ARCADIS | OVER MORGEN



Mobiliteitsplan Ketelhaven-Noord

Gemeente Goes

1 juli 2024

Edvard Hendriksen
Hannah Habekotté



Inhoudsopgave

1. Introductie
2. Het plangebied
3. Beleidskaders
4. Gebiedsanalyse
5. Bewonersanalyse
6. Mobiliteitsprofiel toekomstige bewoners
7. Mobiliteitsvisie
8. Duurzame mobiliteitsbalans
9. Parkeeropzet
10. Conclusies

Bijlage A

1. Introductie

Stap 1 – Kaders
Welke kaders en kansen bieden het ontwikkelplan en het beleid?

Stap 2 – toekomstige bewoners in beeld
Een bewonersanalyse biedt inzicht in mobiliteitsbehoeften

Stap 3 – Duurzame mobiliteitsbalans Inzichten worden vertaald in een mobiliteitsplan en opgebouwd volgens ThAMES

Stap 4 – Parkeeropzet
De parkeerbehoefte landt in een passende parkeeropzet en stedenbouwkundig ontwerp.

Dit document omvat het mobiliteitsplan voor de gebiedsontwikkeling Ketelhaven in Goes. Deelgebied Ketelhaven is onderdeel van de grotere gebiedsontwikkeling Goese Diep. In het afgelopen half jaar zijn we samen met Gemeente Goes en stedenbouwkundigen gekomen tot een op maat gemaakt en realistisch mobiliteitsplan met parkeeropzet. Hierin hebben we vier stappen doorlopen om tot het uiteindelijke resultaat te komen.

Allereerst hebben we in stap 1 de relevante kaders en kansen verkend voor het plangebied en de omgeving. Huidige beleidskaders zijn bestudeerd en ook toekomstige plannen die Gemeente Goes en Provincie Zeeland hebben op mobiliteitsgebied.

In stap 2 is de mobiliteitsbehoefte van toekomstige bewoners geprognotiseerd, aan de hand van van het voorlopige woonprogramma en de bijbehorende doelgroepen. Hierin is naast het verwachte autobezit bijvoorbeeld ook gekeken naar de mobiliteitsbestedingen van de verschillende doelgroepen.

Vervolgens is in de derde stap is aan de hand van de voorgaande analyses een duurzaam mobiliteitsplan opgesteld volgens het ThAMES-model. Dit model richt zich op het verminderen, veranderen en verduurzamen van vervoersbewegingen. In het model krijgen duurzame alternatieven, zoals actieve mobiliteit en deelmobiliteit de voorkeur boven de privéauto. Aan de hand van dit plan is een duurzame mobiliteitsbalans opgesteld, wat geldt als uitbreiding op de standaard parkeerbalans.

Tenslotte is in de laatste stap de parkeeropzet opgesteld. Dit is in een aantal iteraties gedaan, waarin in eerste instantie een grote parkeerhub als middelpunt van de parkeeropzet en stedenbouwkundig plan diende. Na financiële doorrekeningen, praktische toetsing op de regulering en aanpassingen aan het stedenbouwkundig plan, is hier uiteindelijk een goed passende, toekomstbestendige parkeeropzet uitgekomen.

2. Het plangebied

De afgelopen jaren is de nieuwbouwwijk Goese Diep ontwikkeld. Deze nieuwbouwwijk aan de noordkant van Goes omvat een divers woonprogramma met appartementen, rijwoningen, twee-onder-een-kap woningen en woningen aan het water. Ook zijn er vrije kavels verkocht. De laatste woningen van Goese Diep worden in 2023 opgeleverd. Aan de zuidzijde van de Ketelkade ligt een nog te ontwikkelen gebied. Hier wordt de nieuwe gebiedsontwikkeling Ketelhaven uitgewerkt. Ketelhaven is een gebiedsontwikkeling met circa 196 woningen. Qua dichtheden wordt de wijk compacter dan Goese Diep. De wijk bestaat uit verschillende appartementen-complexen, er zijn geen rij- of andere grondgebonden woningen.

Het voorlopige woonprogramma omvat 196 woningen waarvan:

- 30 sociale huurwoningen van 50-65 m2 GBO
- 28 sociale huurwoningen van 65-80 m2 GBO
- 8 middeldure huurwoningen 80-95 m2 GBO (corporaties)
- 15 middeldure huurwoningen 40-60 m2 GBO (vrije sector)
- 56 middeldure koopappartementen 60-80 m2 GBO (vrije sector)
- 31 hogere segment koopwoningen van 75-100 m2 GBO
- 28 hogere segment koopwoningen van meer dan 100m2 GBO

Daarnaast worden de volgende voorzieningen genoemd in het voorlopige programma:

- 1720 m2 maatschappelijk (school) en een schoolplein van 600m2. De huisartsenpraktijk (350-600m2) is nog optioneel; deze gereserveerde ruimte krijgt mogelijk nog een andere bestemming.



3. Beleidskaders

Het huidige beleid en de ambities van de gemeente zijn richtinggevend voor een gefundeerd mobiliteitsconcept. Daarom worden in dit hoofdstuk de kaders geschetst die vanuit vigerende beleidsdocumenten zijn meegegeven, oa. de volgende relevante beleidsdocumenten:

1. CROW kencijfers parkeren, 2023: Deze kencijfers worden als basis genomen, omdat het verouderde, vigerende parkeerbeleid van Goes uit 2009 stamt en Ketelhaven met haar vele appartementen een fijnmaziger benadering verdient.
2. Fietsbeleidsplan 2012

Lopen

De gemeente vindt het belangrijk om vrijliggende voetpaden langs fietsinfrastructuur aan te leggen. Hoewel de gemeente geen voetgangersbeleid heeft, neemt de gemeente dit wel mee in de herontwikkeling van wegen en bij gebiedsontwikkelingen.

Fietsen

De gemeente Goes heeft in 2012 een fietsbeleidsplan opgesteld. Deze wil de gemeente graag herijken. Een belangrijke fietsverbinding voor de Ketelhaven is de Houtkade. De gemeente wil deze verbinding graag herinrichten met een vrijliggend fietspad. Hiervoor wordt momenteel een variantenstudie uitgevoerd. En er komt een verbeterende fietsverbinding naar Wilhelminadorp. De ambitie ligt er om door middel van bruggen Goese Schans en Ketelhaven beter te ontsluiten.

OV

Vanaf 2025 moet er een nieuwe busconcessie in Zeeland komen. Hiervoor is een Nota met uitgangspunten opgesteld door de Provincie Zeeland. De inschrijvingstermijn voor deze nieuwe concessie is verlopen, en op dit moment hebben geen nieuwe OV partijen zich gemeld voor de concessie van 2025. Het is onduidelijk hoe het busaanbod er tijdens de realisatie van de gebiedsontwikkeling eruit gaat zien, maar er komt waarschijnlijk geen regulier OV-aanbod in Ketelhaven. Er rijdt wél een buurtbus op de Houtkade en er komt een flextaxi-oplossing voor Ketelhaven, waarbij vooraf gereserveerd dient te worden. Er wordt vanuit het toekomstige OV-aanbod dan ook geen groot mobiliteitseffect verwacht.

Auto

Voor de gebiedsontwikkeling heeft de gemeente als uitgangspunt dat de eerste auto dichtbij huis moet kunnen staan. De tweede auto dient op afstand te worden geparkeerd. Het parkeerbeleid van Goes is verouderd, uit 2009. Daarom worden de parkeernormen vanuit de CROW kencijfers gebruikt als basis. De gebiedsontwikkeling valt onder Rest Bebouwde kom.

3. Beleidskaders

De parkeernormen van het CROW maken onderscheid tussen verschillende woningtypen, eigendomssituatie en prijscategorie. Voor Ketelhaven wordt uitgegaan van een wijk in de rest bebouwde kom met een matig stedelijk karakter. Voor appartementen zitten deze parkeernormen tussen de 1,4 tot 2 parkeerplaatsen per woningen.

Voor de niet-woonfuncties zoals de beoogde basisschool, zijn ook parkeernormen opgenomen. Per leslokaal dient er voor een basisschool in de rest bebouwde kom rekening te worden gehouden met 0,75 per leslokaal (uitgaande van 1,5 parkeerplaats per 100m2).

Functie Wonen (incl. bezoekersnorm van 0,3)	Norm (Rest Bebouwde Kom, matig stedelijk)* *uit CROW Kencijfers 2022
Koop, appartement, duur	2,0
Koop, appartement, midden	1,8
Koop, appartement, goedkoop	1,6
Huur, appartement, dure huur	1,8
Huur, appartement, midden en goedkope huur (incl. sociaal)	1,4
Koop, huis, tussen/hoek	1,9

4. Gebiedsanalyse

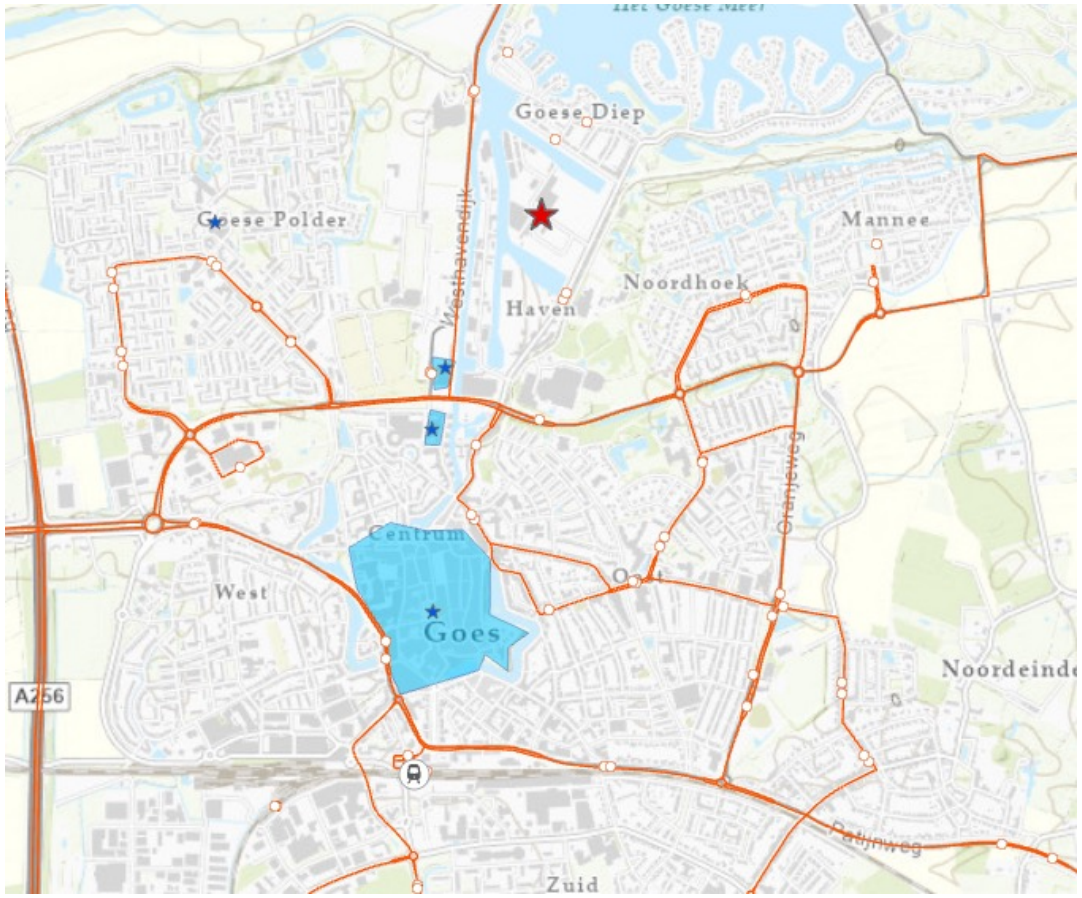
De gebiedsontwikkeling bevindt zich aan de noordkant van Goes. Met betrekking tot voorzieningen is de gebiedsontwikkeling semi-optimaal gelegen. De dichtstbijzijnde supermarkt op 5 minuten fietsen (15 minuten lopen).Ook zijn er verschillende scholen op fietsafstand. Met 10 minuten fietsen bevindt je je in het centrum van Goes. Naast de gebiedsontwikkeling ligt recreatiegebied de Hollandse Hoeve waar gewandeld kan worden. Loop- en fietsafstanden zijn op de volgende pagina zichtbaar.

Qua fietsverbindingen wordt de fietsroute over de Houtkade verbeterd waardoor fietsen veiliger moet worden.

De gebiedsontwikkeling is met OV minder goed te bereiken. Buurtbus 580 stopt op de Hollandse Hoeve (5 minuten lopen) en rijdt elk uur. Het treinstation is 10 minuten fietsen (of 30 minuten lopen/met het OV).

Op treinstation Goes rijden elk uur twee Intercity's richting Amsterdam en twee Intercities richting Vlissingen. Daarnaast rijdt er één Sprinter per uur tussen Vlissingen en Roosendaal die ook stopt op Goes Station.

Voor de auto is de ontsluiting goed geregeld. Vanaf de Houtkade, zijn gebruikers zo op de ringbaan en vervolgens op de N256 of A256/A58. Vooral in de aanrijdroutes wil de gemeente de aankomende jaren kijken naar het verbeteren van knelpunten.



Ligging van de projectlocatie ten opzichte van OV-haltes, voorzieningen en het aanbod van deelmobiliteit

Projectlocatie

Bushalte

Winkelgebied

Treinstation

4. Gebiedsanalyse – Lopen en fietsen



Gebied bereikbaar te voet vanaf de projectlocatie (Openrouteservice, 2023)

- 5 minuten lopen
- 10 minuten lopen
- 15 minuten lopen
- 20 minuten lopen



Gebied bereikbaar op de fiets vanaf de projectlocatie (Openrouteservice, 2023)

- 10 minuten fietsen
- 20 minuten fietsen
- 30 minuten fietsen

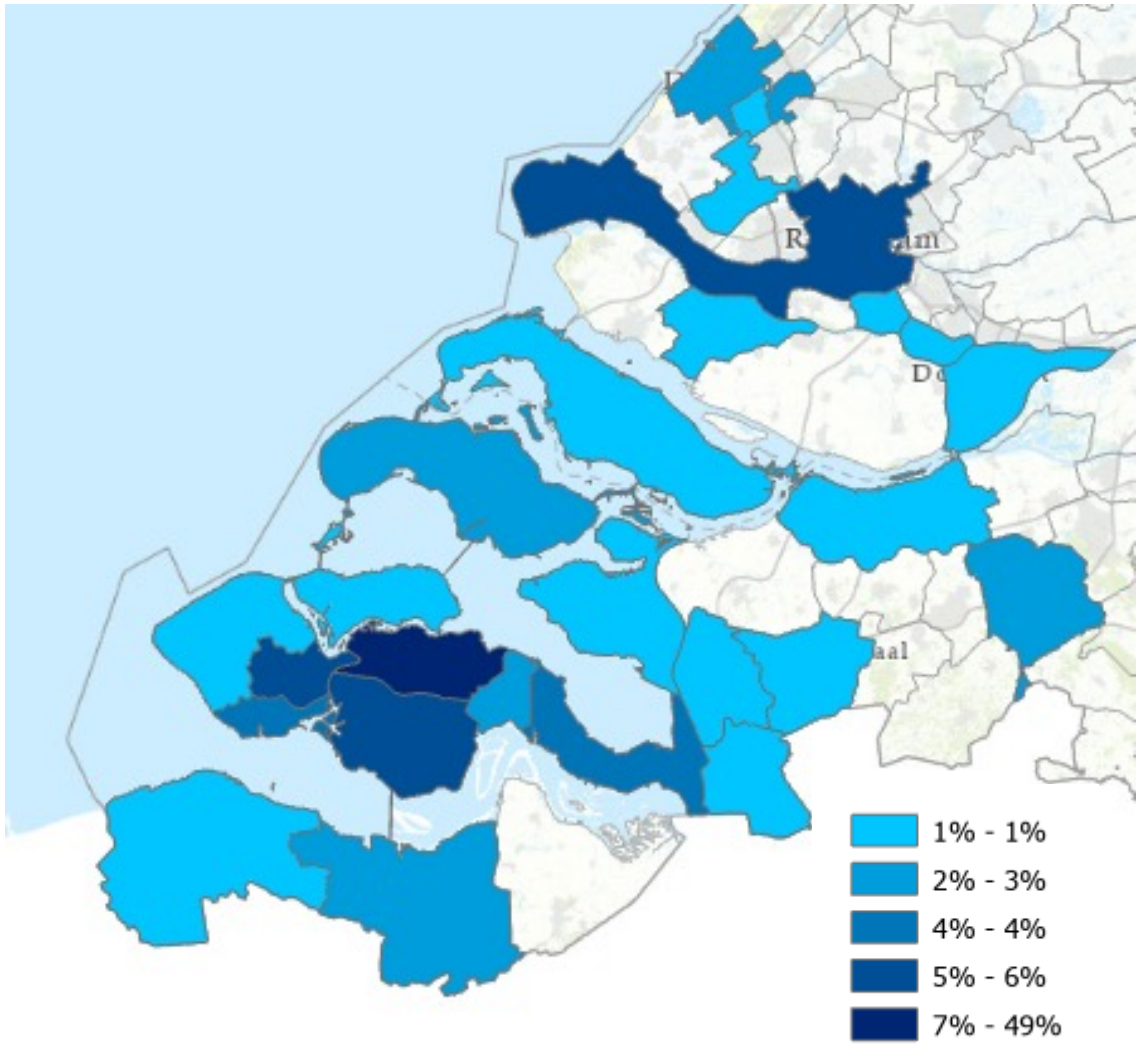
4. Gebiedsanalyse

In Goes zelf zijn verschillende basis- en middelbare scholen. Ook zijn er in Goes verschillende MBO scholen zoals Scalda en Hoornbeeck. Voor HBO en WO opleidingen, moeten studenten buiten Goes reizen. In Zeeland wordt in Middelburg en Vlissingen HBO onderwijs gegeven. In Noord-Brabant is de dichtstbijzijnde HBO in Breda welke met de trein goed te bereiken zijn.

