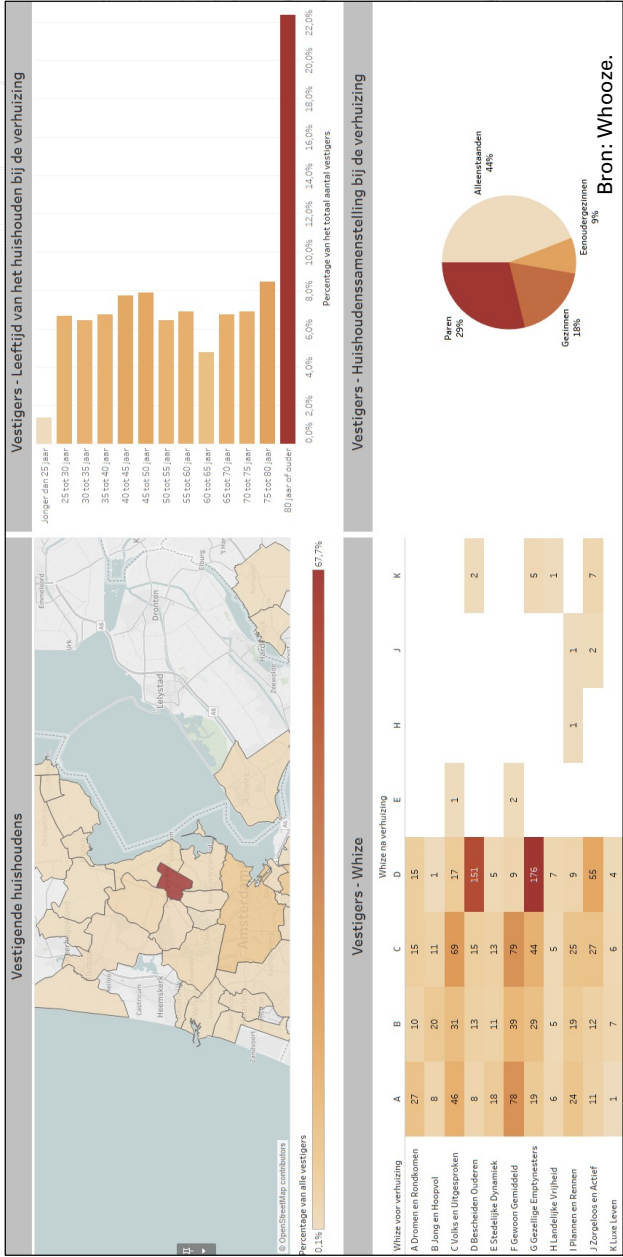
Vestigers - Huishoudensamenstelling bij de verhuizing

Huishoudensamenstelling	Percentage
Alleenstaanden	44%
Parten	23%
Gezinnen	18%
Eensoupergezinnen	9%

Bron: Whooe.

Vestigers - Whize

Whize voor verhuizing	A	B	C	D	E	H	J	K
A Dromen en Rondromen	27	10	15	15				
B Jong en Hoopvol	8	20	11	1				
C Volks en Uitgestorven	46	31	69	17	1			
D Bewaarden Ouderen	8	13	15	151				2
E Stedelijke Dynamiek	18	11	13	5				
F Gewoon Gemiddeld	78	39	79	9	2			
G Gezellige Emphymesters	19	29	44	176				5
H Landelijke Vrijheid	6	5	5	7				1
I Plannen en Romen	24	19	25	9				
J Zorgeloos en Actief	11	12	27	55		1	1	7
K Luid Leven	1	7	6	4		2		



6. KENMERKEN VESTIGERS HUURAPPARTEMENT, 2015-2019 (N=1.241 CASES)

- De huurwoningen kennen een geméleerde doelgroep onder de verhuizers. Het gaat om zowel jonge huishoudens (bijvoorbeeld B. Jong en Hoopvol (na de verhuizing)) als oudere huishoudens (bijvoorbeeld D. Bescheiden ouders (na de verhuizing)).

	Whize na verhuizing										
Whize voor verhuizing	A	B	C	D	E	H	J	K	TOTAAL		
A. Dromen en Rondkomen	2%	1%	1%	1%					5%		
B. Jong en Hoopvol	1%	2%	1%	0%					3%		
C. Volks en Uitgesproken	4%	2%	6%	1%	0%				13%		
D. Bescheiden Ouderen	1%	1%	1%	12%				0%	15%		
E. Stedelijke Dynamiek	1%	1%	1%	0%					4%		
F. Gewoon Gemiddeld	6%	3%	6%	1%	0%				17%		
G. Gezellige Emptynesters	2%	2%	4%	14%				0%	22%		
H. Landelijk Vrijheid	0%	0%	0%	1%				0%	2%		
I. Plannen en Rennen	2%	2%	2%	1%		0%	0%	0%	6%		
J. Zorgeloos en Actief	1%	1%	2%	4%			0%	1%	9%		
K. Luxe Leven	0%	1%	0%	0%					1%		
Z. Non-Residentieel	0%	0%	0%	0%					1%		
TOTAAL	20%	16%	25%	36%	0%	0%	0%	1%			

Bron: Whooze.

7. TRANSACTIES NAAR WOONOPPERVLAKTE EN PRIJS

- Uit de onderstaande tabel kunnen we concluderen dat er de nodige spanning is in de bestaande appartementenmarkt. Dit geldt voor alle prijs- en oppervlaktesegmenten, maar is het duidelijkst zichtbaar in het betaalbare prijssegment tot € 250k.

prijssegment (x € 1.000)	prijssegment tot € 250k			prijssegment > € 250k		
	aanbod	in onderhandeling	transacties	aanbod	in onderhandeling	transacties
0-200	12	20	140	4	7	26
200-250	7	11	74	9	16	101
250-300	3	3	15	7	5	76
300-350	3	4	20	7	3	32
350-400	3	2	25	4	2	10
400-500	3	2	13	0	0	4
500+	3	0	4	0	0	4

Bron: Funda.

