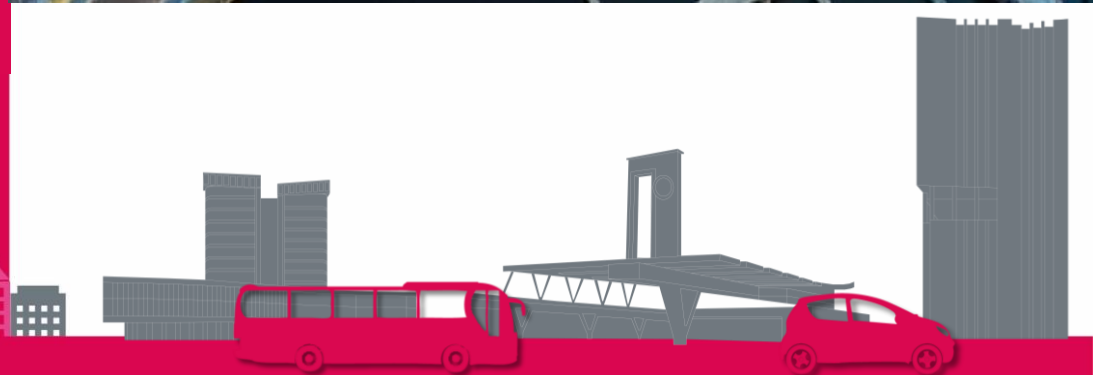


MPvE Westerdok Almelo

Mobiliteitsprogramma van Eisen



Colofon

Titel Rapport:	MPvE Westerdok Almelo
Opdrachtgever:	Gemeente Almelo
Projectteam Goudappel:	Jan-Anne Waagmeester, Joran van Kessel, Ties Bongers
Kenmerk:	016743.20240417.R1.03
Status:	Definitief
Datum:	29 april 2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Gebiedsontwikkeling.....	6
3	Huidige voorzieningen en netwerken.....	10
4	Beleidsambities.....	17
5	Visie op de verkeersstructuur.....	21
6	Ambities voor Westerdok.....	28
7	Mobiliteitsprogramma van Eisen.....	36
	Bijlagen.....	45

1. Inleiding



Het Mobiliteitsprogramma van Eisen

Inhoud van het MPvE

Wat is het MPvE?

Een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) is een bundeling van uitgangspunten gericht op mobiliteit voor een bepaalde gebiedsontwikkeling. Om tot een gedragen MPvE te komen hebben tijdens de totstandkoming verschillende werksessies plaatsgevonden. Vakspecialisten van de gemeente Almelo en de betrokken ontwikkelaars hebben hieraan deelgenomen.

Tijdens de werksessies zijn gesprekken over de uitgangspunten met betrekking tot mobiliteit voor de gebiedsontwikkeling. Deze uitgangspunten zijn onder te verdelen in vier typen:

- 1. Ambities:** wat willen we waarmaken met de gebiedsontwikkeling?
- 2. Eisen:** welke toetsbare eisen worden aan de ontwikkelende partijen gesteld om de ambities te kunnen behalen?
- 3. Wensen:** welke wensen kunnen bijdragen aan het behalen van de ambitie?
- 4. Randvoorwaarden:** welke randvoorwaarden moeten door de gemeente worden ingevuld om de ambitie te kunnen behalen?

Het resultaat is het voorliggende document met uiteindelijk een overzicht van de eisen, wensen en randvoorwaarden.

Waarom een MPvE?

Met het opstellen van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) voor een gebiedsontwikkeling krijgt mobiliteit aan de voorkant een belangrijke rol in de totstandkoming van de gebiedsontwikkeling. Mobiliteit vormt hiermee een inherent onderdeel van de ontwikkeling.

Met het MPvE wordt mobiliteit op een integrale wijze onderzocht en worden de kansen en uitdagingen verkend. Het MPvE vormt zo een uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling en vormt een basis voor de verdere ruimtelijke uitwerking.

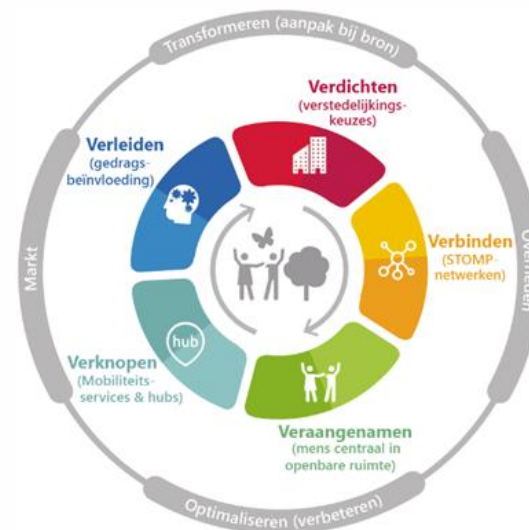
Het fundament van het MPvE

De basis van het MPvE vormen de bestaande visies en beleidsstukken van de gemeente Almelo. Voor Westerdok is met name gebruik gemaakt van de Ontwikkelvisie.

Op basis van de beleidsstukken is een verdere vertaling gemaakt naar de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling in Westerdok waarbij rekening wordt gehouden met de lokale context en wensen vanuit de verschillende partijen.

Smart Mobility wiel als kapstok

In het MPvE wordt mobiliteit benaderd op een integrale wijze. Daarom is het 'Smart Mobility wiel' gebruikt als kapstok. Hierin komen verkeerskundige én ruimtelijke aspecten in samenhang tot hun recht.



Het Smart Mobility wiel omvat de volgende thema's:

1. Verstedelijkingskeuzes (verdichten): afstemming mobiliteit met ruimtelijke verdichting en functiemenging
2. STOMP-netwerken (verbinden): goede aansluitingen op omliggende mobiliteitsnetwerken
3. Mens centraal in de openbare ruimte (veraangenamen): aantrekkelijke omgeving
4. Mobiliteits-services & hubs (verknopen): aanbieden van deelmobiliteit en aanvullende voorzieningen
5. Gedragsbeïnvloeding (verleiden): o.a. met passende parkeernormen

2. Gebiedsontwikkeling



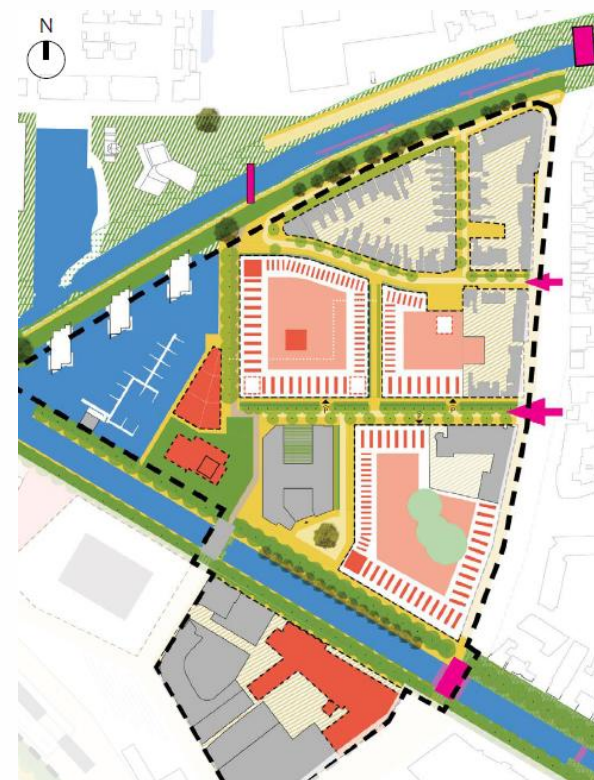
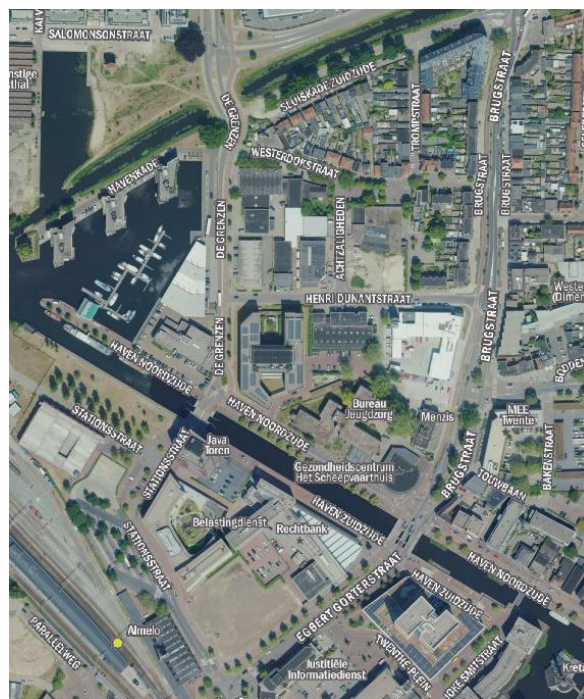
Beschrijving van de gebiedsontwikkeling

Context van de ontwikkeling

Westerdok

Westerdok is een van de drie ontwikkelgebieden binnen de ontwikkelvisie Almelo Centraal. Het gebied ligt op korte afstand van het station, de binnenstad, de jachthaven en het Kanaalpark. Het is een divers gebied waarin verschillende bestaande functies blijven behouden. Voorbeelden zijn Dimence (centrum voor psychologische hulpverlening) en de recent gebouwde brandweerkazerne aan de Brugstraat. De buurt aan de noordkant bestaat uit dorpse huizen van rond 1900 en stedelijke appartementengebouwen.

Daarnaast bevinden zich in het gebied verschillende verouderde bedrijfspanden. Hier vindt herontwikkeling plaats en worden circa 500-600 woningen gebouwd. Dit zijn zowel grondgebonden woningen als appartementen.



Figuur 2.1: Huidige situatie en concept ontwerp plangebied (bron: Ontwikkelvisie Almelo Centraal, november 2023)

Beschrijving van de gebiedsontwikkeling

Bouwprogramma

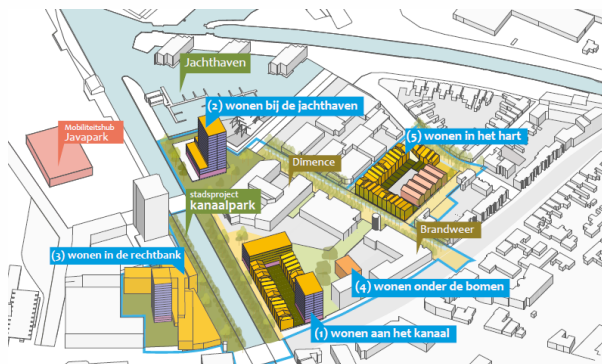
Woonprogramma

In het gebied worden 500 tot 600 woningen toegevoegd. Dit is inclusief de huidige rechtbank die wordt hergebruikt met een mix van wonen en stedelijke functies in de plint.

Ruim 400 woningen zijn opgenomen in de 1^e fase en de overige woningen in de 2^e fase. Op hoofdlijnen wordt uitgegaan van het volgende programma:

- sociale huur: 130 woningen
- middensegment: 240 woningen
- vrije sector: 180 woningen

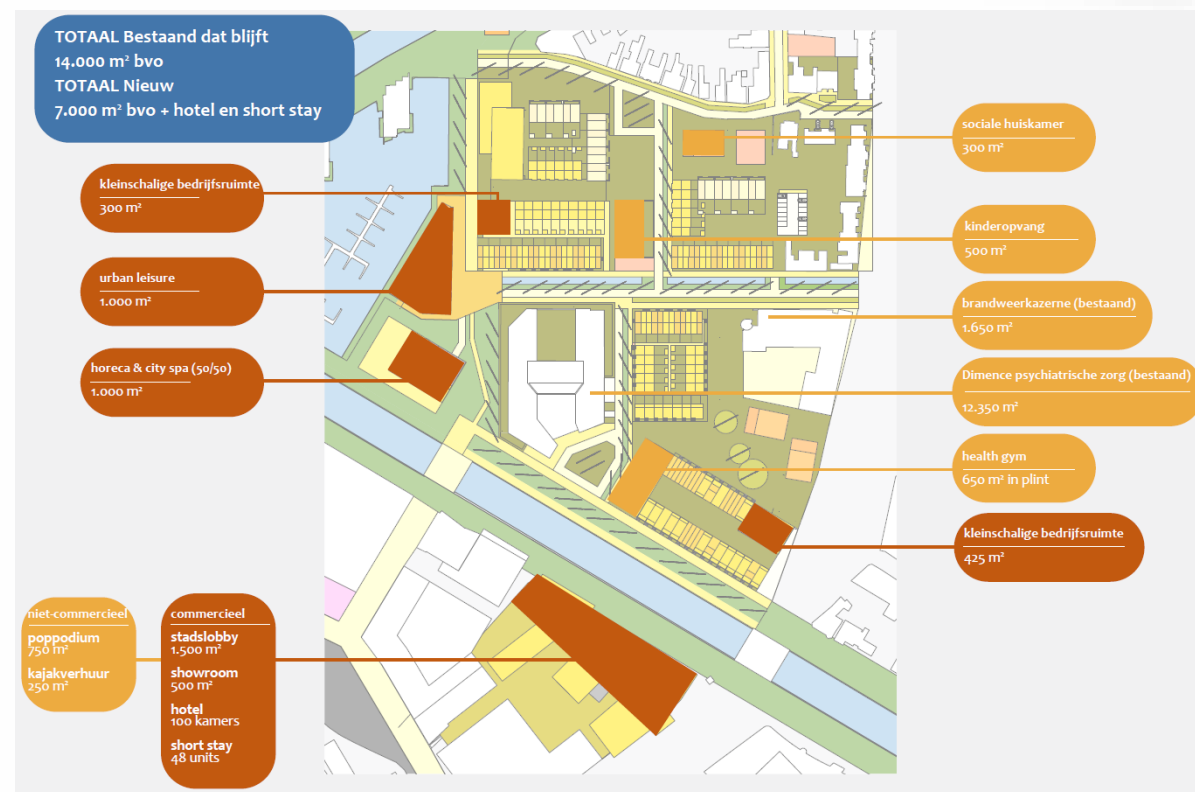
De verdeling tussen sociale huur, middensegment en vrije sector is ongeveer 30%/40%/30%. Verder is circa 35% van de woningen grondgebonden en is het aandeel appartementen 65%.



Figuur 2.2: Deelgebieden woningbouw fase 1

Overig programma

Werken en voorzieningen beslaan 10-15% van de transformatie- en nieuwbouwpoging. Onderstaand figuur bevat een concept van het programma.



Figuur 2.3: Concept programma en locaties niet-wonen functies (versie 20 maart 2024)



Verwachting sociaal geografische opbouw van bewoners en bezoekers

Doelgroepen en leefstijlen

Westerdok ligt op steenworp afstand van het station, de binnenstad van Almelo en de jachthaven. De locatie is daarmee interessant voor doelgroepen die waarde hechten aan wonen in een gemengde stedelijke omgeving.

Het woningbouwprogramma bevat woningen binnen het sociale huur segment, middensegment en de vrije sector. Zo wordt ingespeeld op de vraag van zowel nieuwkomers die in Almelo komen werken als van Almeloërs die nabij de binnenstad willen wonen.

In de Ontwikkelvisie is speciale aandacht opgenomen voor de volgende doelgroepen:

- jonge, drukke stedeling
- iets oudere, actieve levensgenieter
- internationale kenniswerker

In naastgelegen overzicht worden per doelgroep passende kenmerken beschreven waarmee ook een beeld ontstaat van het te verwachten mobiliteitsgedrag.

Jonge, drukke stedeling



De jonge, drukke stedeling is voornamelijk een starter op de woningmarkt. Deze doelgroep zoekt woningen in het sociale en middensegment, zowel koop- als huurwoningen. Dit is afhankelijk van de burgerlijke staat, gezinssamenstelling en het niveau van welvaart.