De werkgelegenheid in Goes neemt toe. In de directe omgeving van Goes zijn 27.000 werkplekken te vinden. De verwachting is dat er circa 6.000 vacatures de aankomende jaren gaan ontstaan, onder andere in de techniek en in de zorg.

Een groot gedeelte van de werknemers in Goes werkt in Goes zelf, namelijk 49% procent. 1 op de 2 inwoners van Goes werkt dus in de eigen gemeente en heeft dus ook een grotere kans om op de fiets naar het werk te kunnen gaan.

Percentage werknemers die in Goes wonen en in andere gemeenten werken (CBS, 2020)



4. Gebiedsanalyse

Conclusie

Gezien de ligging en bereikbaarheid van het gebied, is de verwachting dat de auto voor een groot deel van de bewoners een belangrijk vervoersmiddel blijft.

Voor de jongere bewoners, is een goede fietsinfrastructuur van groot belang om veilig naar school, werk of sport te kunnen fietsen. Ook is een snelle ontsluiting naar het treinstation van grote toegevoegde waarde om toekomstige bewoners breder te verbinden met andere kernen in Zeeland en de randstad.

Voornamelijk voor oudere doelgroepen, is de bereikbaarheid een punt van aandacht. De beperkte vervoersmogelijkheden met OV, maakt de locatie minder bereikbaar voor ouderen die zich niet meer comfortabel voelen om te fietsen of de auto te nemen.

Een groot gedeelte van de inwoners van Goes, werkt ook in Goes zelf. Voor de helft van de bewoners, liggen er kansen om door middel van actieve mobiliteitsvormen naar het werk te gaan. De andere helft werkt buiten de gemeente en is grotendeels afhankelijk van andere modaliteiten voor woon-werk verkeer.



5. Bewonersanalyse

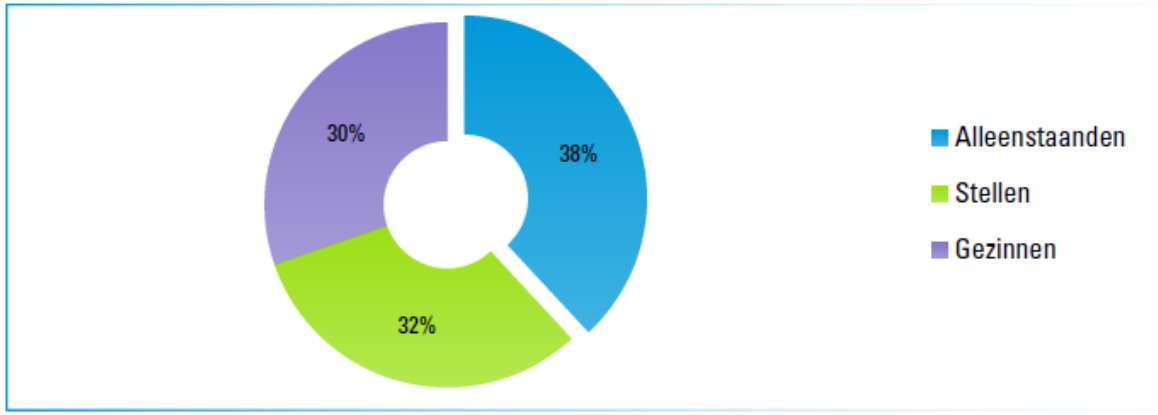
Woningonderzoek Goes

In 2019 is onderzoek gedaan naar de demografische groei van Goes en de potentiële doelgroepen voor de nieuwe woningmarkt. In verschillende scenario's is uitgewerkt hoe de gemeente kan inspelen op de veranderende woonbehoeften. In 2018 was de samenstelling van huishoudens verdeeld over alleenstaanden, stellen en gezinnen. De grootste groep bewoners van Goes bestaat uit alleenstaanden. Net als in veel gemeenten, heeft Goes te maken met een verouderende populatie.

Vooral mensen die al verder in hun wooncarrière zijn, migreren naar Goes (boven de 40). Meer jongeren blijven plakken in Goes, maar er gaan ook nog steeds veel weg. Deze doelgroep is belangrijk voor de ontgroening van de gemeente.

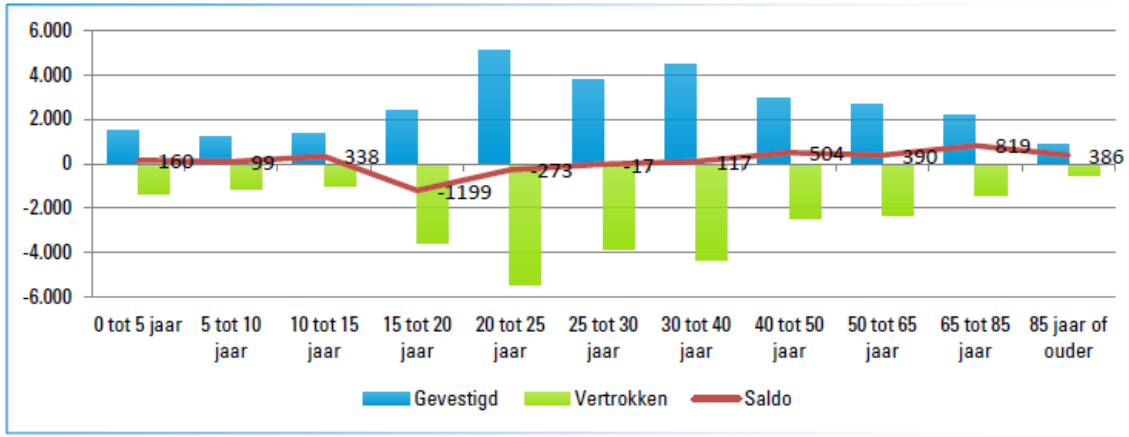
In 2019 zijn er vooral grondgebonden woningen gerealiseerd, Ketelhaven biedt daarin een stedelijker programma dat beter aansluit bij de behoefte van zowel jongeren/starters als van oudere huishoudens zonder thuiswonende kinderen.

Figuur 1: verdeling huishoudens gemeente Goes naar samenstelling, 2018



Bron: CBS (2018), Stec Groep (2019).

Figuur 3: vestiging en vertrek naar aantal personen in Goes, 2000-2017



Bron: CBS (2018), bewerking Stec Groep (2019).

5. Bewonersanalyse

Op basis van (de voorlopige uitkomsten van) dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat:

- De vraag naar grondgebonden woningen (eengezinswoningen) gaat teruglopen, vooral in de koopsector. In de huursector is een vraagverschuiving zichtbaar van grondgebonden woningen van de sociale naar de vrije sector.
- De behoefte aan appartementen en nultredenwoningen neemt in zowel de koop- als de sociale en vrijesectorhuursector nog aanzienlijk toe.

De grootste vraagtoename per doelgroep op de Bevelanden zit in het stedelijke woonmilieu (alleenstaanden en stellen 65+), het suburbane/dorpse woonmilieu (gezinnen, alleenstaanden en stellen 65+) en het landelijke woonmilieu (alleenstaanden en stellen 65+).

In een verdiepend onderzoek van Stec Groep (2021) is verder ingezoomd op doelgroepen voor de woningmarkt. Hierin wordt duidelijk het stedelijke milieu van Goes geschetst, wat in omliggende kernen niet van toepassing is. Vooral meer stedelijke ouderen zijn in Goes te vinden.

Wat betreft de groei van bewoners, ziet het Stec rapport vooral groei in stedelijke (ca 750 nieuwe bewoners tot 2029). En voorziet bij suburbane senioren (1000 nieuwe bewoners tot 2029) een doorstroomwens om te gaan wonen in appartementen.

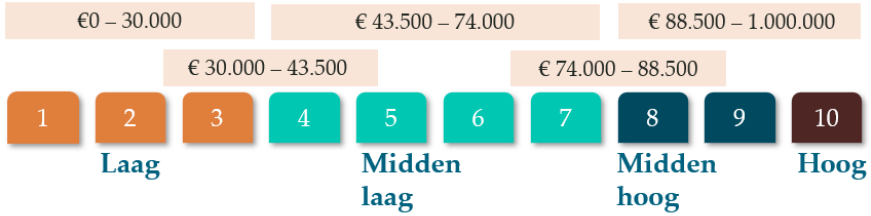
In Goes is de verwachting dat de aankomende jaren vooral vraag is naar koopappartementen, sociale en vrije sector huur appartementen. Deze vraag wordt voornamelijk ingevuld door ouderen en nieuwe starters. Deze oudere doelgroep is qua mobiliteit ook sterker afhankelijk van OV om voorzieningen, doctoren en familie te bezoeken.

5. Bewonersanalyse

Toekomstig autobezit

Om grip te krijgen op het mobiliteitsgedrag van toekomstige bewoners van de Ketelhaven, kijken we naar het mobiliteitsgedrag van huidige bewoners in Goes. We kijken naar het mobiliteitsgedrag van deze huishoudens als referentie voor de toekomstige bewoners, om tot een goed passend mobiliteitsconcept te komen. Het mobiliteitsgedrag wordt immers voor een belangrijk deel gevormd door omgevingsfactoren die voor een hele grote groep bewoners gelijk is. We verwachten dat in de Ketelhaven, de meeste toekomstige inwoners al in Goes wonen.

Voor Goes hebben we gekeken naar alle huishoudens in Goes. Van deze circa 25.000 huishoudens hebben we data ingekocht bij Whooz (2023). Van deze huishoudens weten we in welk ‘inkomensdeciel’ zij horen. Als we alle huishoudens in Nederland achter elkaar plaatsen, behoort een huishouden bijvoorbeeld tot de 10% laagste inkomens (inkomensdeciel 1). Naast deze indeling op basis van inkomen worden de huishoudens ook getypeerd op basis van leefstijlprofielen. Deze segmenten weerspiegelen verschillende groepen in de samenleving zoals emptynesters, starters en stadsbewoners. De huishoudsegmenten worden uitgebreider omschreven in bijlage A. Met deze informatie verzamelen we gerichte informatie over mobiliteitsgedrag die aansluit bij de doelgroepen van de Ketelhaven.



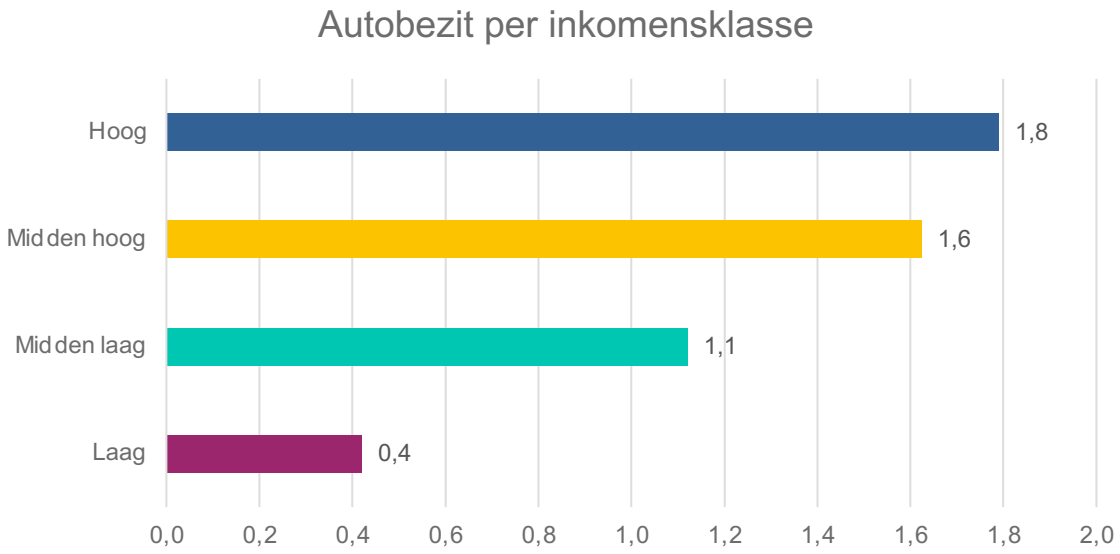
Indeling gebaseerd op bestedingen per maand per inkomensdeciel

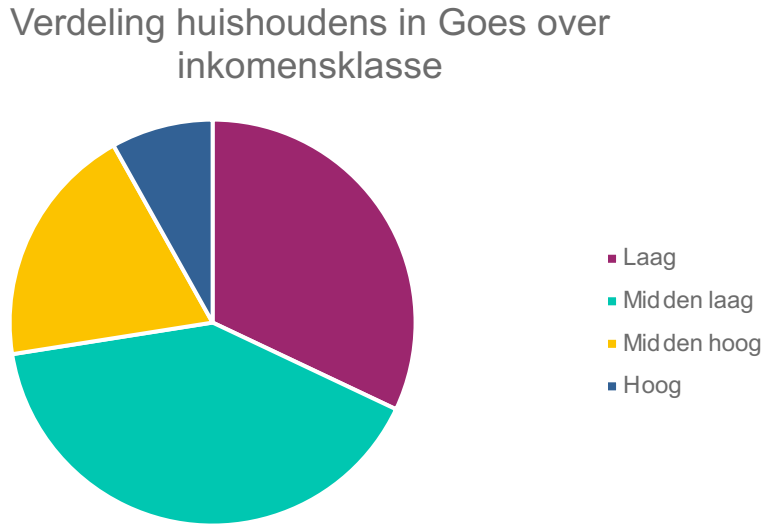
5. Bewonersanalyse

De tien inkomensdecielen verdelen we over vier inkomensklassen:

- Lage inkomens tot 30.000 euro op jaarbasis (32% van huishoudens in Goes)
- Midden-lage inkomens tot 75.000 euro op jaarbasis (41% van huishoudens in Goes)
- Midden-hoge inkomens tot 90.000 euro op jaarbasis (19% van huishoudens in Goes)
- Hoge inkomens met meer dan 90.000 euro op jaarbasis (8% van huishoudens in Goes)

Wat we zien is dat in Goes huishoudens met lage inkomens, in lijn met het Nederlandse gemiddelde vaker geen auto bezitten dan wel een auto bezitten. Voor midden-lage inkomens in Goes stijgt dat autobezit al naar 1,1. Huishoudens met midden-hoge en hoge inkomens bezitten respectievelijk 1,6 en 1,8 auto per huishouden. In Goes komen midden-lage inkomens het vaakst voor, 41% van de populatie valt in deze categorie.

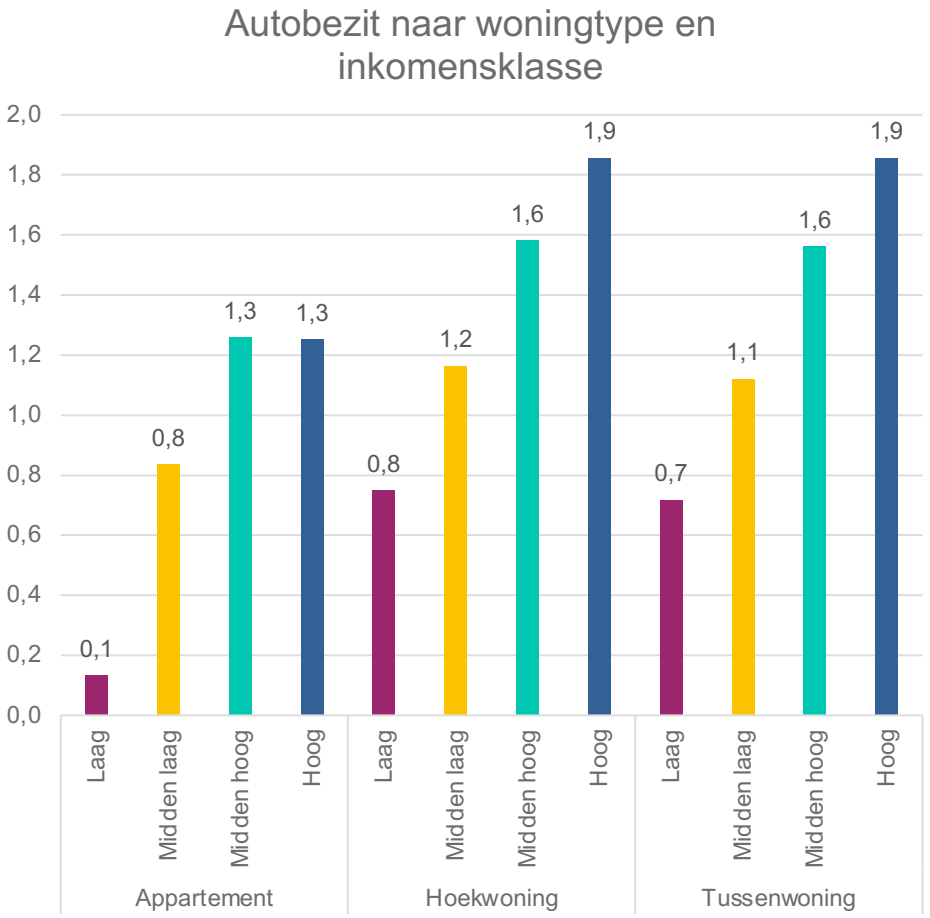




5. Bewonersanalyse

Als we kijken naar het woonprogramma, worden er hoofdzakelijk appartementen gerealiseerd. Huishoudens in een appartement, zo laat de data zien, hebben een lager gemiddeld autobezit dan huishoudens in grondgebonden woningen. Bij het realiseren van een wijk zoals Ketelhaven met een sterke focus in het woonprogramma op appartementen, is het goed om rekening te houden met een iets lagere autobehoefte van bewoners in een appartement. Ongeacht inkomenstype, zien we een lagere autobehoefte bij huidige inwoners in Goes.

Aanvullend zijn er 59 hogere segmentwoningen. Dit woningtype bevindt zich qua grootte tussen een appartement, tussenwoning en hoekwoning in. Bij deze laatste twee woningtypen zien we een autobezit wat juist iets hoger ligt dan het gemiddelde, voornamelijk onder lage inkomens. Deze woningen bevinden in Ketelhaven zich echter in een hoog segment, waarbij het autobezit van midden-hoge inkomens beter aansluit bij de beoogde doelgroep.

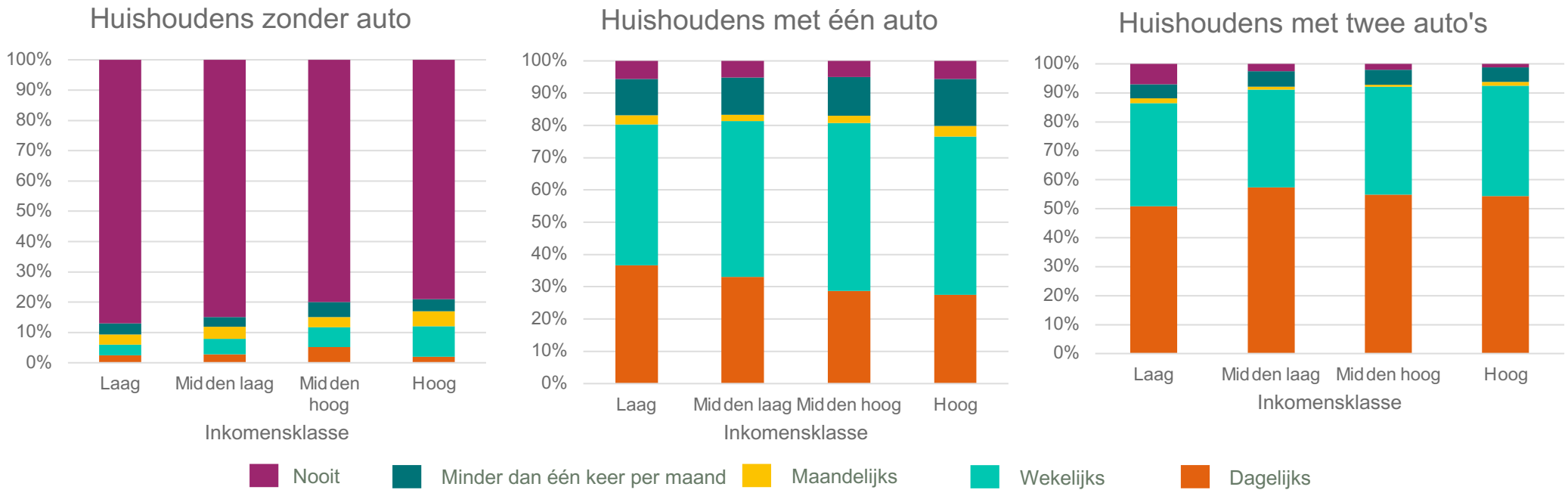


5. Bewonersanalyse

Een belangrijke factor die de noodzaak van autobezit bepaalt, is hoe vaak de eigen auto binnen een huishouden gebruikt wordt. Dit laat de autoafhankelijkheid zien. Opvallend is dat ook huishoudens die de eigen auto nooit gebruiken er soms één of zelfs twee bezitten. Dit is het gemiddelde op basis van Nederlandse gemiddelden.

Inzicht in de frequentie waarmee de eigen auto gebruikt wordt helpt in de volgende stappen mede te bepalen of huishoudens over kunnen stappen op alternatieven zoals een deelauto. Dit zijn dus de huishoudens waar nooit, minder dan één keer per maand of slechts een paar keer per maand een auto wordt gebruikt.

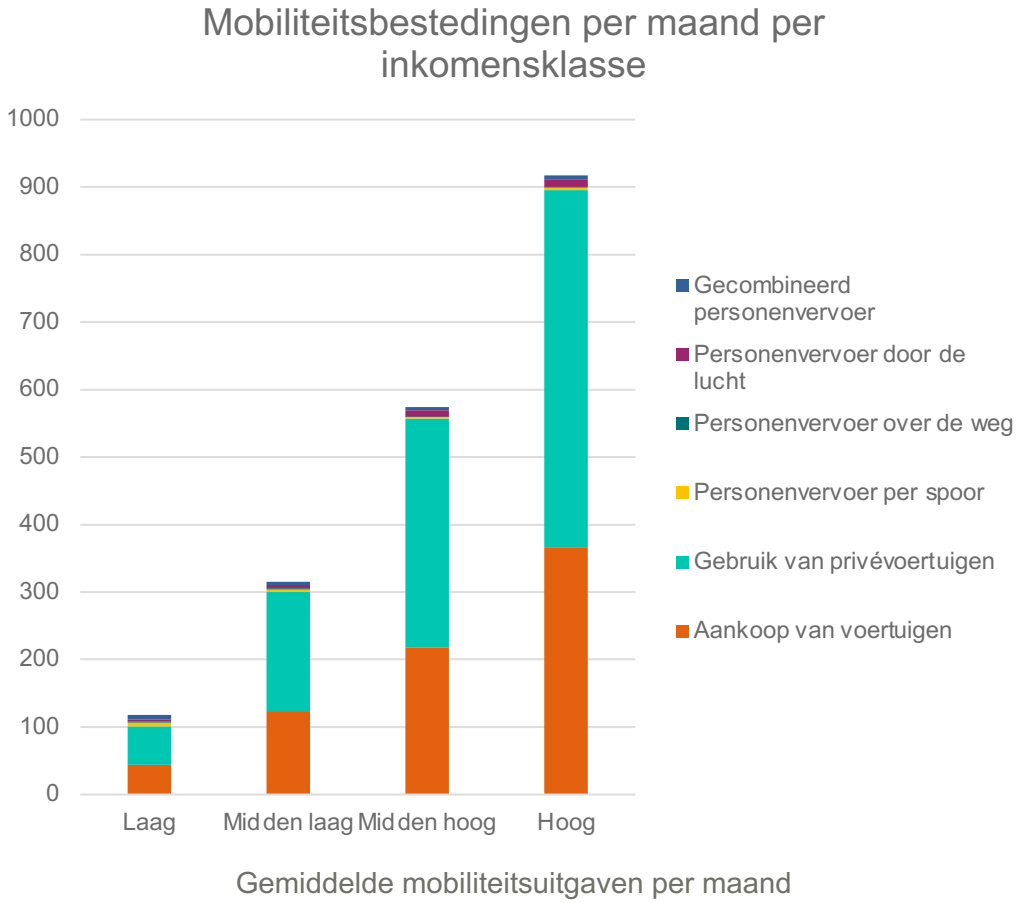
Opvallend is dat in de referentiegroep, bijna 20% van alle huishoudens (ongeacht inkomen) met één auto, de auto slechts een paar keer per maand gebruiken. Deze doelgroep kan goed gebruik maken van alternatieve vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer en deelmobiliteit.



De frequentie van autogebruik naar autobezit per inkomensklasse (landelijke cijfers, Whooz 2023)

5. Bewonersanalyse

Als we kijken naar de gemiddelde mobiliteitsuitgaven van huishoudens in Goes, zien we dat de uitgaven sterk verschillen per inkomensgroep. Hoge inkomens geven bijna 100 euro aan mobiliteit uit per maand, voor lage inkomens is dit net 100 euro. De uitgaven zitten vooral in het gebruik en de aanschaf van voertuigen. Deze uitgaven geven vooral aan welke doelgroepen financieel de ruimte hebben om ook andere mobiliteitsuitgaven te doen, zoals aan OV, elektrische fiets maar ook aan deelmobiliteit. Bij lage inkomens is die ruimte er eigenlijk niet, maar bij middenlage en midden-hoge inkomens zien we meer potentie om een deel van de auto-uitgaven te besteden aan duurzamere vormen van mobiliteit.



Aankoop: aankoop van voertuigen excl. voortuigen voor recreatieve doeleinden zoals caravans
Gebruik: aankopen van delen, toebehoren en smeermiddelen die door het huishouden worden gekocht t.b.v. onderhoud of reparaties of als het huishouden een bedrijf betaalt om het onderhoud, een reparatie of montage uit te voeren. Dit is inclusief brandstoffen, maar exclusief belasting en verzekering.

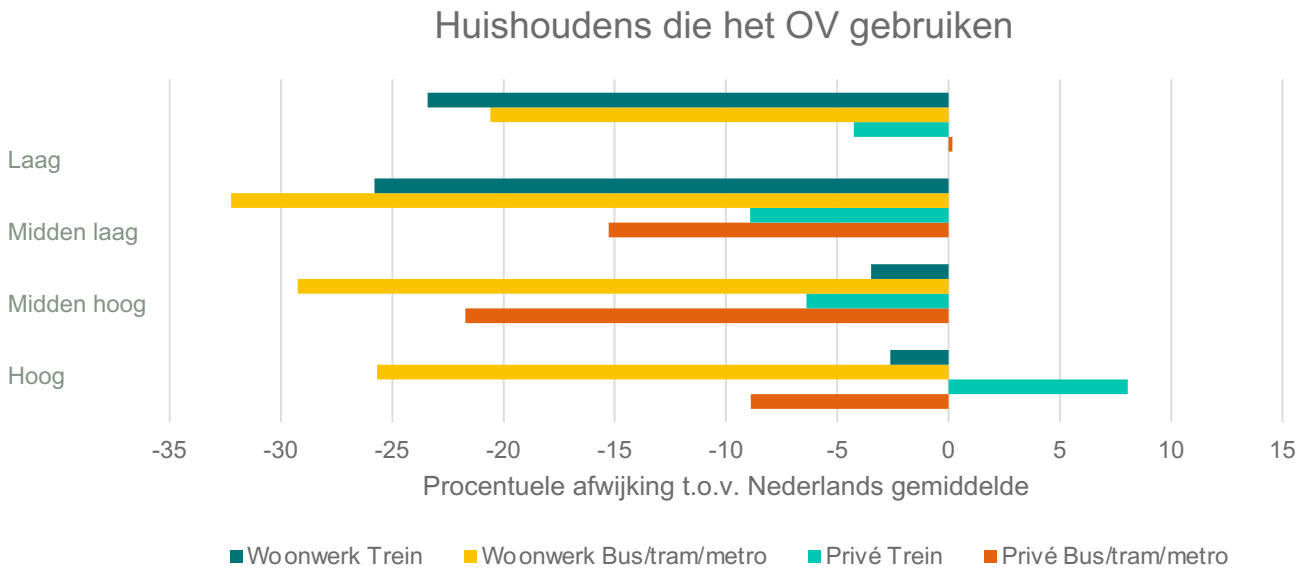
5. Bewonersanalyse

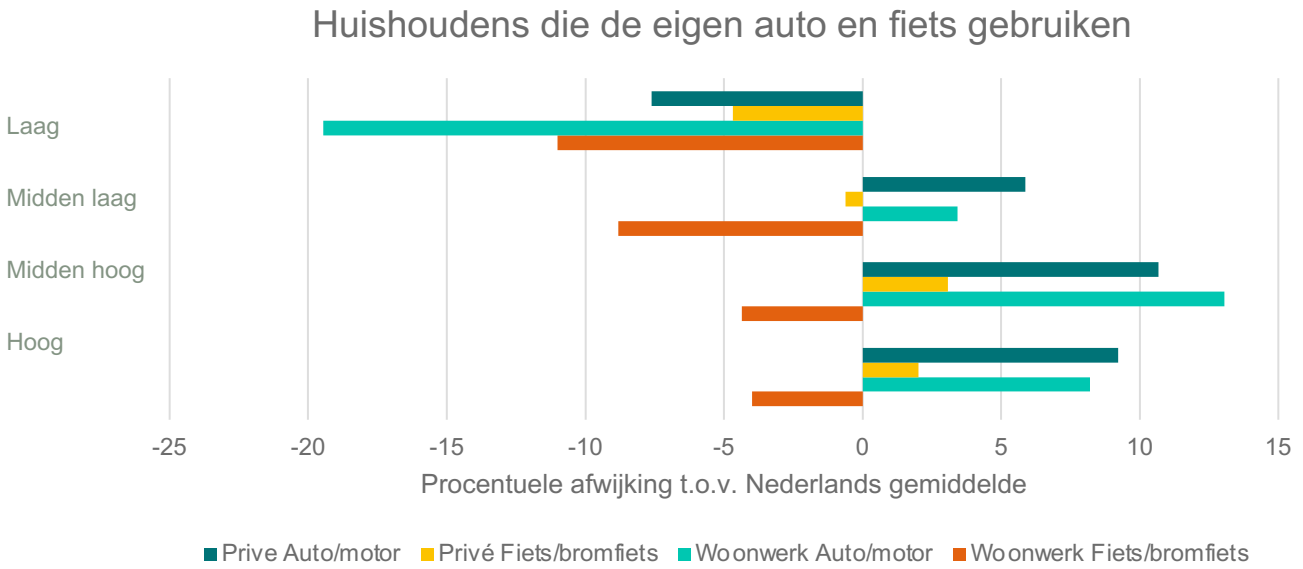
Gebruik vervoersmiddelen

De Whooz data geeft ons ook inzicht in het gebruik van modaliteiten zoals fiets, OV en auto voor de huishoudens van Goes ten opzichte van landelijke gemiddeldes. OV wordt in Goes door alle inkomensklassen minder gebruikt. Alleen onder hoge inkomens is het privé treingebruik hoger.