Het autobezit ligt voor deze groep onder het gemiddelde. De jonge, drukke stedeling hecht belang aan een goede OV bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen als winkels, horeca en kantoren. Dit is een kansrijke groep om te sturen op minder autobezit door de alternatieven goed op orde te brengen.

Iets oudere, actieve levensgenieter



De doelgroep 'iets oudere, actieve levensgenieter' betreft veelal gezinnen met (jonge) kinderen. Ze richten zich op het sociale huursegment of het midden- en vrije sectorsegment in huur en koop, afhankelijk van het niveau van welvaart.

Het autobezit onder gezinnen ligt hoger dan gemiddeld. Het percentage huishoudens met meer dan één auto is onder gezinnen twee keer zo hoog als gemiddeld.

Jonge gezinnen zijn gebaat bij de nabijheid van parkjes, pleintjes en groen. Voor gezinnen waarin beide ouders werken is de bereikbaarheid van werkplekken buiten de woonomgeving belangrijk. Daarnaast is de bereikbaarheid van voorzieningen in de woonwijk belangrijk, zodat kinderen dicht bij huis naar bijvoorbeeld school en sport kunnen.

Door veilige routes te voorzien naar deze functies kan autobegebruik beperkt worden. Het vervangen van de eerste auto door een deelauto is lastig, maar het aanbieden van deelmobiliteit kan mogelijk wel het bezit van een tweede auto beperken.

Internationale kenniswerker



Internationale kenniswerkers richten zich met name op (middel)dure huurwoningen. Deze doelgroep heeft een relatief hoog inkomen en woont graag in kwalitatief goede woonruimte waar zij tijdelijk en flexibel terecht kunnen. Hetzelfde geldt voor hun mobiliteitspatroon. Omdat niet alle internationale kenniswerkers kunnen en willen fietsen, maken zij relatief vaak gebruik van het OV en (deel)auto's.

3. Huidige voorzieningen en netwerken



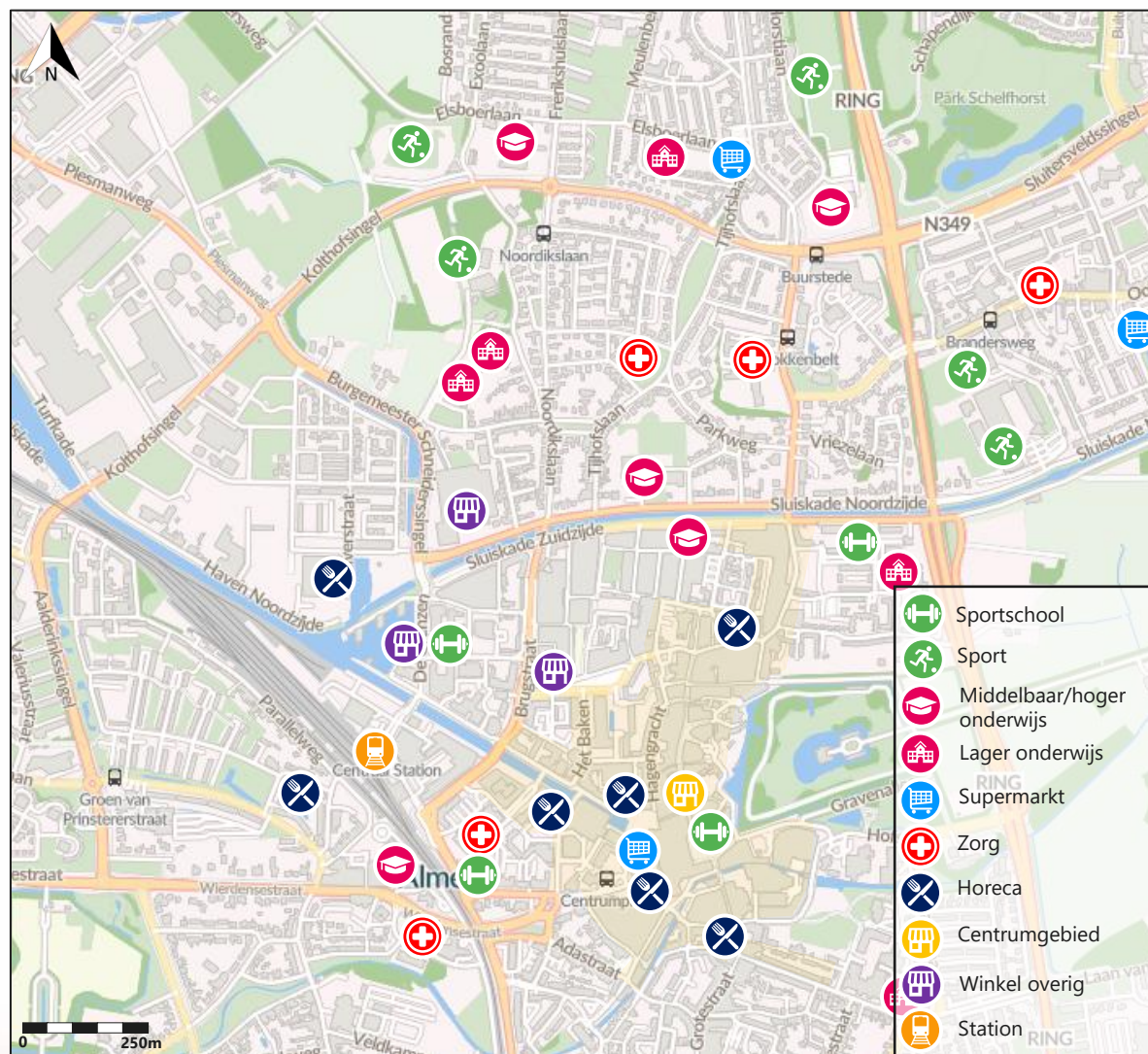
Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Een blik op de huidige voorzieningen nabij Westerdok

In het kaartbeeld hiernaast is de locatie van verschillende maatschappelijke en commerciële functies weergegeven. In Westerdok zelf liggen enkel een sportschool en een tuincentrum ('winkel overig'). Door de nabijheid van het centrum zijn echter veel belangrijke voorzieningen op korte afstand aanwezig.

De voorzieningen liggen verspreid ten opzichte van Westerdok. Zo bevinden de meeste onderwijsfuncties zich ten noorden van het gebied. De meeste horeca, supermarkten en winkels bevinden zich in het centrumgebied ten oosten van het gebied. Ten zuiden van het gebied bevindt zich het station en zijn enkele zorgfuncties (huisarts, apotheek, orthodontist) geclusterd.

Wat opvalt is dat vooral supermarkten relatief ver weg liggen. Met een afstand van circa 750 ligt de dichtstbijzijnde supermarkt op 10 minuten lopen of 5 minuten fietsen. Daarentegen ligt het NS-station juist heel dichtbij. Zo is het vanaf de Henri Dunantstraat 400-500 meter lopen tot de entree van het station.



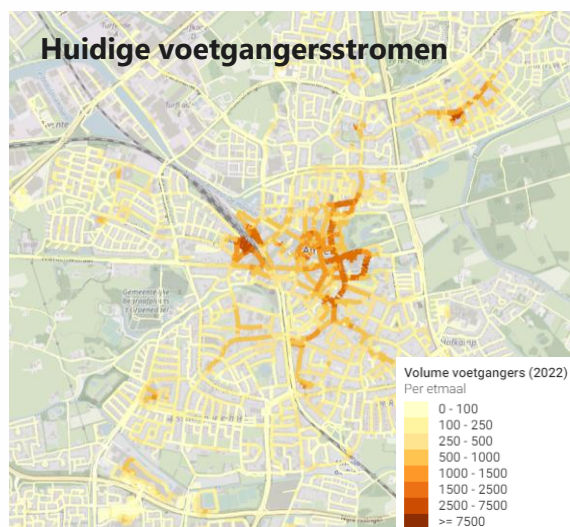
Figuur 3.1: Huidige voorzieningen rondom Westerdok

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

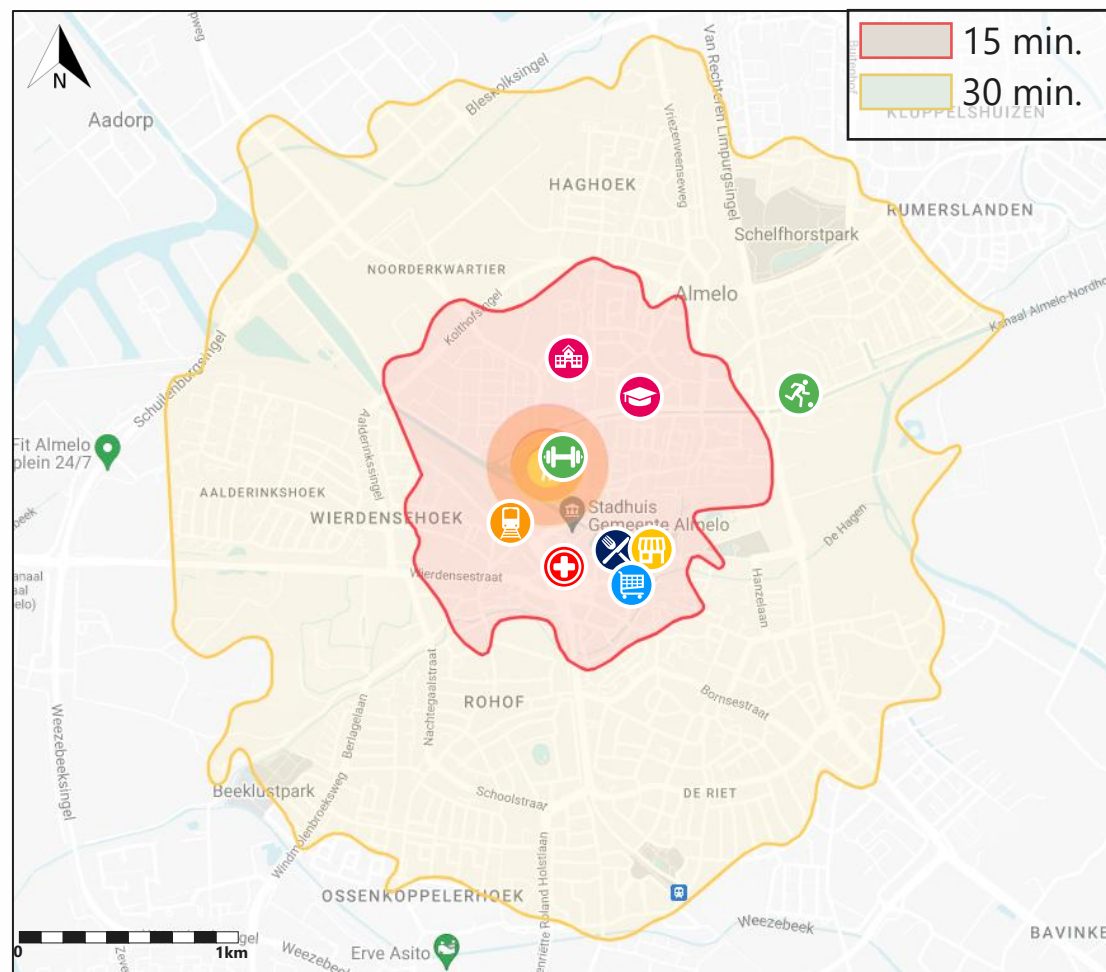
Het huidige wandelnetwerk

In het kaartbeeld hiernaast is het bereik voor voetgangers vanaf Westerdok weergegeven. Daarbij is van elk type voorziening uit figuur 3.1 de dichtstbijzijnde locatie weergegeven. Binnen 15 minuten lopen zijn de meeste voorzieningen te bereiken. Deze zijn met name geclusterd in en rondom de binnenstad van Almelo. Uit de huidige voetgangersstromen blijkt ook dat er vooral in en rondom de binnenstad en rondom het station veel gelopen wordt.

Met een ligging net ten noorden van het station en ten westen van de binnenstad is lopen voor bewoners en bezoekers van Westerdok een aantrekkelijke vervoerswijze. Wel ervaren voetgangers enkele barrières in de vorm van het spoor (zuidwest), de Brugstraat (oost) en het water (west).



Figuur 3.2: Huidige voetgangersstromen Almelo (2022)



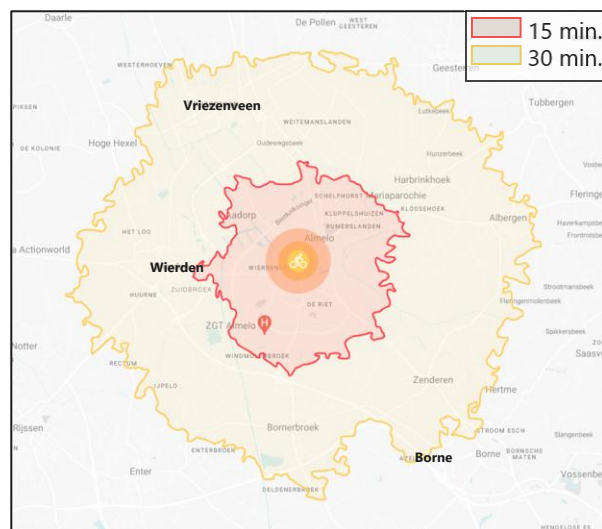
Figuur 3.3: Huidige voetgangersbereikbaarheid vanuit Westerdok

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

Het huidige fietsnetwerk

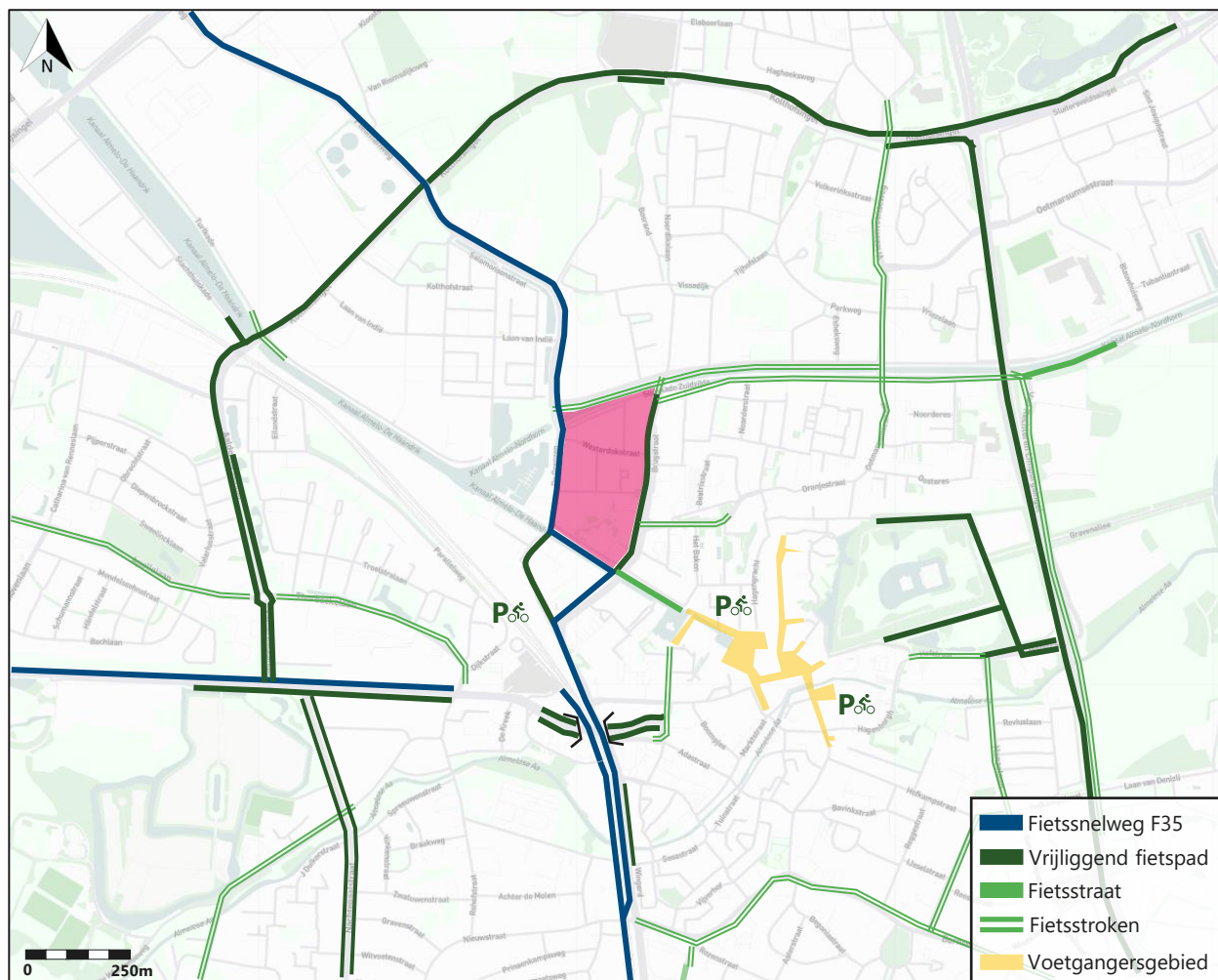
Hiernaast is het fietsnetwerk in de omgeving van Westerdok weergegeven. In onderstaande afbeelding is het gebied weergegeven dat via dat netwerk in bepaalde tijd bereikt kan worden. Het huidige fietsnetwerk voorziet met name in kwalitatieve verbindingen naar het centrum, station en in noordelijke en zuidelijke richting. In westelijke richting vormt het spoor een barrière.