Voor het gebruik van voertuigen, zien we een hoger gebruik van auto voor woon-werk verkeer voor alle inkomensklassen behalve de lage inkomens. Onder lage inkomens zijn de fiets- en autobewegingen voor zowel privé als woon-werkverkeer meer dan 5% lager dan landelijk. Vooral onder midden-hoge inkomens is het autogebruik meer dan 10% hoger dan het landelijk gemiddelde. Dit laat zien dat Goes wel een auto-afhankelijke gemeente is, vooral onder de hogere inkomens.

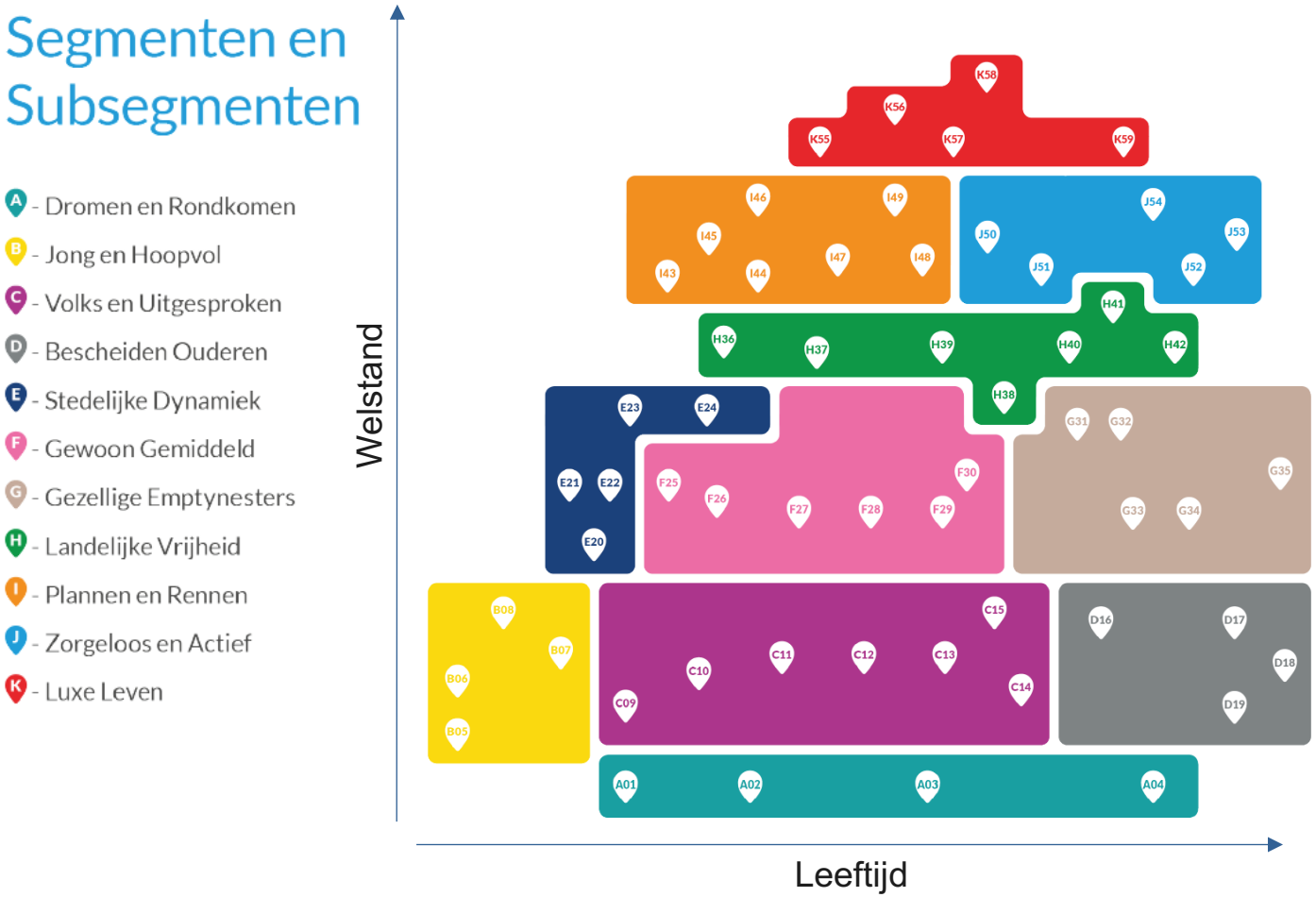
Deze data geeft aan dat OV minder gebruikt wordt in Goes, maar ook dat de auto een belangrijk vervoersmiddel is voor de hogere inkomens.





6. Bewonersprofiel toekomstige bewoners

Het woningonderzoek van Stec omschrijft verschillende doelgroepen die woningzoekend zijn in Goes, met een nadruk op woningzoekende ouderen, met een stedelijk en suburbaan karakter. Dit sluit goed aan bij de Whize segmentering (bijlage A) die zich bevindt in onze Whooz data, met bescheiden ouderen, gezellige emptynesters, en zorgeloos en actief als drie oudere leeftijdsgroepen in verschillende inkomensklassen. Daarnaast zijn de sociale huurwoningen in het plangebied ook interessant voor de brede dromen en rondkomen groep en nieuwe woningenzoekenden op de markt in de 'jong en hoopvol' groep. Ook één- of tweepersoonhuishoudens in Goes kunnen geïnteresseerd zijn in deze woningen, denk aan stedelijk dynamiek of gewoon gemiddeld.



De verschillende leefstijlprofielen van Whooz naar leeftijdscategorie en welstand.

6. Bewonersprofiel toekomstige bewoners

Als we kijken naar het mobiliteitsprofiel van de toekomstige bewoners van Ketelhaven, verwachten we een oudere doelgroep die woningzoekend is in Goes. Dit is ook omschreven in de Stec rapportages. Dit zijn zowel meer suburbane als stedelijke ouderen. De bewoners hebben waarschijnlijk een gespreid inkomen, gezien het aandeel sociale huur, midden- en dure segment.

Om het bewonersprofiel te bepalen is er gekeken naar het woonprogramma gekoppeld aan een woningtype en inkomensgroep in Whooz. Op basis daarvan is een link gemaakt met het huidige autobezit onder referentiehuishoudens. We zien dat dit sterk varieert per woningtype. Sociale huurders hebben een lager autobezit in Goes op dit moment, wat ook te verwachten valt voor deze sociale huurwoningen. De kleinere appartementen zijn goedkoper, en daardoor ook toegankelijk voor bewoners met een midden inkomen wat het autobezit lager doet uitvallen.

Zeker de dure woningen bieden ook de ruimte aan een grotere huishoudsamenstelling, zoals een gezin. Vooral de kleinere appartementen zijn geschikt voor alleenstaanden of oudere stellen, de empty nesters.

Woningen	Inkomen	Woningtype Whooz	Auto-bezit*	Typering
Sociaal 50-65 m2	Laag	Gemiddeld	0,43	Alleenstaanden of stellen in een kleiner appartement met beperkt inkomen, AOW, WA of andere uitkering.
Sociaal 65-80 m2	Laag	Gemiddeld	0,43	Alleenstaanden, stellen of (één ouder) gezinnen in een groter appartement met beperkt inkomen, AOW, WA of andere uitkering.
Middelduur huur 80-95 m2	Midden-Laag/ Midden-Hoog *	Appartement	0,94	Grotere appartementen voor midden en hogere inkomens voor stellen. Gezinnen of alleenstaanden
Middelduur 40-60 m2	Midden-Laag	Appartement	0,86	Alleenstaanden of stellen in een kleiner appartement met een midden inkomen.
Middelduur Koop 60-80 m2	Midden-laag/ Midden-Hoog *	Appartement	0,94	Grotere appartementen voor midden en hogere inkomens voor stellen of alleenstaanden
koop 75-100 m2	Midden-Hoog	Tussenwoning	1,61	Grote appartementen voor gezinnen, stellen met een hoog inkomen.
koop 100+ m2	Midden-Hoog	Tussenwoning	1,61	Grote appartementen voor gezinnen, stellen met een hoog inkomen.

*Gewogen gemiddelde op basis van aandeel huishoudens in de populatie Goes in dataset.
Inclusief 3% aandeel grijze/blauwe kentekens.

7. Mobiliteitsvisie

De mobiliteitstransitie is in volle gang met de opkomst van elektrisch rijden, de groei van beschikbare laadinfrastructuur en de volwassenwording van de deelmobiliteitsmarkt. Beleid om de transitie mogelijk te maken hobbelt over het algemeen achter de ontwikkelingen aan, terwijl oplossingen hiervoor nu nodig zijn. Ook voor een ontwikkeling als Ketelhaven.

De rode draad in deze transitie is de positie van de auto. Deze neemt schaarse ruimte in, die we ook kunnen gebruiken voor woningen en groen. Een transitie die niet mogelijk is zonder op een andere manier naar autogebruik en –bezit te kijken, en te breken met de manier waarop we gewend zijn de auto in onze openbare ruimte te faciliteren. Gebeurt dit niet dan wordt de ruimtevraag van de auto enkel verschoven naar plekken waar de auto nog vrij spel heeft in ongereguleerd gebied.

Het gesprek over een daling van het autogebruik wordt nog te weinig gevoerd. Dat is wel nodig want de keuze voor minder autobezit en -gebruik kan niet los worden gezien van de keuze voor een groter alternatief aanbod. Het zijn communicerende vaten binnen het spectrum van mobiliteitsaanbod. Andersom geldt dit dus ook; een keuze voor meer fiets of ov kan niet los worden gezien van de keuze voor minder autobezit en –gebruik.

Om te voorkomen dat achteraf blijkt dat autogebruik- en bezit ten opzichte van de norm onvoldoende is afgenomen moet mobiliteit in de vorming van het mobiliteitsplan met een brede blik bezien worden. Hiervoor hanteren wij het ThAMES-principe. Op de volgende pagina's wordt beschreven hoe invulling wordt gegeven aan de verschillende onderdelen van het principe voor de Ketelhaven. Deze invulling is gebaseerd op de voorgaande analyses (beleid, netwerk, gebied en bewoners) en gesprekken en werksessies met belanghebbenden.



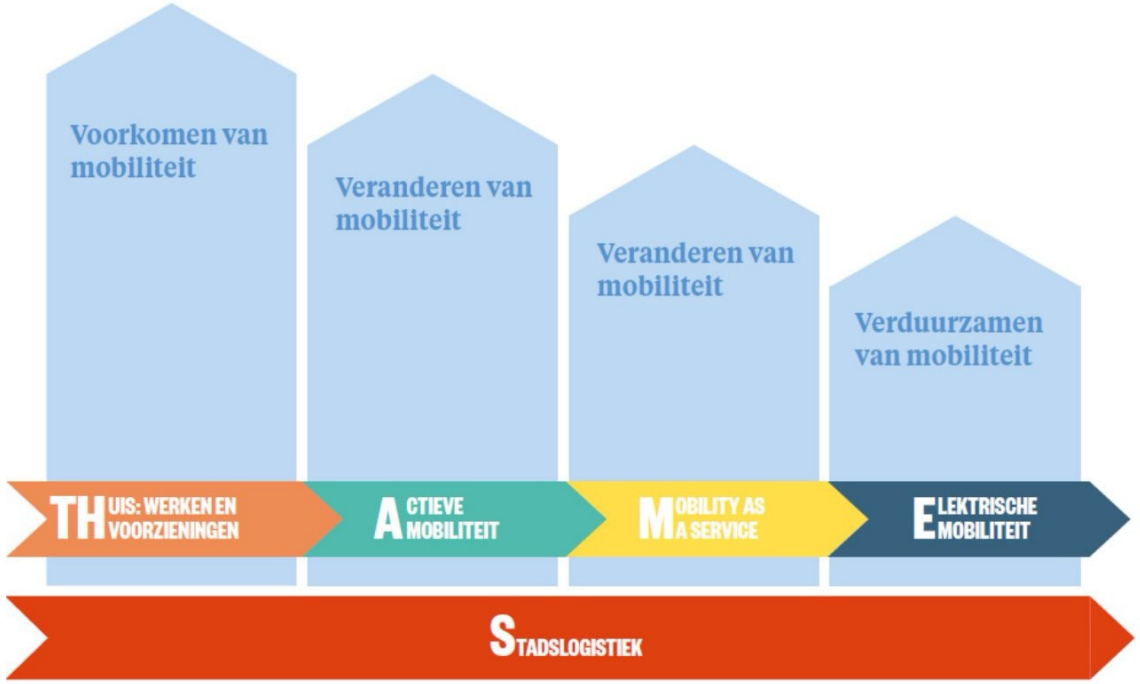
Voetgangersgebied in Goes

7. Mobiliteitsvisie

ThAMES combineert de principes van de Trias Mobilica (voorkomen, veranderen en verduurzamen van mobiliteit) en STOMP om te komen tot een set aan integrale mobiliteitsmaatregelen waarbij gebruik van de (privé)auto als sluitstuk wordt gehanteerd. Het mobiliteitsplan is zo ingericht dat het voldoende alternatief mobiliteitsaanbod biedt om het lagere privéautobezit op te vangen.

De volgende algemene ontwerpregels worden gehanteerd:

- **Thuiswerken en voorzieningen** dichtbij huis zorgen voor een afname van de autoafhankelijkheid. Minder (verre) verplaatsingen zorgen ervoor dat een groot deel van de reisbehoefte lopend of met de fiets plaatsvinden.
- De voorwaarden om te **fietsen of te lopen** zijn zo optimaal mogelijk. Zowel op de plaats van vertrek, onderweg als op de plaats van bestemming (voor zover daar invloed op is).
- Verplaatsingen die noodzakelijkerwijs over lange afstanden plaatsvinden vinden zoveel als mogelijk via het **openbaar vervoer of met deelmobiliteit** plaats, gefaciliteerd en ontsloten via een MaaS dienst.
- De **privéauto vormt het sluitstuk** voor de resterende noodzakelijke mobiliteit in het gebied. De privéauto's die aanwezig zijn in het gebied zijn bij voorkeur elektrisch.
- Tenslotte wordt de **logistieke ontsluiting** vormgegeven zodat het geen overlast (b.v. in de vorm van geluid, emissies of verkeersdruk) veroorzaakt in het gebied. Logistiek wordt zoveel mogelijk gebundeld en met schone voertuigen uitgevoerd.