Heel Almelo is vanuit Westerdok binnen 15 minuten fietsen te bereiken. Binnen een half uur zijn omliggende dorpen als Wierden en Vriezenveen te bereiken. Dit zijn acceptabele fietsafstanden voor standaard fietsen. Met een elektrische fiets liggen zowel de gemiddelde snelheid als de acceptabele fietsafstand hoger, waarmee ook plaatsen als Nijverdal en Rijsen binnen fietsbereik liggen¹.



Figuur 3.4: Fietsbereikbaarheid vanaf Westerdok (bron: MapiOut)

¹ E-bikeproof.nl Indicatie bereik e-bike (15 km)



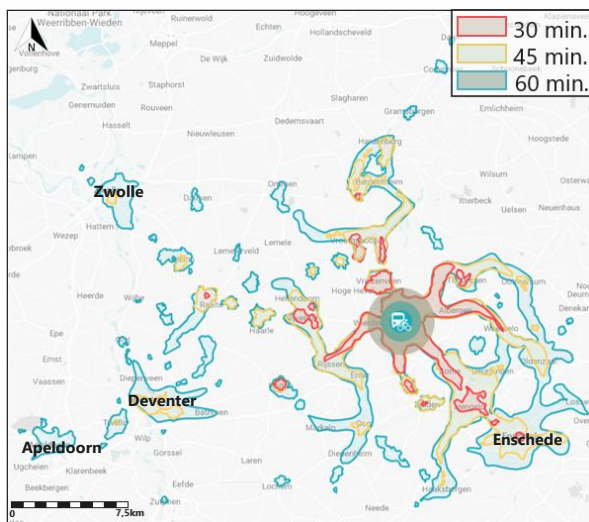
Figuur 3.5: Fietsnetwerk in Almelo en rondom Westerdok

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

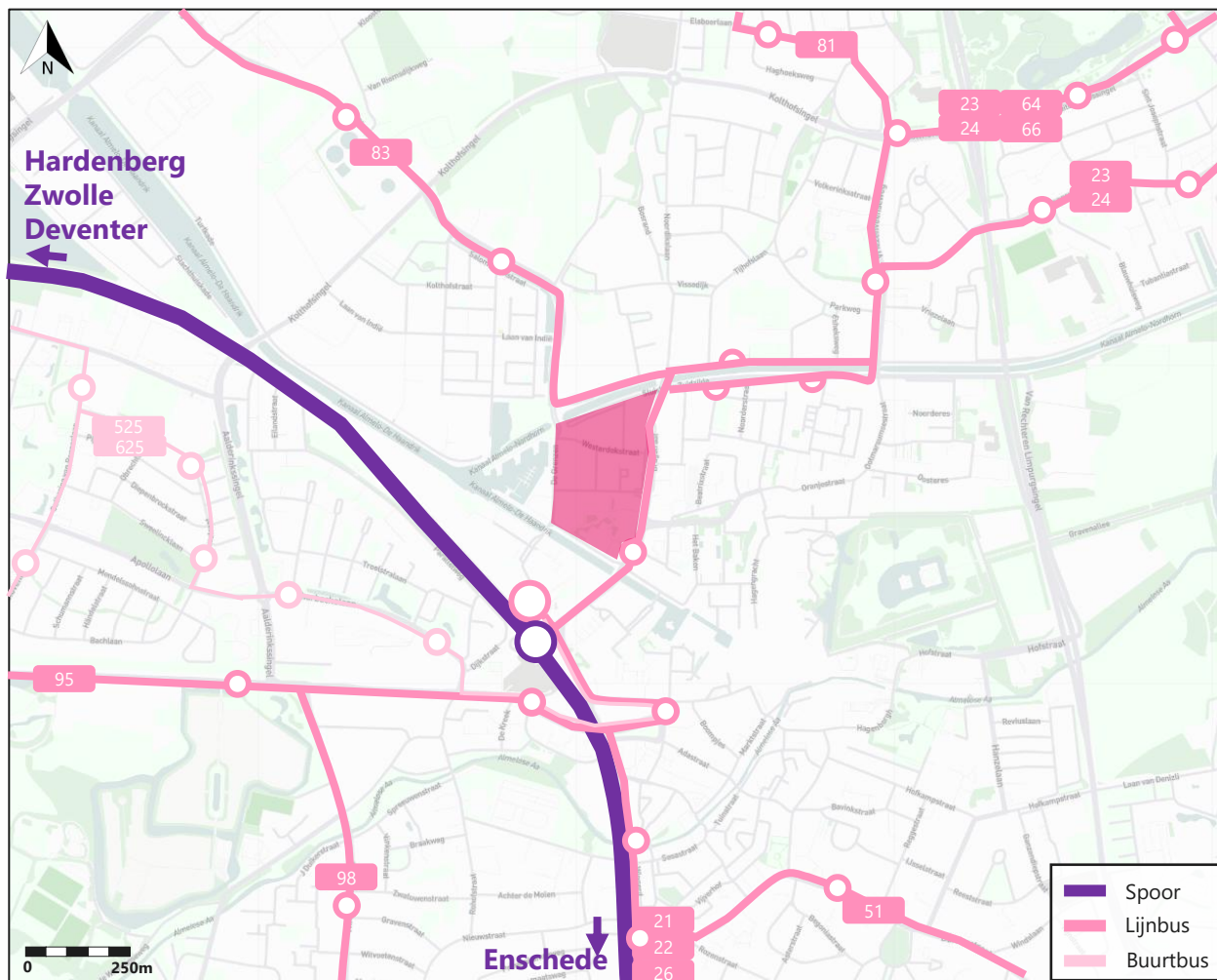
Het huidige OV-netwerk

Op de kaart hiernaast zijn de OV-lijnen nabij Westerdok weergegeven. Met deze OV-lijnen kan het gebied dat in onderstaande afbeelding is gemarkeerd bereikt worden.

Westerdok ligt vlakbij intercitystation Almelo. Vanaf daar zijn er frequente verbindingen in de richting van Enschede, Zwolle, west-Nederland (via Deventer, Apeldoorn) en Hardenberg. Bij het station komen ook veel lokale en regionale buslijnen samen. Deze buslijnen bieden OV-verbindingen binnen Almelo en tussen Almelo en omliggende dorpen. Westerdok ligt op loopafstand van het station en bushalte Boddenstraat, waarmee de toegankelijkheid van het trein- en busvervoer goed is. Inclusief voortransport per fiets en overstaptijd is het met het OV mogelijk om binnen 30 minuten in Hengelo en Enschede te zijn. Deventer, Zwolle en veel omliggende dorpen zijn in 45 minuten te bereiken.



Figuur 3.6: Regionale OV-bereikbaarheid vanaf Westerdok inclusief voortransport per fiets (bron: MapitOut)



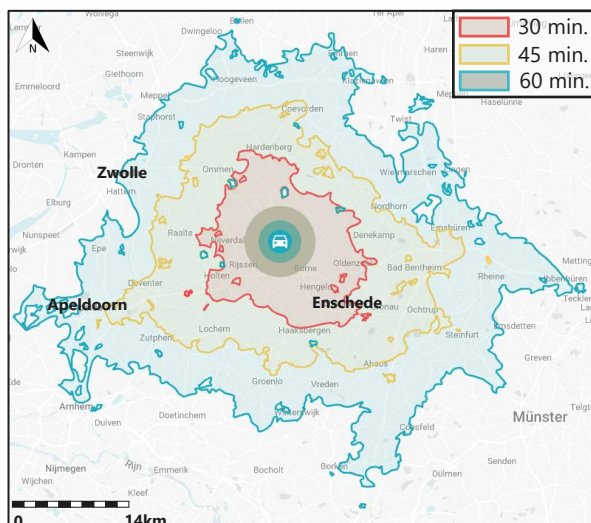
Figuur 3.7: OV-netwerk rondom Westerdok, inclusief haltes

Mobiliteitskwaliteit huidige situatie

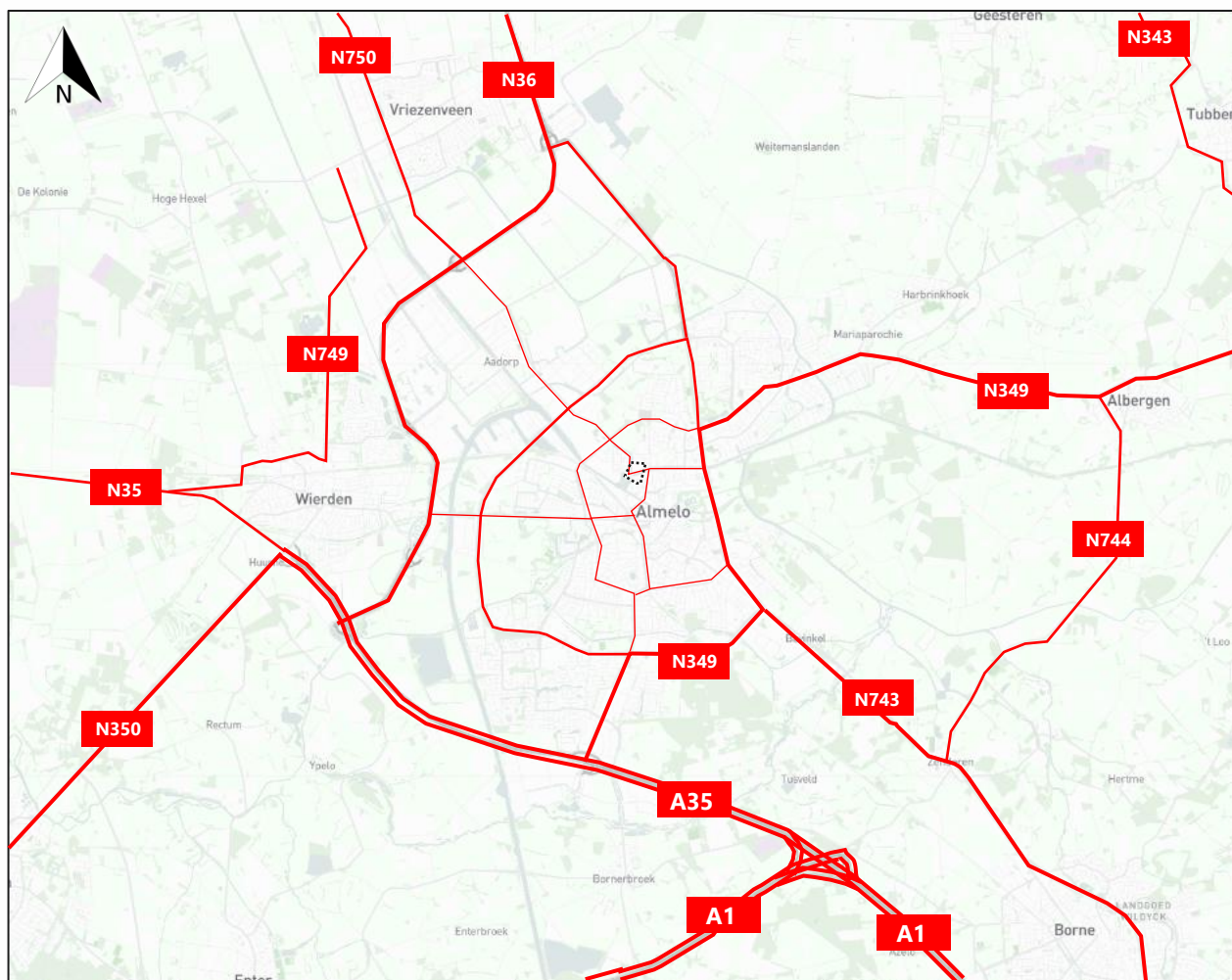
Het huidige autonetwerk

De autobereikbaarheid van Westerdok is goed. Vanuit Westerdok zijn er verschillende relatief directe routes naar de snelwegen en N-wegen rondom Almelo. Deze hoofdwegen bieden verbindingen in alle windrichtingen. De N35-A35 verbindt Almelo met Zwolle en Enschede. De A1 biedt verbindingen met midden- en west-Nederland. De N-wegen bieden routes naar omliggende plaatsen.

De goede autobereikbaarheid blijkt ook uit onderstaande bereikbaarheidskaart. In alle windrichtingen valt een groot gebied te bereiken binnen respectievelijk 30, 45 en 60 minuten rijden. Daarbinnen vallen onder andere Apeldoorn, Zwolle en Enschede. Voor de gebieden rondom het station van deze plaatsen geldt dat de reistijd per auto vergelijkbaar is met die van het OV.



Figuur 3.8: Regionale structuur auto Almelo



Figuur 3.9: Regionale structuur auto Almelo

Conclusie huidige mobiliteitskwaliteit

Mobiliteitskwaliteit

Goede algehele mobiliteitskwaliteit

Westerdok beschikt over een goede mobiliteitskwaliteit. Op lokale schaal zijn veel voorzieningen per voet of fietsend te bereiken. Daarbij geldt wel dat sommige voorzieningen zich op de rand van een acceptabele loopafstand bevinden. Ook zijn er enkele barrières die in bepaalde richtingen belemmeringen vormen voor actieve modaliteiten (lopen en fietsen).

Het OV- en autonetwerk bieden goede kwaliteit voor middellange en lange verplaatsingen. Met het OV zijn zowel grote steden in de omgeving (voornamelijk met de trein) als omliggende dorpen (voornamelijk met de bus) goed te bereiken. Door de ligging nabij station Almelo is de benodigde tijd voor het voor- en natransport beperkt. Dit zorgt ervoor dat voor diverse bestemmingen de reistijd met het OV vergelijkbaar is met die van de auto. Of het OV concurrerend is hangt wel sterk af van de bestemming. Waar de auto goede verbindingen verzorgt met het hele gebied rondom Almelo, is dit bij het OV sterk afhankelijk van de ligging van OV-lijnen en stations.



4. Beleidsambities



Het Smart Mobility wheel

Toelichting op de 5 thema's

De 4 hogere kwadranten van het mobiliteitsstelsel

Het 'Smart Mobility wiel' geeft een overzicht van de integrale visie op mobiliteit, welke is opgebouwd uit 5 thema's die zijn ingedeeld over twee assen.

De verticale as start bovenin bij de bron van mobiliteit en eindigt onderin bij het verbeteren van mobiliteit. De horizontale as start rechts bij het beleidsdomein (wat regelen overheden) en eindigt links bij de markt-zijde (bij welke aspecten hebben marktpartijen ook een grote rol).

De 5 thema's in perspectief van de reiziger

- 'Verdichten': waar vestigt een reiziger zich en welke verplaatsing maakt hij dagelijks naar werk en/of voorzieningen?
- 'Verbinden' welke verplaatsingen maakt de reiziger gebruikmakend van het 'STOMP-netwerk'?
- 'Veraangenamen': hoe beleeft de reiziger de veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte?
- 'Verknopen': kan de reiziger gebruik maken van verschillende modaliteiten en mobiliteitservice?
- 'Verleiden': welk mobiliteitsgedrag vertoont de reiziger en welke triggers spelen daar een rol?



1

Verdichten: meedenken over differentiatie in ruimtelijke dichtheden, functiemix en ambitieniveaus per mobiliteitsmilieu. Verstedelijkingskeuzes vormen immers de bron van mobiliteitsgedrag.

2

Verbinden: zorgen dat (de deels bovenplanse) structuren voor wandelen, fietsen, OV en autoverkeer optimaal aansluiten op de gebiedsambities, waarbij elke vervoerwijze de juiste plek krijgt. Hierin wordt bepaald welke infrastructurele aanpassingen nodig zijn.

3

Veraangenamen: zorgen dat de uitstraling en prioriteiten aansluiten op het gewenste mobiliteitsgedrag. Denk aan fijnmazige wandel- en fietsroutes, sociale veiligheid en levendigheid in het ontwerp (rust, ruis en reuring) en de omgang met gemotoriseerd verkeer.

4

Verknopen: het is belangrijk om nieuwe mobiliteitsvormen goed te faciliteren. Denk hierbij aan de opkomst van deelmobiliteit en MaaS, het realiseren van voorzieningen in mobiliteitshubs, het faciliteren van nieuwe elektrische vervoerwijzen en logistieke ontwikkelingen zoals pakketbezorging.

5

Verleiden: het is mogelijk om met gedragsprikkels het mobiliteitsgedrag al aan de voorkant te beïnvloeden. Denk hierbij aan parkeerbeleid, parkeernormen, aantrekkelijke fietsstallingen en afspraken over selectieve toegankelijkheid, bijvoorbeeld rondom logistiek en pakketbezorging.

Ambitie mobiliteitskwaliteit

Inventarisatie mobiliteitsbeleid

Om de mogelijkheden voor de verschillende modaliteiten in de gebiedsontwikkeling te bepalen is het vigerende mobiliteitsbeleid onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- A) Omgevingsvisie voor de ideale gemeente Almelo 2020-2040 (2020)
- B) Ontwikkelvisie Spoorzone Almelo – Almelo Centraal (2023)



Het mobiliteitsbeleid binnen Westerdok wordt aan de hand van het Smart Mobility wiel puntsgewijs toegelicht. De bron is aangeduid met de letters A en B die corresponderen met de verschillende documenten.

Verdichten

- Nabij Almelo Centraal wordt een mix van wonen, werken en voorzieningen gerealiseerd. Het stedelijke programma bevat minimaal 1.000 woningen en 15.000-25.000 m2 kantoren, hightech, cultuur en leisure. [B]
- In Westerdok worden 500-600 woningen toegevoegd (inclusief huidige rechtbank). [B]
- Werken en voorzieningen beslaan 10-15% van de transformatie- en nieuwbouwopgave. [B]
- De invulling van de plinten krijgt een publiekgericht karakter, dat zorgt voor levendigheid op beeldbepalende plekken en past bij het recreatieve karakter van het gebied. [B]
- De maximale hoogte van de ontwikkelvelden varieert en is lager bij grenzen tegen bestaande bebouwing. De bouwhoogte loopt op van 2-3 lagen langs de Westerdokstraat tot 4-5 lagen langs de hoofdentree van de wijk, de Henri Dunantstraat. Langs het water komen accenten tot 25 meter. [B]

Verbinden

- Er wordt gestuurd op goede wandel- en fietsroutes vanuit de wijken naar de werkgebieden aan de randen, naar het stadscentrum en tussen de wijken onderling. [A]
- Het kiezen voor de fiets wordt makkelijker gemaakt, onder meer door het (regionale) fietsnetwerk te verbeteren. [A]
- De Henri Dunantstraat (30 km/h) met aansluiting op de Brugstraat vormt de hoofdontsluiting van Westerdok en ontsluit de ontwikkelvelden. [B]
- De openbare ruimte van Westerdok wordt voetgangersvriendelijk ingericht. De waterkant is vooral bedoeld voor verblijf en langzaam verkeer. De auto is hier hooguit te gast. De Grenzen wordt autovrij. [B]
- De bestaande buurt aan de noordzijde van Westerdok houdt een eigen ontsluiting op de Brugstraat. [B]
- Onderzocht wordt of de Burgstraat, Egbert Gorterstraat, Stationsplein en kop Wierdensestraat afgewaardeerd kunnen worden met een limiet van 30 km/h, doel is het doorgaande verkeer meer de singelstructuur te laten gebruiken. [B]



Ambitie mobiliteitskwaliteit

Inventarisatie mobiliteitsbeleid

Veraangename

- De binnenstad en omgeving worden meer klimaat adaptief ingericht met ruimte voor groen en water en minder ruimte voor auto's en verharding. [A]
- De waterkant van Westerdok wordt groen en recreatief ingericht. Straten krijgen natuurlijk ingerichte ingerichte wadi's en de bomen achter de brandweerkazerne worden ingepast in het ontwerp. [B]
- Met het stadsproject Kanaalpark wordt met verschillende initiatieven (bijv. vaarverbindingen en verblijfplekken) ingezet op een betere beleving van het groen en water (Kanaal Almelo-de Haandrik en Kanaal Almelo-Nordhorn). Westerdok is het centrum van het Kanaalpark. [B]

Verknopen

- Bezoekers kunnen van de (vernieuwde) mobiliteitshub bij het station gebruik maken. De bestaande P&R wordt een multifunctionele mobiliteitshub met oplaadpunten, deelvervoer en parkeervoorzieningen voor reizigers van het openbaar vervoer en bezoekers van Westerdok. [B]
- De positie van Almelo Centraal wordt versterkt door onder meer het vernieuwen van het station, het verdichten van de stationsomgeving en het verminderen van de barrièrewerking van het spoor met een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer ten westen van het station. [B]

Verleiden

- Voor woningbouw gelden parkeernormen die bij de stedelijke doelgroepen passen. [B]
- Parkeren gebeurt binnen de velden, bij voorkeur in een gebouwde parkeervoorziening. [B]
- Huidige bewoners blijven op eigen erf en straat parkeren. [B]



Op dit moment heeft de gemeente Almelo geen actuele visie en beleid voor mobiliteit binnen de gemeente, de komende jaren wordt nieuw mobiliteitsbeleid opgesteld. Naar verwachting zal in dit nieuwe beleid sterker dan voorheen worden ingezet op het stimuleren van duurzame vervoerswijzen. Met name in het centrumgebied en de directe omgeving, zoals de stationsomgeving, past daarbij een focus op voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Deze elementen worden al meegenomen binnen het Mobiliteitsprogramma van Eisen voor Westerdok.

5. Visie op de verkeersstructuur



Vermindering barrièrewerking Brugstraat

Brugstraat: scheiding tussen Westerdok en centrum

Aantrekkelijke looproute naar voorzieningen

Westerdok ligt pal naast het station en nabij de binnenstad van Almelo. Daardoor zijn er veel kansen voor voetgangers en fietsers. Zoals in een '15-minutenstad' zijn alle voorzieningen op loopafstand beschikbaar.

De Brugstraat vormt in de huidige situatie echter een duidelijke barrière voor langzaam verkeer. De weg is zo druk dat het soms moeilijk is om over te steken. Bij de belangrijke voetgangersroute in het verlengde van de Haven Zuidzijde zijn zelfs hekken geplaatst om voetgangers te geleiden en te waarschuwen voor het autoverkeer.

Verder is de voetgangersroute naar het centrum ook niet heel duidelijk, ook niet vanaf het station. Als je uit het station komt, loop je niet 'als vanzelfsprekend' naar het centrum: je moet de bordjes volgen.



Figuur 5.1: Huidige vormgeving Brugstraat

Vermindering barrièrewerking Brugstraat

Aantrekkelijke en veilige verbindingen voor voetgangers

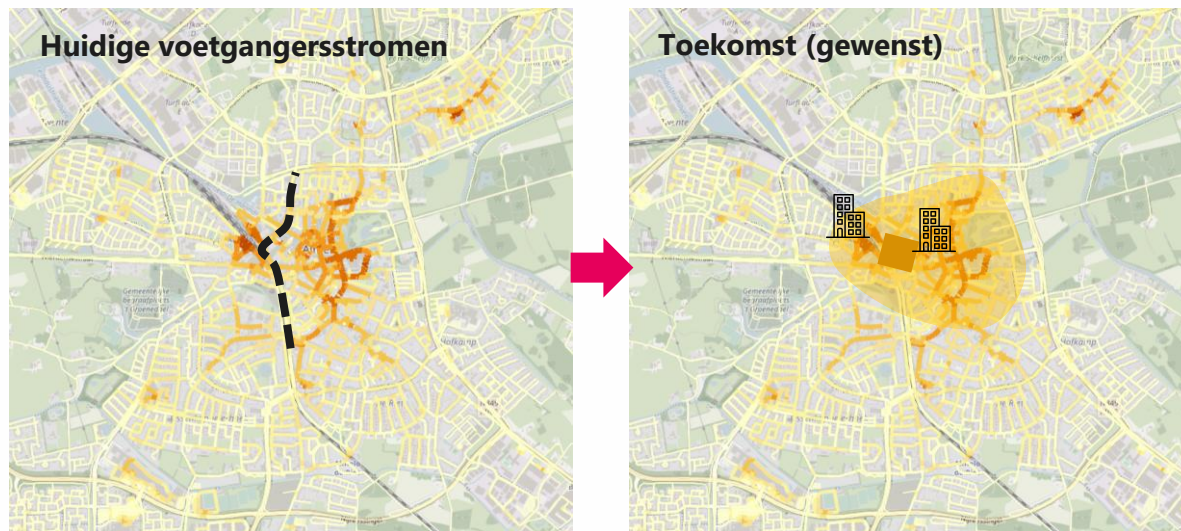
Ontwikkelgebieden 'koppelen' aan centrum

De 'scheidende' werking van de Brugstraat is ook goed te zien in het beeld van de voetgangersstromen in Almelo (uit het voetgangersmodel van Goudappel). Er is veel voetgangersverkeer in het centrum en ook bij het station komen veel voetgangers, maar de relatie tussen beide is zwak.

Nu er zowel rondom het station als in Westerdok veel ontwikkelingen gaan plaatsvinden, wordt het extra belangrijk om de verschillende gebieden voor voetgangers beter aan elkaar te koppelen. Er zou één centrumgebied moeten ontstaan waar lopen aantrekkelijk is en dus ook veel plaatsvindt.

Veiligheid verhogen

Door de barrièrewerking van de Brugstraat te verminderen, kan ook de verkeersveiligheid worden verbeterd. Er gebeuren op de Brugstraat niet veel meer ongevallen dan op andere drukke wegen in de stad (en de geregistreerde ongevallen zijn vanaf 2017 weergegeven, dus grotendeels van voor de reconstructie), maar zo'n drukke weg oversteken levert altijd risico's op.



Figuur 5.2: Weergave voetgangersstromen in Almelo (hoe donkerder de kleur, hoe meer voetgangersbewegingen)



Figuur 5.3: Door politie geregistreerde ongevallen periode 2017-2023 (bron: VIA)

Vermindering barrièrewerking Brugstraat

Optimale benutting van de ringstructuur

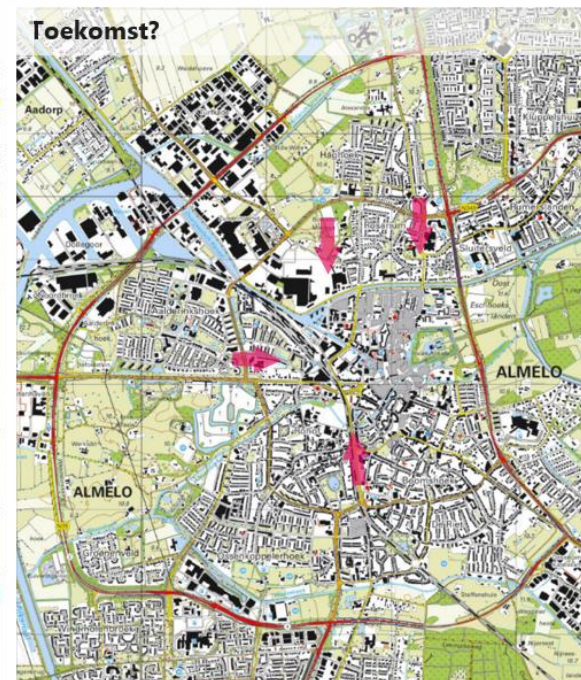
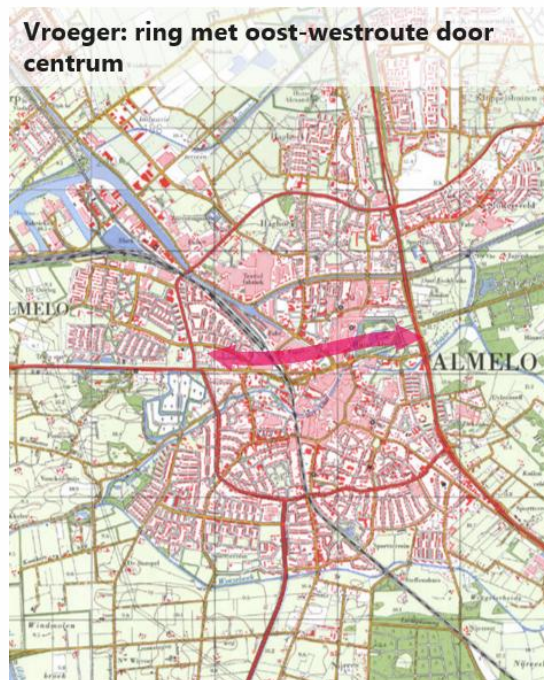
Ontwikkeling van de ringstructuur in Almelo

Al in de jaren 60 van de vorige eeuw is een ringstructuur rond de stad aangelegd. Er was toen nog een doorgaande oost-westverbinding door de stad dwars door het centrum. Maar die is later afgesloten, zodat het centrum zich verder kon ontwikkelen als aantrekkelijk verblijfsgebied.

Later is de buitenring om Almelo erbij gekomen. Nu heeft Almelo dus een structuur met twee ringen. Maar door de realisatie van het verdiepte spoor en de aanpassingen aan de Burgemeester Raveslootsingel is het ook gemakkelijker geworden om van noord naar zuid langs het centrum te rijden. De Brugstraat is daardoor drukker geworden, zelfs drukker dan de meeste ringwegen.

Toekomst: ringstructuur weer beter benutten

De uitdaging is om in de toekomst de ringstructuur (weer) beter te benutten, waardoor de Brugstraat ontlast kan worden. Het centrum blijft van alle kanten bereikbaar, maar doorgaande verkeer door het centrum wordt veel minder aantrekkelijk. Dit kan met verschillende aanpassingen in de verkeersstructuur bereikt worden. Welke aanpassingen het beste zijn, moet nader onderzocht worden.