ThAMES-model voor duurzame mobiliteit

7. Mobiliteitsvisie

Thuiswerken en Voorzieningen

De basis voor een lagere autoafhankelijkheid is het wegnemen van de noodzaak om de auto te gebruiken. Dagelijkse verplaatsingen naar werk, sport, onderwijs of voor boodschappen zijn sterk afhankelijk van gewoontegedrag. Er gaat geen rationele keuze aan vooraf, hooguit weersomstandigheden kunnen de mobiliteitskeuze op het laatste moment veranderen. Dit gewoontegedrag wordt opnieuw gevormd bij een ingrijpende gebeurtenis als een verhuizing. Daarom is het belangrijk dat de keuze om de auto bij dit soort verplaatsingen te laten staan het meeste voor de hand ligt. Reisafstand, reistijd en de energie die het kost om ergens te komen zijn de belangrijkste variabelen. Nabijheid van deze bestemmingen en de moeite die genomen moet worden om de auto te bereiken ten opzichte van een alternatief zijn daarom belangrijke variabelen. De kansen van reeds aanwezige en nog toe te voegen voorzieningen in en direct rondom het projectgebied zijn groot.

De aanwezigheid van deze voorzieningen zorgt voor het gevoel van nabijheid van bestemmingen. Deze nabijheid kan extra benadrukt worden door bewoners van feedback te voorzien door ze op vele momenten te wijzen op de nabijheid van deze bestemmingen. Denk aan de afstand of reistijd per fiets naar het centrum of station met de juiste bebording, of het weergeven ook de vertrektijden van bussen bij nabijgelegen haltes. Het ontsluiten van deze informatie heeft direct invloed op de objectieve én subjectieve beleving van nabijheid van bestemmingen.

Actieve Mobiliteit

In Ketelhaven willen we de aanwezige randvoorwaarden voor wandelen en fietsen van en naar het projectgebied optimaliseren. Hierbij is het belangrijk te bedenken dat de keuze voor de fiets niet voor iedereen is weggelegd. Het kan fysiek een te grote uitdaging zijn of het ligt op basis van sociale normen niet voor de hand dat een fiets überhaupt in bezit is. Voor het grootste deel van de bewoners is fietsgebruik echter wel één van de mobiliteitsopties. De maatregelen in het mobiliteitsplan om fietsgebruik te stimuleren zorgen ervoor dat voor deze grote groep bewoners de fiets de standaardkeuze is.

- Een belangrijke maatregel is het faciliteren van aantrekkelijke en makkelijk toegankelijke fietsenstallingen in de bouwblokken. De locatie van de geparkeerde fiets ligt op de route naar buiten, bewoners hoeven er niet voor “om te lopen”. Je struikelt bij wijze van spreken eerst drie keer over je fiets voordat je je eigen auto hebt bereikt.

7. Mobiliteitsvisie

- Fietsenstallingen zijn op maaiveldniveau met tussenkomst van één automatische deur te bereiken en de dimensionering van de stalling maakt manoeuvreren makkelijk. Er wordt ook rekening gehouden met ‘buiten-model’ en bakfietsen.
- Vanuit het projectgebied bereik je snel en zonder obstakels de bestaande hoofdfietsroutes via de Oost- en Westflank. Zoveel mogelijk vrijliggende, brede fietspaden zijn het devies. Het projectgebied wordt zowel op de belangrijke Noord-Zuid route (via fietsbrug naar het centrum) als in de richting Oost-West (Hollandse Hoeve,-Ketelhaven-Het Schenge) effectief ontsloten voor de fietser.
- De fietsinfrastructuur richting station (ca. 10 min fietsen) is van zeer groot belang om ook verplaatsingen tot buiten Goes (zoals woonwerkreizen) met de combinatie trein/fiets te stimuleren. Bij de ideale ketenreis hoort een aantrekkelijke *first-mile* voor bewoners, die begint bij de voordeur en eindigt in de trein.

Openbaar vervoer en deelmobiliteit (MaaS)

Naast het faciliteren van actieve mobiliteit is ook goed openbaar vervoer en de aanwezigheid van passend deelvervoer een effectieve manier om mobiliteit te veranderen. Voorzieningen voor OV en deelauto’s of –(bak)fietsen dragen bij aan het verminderen van autogebruik.

Momenteel wordt deelmobiliteit nog voornamelijk aangeboden en gebruikt via de eigen digitale platforms van de aanbieders zelf. Een betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk aanbod deelauto’s biedt voor bewoners een drempelverlagende aanleiding om de eigen (tweede) auto de deur uit te doen of de aanschaf van een auto uit of af te stellen. Daarbij is het goed om te realiseren dat OV en deelmobiliteit voor een aanzienlijk deel van de bewoners één van de belangrijkste manieren is om zich te verplaatsen

De mate van gebruik van OV of deelmobiliteit hangt sterk af van de manier waarop het aangeboden wordt. Zowel fysiek, het tarief en de gebruiksvriendelijkheid van bijvoorbeeld een reserveringssysteem.

7. Mobiliteitsvisie

Uiteindelijk is het belangrijkste dat het gebruik van OV en deelmobiliteit voor bewoners een soepele ervaring is die concurreert met privémobiliteit. Op dit moment is er nog geen deelmobiliteit in of in de nabijheid van het projectgebied beschikbaar. De mogelijkheden hiertoe worden bij de verdere ontwikkeling verkend. Bij voorkeur is er al bij oplevering van de eerste woningen een aanbod

Openbaar vervoer

- Er zijn geen plannen voor uitbreiding van bestaande OV-lijnen, dus bestaande lijnen moeten goed bereikbaar zijn. Wandelroutes vanuit het projectgebied naar OV-haltes zijn kort, veilig en intuïtief.
- Het succes van deelmobiliteit hangt deels af van het beschikbare OV-aanbod. Hoe meer keuze een bewoner heeft naast de eigen auto, hoe makkelijker het is te kiezen voor een alternatieve mix van lopen fiets, OV en deelmobiliteit.
- Het OV in Zeeland staat onder druk. De Provincie probeert met een nieuw soort concessie een innovatief flex-vervoersysteem te introduceren in de komende jaren. Voorlopig lijkt het erop dat de huidige concessie nog met enkele jaren verlengd wordt, voordat dit vervoerssysteem in werking treedt.

Deelmobiliteit

- Idealiter wordt gestart met een klein aantal deelauto's, dat in de loop der tijd verder opgeschaald kan worden.
- Dit betreft een combinatie van besloten én openbare deelautoconcepten. Enerzijds betreft dit de deelauto's exclusief beschikbaar voor bewoners op eigen terrein of in hubs (aanbieders zoals Hely), anderzijds een aanvullend openbaar deelaanbod (aanbieders als MyWheels en Greenwheels) waarvan iedereen in de buurt kan profiteren (ook bedrijven en voorzieningen), geparkeerd in openbare ruimte of hubs.
- Het deelaanbod is 100% elektrisch.
- Naast deelauto's wordt onderzocht of een aanvullend aanbod van deelfietsen en –bakfietsen voor de betreffende doelgroepen in de wijk van toegevoegde waarde kunnen zijn.

7. Mobiliteitsvisie

Autoluw gebied, parkeren en zero-emissie

Auto's vormen het sluitstuk in de mobiliteitsmix van bewoners en bezoekers voor de Ketelhaven. Het mobiliteitsplan zorgt ervoor dat er naast voldoende parkeren voor bewoners en voorzieningen, ook een goed alternatief mobiliteitsaanbod aanwezig is. Voor bewoners die auto-afhankelijk zijn en een privéauto bezitten is er voldoende parkeerruimte beschikbaar. In sommige gevallen met een eigen parkeerplek, in de meeste gevallen een zwerfplek, die tevens beschikbaar is voor dubbelgebruik. Een breed pakket aan maatregelen zorgt ervoor dat dit wordt gefaciliteerd:

- Parkeren wordt zoveel mogelijk gecentraliseerd, zowel op maaiveld als in parkeergebouwen. Dit reduceert het aantal verkeersbewegingen in het gebied en vergroot de veiligheid voor bewoners.
- Parkeerhubs kennen ook een buurtfunctie, waar pakketkluizen, afvalinzameling, fietsenmaker en mogelijk ook andere functies in de plint samenkomen.
- Het programma bestaat overwegend uit wonen, maar waar mogelijk worden parkeerplekken in dubbelgebruik ingezet met de aanwezige voorzieningen.
- Flexibiliteit is de norm qua parkeeraanbod. Vraag- en aanbod dient te kunnen fluctueren over tijd en daarom goed gemonitord te worden.
- Het plangebied geldt als autoluwe zone met een maximale snelheid van 30 km/h. Hiermee sluit Ketelhaven aan bij de ambities van Gemeente Goes om ook grotere delen van de (binnen)stad autoluw te maken.

De auto's in bezit van bewoners van Ketelhaven zijn in de toekomst zoveel mogelijk zero-emissie. Dit wordt gefaciliteerd door de volgende maatregelen:

- Bij realisatie zijn er laadpalen bij >5% van de parkeerplekken voor privéauto's. In 2030 is dit aantal >10%. De locatie van laadplekken is duidelijk zichtbaar, zodat bezoekers niet hoeven zoeken.
- De laadpalen die worden geplaatst zijn voorbereid op de mogelijkheid tot bidirectioneel laden en het eventueel terugleveren van elektriciteit aan het net.
- De netaansluiting en trafo's zijn op de groei in laadpunten voorbereid.

7. Mobiliteitsvisie

Stadslogistiek en hulpdiensten

Stadslogistiek in Ketelhaven is dusdanig vormgegeven dat de impact op de openbare ruimte minimaal is, passend bij de overige mobiliteit in het gebied.

- Het logistieke verkeer naar de diverse functies in Ketelhaven dient de langzaamverkeersfuncties.
- Pakketbezorging vindt zoveel als mogelijk plaats via pakketkluizen bij de entrees van de wijk of centraal in de wijk om onnodige vervoersbewegingen gedurende de dag te minimaliseren.
- Logistiek verkeer in *Light Electric Vehicles* (LEV's) is welkom tot aan de voordeur, vanwege de kleine impact die ze hebben op openbare ruimte en luchtkwaliteit.
- Voor hulpdiensten is het mogelijk het hele plangebied snel te betreden vanaf de hoofdroutes, ook door gebruik te maken van de woonpaden.
- Afvalinzameling gebeurt vanaf efficiënt toegewezen, strategische posities, zoveel mogelijk gelegen langs de hoofdroutes.



8. Duurzame mobiliteitsbalans

De duurzame mobiliteitsbalans is een door Arcadis | Over Morgen ontwikkeld model dat de mobiliteitsbehoefte in autobezit inzichtelijk maakt. Het is erop gericht om een modal shift te behalen door onderbouwd het autobezit te reduceren en daar voldoende alternatief aanbod tegenover te zetten. Het resultaat is een parkeerbalans *plus,* dat een kwantitatieve aanvulling op het mobiliteitsconcept van de gebiedsontwikkeling biedt, inclusief de omvang van de modal shift en bij welke bewoners de verschuiving optreedt.

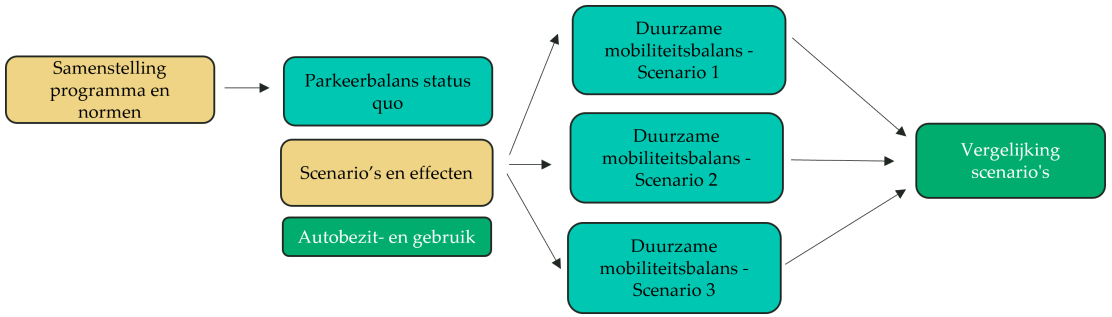
De kracht van het mobiliteitsconcept in combinatie met de duurzame mobiliteitsbalans is dat het zich richt op bewoners die vanwege hun mobiliteitsprofiel, autoafhankelijkheid, ideologische redenen of anders open staan voor mobiliteitsalternatieven.

Onderbouwing

Onze mobiliteitsconcepten zorgen ervoor dat gebruikers van een gebied in voldoende mate en op een duurzame manier in hun mobiliteitsbehoefte worden gefaciliteerd. Data helpt ons hierbij met het bepalen van de toekomstige mobiliteitsbehoefte binnen een afgebakend gebied. En met onze kennis en ervaring maken we een realistische en onderbouwde inschatting van het mobiliteitsaanbod dat beschikbaar moet zijn om aan deze mobiliteitsvraag te voldoen. De insteek hierbij is in principe altijd om de rol van de privéauto zo klein mogelijk te maken.

Om een beeld te krijgen van toekomstige bewoners en hun mobiliteitsbehoefte kijken we naar het mobiliteitsgedrag van huishoudens in een referentiegebied met een vergelijkbaar karakter. We kopen data in op huishoudniveau bij Whooz uit een landelijke database en krijgen zo inzicht in onder andere het autobezit van verschillende doelgroepen, wat als input dient voor de volgende stappen van het model.

Ook wordt er gebruik gemaakt van een dataset die de relatie tussen autobezit en –gebruik kwantificeert. De CROW-aanwezigheidspercentages vertellen ons welke doelgroepen (bewoners, bezoek en andere functies) op welk moment van de week willen parkeren, zodat we inzicht creëren in de mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen deze doelgroepen.



8. Duurzame mobiliteitsbalans

Stap 1 – Berekenen Normbalans

We berekenen de normbalans op basis van het woonprogramma en CROW kengetallen. We variëren tussen scenario's met en zonder dubbelgebruik.

Stap 2 – Verwachte parkeerbehoefte op basis van huidig autobezit

Naast de norm balans wordt er op basis van de gegevens over bestaand autobezit en inkomen van huishoudens in het referentiegebied schetsen we de behoefte aan parkeerplekken in de 'status quo' situatie: welke parkeervraag kunnen we verwachten op basis van het autobezit in het referentiegebied voor bewoners, bezoek en andere functies op basis van het huidige autobezit in Goes. Daarbij houden we rekening met dubbelgebruik tussen deze doelgroepen op basis van hun aanwezigheid op verschillende momenten in de week.