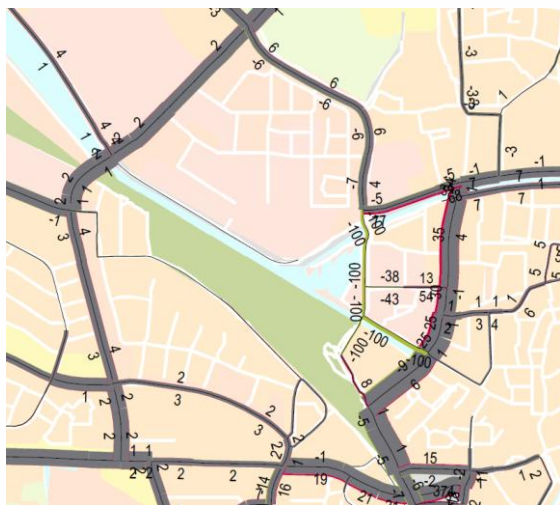
Figuur 5:4: Ringstructuur Almelo

Vermindering barrièrewerking Brugstraat

Uitwerking in nieuwe stadsbrede Mobiliteitsvisie

Afsluiting De Grenzen is niet afdoende

In de plannen voor Westerdok is opgenomen dat De Grenzen afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit alleen leidt echter niet tot een verschuiving van verkeer naar de ringstructuur (zoals Aalderinkssingel), maar juist tot nog meer druk op de Brugstraat. Er zijn dus aanpassingen in de verkeersstructuur nodig die buiten de scope van het plangebied Westerdok vallen. De mogelijkheden daartoe kunnen in een nieuwe (stadsbrede) Mobiliteitsvisie nader onderzocht worden.



Figuur 5.5: Procentueel effect op verkeersintensiteit bij afsluiting De Grenzen voor gemotoriseerd verkeer

Startpunt voor een nieuwe Mobiliteitsvisie

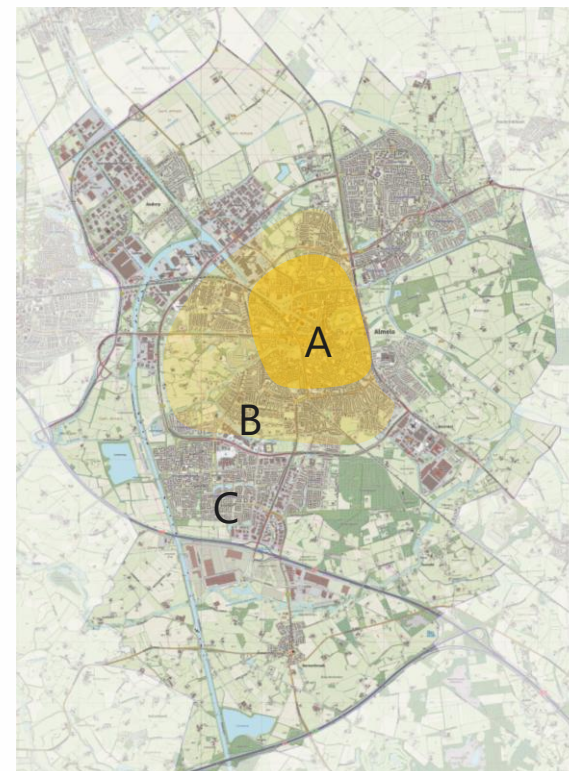
De gemeente Almelo wil graag lopen, fietsen en openbaar vervoer bevorderen, om zo meer ruimte te bieden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Andersom dragen de ruimtelijke ontwikkelingen ertoe bij dat er meer potentie ontstaat voor bijvoorbeeld beter openbaar vervoer.

Om een zo groot mogelijk effect te bereiken, is het gewenst om hierbij wel onderscheid te maken naar verschillende gebieden. Almelo heeft een grote verscheidenheid aan wijken, van verschillende leeftijd, met een verschillende ruimtelijke opbouw en daarmee ook met een ander bereikbaarheidsprofiel.

In het centrum en de directe omgeving liggen de grootste kansen voor voetgangers en fietsers. Door daar de voetganger op één te zetten, kan veel winst behaald worden.

Rond het centrum liggen de oudere wijken van de stad. Het zijn wijken uit de tijd dat autoverkeer nog niet zo massaal was. De verkeersstructuur volgt historische lijnen en in de meeste gevallen maken fietsers en auto's gebruik van dezelfde weg. De ruimte is er schaars. Hier is het vooral kansrijk om sterk in te zetten op veilige en aantrekkelijke fietsverbindingen.

Op grotere afstand van het centrum is meer ruimte voor de auto. Hier liggen daarnaast kansen voor snellere busverbindingen en doorfietsroutes (voor de wat langere afstanden).



Figuur 5.6: Indeling Almelo in drie zones

De beste route voor de F35

Fietsroutes met verschillende functies

Twee fietsroutes door/langs Westerdok

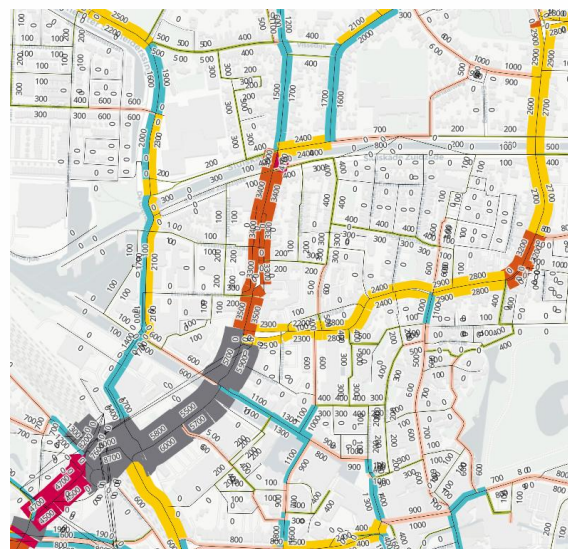
Zowel langs De Grenzen als langs de Brugstraat loopt een doorgaand tweerichtingenfietspad. De route via De Grenzen maakt onderdeel uit van de regionale doorfietsroute F35. In onderstaand beeld zijn de F35 en de andere fietsroutes bij elkaar in een kaart gezet.



Figuur 5.7: Route F35 nabij Westerdok en mogelijke varianten

Regionale versus lokale functie

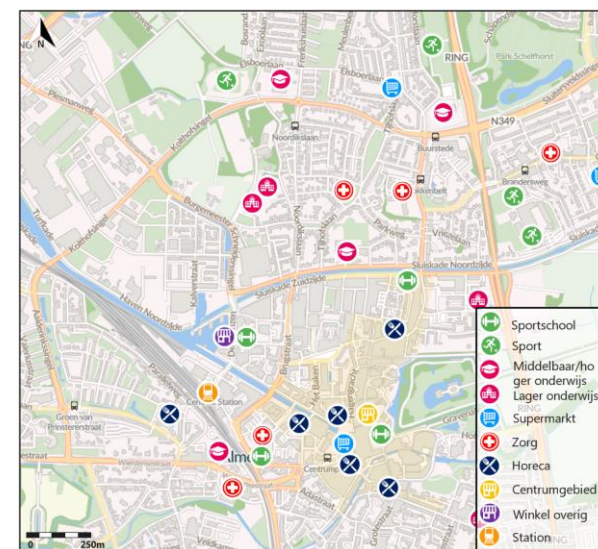
Als we kijken naar het gebruik van de fietsroutes (met behulp van het verkeersmodel) dan valt op dat op de route via de Brugstraat meer gefietst wordt dan op De Grenzen. De beide fietsroutes hebben echter een andere functie: de F35 is een regionale doorfietsroute waar hoge eisen aan worden gesteld. De route via de Brugstraat is vooral belangrijk om lokale bestemmingen te bereiken.



Figuur 5.8: Intensiteiten fietsverkeer in de omgeving van Westerdok (hoe dikker de lijn, hoe hoger het aantal fietsers)

Brugstraat: lokale functie, ook als schoolroute

Gezien de ligging van verschillende scholen en andere voorzieningen is het begrijpelijk dat er veel op de Brugstraat gefietst wordt. Dat zal ook zo blijven.



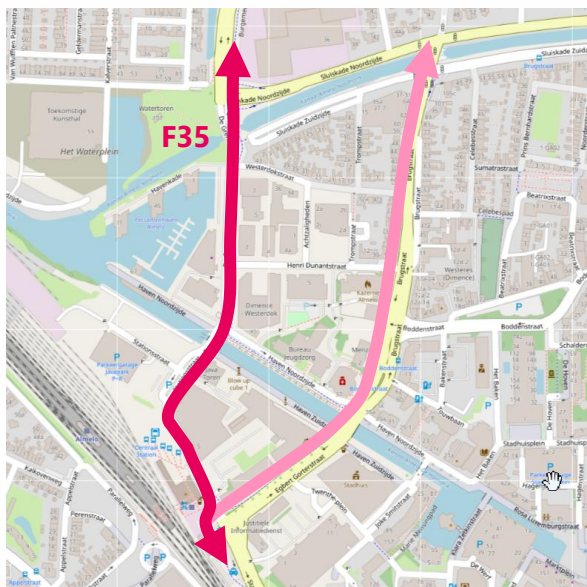
Figuur 5.9: Voorzieningen in de omgeving van Westerdok

De beste route voor de F35

Twee opties voor aanpassing van de route F35

Doelstelling: verblijfskwaliteit langs het water

In de plannen voor Westerdok is een belangrijke doelstelling om de kwaliteit van het water aan drie zijden van het plangebied optimaal te benutten. In ieder geval is het gewenst om de route langs de Haven Noordzijde vrij te maken van verkeer (ook van fietsverkeer) om zo langs het water te kunnen flaneren. Dat kan door de F35 te verplaatsen en langs het station te leiden. In de toekomst ontstaat daar voldoende ruimte voor en de F35 wordt dan beter verbonden met het OV-knooppunt.

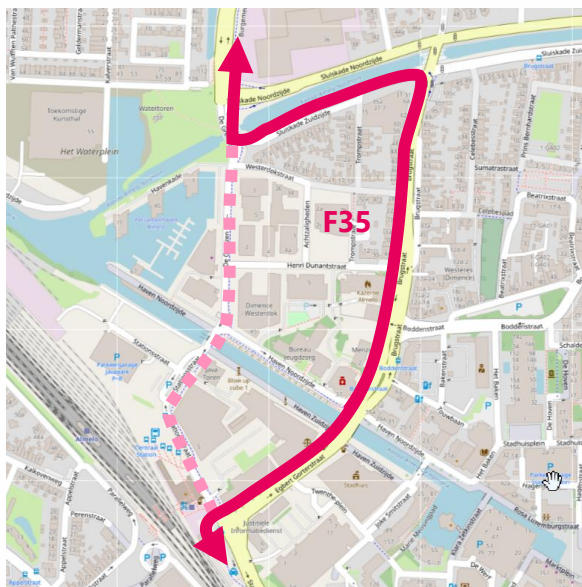


Figuur 5.10: Mogelijke alternatieve routes F35

F35 via de Brugstraat?

Om ook op De Grenzen de ligging aan het water te benutten, is het een optie de F35 via de Brugstraat te laten lopen. Dan zou de route van de F35 dus over een grotere lengte verlegd moeten worden. Deze optie heeft echter meer nadelen dan voordelen:

- Het vervolg van de F35 zou dan via de Sluiskade Zuidzijde moeten lopen want op de Sluiskade Noordzijde en de Noordikslaan is er te weinig ruimte. De Sluiskade Zuidzijde ligt ook aan het water en hier is het dus net zo belangrijk om de verblijfskwaliteit te verbeteren.



- Er blijft sowieso ook een fietsroute via De Grenzen lopen. Er komen zowel aan de noord- als aan de zuidkant van De Grenzen immers fietsbruggen. Daarmee is er een snelle route van het station naar de wijk Indië in Almelo.
- Na de ontwikkeling van de Intercityknoop ontstaat waarschijnlijk ook een nieuwe fietsverbinding over/onder het spoor. Daarmee wordt de route vanaf het station naar de F35 over De Grenzen nog belangrijker.
- Door de F35 via De Grenzen te laten liggen, ontstaan er meer mogelijkheden om de Brugstraat in de toekomst af te waarderen. Daar zou dan bijvoorbeeld een (rustigere) straat met fietsstroken kunnen komen.



Figuur 5.11: Voorbeeld alternatieve vormgeving Brugstraat

6. Ambities voor Westerdok



Integraal mobiliteitsconcept

Mobiliteitskeuzes ten dienste van hogere doelen

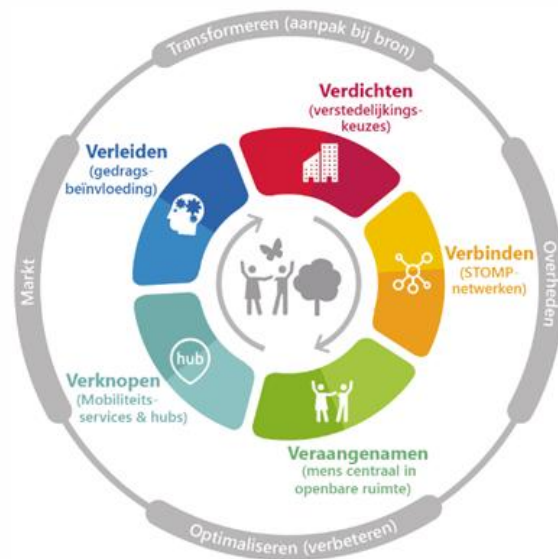
Mobiliteitskeuzes

De mobiliteitskeuzes voor Westerdok zijn gerelateerd aan de ruimtelijke doelen voor het gebied zoals beschreven in de Ontwikkelvisie. Voorbeelden zijn het creëren van een autoluwe en groene waterkant zonder gemotoriseerd verkeer en een voetgangersvriendelijke openbare ruimte.

Dit vraagt om integrale mobiliteitskeuzes die verder gaan dan alleen het aanleggen van ontsluitingsstructuren. Bij de mobiliteitskeuzes is het belangrijk om aan te sluiten bij de bewuste en onbewuste keuzes van de toekomstige gebruikers. Het gaat om:

1. Goede afstemming van mobiliteit met ruimtelijke verdichting en functiemenging (wonen, werken, voorzieningen), omdat dit de bron is van mobiliteit;
2. Goed aansluiten van Westerdok op de omliggende mobiliteitsnetwerken voor wandelen, fietsen, OV, autoverkeer en logistiek;
3. Aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte in Westerdok;
4. Inzet van een mobiliteitshub en aanvullende voorzieningen als meerwaarde voor Westerdok;
5. Beïnvloeding van gedrag met o.a. passende parkeernormen voor fiets en auto voor het gebied.

Op de volgende pagina's worden bovenstaande vijf hoofdaspecten van een mobiliteitstransitie voor Westerdok nader toegelicht. Deze vijf pijlers zijn vervolgens input voor het Mobiliteitsprogramma van Eisen.





Verdichten

Verstedelijgingskeuzes als aanpak bij de bron

Gunstige ligging binnen Almelo

Westerdok kent een aantrekkelijke ligging nabij het station, op korte afstand van de binnenstad en in de nabijheid van water. Het IC-station biedt goede trein- en busverbindingen naar landelijke en regionale bestemmingen. De binnenstad biedt veel winkels en overige voorzieningen. En het water met een jachthaven versterkt de recreatiemogelijkheden binnen het gebied.

De nabijheid van het station en overige voorzieningen stimuleert een duurzaam mobiliteitsgedrag met een lagere autoafhankelijkheid.