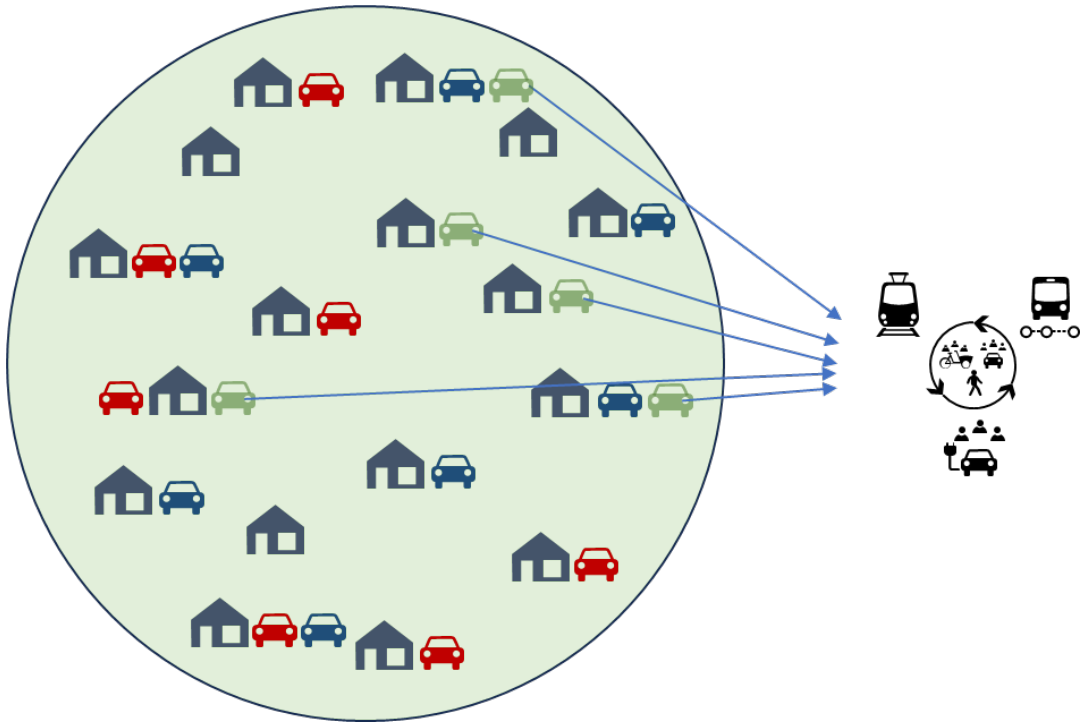
Stap 3 – Duurzame mobiliteitsbalans

Vervolgens kijken we verder dan de status quo. In de mobiliteitsvisie is op basis van ThAMES onderzocht hoe mobiliteit in deze gebiedsontwikkeling verduurzaamd kan worden. Afhankelijk van de maatregelen die in het gebied getroffen kunnen worden, bepalen we welk deel van de autoritten van toekomstige bewoners vervangen kan worden door lopen, fietsen, OV of deelmobiliteit. Het gaat hierbij veelal om incidenteel autogebruik: de eigen auto wordt bijvoorbeeld slechts maandelijks gebruikt. Met een passend aanbod aan bijvoorbeeld deelauto's als alternatief kan dit autobezit afgevangen worden. Hierbij ligt de nadruk op het vervangen van incidentele autoritten.

Elektrische deelauto's of elektrische bakfietsen zijn hét alternatief voor bewoners die hun eigen (eerste of tweede) auto slechts incidenteel gebruiken. De mobiliteitsbalans helpt die incidentele doelgroep en het potentiële deelaanbod te bepalen in twee stappen. Eerst maken we inzichtelijk voor welk aandeel van de huishoudens het aannemelijk is dat zij deelmobiliteit gaan gebruiken. Deze 'adoptiegraad' verschilt voor verschillende inkomensgroepen en maakt onderscheid tussen huishoudens die wel of geen eigen auto hebben. Als duidelijk is hoeveel huishoudens in potentie gebruik zullen maken van deelmobiliteit, bepalen we het aantal deelvoertuigen op basis van het aantal huishoudens dat van één deelauto/deelbakfiets gebruik zal maken.

8. Duurzame mobiliteitsbalans

Kijkend naar evaluaties van aanbieders maken tussen de achten vijftien huishoudens zonder eigen auto die gebruik maken van één deelauto. De parkeerbehoefte op het piekmoment van bewoners, bezoek en andere functies plus het deelmobiliteitsprogramma vormen samen de totale mobiliteits- en parkeerbehoefte voor het gebied. De verschillende maatregelenscenario's en hun effecten kunnen nu goed vergeleken worden.



Incidenteel autogebruik

We maken onderscheid tussen dagelijks/frequent autogebruik en incidenteel autogebruik. Dagelijks autogebruik vindt bijvoorbeeld plaats voor woon-werk verkeer. Deze doelgroep heeft een hoge auto-afhankelijkheid en heeft minder aanspraak op deelmobiliteit of OV.

Onder incidenteel autogebruik verstaan we huishoudens die slechts maandelijks of minder hun auto gebruiken. Dit zijn huishoudens met een lage autobehoefte die hun auto gebruik voor vakantie of familiebezoek. We zien ondanks het lage gebruik van deze doelgroep, niet iedereen de auto zal wegdoen. Per woningtype is bepaald welk aandeel van de incidentele gebruikers deelmobiliteit gebruikt. Huishoudens met lage inkomens en zonder auto maken alsnog weinig gebruik van deelmobiliteit. Huishoudens met midden tot hoge inkomens zonder auto hebben juist veel kans om deelautogebruiker te worden.

8. Duurzame mobiliteitsbalans

Normen Woonprogramma

Scenario 1: Normbalans

Als eerste is een normbalans opgesteld (scenario 1) op basis van de huidige gemeentelijke parkeernormen. Voor scenario 1 is een koppeling gemaakt tussen de woonsegmenten en de type woningen uit de CROW Kengetallen uit 2023 (normen voor matig stedelijk, rest bebouwde kom). In de Kengetallen zijn de normen inclusief 0,3 parkeerplekken voor bezoekers vermeldt, de tabel rechts geeft de te hanteren normen exclusief bezoekers weer

Scenario 2: Verwacht autobezit o.b.v. huidig autobezit

Het uitgangspunt voor parkeren de gebiedsontwikkeling is scenario 2, gebaseerd op het autobezit van de verschillende doelgroepen op basis van de Whooz-data (zie pagina 20). Hiervoor is een koppeling gemaakt tussen de woonsegmenten (goedkoop-midden-duur) uit het programma en de inkomensklassen. Dit scenario gaat ervanuit dat huidig autobezit (incl. leaseauto's) als basis geldt voor de nieuwe parkeernormen. De ze normen zijn gecorrigeerd voor het aandeel bedrijfswagens (ca. +3%). De tabel laat zien dat de parkeernormen uit het vigerende beleid hoger liggen dan het verwachte autobezit van de verschillende doelgroepen (scenario 2). Dit verschil is met name groot voor bewoners van de sociale huurwoningen (1,1 t.o.v. 0,43) en middeldure koop appartementen (1,7 t.o.v. 0,94). Voor de grondgebonden woningen sluit de norm juist wel aan bij het referentieautobezit onder vergelijkbare huishoudens in Goes.

Scenario 3: duurzame mobiliteitsbalans

Scenario 3 past daarbij een reductie toe voor maatregelen uit het mobiliteitsconcept, die omschreven zijn op de volgende pagina's. Hierbij wordt aangenomen dat huishoudens met incidenteel autobezit, gebruik kunnen maken van alternatieve mobiliteitsvormen zoals deelauto's en OV.

8. Duurzame mobiliteitsbalans

Scenario's

1. Parkeernomen op basis van vigerend beleid (CROW Kengetallen, 2023)
2. Verwacht autobezit op basis van Whooz-data incl. grijze/blauwe kentekens (status-quo)
3. Gereduceerd autobezit na duurzame mobiliteitsmaatregelen (zie slide 28)

Parkeernormen (excl. bezoekers) voor de verschillende scenario's

Woonsegment	Percentage in Programma	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Sociaal app. 50-65 m2	16%	1,1	0,43	0,30
Sociaal app. 65-80 m2	14%	1,1	0,43	0,31
Middelduur app. huur 80-95 m2	4%	1,4	0,94	0,70
Middelduur app. huur 40-60 m2	8%	1,1	0,86	0,63
Middelduur app. koop 60-80 m2	29%	1,7	0,94	0,68
Koop 75-100 m2	16%	1,6	1,61	1,29
Koop 100+ m2	14%	1,6	1,61	1,29
Gewogen Gemiddelde	**-**	**1,44**	**0,98**	**0,74**

Normen Voorzieningenprogramma

Naast het woonprogramma, is er tussen de 1200 en 1500 m2 begroot voor een basisschool als voorziening. De CROW kengetallen voor een basisschool in de rest bebouwde kom in een matig stedelijk gebied bevelen een parkeernorm van 0,75 parkeerplaats per leslokaal aan. Aangezien het aantal lokalen onbekend is, is voor nu uitgegaan van 1,5 parkeerplaats per 100m2 BVO. Voor de school moeten volgens de CROW kengetallen dan 26 parkeerplaatsen worden gerealiseerd (bij 1500 m2 BVO). Deze parkeerplaatsen worden meegenomen in de parkeerbalans.

Bezoekersparkeren

Een bezoekersnorm voor bewoners van 0,3 lijkt overgedimensioneerd voor een wijk zoals Ketelhaven. Onderzoek van Tiesinga, Quee en Stienstra (2021) berekent dat in de rest bebouwde kom waar niet wordt gereguleerd, een bezoekersnorm van 0,15 of 0,2 zou moeten volstaan. Echter, een passende bezoekersnorm hangt van veel variabelen af, zoals de geografische ligging en bereikbaarheid met alternatieve vervoermiddelen. Voor Ketelhaven vinden we het passend een bezoekersnorm van 0,2 te hanteren.

8. Duurzame mobiliteitsbalans

Scenario 1: normbalans

De normbalans gaat uit van de CROW Kengetallen als parkeernormen, met een bezoekersnorm van 0,3 en dubbelgebruik tussen bewoners, bezoek en voorzieningen. Door het toepassen van dubbelgebruik voor alle woningen en bezoekersdoelgroepen worden al 61 parkeerplaatsen bespaard (362 vs. 299 plaatsen). Er wordt uitgegaan van verkoop van parkeerplekken bij de middeldure appartementen. Dan stijgt de totale parkeervraag naar **309** parkeerplaatsen.

Voor de basisschool zijn maximaal 26 parkeerplaatsen nodig (uitgaande van 1720 m2 BVO). Deze zit in de parkeervraag die hierboven omschreven wordt. Er wordt er vanuit gegaan dat er dubbelgebruik plaatsvindt tussen bezoekers van de school en bezoek bewoners.

In de tabel is de normbalans inzichtelijk gemaakt voor het woonprogramma. Hierin zijn de verschillende scenario's voor dubbelgebruik samengevat: zonder dubbelgebruik, met dubbelgebruik en met de losse verkoop van parkeerplaatsen voor middeldure koopappartementen.

Parkeerbehoefte o.b.v. gemeentelijke parkeernormen (scenario 1)

Piekmoment: Werkdagavond

Woningen	**Woningen**	**Bewoners**	**Parkeer-norm**	**Bewoners + bezoek**	**Parkeernorm + bezoek**	**Aantal woningen**
Sociaal app.50-65 m2	30	33	1,1	42	1,4	30
Sociaal app.65-80 m2	28	31	1,1	39	1,4	28
Middelduur app. huur 80-95 m2	8	12	1,4	14	1,7	8
Middelduur app. huur 40-60 m2	15	16	1,1	20	1,4	15
Middelduur app. Koop 60-80 m2	56	94	1,7	111	2,0	56
Koop 75-100 m2	31	50	1,6	59	1,9	31
Koop 100+ m2	28	45	1,6	53	1,9	28
Totaal woningen	196	281		339		
Woningen piekmoment (100% dubbelgebruik)		**253**		**299**		
Totaal overige functies		23				
Overige functies piekmoment		0				
Totaal zonder dubbelgebruik		**362**				
Totaal met dubbelgebruik voor bewoners, bezoek en voorzieningen		**299**				
Totaal met dubbel gebruik voor bewoners, bezoek en voorzieningen (excl. middeldure koopappartementen)		**309**				

8. Duurzame mobiliteitsbalans

Scenario 2: Verwacht autobezit o.b.v. huidige situatie

In het tweede scenario is het huidige autobezit in Goes gebruikt als indicatie van het te verwachten autobezit. Dit is gebaseerd op inkomen en woningtype aangezien dit factoren zijn die autobezit beïnvloeden. De balans gaat uit van het autobezit met een bezoekersnorm van 0,2. De norm voor de maatschappelijke voorziening is niet aangepast. Het tweede scenario (zie pagina 33) laat meteen een groot verschil zien met de normbalans. Voor een scenario met dubbelgebruik, daalt de parkeerbehoefte naar 213 parkeerplaatsen met de losse verkoop van parkeerplaatsen middeldure parkeerplaatsen. Er wordt in dit scenario uitgegaan van 1 parkeerplaats per middeldure woning. In een scenario met volledig dubbelgebruik is de parkeerbehoefte 204 parkeerplaatsen. Zonder dubbelgebruik zou het in dit scenario uitkomen op 258 parkeerplaatsen.

Parkeerbehoefte o.b.v.
verwacht autobezit incl. blauwe / grijze kentekens (Scenario 2)

Piekmoment: Werkdagavond

Woningen	**Woningen**	**Bewoners**	**Parkeer-norm**	**Bewoners + bezoek**	**Parkeernorm + bezoek**
Sociaal app.50-65 m2	30	13	0,43	19	0,63
Sociaal app.65-80 m2	28	12	0,43	18	0,63
Middelduur app. huur 80-95 m2	8	7	0,94	9	1,14
Middelduur app. huur 40-60 m2	15	13	0,86	16	1,06
Middelduur app. Koop 60-80 m2	56	56	1	67	1,20
Koop 75-100 m2	31	50	1,61	56	1,81
Koop 100+ m2	28	45	1,61	50	1,81
Totaal woningen	196	196		235	
Woningen piekmoment (met 100% dubbelgebruik)		**182**		**213**	
Totaal overige functies		23			
Overige functies piekmoment		0			
Totaal zonder dubbelgebruik		**258**			
Totaal met dubbelgebruik voor bewoners, bezoek en voorz. (excl. middeldure appartm.)		**213**			

8. Duurzame mobiliteitsbalans

De grootste afname als er wordt gekeken naar verwacht autobezit, zit in de huishoudens in sociale huurwoningen. Daar ligt het autobezit een stuk lager dan de CROW kengetallen voorschrijven. Dit geldt ook voor de middensegment huur- en koopwoningen, maar in minder extreme mate. Het grote verschil in verwacht autobezit en in normen van het CROW geeft aan dat voor een meer stedelijke gebiedsontwikkeling deze getallen worden over gedimensioneerd.

Scenario 3: Duurzame mobiliteitsbalans

In de duurzame mobiliteitsbalans (scenario 3) wordt berekend wat het effect is van de maatregelen uit de duurzame mobiliteitsvisie op het verwachte autobezit (scenario 2) en de uiteindelijke parkeerbehoefte. De focus ligt vooral op het reduceren van privéautobezit onder incidentele gebruikers door alternatieven te faciliteren en stimuleren. De tabel op pagina 16 geeft aan hoeveel mensen incidenteel gebruik maken van hun auto per inkomensklasse op nationaal niveau. Dit is uitgesplitst naar het beoogd woonprogramma in de tabel rechts. Vooral de huishoudens met één (of de tweede) auto die hier maandelijks of minder gebruik van maken worden gekenmerkt als huishoudens met een lage autoafhankelijkheid. In de duurzame mobiliteitsbalans is als uitgangspunt genomen dat deze doelgroepen met het hanteren van de maatregelen uit de mobiliteitsvisie geen auto meer nodig zullen hebben.

Verdeling gebruik eerste en tweede auto over verschillende beoogde woontypen.

Woontype	Een auto – frequent gebruik	Één auto – incidenteel gebruik	Twee auto's - frequent gebruik	Twee auto's incidenteel gebruik
Sociaal app.50-65 m2	10	3	0	0
Sociaal app.65-80 m2	9	2	0	0
Middelduur app. huur 80-95 m2	5	1	1	0
Middelduur app. huur 40-60 m2	9	2	1	0
Middelduur app. Koop 60-80 m2	33	8	4	0
Grond koop 75-100 m2	10	2	16	2
Grond koop 100+ m2	9	2	15	2
Totaal	**86**	**20**	**36**	**4**

8. Duurzame mobiliteitsbalans

Een deel hiervan gebruikt deelmobiliteit, waarvoor de volgende adoptiepercentages zijn gehanteerd. Maar niet elk huishouden zal (direct) overstappen naar deelauto's als alternatief. Voor lagere inkomens heeft dit voornamelijk te maken met de nog relatief hoge kosten van deelmobiliteit. Deze percentages zijn gebaseerd op onderzoeken van o.a. Greenwheels, KiM en het CROW dashboard autodelen. Het recente Greenwheels rapport (2023) toont aan dat 1 Greenwheels deelauto 14 privé auto's vervangt. Als uitgangspunt is gehanteerd dat 1 deelauto door veertien huishoudens kan worden gedeeld. In dit scenario is de verwachte parkeerbehoefte met dubbelgebruik 181 parkeerplaatsen.