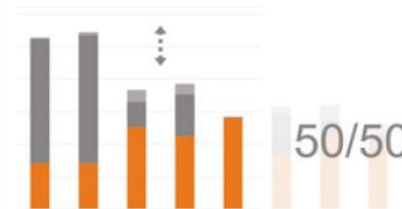
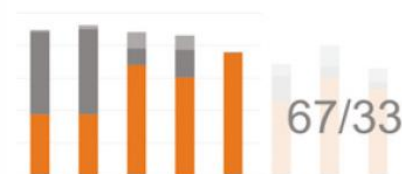
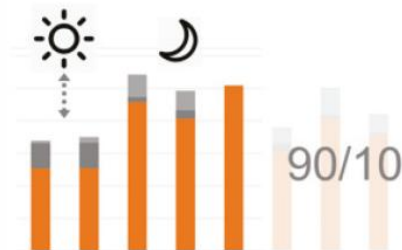


Mix van wonen, werken en voorzieningen

Alles overziend is Westerdok een ideale plek voor stedelijke inbreiding met hogere dichtheden en een mix aan wonen, werken en voorzieningen. Vanuit mobiliteit biedt van verschillende functies een optimum als het gaat om levendigheid door de dag heen (ochtend-middag-avond).

En het biedt ook perspectief op efficiënt dubbelgebruik in bijvoorbeeld parkeervoorzieningen. Zo zijn er minder parkeervoorzieningen nodig. Daarnaast leidt het tot een relatief evenwichtige belasting in spitsstromen (aankomende en vertrekkende stromen in de spitsperiodes).

Tenslotte voorkomt een hoge mate van functiemenging onnodige mobiliteit. Een combinatie binnen het gebied van wonen, werken en voorzieningen (bijvoorbeeld supermarkt, kinderdagverblijf en sportschool) maakt dat veel verplaatsingen binnen Westerdok en de directe omgeving kunnen blijven waarbij lopen en fietsen aantrekkelijk is.



Ter indicatie: gebied met 90% woonfuncties vergt voor de nachtperiode extra parkeer- en stallingsplekken, bij 50% werkfuncties zijn juist overdag extra plekken nodig. Een verhouding van 2/3 woonfuncties en 1/3 werkfuncties geeft een gelijkmatige benutting van parkeer- en stallingsplekken over het etmaal.

Verbinden

STOMP principe hanteren voor inrichting van de netwerken

Bij de ontsluiting van de gebiedsontwikkeling sluiten we aan op het STOMP-principe. Dit betekent dat we voetgangers en fietsers beschouwen als de hoofdgebruikers en de meeste prioriteit geven bij de inrichting van de infrastructuur. Daarna komt het openbaar vervoer en vormen van deelmobiliteit. De privéauto heeft een lagere prioriteit.

Wandelen en fietsen als hoofdgebruikers

Westerdok biedt een grote kans om de micronetwerken voor wandelen een extra kwaliteitsimpuls te geven, onder meer door bestaande barrières te beperken. Voorbeelden zijn het weghalen van het doorgaande autoverkeer over De Grenzen het verleggen van de F35 ter hoogte van de Haven Noordzijde.

Conform het stadsproject Kanaalpark worden de randen langs de het water groener en autovrij gemaakt. Zo ontstaat een aantrekkelijke en exclusieve wandel- en fietsruimte langs de buitenzijde van Westerdok. Niet alleen om te verplaatsen, maar ook om te verblijven.

Door de ligging van de F35 binnen het plangebied, hebben fietsers een goede verbinding richting lokale en regionale bestemmingen. Ook het fietspad naar de Brugstraat vormt een belangrijke verbinding, onder meer richting de scholen ten noorden van Westerdok.

Voor de voetganger is het van belang dat er in Westerdok een fijnmazig netwerk gerealiseerd wordt met een maaswijdte tussen de 50 en 100 meter. Zo ontstaan er voldoende mogelijkheden om te voet ergens heen te gaan, en wordt lopen een aantrekkelijke modaliteit.

Goede OV-verbindingen

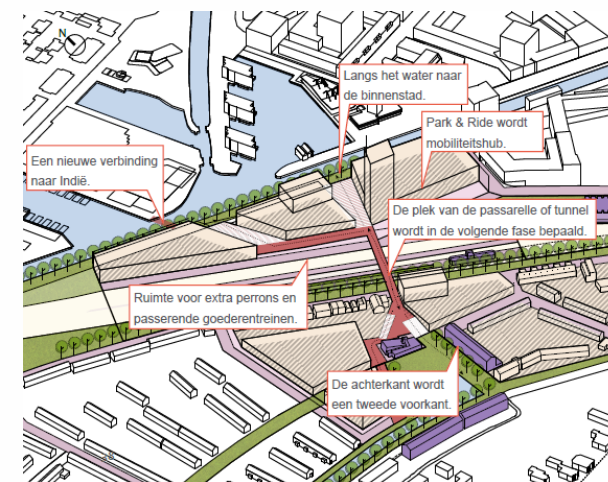
In Almelo is het OV sterk gericht op het treinstation. Dat is logisch, omdat dit een nationale knoop is met snelle directe treinverbindingen naar de rest van het land en busverbindingen naar bestemmingen in de regio.

Door de nabijheid van het station op loop- en fietsafstand van Westerdok is de bereikbaarheid met het openbaar zeer goed. De aanwezigheid van bushaltes nabij Westerdok is daarom minder van belang. Wel is het gebruik van de halte Boddestraat op de Brugstraat aantrekkelijk voor bestemmingen in het noorden in plaats van het gebruik van het station.

Brugstraat

De Henri Dunantstraat met aansluiting op de Brugstraat vormt de hoofdontsluiting van de wijk voor gemotoriseerd verkeer. In de huidige situatie splitst de Brugstraat en de Egbert Gorsterstraat de stationsomgeving/Westerdok en de binnenstad in tweeën. De combinatie van de relatief hoge intensiteit en snelheid van het gemotoriseerde verkeer maakt deze wegen een lastig over te steken barrière.

De Brugstraat en Egbert Gorsterstraat worden gebruikt als ontsluiting door verkeer met een herkomst/bestemming in het centrum, maar ook door verkeer met geen herkomst of bestemming in de direct omliggende gebieden. Het heeft de voorkeur met name deze laatste groep verkeer over alternatieve routes te leiden.



Menukaart Intercityknop uit Ontwikkelvisie

Veraangenamen

De mens centraal bij de inrichting van de openbare ruimte

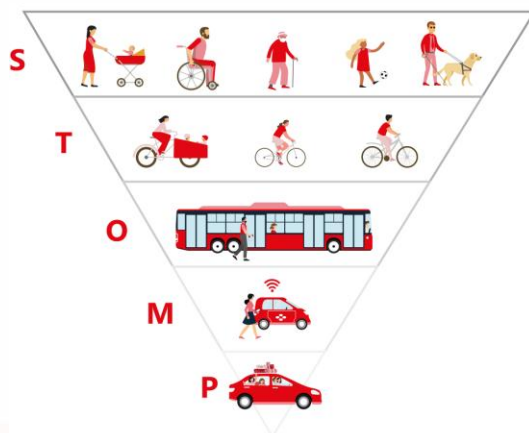


Inrichting openbare ruimte volgens STOMP-principe

De inrichting van de openbare ruimte in Westerdok moet aansluiten bij het gewenste gebruik. Ook hier is het STOMP-principe leidend: wat zien de toekomstige gebruikers als eerste als ze naar buiten komen in Westerdok?

Nu wordt de openbare ruimte gedomineerd door veel verharding met geparkeerde en rijdende auto's, ook langs het water. Door het ruimtebeslag van auto's is de openbare ruimte versnipperd en wordt de potentie van het water niet goed benut.

Het gebied nodigt nu nog niet uit tot wandelen en fietsen. Wandelaars komen diverse barrières tegen in de vorm van bebouwing en infrastructuur. Voorbeelden zijn de aanwezigheid van bebouwing ten westen van De Grenzen naast de jachthaven en de ligging van de F35 langs de Haven Noordzijde.



De verbindingen naar belangrijkste bestemmingen zoals het station en de binnenstad kunnen beter, onder meer door de sociale veiligheid van de stationsomgeving te verbeteren en de barrierewerking van de Brugstraat te reduceren.

Door een meer mensgerichte vormgeving van de openbare ruimte ontstaat meer lucht voor wandelaars en fietsers. Westerdok wordt dan een aantrekkelijk, groen en verbonden netwerk voor wandelaars en fietsers met 'shared space'-eigenschappen. De Grenzen, Sluiskade Zuidzijde en Haven Noordzijde maken hier onderdeel van uit.

Deze verbindingen kunnen autoluw zijn (auto gedraagt zich als gast) of zelfs autovrij. De bruggen in het verlengde van De Grenzen worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en ingericht als wandel- en fietsbrug. Hiermee wordt ook bijgedragen aan het stadsproject Kanaalpark.

Alles tezamen ontstaat zo een fijnmazig en groen micronetwerk voor de wandelaar en fietser als hoofdgebruikers binnen Westerdok.

Parkeren uit het zicht

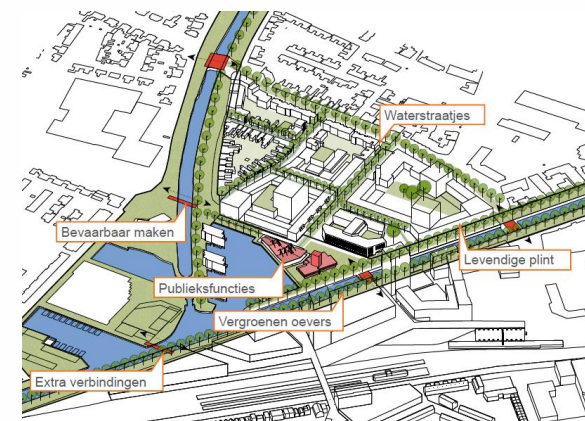
Om de openbare ruimte te herwinnen wordt deze zoveel mogelijk parkeervrij gemaakt. Het parkeren wordt uit het zicht en geclusterd opgelost in parkeergebouwen. Bewoners en werknemers parkeren in (half)verdiepte parkeergebouwen.

Bezoekers parkeren in de huidige parkeergarage JavaPark (P12). Als het nodig is kan de capaciteit van deze parkeergarage worden uitgebreid. Om de aantrekkelijkheid van de parkeergarage te vergroten worden er nieuwe voorzieningen geplaatst en wordt de openbare ruimte verbeterd. Het stimuleren van levendigheid en een kwaliteitsslag van de openbare ruimte draagt ook bij aan een betere sociale veiligheid.

Autovrije en autoluwe wegen

De Henri Dunantstraat met aansluiting op de Brugstraat vormt de hoofdontsluiting van Westerdok. Sommige delen van Westerdok kunnen (zo goed als) autovrij worden, zodat de kwaliteiten van het gebied maximaal worden benut. Hier zijn wandelaars en fietsers letterlijk de hoofdgebruikers. Voorbeelden zijn de Sluiskade Zuidzijde en de Haven Noordzijde.

Op sommige andere delen speelt ook de autotoegankelijkheid een rol, bijvoorbeeld als het gaat om de bereikbaarheid van de woningen en voorzieningen aan De Grenzen en Havenkade. Delen van De Grenzen zullen via de Henri Dunantstraat daarom toegankelijk blijven voor gemotoriseerd verkeer.



Menukaart Kanaalpark uit Ontwikkelvisie

Verknopen

Mobiliteitsservices & hubs verbeteren het mobiliteitssysteem

Opwaardering parkeergarage tot mobiliteitshub

Vanuit de reizigers gezien zijn mobiliteitshubs eigenlijk overstappunten in een totale deur-tot-deurreis: van auto naar wandelen, van de woning naar de deelfiets, van wandelen naar OV, enzovoort.

Vanuit het mobiliteitssysteem gezien zijn mobiliteitshubs knooppunten: knooppunten waar vervoerwijzen en stallingsvoorzieningen bij elkaar komen, maar ook plekken waar voorzieningen zijn geconcentreerd, zoals fietsreparatie, pakketkluizen, wasserette/wasbar, kleine horeca, zorgfuncties of flexwerkplekken. Tot slot kunnen mobiliteitshubs verknopingen zijn van utilitaire functies zoals goederenoverslag, afvalinzameling of energieopslag.

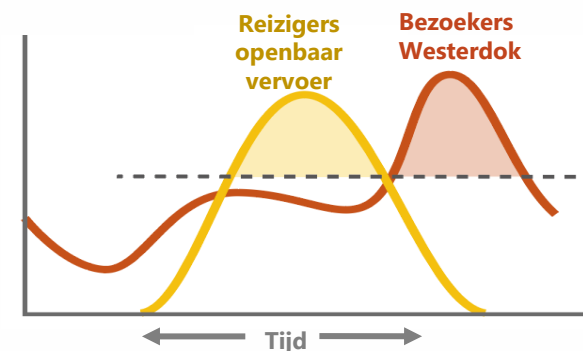


Efficiënt inzetten van parkeercapaciteit

We zien de huidige P+R en parkeergarage JavaPark (P12) als ideale locatie om een mobiliteitshub te realiseren, passend bij de lokale context.

Ten eerste gebruiken we de parkeerruimte in de garage voor het parkeren van bezoekers van zowel de woningen als de overige voorzieningen. Hierbij kan er uitwisseling met verschillende functies plaatsvinden om zo het aantal benodigde parkeerplaatsen te optimaliseren. Immers gebruiken verschillende functies de parkeerplaatsen op verschillende momenten van de week en de dag.

Als voorbeeld: de parkeergarage wordt in de huidige situatie vooral gebruikt door reizigers van het station. De piek in de parkeerbehoefte van deze gebruikers is op werkdagen overdag. Bezoekers vragen echter met name in de avonden op werkdagen en weekenddagen om een parkeerbehoefte. Hiermee is er veel potentie voor een efficiënte benutting van de parkeercapaciteit.



Optimaal benutten capaciteit parkeergarage: dubbelgebruik in tijd en piekdemping



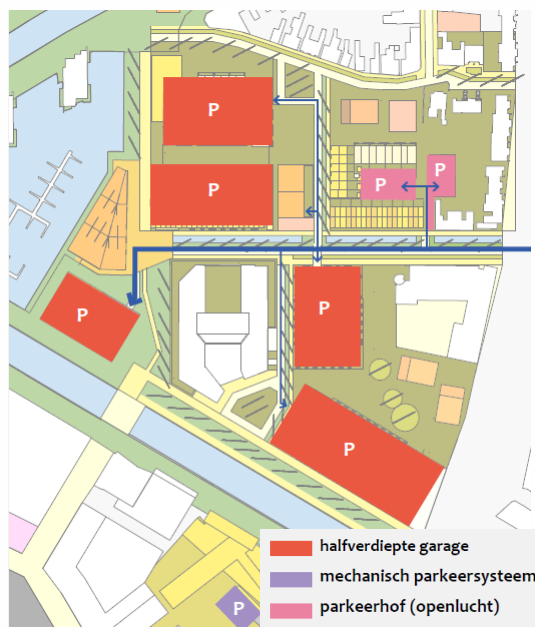
Voorbeelden voorzieningen in mobiliteitshub

Verleiden

Gedragsbeïnvloeding

Sturen van verkeer

Verleiden draait om dusdanig beïnvloeden van gebruikers zodat zij anders (en gewenster) gebruik maken van mobiliteit. Het draait bij verleiden om het bewerkstelligen van een andere balans tussen vraag en aanbod. Hierbij is parkeren (parkeernormen, parkeerregulering) een sturingsmiddel binnen gebiedsontwikkeling waarbij gestuurd kan worden op aantal (volgens geldende parkeernormering of volgens hogere ambities), locatie (waar liggen de parkeerplaatsen t.o.v. functies), verschijningsvorm (hoe is de parkeervoorziening vormgegeven) en regulering (is er sprake van regulering?).



Concept locaties parkeerplekken

Autoparkeren

Westerdok kent een gunstige bereikbaarheid met beperkte auto-afhankelijkheid. Er is een goede OV- en fietsontsluiting. In de vorm van een blauwe zone is er in de huidige situatie gereguleerd parkeren in het gebied aanwezig. Met een parkeerschijf kan op werkdagen overdag voor 1 uur gratis worden geparkeerd.