Verwachte adoptiepercentages van deelauto's

Doelgroep	Deelauto (geen eigen auto)	Deelauto (eigen auto)
Sociaal app.50-65 m2	15%	0%
Sociaal app.65-80 m2	15%	0%
Middelduur app. huur 80-95 m2	50%	15%
Middelduur app. huur 40-60 m2	65%	25%
Middelduur app. Koop 60-80 m2	65%	25%
Grond koop 75-100 m2	50%	15%
Grond koop 100+ m2	50%	15%

Parkeerbehoefte o.b.v. duurzame mobiliteitsbalans (scenario 3)

Piekmoment: Werkdag avond

Woningen	Woningen	Bewoners	Parkeer-norm	Bewoners + bezoek	Parkeernorm + bezoek
Sociaal app.50-65 m2	30	9	0,30	14	0,5
Sociaal app.65-80 m2	28	9	0,31	13	0,5
Middelduur app. huur 80-95 m2	8	5	0,70	7	0,9
Middelduur app. huur 40-60 m2	15	9	0,63	11	0,8
Middelduur app. Koop 60-80 m2	56	38	0,68	47	0,8
Grond koop 75-100 m2	31	40	1,29	45	1,4
Grond koop 100+ m2	28	36	1,29	40	1,4
Totaal woningen op piekmoment (met dubbel gebruik)	196	146		178	
Totaal overige functies		23			
Overige functies piekmoment		0			
Aantal deelauto's		**3**			
Totaal met dubbelgebruik voor bewoners, bezoek en voorzieningen		**181**			

8. Duurzame mobiliteitsbalans

Conclusie

Het toepassen van duurzame mobiliteitsmaatregelen, betekent voor deze gebiedsontwikkeling vooral sterk inzetten op het gebruik van fiets en OV. Er zijn naar verwachting ruim dertig toekomstige huishoudens in Ketelhaven die hun auto slechts maandelijks gebruiken en hem waarschijnlijk met een goed duurzaam mobiliteitsconcept zoals beschreven niet nodig hebben. Hierdoor kunnen we de parkeerbehoefte verder verlagen.

Ten opzichte van het normbalans zonder dubbelgebruik, resulteert het toepassen van dubbelgebruik al een reductie van 53 parkeerplaatsen. Dit is mogelijk binnen het huidige parkeerbeleid. Het hanteren van huidige autobezitscijfers als verwachte parkeerbehoefte vraagt om een aanpassing van het huidige beleid. Met dubbelgebruik levert dit een reductie van 149 parkeerplaatsen op. Scenario 2 is het voorkeursscenario. Het duurzame mobiliteitsscenario resulteert in een reductie van 50% op. Dit scenario wordt op dit moment als te ambitieus gezien.

Scenario	Parkeer-behoefte	Verschil t.o.v. scenario 1
Scenario 1 (norm)		
Zonder dubbel gebruik	362	
Met dubbelgebruik	309	- 53
Scenario 2 (verwacht autobezit)		
Zonder dubbelgebruik	258	- 104
Met dubbelgebruik	213	- 149
Scenario 3 (duurzame mobiliteit)		
Met dubbelgebruik	181	-181

9. Procesbeschrijving parkeeropzet

Na het in kaart brengen van de parkeerbehoefte in diverse scenario's, is er vanaf eind 2023 in diverse iteraties toegewerkt naar een definitieve parkeeropzet die nu (juni 2024) voorligt. Dit hoofdstuk beschrijft in stappen de voorstellen en inhoudelijke discussiepunten die gevoerd zijn om te komen tot dit definitieve plaatje, waar het stedenbouwkundig plan op stoelt.

Gevolgde iteraties voor het opstellen van de parkeeropzet en stedenbouwkundig plan:

a. *Oplevering eerste ruimtelijke uitgangspunten parkeeropzet door Arcadis | Over Morgen (november 2023 – februari 2024)*
b. *Financiële doorrekening Stichtingskosten/GREX en herijking stedenbouwkundig plan (februari 2024– mei 2024)*
c. *Update ruimtelijke uitgangspunten parkeeropzet (juni 2024)*

De volgende pagina's geven een beschrijving van hoe Gemeente Goes, stedenbouwkundigen en mobiliteitsexperts vanuit de eerste ruimtelijke uitgangspunten voor de parkeeropzet gekomen zijn tot het uiteindelijke plaatje, dat nu voorligt.

9a. Eerste versie ruimtelijke uitgangspunten (feb '24)

Met de benodigde parkeerbehoefte in de hand, is in februari 2024 onderzocht hoe dit aantal parkeerplekken goed kan landen in het plangebied. Hierin is uitgegaan van de parkeerbehoefte in scenario 2 (obv. werkelijke autobezit), waarin we enige overcapaciteit dimensioneren tov. de doorrekening mét dubbelgebruik van parkeerplekken (een parkeerbehoefte van 213 versus een parkeercapaciteit van 260 parkeerplekken).

Deze 260 parkeerplekken zijn destijds in twee varianten uitgewerkt in het ruimtelijk ontwerp (zie pagina's 40 en 41). De basisvariant kende een wat grotere parkeerhub (144 pp versus 136 pp) met tevens meer plekken op maaiveld (116 pp versus 68 pp), waarbij de voorkeursvariant 56 parkeerplekken ingetekend had onder de appartementen van de noordelijke blokken.

Het bouwen en meerverkopen met de woningen van 56 parkeerplekken onder de noordelijke blokken kent de volgende voor- en nadelen:

- Voordeel: Lagere stichtingskosten en exploitatielasten voor de parkeergarage
- Nadeel: Iets meer parkeerplekken nodig in gebied, omdat deze parkeerplekken 'vast' toegewezen worden aan deze woningen.

Terugvalopties extra parkeerplekken binnen eigen plangebied:

Voor beide varianten zijn destijds al terugvalopties opgesteld. Indien het aantal van 260 parkeerplekken te laag zou blijken, bieden de volgende maatregelen opties om meer parkeerplekken ter beschikking te stellen:

1. Extra verdieping op parkeergarage
2. Extra maaiveld-parkeren in plangebied zijn beschikbaar

Varianten stedenbouwkundig plan:	
Basisvariant:	260 parkeerplekken
Voorkeursvariant:	260 parkeerplekken
Terugvaloptie maaiveld:	338 parkeerplekken

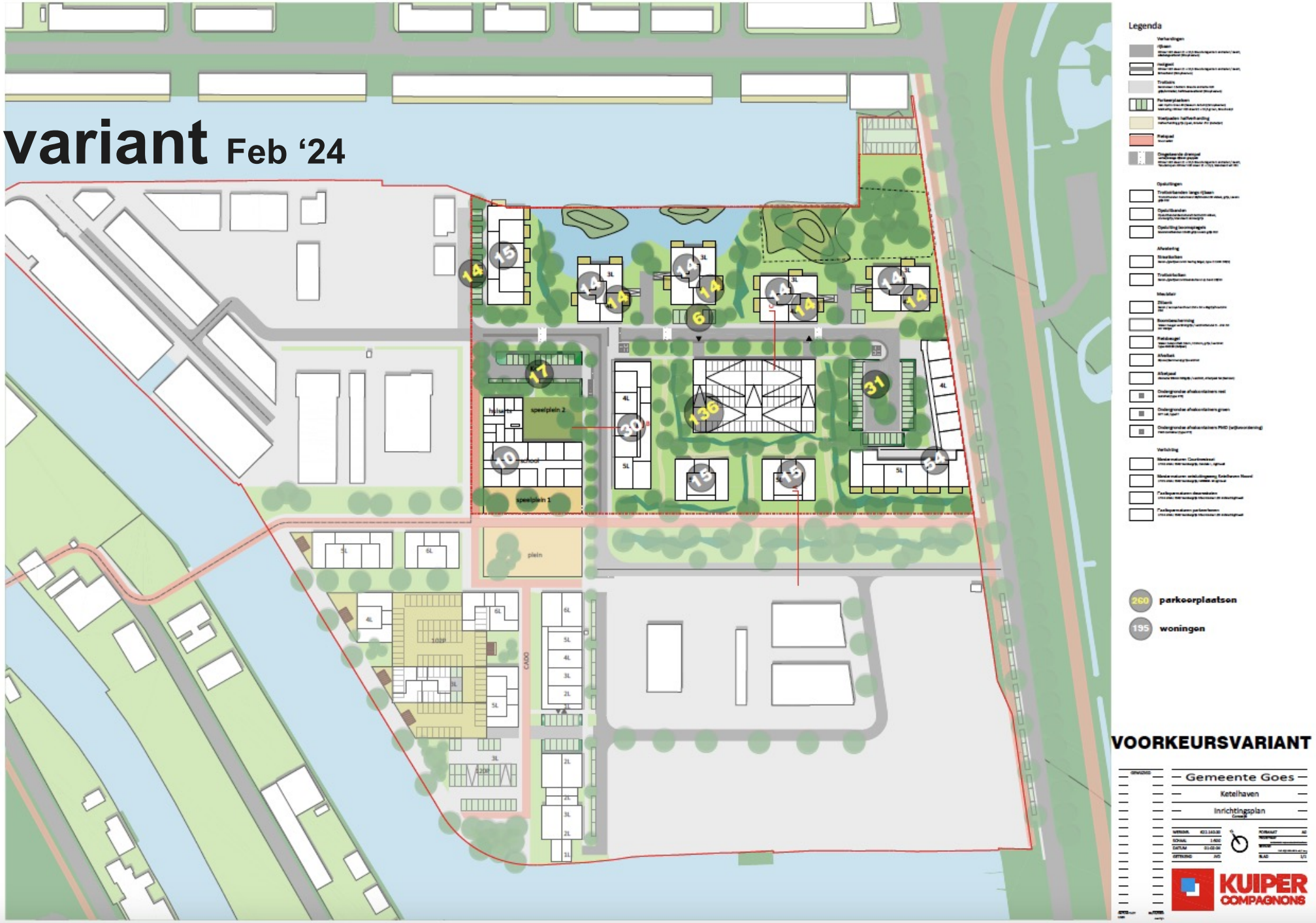
Eén centrale garage, zo hoog mogelijk dubbelgebruik

- Gecentraliseerde, tweelaagse en openbare parkeergarage
- Zo hoog mogelijk dubbelgebruik
- Minimaal aantal plekken vast toegewezen
- Fraai vormgegeven en gaat op in het landschap.
- Geen betaald parkeren. Wél voorbereid op mogelijke toekomstige plaatsing van toegangscontrole en betaalsystemen, mocht de parkeerdruk en parkeerregime in de toekomst wijzigen.

Basisvariant Feb ‘24



Voorkeursvariant Feb ‘24



Terugvaloptie maaiveldparkeerplekken Feb ‘24

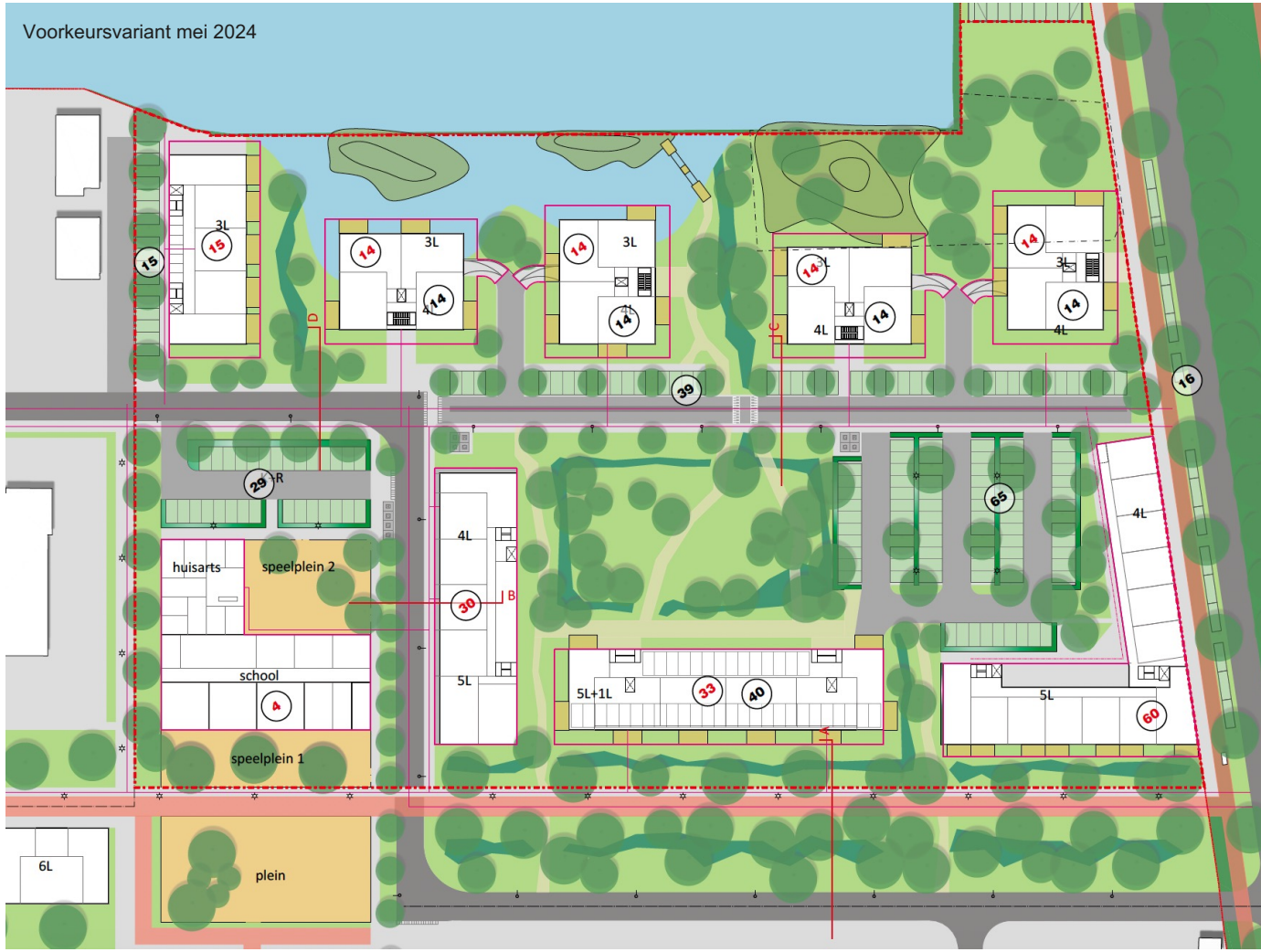


9b. Financiëel, stedenbouwkundige afstemming (mei ‘24)

Na doorrekening van de voorkeursvariant uit Februari 2024, bleek dat de meerkosten van een dergelijk parkeergebouw (minimaal 20k per parkeerplaats) ten opzichte van maaiveldparkeren (ca 6-7k per parkeerplaats te hoog uitvallen. Hiermee zouden de meerkosten voor het parkeergebouw met 137 parkeerplekken oplopen tot ca. 2 mio Euro. Qua aanvangsinvesteringen komen hier nog gevelbekleding of een groendak bij, terwijl de exploitatielasten qua beheer voor doorlopende extra kosten zorgen.

Gelet op op het grote aandeel sociale en betaalbare woningen (koopwoningen hebben hun eigen garage), én de wens om géén betaald parkeren in te voeren om de exploitatielasten te dekken, is deze voorkeursvariant als niet reëel bestempeld. Het invoeren van betaald parkeren is op dit moment niet mogelijk, vanwege het verwachte uitwijkgedrag naar de omgeving, waar geen parkeerregime geldt.

Er is in de afgelopen maanden gewerkt aan een alternatief ruimtelijk ontwerp. Hierin is het losstaande parkeergebouw vervangen voor een deel maaiveldparkeren en een parkeergarage onder het (middeldure) woonblok aan de zuidzijde. Met deze oplossing houden we met name in het middengebied extra ruimte voor groen over, waardoor er alsnog voldaan wordt aan de wens om een prettig, leefbare wijk met tevens voldoende parkeerruimte (257 plaatsen) te creëren.



9c. Nieuwe voorkeursvariant (Juni ‘24)

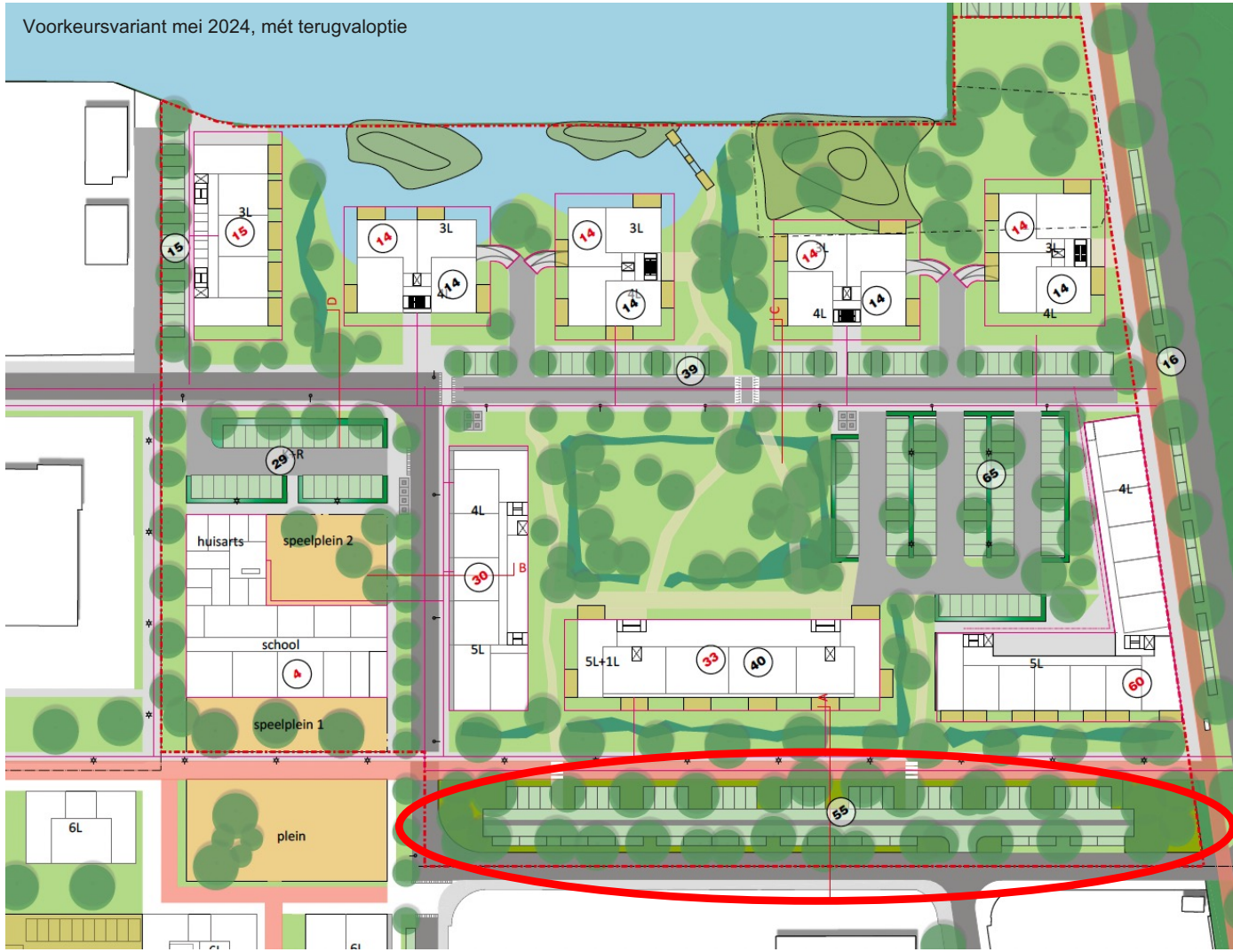
Met de ingetekende 257 parkeerplekken blijft de verlaagde parkeernorm het vertrekpunt van deze ontwikkeling. Hiermee is er voldoende parkeerruimte voor alle programma-onderdelen in het gebied, waarbij de koopwoningen in de noordelijke blokken als enige vast toegewezen, eigen parkeerplekken kennen.

Parkeerplekken onder woonblok zuidzijde zijn openbaar

Op dit moment gaan we ervan uit dat de nieuw ingetekende parkeergarage onder het woonblok aan de zuidzijde openbare parkeerplekken zijn en blijven. Bewoners van dit woonblok zullen hier voornamelijk parkeren, maar krijgen geen vast toegewezen, eigen parkeerplek. Indien er tóch gekozen voor het (deels) vast toewijzen plekken, zal dit ervoor zorgen dat er minder dubbelgebruik van parkeerplekken mogelijk is en er elders in het gebied extra parkeerplekken bij dienen te komen.

Terugvaloptie

Om net als bij de voorkeursvariant uit Februari 2024 voldoende flexibiliteit te hebben, is er in de groenzone aan de zuidkant een terugvaloptie van 55 parkeerplekken beschikbaar (zie rode ovaal). Deze groenstrook wordt in beginne zo ingericht, dat er later eenvoudig parkeerplaatsen kunnen worden ingevoegd.



9. Parkeeropzet – Uitgangspunten parkeersysteem

Om het parkeren in het plangebied toekomstbestendig te organiseren, gelden de volgende uitgangspunten voor de nieuwe voorkeursvariant:

Zwerfplekken en vast toegewezen plekken

- Bewoners van de vier noordelijke blokken (56 woningen en vast parkeerplekken) hebben een vaste toegewezen eigen parkeerplek in de parkeergarage onder hun woning.
- Alle overige plekken betreffen openbare parkeerplekken, die door bewoners en overige gebruikers in het gebied vrij toegankelijk te gebruiken zijn.

Geen parkeerregime of toegangsregulering

- Geen betaald parkeren of parkeerregulering
- Indien ervoor wordt gekozen om de parkeergarage onder het woonblok aan de zuidzijde openbaar te maken, verdient het de aanbeveling deze zo in te richten dat men in de toekomst mogelijk alsnog de mogelijkheid heeft om vaste parkeerplekken toe te wijzen en bewoners dmv. inrijden op kenteken toe te laten tot de garage.

Optioneel: Parkeerdak met PV-panelen en laadpalen

- Boven de grotere parkeertuin in de Zuidwest-hoek van het plangebied, is het idee om een parkeerdak te installeren (zie pagina’s 46-49 voor een eerste indruk).

Impressie parkeerdak (1)



Impressie parkeerdak (2)



Impressie parkeerdak (3)



Impressie parkeerdak (4)



10. Conclusies

De gebiedsontwikkeling Ketelhaven biedt kansen voor duurzame mobiliteit. Kijkend naar de werknemerscijfers, woont en werkt ongeveer de helft van de toekomstige bewoners in Goes. Daarnaast verwacht men een meer seniore doelgroep, waarbij de autoafhankelijkheid omlaag gaat bij een pensioengerechtigde leeftijd. Deze doelgroep is aan de andere kant minder adaptief en flexibel, waardoor nieuwe innovatieve opties zoals deelmobiliteit waarschijnlijk minder succesvol zijn.

Scenario 2 wordt als het meest passend gezien bij de verwachte toekomstige bewoners en geeft veel ruimte aan groen en leefbaarheid. De parkeerbehoefte is gebaseerd op het huidige autobezit in Goes en sluit met een verlaging van de parkeernorm goed aan bij een duurzame gebiedsontwikkeling. Vanuit dit scenario zijn in februari 2024 twee varianten voor het ruimtelijk ontwerp opgesteld, waarbij in één van de twee varianten parkeerplaatsen meeverkocht worden met de woningen in de noordelijke blokken. Tevens zijn in beide varianten een gebouwde parkeerhub aanwezig en is er voldoende terugvalcapaciteit aanwezig in het plangebied, om eventueel in een later stadium alsnog meer parkeercapaciteit toe te voegen.

Vervolgens zijn in de maanden februari tot en met mei 2024 de plannen financieel doorgerekend en is de conclusie getrokken dat de parkeerhub financieel geen prioriteit krijgt, mede door de relatief hoge aanvangsinvesteringen en exploitatielasten.

Er is de afgelopen maanden gewerkt aan een alternatieve voorkeursvariant. Deze variant kent geen parkeerhub, maar meer maaiveldparkeren langs de straat en ook een parkeergarage onder het zuidelijke woonblok. Financieel past deze parkeeropzet beter in het totaalplaatje; bovendien is een groot deel van het middengebied vrij van parkeren, nu de parkeerhub uit het stedenbouwkundig plan is gehaald.

Deze nieuwe voorkeursvariant gaat nog steeds uit van de parkeernorm uit scenario 2. Om flexibel te blijven richting de toekomst, biedt een gecreëerde terugvaloptie met extra parkeerplekken aan de zuidzijde van het plangebied, voldoende extra parkeercapaciteit om in de toekomst (een deel van) deze groene zone op te offeren voor parkeerplekken.

Al met al is er gekozen voor een ambitieuze en duurzame parkeeropzet, passend bij de wens om een groene, leefbare wijk te creëren. Met voldoende flexibiliteit om in de toekomst bij te kunnen sturen, is voorkomen dat er ooit mogelijke overloop aan parkeerbehoefte naar omliggende wijken ontstaat.

over
morgen
begint
nu.

OVER
MORGEN

Bijlage A: Doelgroepen Whize segmentering



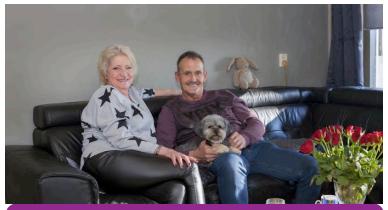
Dromen en Rondkomen

- 30 - 50 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt, (pre)pensioen
- Praktijkgerichte of middelbare opleiding
- Benedenmodaal
- Huurappartement
- Tram, bus
- TV kijken
  Casino, bioscoop
  Pretpark, dierentuin
  Familiebezoek in het buitenland
  Online games
  ESPN
  Slam!, FunX
  Roddelbladen (Privé, Story)



Jong en Hoopvol

- Jonger dan 40 jaar
- Alleenstaand
- Geen kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, loondienst
- Havo/vwo, hoger opgeleid
- Benedenmodaal of modaal
- Huurappartement
- Trein, bus
- Festivals
  Gaming
  Avontuurlijke vakanties
  Attractiepark
  Snowboarden, vechtsporten
  MTV
  Slam!, FunX
  Cosmopolitan, Glamour, Elle, Vogue
  nrc.next



Volks en Uitgesproken

- Jonger dan 60 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt, loondienst
- Praktijkgerichte of middelbare opleiding
- Benedenmodaal of modaal
- Huurwoning
- Brommer, scooter
- Dagjes weg
  Gaming
  Attractiepark
  Darts, snooker
  Huisdieren
  TLC
  Slam!, FunX
  Roddelbladen (Privé, Story)



Bescheiden Ouderen

- Ouder dan 65 jaar
- Alleenstaand
- Geen kinderen
- Arbeidsongeschikt, (pre)pensioen, vrijwilliger
- Praktijkgerichte opleiding
- Benedenmodaal of modaal
- Huurwoning of -appartement
- (Elektrische) fiets
- Kruiswoordpuzzel
  Prepaid mobiel
  Scootmobiel, rollator
  Actualiteiten
  Vrijwilligerswerk
  Omroep MAX, regionale zenders
  Klassieke muziek
  Plus Magazine
  Regionaal dagblad



Stedelijk Dynamiek

- Jonger dan 50 jaar
- Alleenstaand of samen
- Voornamelijk zonder kinderen
- Studerend, werkloos of zoekend, loondienst, vrij beroep, ondernemer
- Hoger of universitair opgeleid
- Modaal of 1 tot 2 keer modaal
- Koop- of huurappartement
- Trein, tram, bus
- Verhuizingen
  Hockey, surfen, zwemmen, fitness
  Discotheek, café
  Citytrips
  Concert, opera, museum
  Comedy Central
  Slam!, FunX
  Cosmopolitan, Grazia, Glamour, Elle, Vogue
  Parool



Gewoon Gemiddeld

- 30 - 60 jaar
- Samen
- Kinderen in alle leeftijdsgroepen
- Loondienst
- Middelbaar opgeleid
- 1 tot 2 keer modaal
- Koopwoning
- 1 of meer auto's
- Verhuizingen
  Sport
  Doe-het-zelven
  Caravan, bungalowpark
  Bezoek pretpark
  Gezelschapsspellen
  Nickelodeon
  Qmusic, Radio 538
  WIJ, Ouders van Nu

Bijlage A: Doelgroepen Whize segmentering



Gezellige Emptynesters

- Ouder dan 60 jaar
- Samen
- Geen kinderen of boven de 25 jaar
- Loondienst, (pre)pensioen, vrijwilliger
- Middelbaar opgeleid
- 1 tot 2 keer modaal
- Koopwoning
- Auto
- Veel uitstapjes
  Wandelen, fietsen, tennissen
  Actualiteiten
  Vrijwilligerswerk
  Politiek
  Prepaid mobiel
  Omroep MAX, regionale zenders
  NPO 5
  Fiets
  Regionaal dagblad



Landelijke Vrijheid

- 50 - 80 jaar
- Alleenstaand of samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Loondienst, ondernemer, werkloos of zoekend, arbeidsongeschikt
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koop- of huurwoning
- Twee auto's
- Buitensport
  Huisdieren
  Kamperen
  Bezoek dierenpark
  Tuinieren, doe-het-zelven
  Prepaid mobiel
  Regionale, lokale zenders
  Landleven, Buitenleven
  Regionaal dagblad



Plannen en Rennen

- 30 - 55 jaar
- Samen
- Kinderen in alle leeftijdsgroepen
- Loondienst, ondernemer
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koopwoning
- Twee auto's
- Verhuizing
  Voetbal, hockey, tennis
  Zomervakantie naar Frankrijk
  Wintersport
  Pretpark, dierentuin
  Beleggen
  Qmusic, Radio 538
  WIJ, Ouders van Nu



Zorgeloos en Actief

- Ouder dan 50 jaar
- Samen
- Geen kinderen
- Loondienst, ondernemer, vrij beroep, (pre)pensioen
- Hoger of universitair opgeleid
- 2 keer modaal of meer
- Koopwoning
- 1 of meer auto's
- Golfen, tennissen, fietsen, wandelen
  Vaak op reis
  Opera, theater, museum
  Beleggen
  Vrijwilligerswerk
  Literatuur
  VPRO
  NPO 4, Classic FM
  Kampioen, reismagazines
  NRC Handelsblad



Luxe Leven

- 45 - 75 jaar
- Samen
- Huishoudens met en zonder kinderen
- Loondienst, ondernemer, vrij beroep, (pre)pensioen
- Hoger of universitair opgeleid
- Meer dan 2 keer modaal
- Koopwoning
- Twee auto's
- Golf, snowboarding , paardrijden
  Verre reizen
  Wintersport
  Opera, theater, museum, casino
  Beleggen
  Delicatessenwinkel
  VPRO
  BNR nieuwsradio
  Residence, Eigen huis & Interieur
  NRC Handelsblad