De toepassing van een blauwe zone is echter niet de meest optimale vorm van parkeerregulering, zowel gezien de huidige en beoogde toekomstige functies in het gebied. Een blauwe zone is namelijk met name passend in gebieden waar winkelfuncties een belangrijke rol spelen, zodat bezoekers de mogelijkheden hebben de auto voor kortere tijd tijdens het winkelen te parkeren.

Daarom is de inzet van betaald parkeren binnen Westerdok beter passend. De huidige bewoners aan de noordzijde van Westerdok parkeren op eigen terrein of krijgen een parkeervergunning om op straat te kunnen parkeren.

Naast Westerdok zelf, is ook rondom Westerdok parkeerregulering nodig. Anders zouden mensen in de wijken rondom het Westerdok (zoals Indië en Rosarium) kunnen gaan parkeren. Dit overloopeffect met parkeeroverlast in de omliggende wijken is ongewenst.

Doelgroepen

Westerdok richt zich op doelgroepen die hechten aan de nabijheid van de binnenstad met alle voorzieningen op wandel- en fietsafstand en een goede ov-bereikbaarheid. Het sluit ook goed aan op de Nederlandse trend van sterk groeiend aandeel van kleinere één- en tweepersoonshuishoudens met meer stedelijke woonkwaliteiten.

Parkeernormen

We gaan uit van de parkeernormen zoals opgenomen in de Ontwikkelvisie. Waar bewoners parkeergelegenheid binnen de ontwikkelvelden wordt geboden, parkeren bezoekers net buiten het plangebied in parkeergarage JavaPark. In feite komt deze scheiding van de parkeervoorzieningen in combinatie met de parkeernormen er op neer dat bewoners van woningen in de vrije sector 1 parkeerplaats per woning beschikbaar hebben. Daarnaast is er voor 70% van de bewoners in het middensegment een parkeerplaats beschikbaar en voor 40% van de bewoners van de sociale huur woningen.

Parkeernormen

De Ontwikkelvisie bevat de volgende parkeernormen:

- Sociale huur: 0,7 parkeerplaats per woning
- Middensegment: 1,0 parkeerplaats per woning
- Vrije sector: 1,3 parkeerplaats per woning

Deze parkeernormen zijn inclusief een deel bezoekersparkeren van 0,3 parkeerplaats per woning

Verleiden

Gedragsbeïnvloeding

Dubbelgebruik

Om de beschikbare ruimte efficiënt te kunnen benutten zetten we in op het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

- Bij de duurdere woningen worden parkeerplaatsen naar verwachting 'meeverkocht of -verhuurd' bij de woning, en is dus geen dubbelgebruik mogelijk.
- Maar bij de goedkopere woningen wordt gestreefd naar openbaar toegankelijke parkeerplaatsen. Op het moment dat parkeerplaatsen niet worden gebruikt door bewoners, kunnen andere doelgroepen zoals werknemers deze gebruiken. Daarmee wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen beperkt.

De parkeerplaatsen komen in centrale parkeervoorzieningen op acceptabele loopafstand. Voor werknemers is de acceptabele loopafstand groter dan voor bewoners. Werknemers worden naar de parkeervoorzieningen geleid waar de capaciteit voldoende is.

Ook binnen parkeergarage JavaPark is een efficiënte benutting van de parkeercapaciteit met dubbelgebruik goed mogelijk. Waar reizigers van het station vooral op werkdagen overdag een parkeerbehoefte hebben, zijn bezoekers met name in de avonduren en op weekenddagen aanwezig.

Fietsparkeren

Bewoners, werkenden en bezoekers van Westerdok moeten wanneer zij zich willen verplaatsen eerst lopen overwegen, daarna de fiets 'tegenkomen', alvorens ze over een auto kunnen beschikken.

Hoogwaardige stallingen stimuleren het gebruik van de fiets. Bewoners en gebruikers van andere functies moeten de mogelijkheid hebben om inpandig (besloten) hun fiets te stallen. Bezoekers moeten beschikken over voldoende openbare stallingscapaciteit op straat, op korte afstand van de voorzieningen. Ook moet een deel van de stallingscapaciteit geschikt zijn voor bredere fietsen.

Deelmobiliteit

Gezien de lokale context rekenen we ons niet rijk door vooraf parkeerplaatsen te schrappen en te vervangen door deelauto's. Wel bieden we deelmobiliteit aan als extra voorziening voor bewoners en om mogelijk parkeerproblemen te beperken. Aangezien de toegepaste parkeernormen geen ruimte bieden voor het bezit van een tweede auto, geeft de aanwezigheid van deelmobiliteit de mogelijkheid om een tweede auto te gebruiken wanneer dit nodig is.



Voorbeelden van (inpandige) collectieve fietsenstallingen

7. Mobiliteitsprogramma van Eisen



Uitwerking MPvE

Van ambities naar eisen, wensen en randvoorwaarden

Dit hoofdstuk bevat een vertaling van de mobiliteitsambities voor Westerdok naar eisen, wensen en randvoorwaarden. Op de volgende pagina's volgt per thema steeds een overzicht van de eisen, wensen en randvoorwaarden in tabelvorm als vertaling van de mobiliteitsambities.

De structuur van dit hoofdstuk is geordend aan de hand van de vijf thema's van het Smart Mobility wiel:

1. Verdichten (verstedelijkingskeuzes)
2. Verbinden (STOMP-netwerken)
3. Veraangenamen (mens centraal in de openbare ruimte)
4. Verknopen (mobiliteitsservices & hubs)
5. Verleiden (gedragsbeïnvloeding)



De ambities, eisen, wensen en randvoorwaarden zijn onderverdeeld bij het thema waar deze het best passen. Binnen de thema's wordt ook gebruik gemaakt van subthema's, zoals de ordening aan de hand van het STOMP-principe binnen het thema 'verbinden'.

Met de beschrijving van de eisen en wensen geeft de gemeente een kader mee aan de ontwikkelende partijen om in een vervolgstadium van de planontwikkeling verder in te vullen en uit te werken. Voor het realiseren van de randvoorwaarden staat de gemeente aan de lat.

Definities

- **Eis:** toetsbare eis die wordt gesteld aan de ontwikkelende partijen om de ambitie te kunnen behalen (punt waar het plan aan moet voldoen)
- **Wens:** kan bijdragen aan het behalen van de ambitie (punt waar de ontwikkelende partijen bij voorkeur aan voldoen)
- **Randvoorwaarde:** moet door de gemeente worden ingevuld om de ambitie te behalen (vaak buiten het plangebied)

De invulling van de eisen en wensen is de verantwoordelijkheid van de gemeente en projectontwikkelaars samen (ontwikkelende partijen). De gemeente is verantwoordelijk voor de invulling van de randvoorwaarden.



Verdichten

Verstedelijkingskeuzes

Verdichten (VK = verstedelijkingskeuzes)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
VK-1	Programma	Eis	Het woningbouwprogramma bevat minimaal 30% sociale huurwoningen, met aanvullend circa 40% woningen in het middensegment en 30% vrije sector woningen
VK-2		Wens	Werken en voorzieningen beslaan 10-15% van de transformatie- en nieuwbouwopgave
VK-3		Wens	De verdeling tussen grondgebonden woningen en appartementen is circa 35%/65%
VK-4	Oriëntatie	Wens	De entree van woningen en voorzieningen heeft een primaire oriëntatie op de voetgangers- en fietsontsluitingen
VK-5		Wens	De plinten aan de randen (en langs het water) zijn geactiveerd met publieke en commerciële functies (ook met activiteiten in de avonduren)
VK-6		Wens	De hoogte van bebouwing langs bestaande woonbebouwing is 2-3 lagen en loopt op richting de Henri Dunantstraat en langs het water



Verbinden

STOMP-netwerken



Verbinden (NW = netwerken)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
NW-1	Stappen	Eis	Westerdok bevat een fijnmazige loopstructuur met een maaswijdte van 50 tot 100 meter, met een goede aansluiting op het omliggende voetgangersnetwerk
NW-2		Eis	Het voetgangersnetwerk is toegankelijk voor iedereen met een goede oriëntatie, brede en rolstoeltoegankelijke voetpaden, comfortabele verharding, duidelijke zichtlijnen en een obstakelvrije afstand van minimale 2 meter breed
NW-3		Eis	Het voetgangersnetwerk in Westerdok is (sociaal) veilig door goede verlichting en het 'ogen op straat' principe waarbij vanuit woningen en voorzieningen uitgekeken wordt op de looproutes
NW-4		Eis	De omgeving van P12 en de wandelroute tussen Westerdok en P12 wordt opgewaardeerd met een betere sociale veiligheid (bijvoorbeeld door het toevoegen van voorzieningen om zo meer levendigheid rondom de parkeerlocatie te creëren)
NW-5		Eis	De Brugstraat bevat een veilige oversteekvoorziening voor voetgangers waar in twee keer kan worden overgestoken, met voorrang op auto- en fietsverkeer
NW-6		Randvoorwaarde	Vanuit Westerdok zijn er directe en goed aangegeven looproutes naar belangrijke voorzieningen in directe omgeving, zoals het station, de P+R en de binnenstad
NW-7	Trappen	Eis	De fietsstructuur binnen Westerdok sluit logisch aan op het fietsnetwerk binnen Almelo (waaronder de F35)
NW-8		Eis	Fietspaden zijn breed opgezet (conform CROW-richtlijnen) en (sociaal) veilig met goede verlichting, vanuit woningen en voorzieningen is er zicht op de fietspaden
NW-9		Eis	Op de Brugstraat is een veilige oversteekvoorziening voor fietsers waar in twee keer kan worden overgestoken
NW-10		Eis	Vanuit Westerdok zijn er duidelijke en directe fietsroutes naar belangrijke bestemmingen zoals het station, de binnenstad, winkels en scholen in de omgeving
NW-11		Eis	De fietsparkeervoorzieningen hebben een directe aansluiting op het fietsnetwerk van Westerdok



Verbinden

STOMP-netwerken



Verbinden (NW = netwerken)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
NW-12	Openbaar vervoer	Randvoorwaarde	Er is onderzocht hoe de barrierewerking van het spoor kan worden verbeterd (bijvoorbeeld met een nieuwe langzaamverkeer verbinding over/onder het spoor)
NW-13	Auto	Eis	De Henri Dunantstraat met aansluiting op de Brugstraat vormt de hoofdontsluiting van Westerdok
NW-14		Eis	De Grenzen wordt autovrij, de verbindingen over het water in het verlengde van De Grenzen worden alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers
NW-15		Eis	Het kruispunt van de Henri Dunantstraat op de Brugstraat is veilig en robuust vormgegeven met voldoende afwikkelingscapaciteit (extra opstelruimte in middenberm voor linksafslaand verkeer vanaf de Henri Dunantstraat)
NW-16		Wens	De bestaande buurt aan de noordzijde van het plangebied houdt een eigen ontsluiting op de Brugstraat via de Sluiskade Zuidzijde
NW-17		Randvoorwaarde	De kruispunten en wegen in directe omgeving van Westerdok (bijv. kruispunt Brugstraat-Sluis Noordzijde) zijn indien nodig aangepast om het toekomstige verkeer goed te kunnen afwikkelen.
NW-18		Eis	De verbindingen over het water in het verlengde van De Grenzen blijven toegankelijk voor nood- en hulpdiensten
NW-19		Eis	De wegen binnen Westerdok zijn verblijfsstraten en erftoegangswegen met korte rechtstanden en voldoende snelheidsremmende maatregelen om een maximumsnelheid van 30 km/h te kunnen garanderen
NW-20		Wens	De P&R en mobiliteitshub zijn met een duidelijke en directe route ontsloten op het bestaande hoofdwegennetwerk
NW-21		Wens	De fietsroute F35 blijft als fietsroute binnen Westerdok liggen, maar wordt vanaf de Haven Noordzijde omgelegd naar het station
NW-22		Eis	Om sluipverkeer te voorkomen is doorgaand autoverkeer door Westerdok niet mogelijk

Veraangenamen

Mens centraal in de openbare ruimte

Veraangenamen (OR = openbare ruimte)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
OR-1	Openbare ruimte	Wens	Parkeren vindt zoveel mogelijk uit het zicht plaats (bijvoorbeeld in gebouwde parkeervoorzieningen) om de verblijfskwaliteit te verhogen
OR-2		Eis	Parkeren voor bewoners vindt plaats binnen de velden, bezoekers parkeren in de parkeergarage (P12)
OR-3		Eis	De waterkanten worden autoluw, groen en recreatief ingericht met prioriteit voor voetgangers en fietsers (Sluiskade Zuidzijde, haven Noordzijde en De Grenzen), onderdeel van Stadsproject Kanaalpark
OR-4		Eis	De openbare ruimte en fiets-/wandelpoorvoorzieningen zijn sociaal veilig met goede verlichting (ook omgeving P&R)
OR-5		Eis	De openbare ruimte en straten zijn groen ingericht met voldoende mogelijkheden voor klimaatadaptiviteit (o.a. hitte, droogte en regenval)
OR-6		Eis	De inrichting van de openbare ruimte sluit aan op logische loop- en fietsroutes naar het station
OR-7	Straten	Eis	De woonstraten/verblijfsstraten zijn autoluw
OR-8		Wens	Auto's worden zo snel mogelijk afgevangen naar parkeervoorzieningen
OR-9		Eis	De Henri Dunantstraat wordt ingericht als erftoegangsweg met maximumsnelheid van 30 km/h
OR-10		Wens	De Brugstraat en Egbert Gorterstraat worden afgewaardeerd met een limiet van 30 km/h en gebruik van de ringstructuur wordt gestimuleerd (o.a. Aalderinkssingel en Kolthofsingel) (nader uit te werken in nieuw mobiliteitsplan)
OR-11		Eis	De Stationsstraat wordt gereconstrueerd met gemotoriseerd verkeer in twee richtingen
OR-12		Eis	Straten in Westerdok zijn ingericht woonstraten/verblijfsstraten of erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 15 km/h of 30 km/h
OR-13		Wens	Op belangrijke fiets-/wandelpoorvoorzieningen zijn de voorzieningen visueel gescheiden van elkaar
OR-14		Wens	Op verblijfsstraten (wegen met een maximum snelheid van 15 km/h) zijn auto, fiets en wandelen gemengd en is er de mogelijkheid om veilig op straat te spelen
OR-15		Eis	Alle verblijfsstraten zijn toegankelijk ingericht voor nood- en hulpdiensten, met voldoende breedte voor rijcurves en voldoende opstelruimte

Verknopen (MH = mobiliteitshubs)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
MH-1	Hub	Eis	De parkeergarage P12 wordt opgewaardeerd met het aanbieden nieuwe voorzieningen zoals verschillende vormen van deelmobiliteit en (kleinschalige) voorzieningen
MH-2		Wens	Pakketten worden zoveel mogelijk bezorgd en afgehaald bij publiek-toegankelijke pakketwanden, bijvoorbeeld bij het station of mobiliteitshub
MH-3	Deelmobiliteit	Wens	Het aanbod deelmobiliteit bij de hub is flexibel/aanpasbaar, inspeland op veranderende marktomstandigheden en mobiliteitsbehoeften
MH-4		Wens	Deelmobiliteit heeft een vaste standplaatsen (met laadvoorzieningen) op goed zichtbare en vindbare plekken nabij de entree van de parkeergarage
MH-5		Wens	Het aanbod deelmobiliteit is gericht op het reduceren van autobezit en autoritten, onder andere door het aanbieden van elektrische auto's en elektrische bakfietsen
MH-6		Eis	Toekomstige bewoners zijn in een vroegtijdig stadium geïnformeerd over de beschikbaarheid en mogelijkheden van deelmobiliteit binnen de wijk

Verleiden

Gedragsbeïnvloeding

Verleiden (GB = gedragsbeïnvloeding)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
GB-1	Autoparkeren	Randvoorwaarde	Parkeeroverlast in de bestaande buurt binnen Westerdok en omliggende wijken wordt voorkomen, zo nodig door het gebied met parkeerregulering uit te breiden naar de omliggende wijken
GB-2		Randvoorwaarde	In Westdok is parkeren gereguleerd met betaald parkeren en vergunningen (in plaats van huidige blauwe zones)
GB-3		Randvoorwaarde	Huidige bewoners in Westerdok blijven op eigen erf en straat parkeren (met parkeervergunning)
GB-4		Eis	De benodigde parkeercapaciteit van de nieuwe functies wordt bepaald op basis van de opgenomen parkeernormen in de Ontwikkelvisie
GB-5		Eis	De benodigde parkeercapaciteit van de bestaande functies (o.a. voor brandweer en bezoekers Dimence) blijft behouden in het gebied
GB-6		Wens	Deelmobiliteit wordt niet ingezet om de parkeernormen verder te reduceren, maar aangeboden als extra voorziening om mede de parkeerbehoefte te verlichten
GB-7		Eis	Voor bezoekersparkeren wordt conform de Ontwikkelvisie een norm van 0,30 parkeerplaats per woning gehanteerd
GB-8		Wens	Parkeervoorzieningen zijn binnen acceptabele loopafstand van woningen gerealiseerd (zoals opgenomen in CROW-richtlijnen)
GB-9		Wens	Parkeren vindt zoveel mogelijk plaats in geclusterde parkeervoorzieningen
GB-10		Wens	Auto's zijn zoveel mogelijk in gebouwde voorzieningen geparkeerd
GB-11		Wens	Parkeervoorzieningen zijn zoveel mogelijk in de nabijheid van de Henri Dunantstraat gelegen, waarbij autoverkeer snel wordt afgevangen
GB-12		Eis	De woningen met een eigen parkeerplaats zijn niet beschikbaar voor dubbelgebruik
GB-13		Eis	Om een eventueel tekort aan parkeerplaatsen op te kunnen vangen is er een terugvaloptie mogelijk (extra laag P&R, dubbelgebruik P&R, maaiveld parkeren, andere parkeergarages, etc.)
GB-14		Wens	Dubbelgebruik van parkeerplaatsen wordt gefaciliteerd en gestimuleerd, bijvoorbeeld tussen bewoners van woningen en werknemers van voorzieningen op de parkeervoorzieningen binnen Westerdok, en tussen bezoekers van woningen/voorzieningen en reizigers van het station in de P+R.
GB-15		Eis	Het aanbod openbare laadpunten voor elektrische voertuigen volgt de vraag

Verleiden

Gedragsbeïnvloeding

Verleiden (GB = gedragsbeïnvloeding)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
GB-16	Fietsparkeren	Eis	Fietsenstallingen van bewoners zijn op kortere afstand van de woningen/voorzieningen gerealiseerd (binnen 50 meter van voordeur) in vergelijking met de autoparkeerplaatsen en zijn daarmee beter bereikbaar
GB-17		Wens	Fietsenstallingen van bewoners zijn inpandig
GB-18		Eis	Fietsenstallingen bieden comfort met ligging op maaiveldniveau en de mogelijkheid om buitenmodelfietsen en e-bikes op een veilige manier te stallen
GB-19		Eis	Bij grondgebonden woningen is fietsparkeren gerealiseerd op eigen terrein
GB-20		Wens	Bij lang bezoek (>2 uur) is fietsparkeren inpandig openbaar opgevangen, bij kort bezoek (<2 uur) is fietsparkeren geclusterd in de openbare ruimte met fietsparkeervakken en/of nietjes
GB-21		Wens	Bij werkfuncties is fietsparkeren inpandig opgelost binnen 100 meter van de functie
GB-22		Eis	Bij voorzieningen in het plangebied zijn voldoende stallingen voor de fiets aanwezig (conform de CROW kencijfers voor fietsparkeren)
GB-23	Benadering	Randvoorwaarde	Een werkgeversaankpak onder bedrijven wordt gefaciliteerd om minder, andere en schonere mobiliteit onder werknemers te stimuleren
GB-24		Wens	Bij de verkoop/verhuur van woningen is een specifieke doelgroepenbenadering toegepast waarbij autobezit voor een deel van de woningen niet mogelijk is
GB-25	Logistiek	Eis	Er is voldoende flexibiliteit in de openbare ruimte om kortstondige parkeerbehoefte van verschillende vormen van logistiek (afvalverzameling, verhuizen, pakketjes, etc.) op te kunnen vangen



Bijlagen

1. Kruispuntberekening
2. Parkeerbalans



Bijlage 1: Kruispuntberekening

Verkeersafwikkeling Henri Dunantstraat op Brugstraat

In Mobiliteitsprogramma van Eisen is opgenomen dat de Henri Dunantstraat met aansluiting op de Brugstraat de hoofdontsluiting vormt van Westerdok.

Om de toetsen of dit uitgangspunt verkeerskundig mogelijk is, is de verkeersafwikkeling van het kruispunt Brugstraat – Henri Dunantstraat berekend.

Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- De groei van het verkeer als gevolg van de beoogde toekomstige ontwikkelingen is meegenomen.
- Westerdok wordt voor gemotoriseerd verkeer volledig via de Henri Dunantstraat ontsloten. De Haven Noordzijde en bruggen in het verlengde van De Grenzen worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Ook is als ‘worst-case’ scenario rekening gehouden met de afsluiting van de Sluiskade Zuidzijde voor gemotoriseerd verkeer, waardoor het verkeer van de bestaande buurt aan de noordzijde van Westerdok ook gebruik maakt van de Henri Dunantstraat.
- Bij de berekening van de verkeersafwikkeling is rekening gehouden met fietsers en voetgangers.

Uit de berekeningen volgt zowel een verliestijd als een wachtrijlengte per richting:

- De *verliestijd* is de tijd dat verkeer in een spitsuur meer nodig heeft ten opzichte van een situatie zonder ander verkeer. Een te hoge verliestijd op een zijrichting van een voorrangskruispunt kan leiden tot onverantwoorde risico’s bij het oprijden van de voorrangsweg. Dit gaat ten koste van de verkeersveiligheid.

- De *wachtrijlengte* is de lengte van de rij van stilstaande auto’s wachtend voor een kruispunt. Voor deze lengte zijn geen harde criteria, maar de wachtrijen mogen niet leiden tot blokkades van voorliggende kruispunten.

Resultaten

Uit de berekening volgt dat de met de huidige kruispuntvormgeving de verwachte verkeersafwikkeling in de toekomst goed is. Er worden geen knelpunten verwacht. Ook is de beschikbare opstellengte van de linksafstrook vanuit het zuiden voldoende om de wachtrij op te vangen, zonder dat de doorgaande rijstrook richting het noorden over de Brugstraat wordt geblokkeerd.

Wel wordt aanbevolen de vormgeving van het kruispunt te optimaliseren door de opstelruimte op het middeneiland te vergroten. In huidige situatie is het niet goed mogelijk hier als automobilist op te stellen tussen de rijstroken. Het vergroten van de opstelruimte maakt het eenvoudiger om over te steken en verbetert de verkeersveiligheid.

	Hoofdrichting	Zijrichting	Hoofdrichting
Ochtendspits	Brugstraat Zuid	Henri Dunantstraat	Brugstraat Noord
Gem. verliestijd (sec)	10	25	10
Max. wachtrij (meters)	15	25	15

	Hoofdrichting	Zijrichting	Hoofdrichting
Avondspits	Brugstraat Zuid	Henri Dunantstraat	Brugstraat Noord
Gem. verliestijd (sec)	10	20	10
Max. wachtrij (meters)	20	25	10

Tabel B1: Resultaten berekening verkeersafwikkeling in ochtend- en avondspits



Figuur B1: Huidige kruispuntvormgeving

Verliestijden (s)	Hoofdrichting	Zijrichting
	Motorvoertuigen	Motorvoertuigen
Goed	< 25	< 40
Redelijk/matig	25 – 45	40 – 60
Slecht	> 45	> 60

Tabel B2: Beoordelingskader verliestijd

Bijlage 2: Parkeerbalans

Berekening parkeerbehoefte binnen Westerdok

Om de effecten van de ontwikkeling op de parkeervraag in beeld te brengen is een parkeerbalans opgesteld. De parkeervraag wordt gegenereerd door bewoners, bezoekers en werknemers van Westerdok.

Uitgangspunten en resultaten

Binnen het gebied wordt enkel de parkeervraag van bewoners en werknemers opgevangen. Bezoekers parkeren in JavaPark.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte is uitgegaan van parkeernormen uit de Ontwikkelvisie. Waar geen normen gespecificeerd zijn is uitgegaan van CROW-normen (matig stedelijk – minimumnorm conform vigerende beleidsregel parkeernormen gemeente Almelo). Voor bepaling van de potentie van dubbelgebruik is gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages van het CROW.

De bewonersparkeervraag landt dus in Westerdok. Uitgangspunt is dat 100% van de vrije sector woningen en 50% van de middensegment woningen een eigen parkeerplaats heeft. Bij deze parkeerplaatsen is geen dubbelgebruik mogelijk. Dat betekent dat er **264 private parkeerplaatsen** gerealiseerd moeten worden.

Bij de parkeervraag van de overige woningen (max. 156) geldt wel dat deze gecombineerd kan worden met de parkeervraag van werknemers (max. 66). In dat geval zijn er op het maatgevende moment (koopavond) **162 parkeerplaatsen** nodig in het gebied.

Faciliteren dubbelgebruik

Om maximaal gebruik te maken van dubbelgebruik van parkeerplaatsen is een systeem nodig waarmee bewoners en werknemers toegang hebben tot de parkeerplaatsen, maar bezoekers niet. Voor verdeling van de parkeercapaciteit in het gebied is de loopafstand tot woningen leidend. De maximaal acceptabele loopafstand is voor werknemers hoger dan voor bewoners. Waar werknemers parkeren is afhankelijk van waar er vrije capaciteit is.

Parkeervraag huidige functies

In de huidige situatie hebben Dimence en de brandweerkazerne een parkbehoefte, deze functies en daarmee ook de parkeervraag blijven bestaan in de toekomstige situatie. Het betreft 35 parkeerplaatsen bij Dimence en 20 parkeerplaatsen bij de brandweer. Binnen Westerdok moet rekening worden gehouden met het opvangen van deze parkeervraag.

	Max. vraag	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Koop avond	Werkdag vond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners zonder eigen P	156	78	78	125	140	156	94	125	109
Werknemers	66	52	55	38	17	4	8	16	8
Totale vraag geschikt voor dubbelgebruik	222	130	133	162	158	160	102	141	117

Tabel B3: Parkeervraag per moment van de week in Westerdok

Bijlage 2: Parkeerbalans

Berekening parkeerbehoefte JavaPark

De parkeervraag van bezoekers aan woningen en voorzieningen in Westerdok wordt opgevangen buiten het gebied in parkeergarage JavaPark. Momenteel wordt die garage gebruikt door abonneementhouders van Dimence, als P+R en is er de mogelijkheid voor kort parkeren.

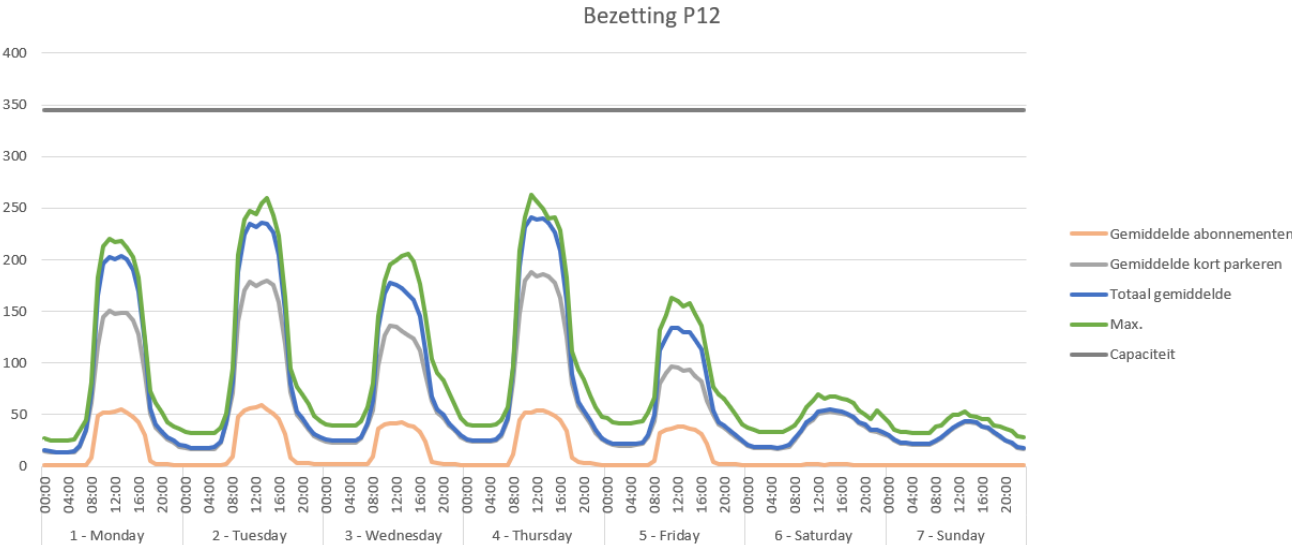
Van de capaciteit van 345 parkeerplaatsen zijn er 90 uitgegeven aan Dimence. Deze plaatsen zijn voornamelijk bezet tussen van 08:00-17:00 op werkdagen. Van de 90 plaatsen worden er gemiddeld circa 55 gebruikt.

Daarnaast vervult de parkeergarage een rol als P+R voor station Almelo en als locatie voor kort parkeren, bijvoorbeeld voor bezoekers aan de rechtbank. Ook hier geldt dat deze plaatsen voornamelijk op werkdagen worden gebruikt. Gemiddeld ligt de bezetting op werkdagen rond de 190 parkeerplaatsen.

Gecombineerd ligt de maximale bezetting van de parkeergarage rond de 260 parkeerplaatsen. Door daar de relatief constante vraag vanuit abonneementhouders van af te trekken wordt een indicatie van de maximale bezoekersvraag verkregen. Samen met de vraag die door de ontwikkeling van Westerdok wordt gegenereerd vormt dit de totale bezoekersparkeervraag die in JavaPark gaat landen.

In de tabel hiernaast is deze vraag afgezet tegen de capaciteit die niet is vergeven aan abonneementhouders. Er blijkt op bijna alle momenten een tekort aan parkeer capaciteit te zijn. Een extra parkeerdek is noodzakelijk om de vraag op te kunnen vangen.

Onzekerheden die de parkeervraag beïnvloeden zijn eventuele verborgen parkeervraag uit het huidige gebied Westerdok, groei in de P+R vraag en overloop van vraag naar andere parkeervoorzieningen.



Tabel B2: Bezetting JavaPark

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Koop avond	Werkdag vond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bezoek woningen	18	36	126	144	0	108	180	126
Bezoek voorzieningen	45	62	125	118	46	80	119	70
Vraag vanuit Westerdok	63	98	251	2622	46	188	299	196

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Koop avond	Werkdag vond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Vraag vanuit Westerdok	63	98	251	2622	46	188	299	196
Max. bezoekers parkeervraag P12 (ex. Dimence)	207	210	103	96	56	68	60	52
Totale bezoekersvraag P12	270	299	354	358	101	255	359	248
Capaciteit kort parkeren	255	255	255	255	255	255	255	255
Saldo	-15	-44	-99	-103	154	0	-104	7

Tabel B4: Parkeervraag per moment van de week in parkeergarage JavaPark

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

