



Visie parkeren en verkeer omgeving Geesterduin



Gemeente Castricum

Visie parkeren en verkeer omgeving Geesterduin

Datum	26 april 2013
Kenmerk	CTC087/Adr/0555
Eerste versie	30 januari 2013

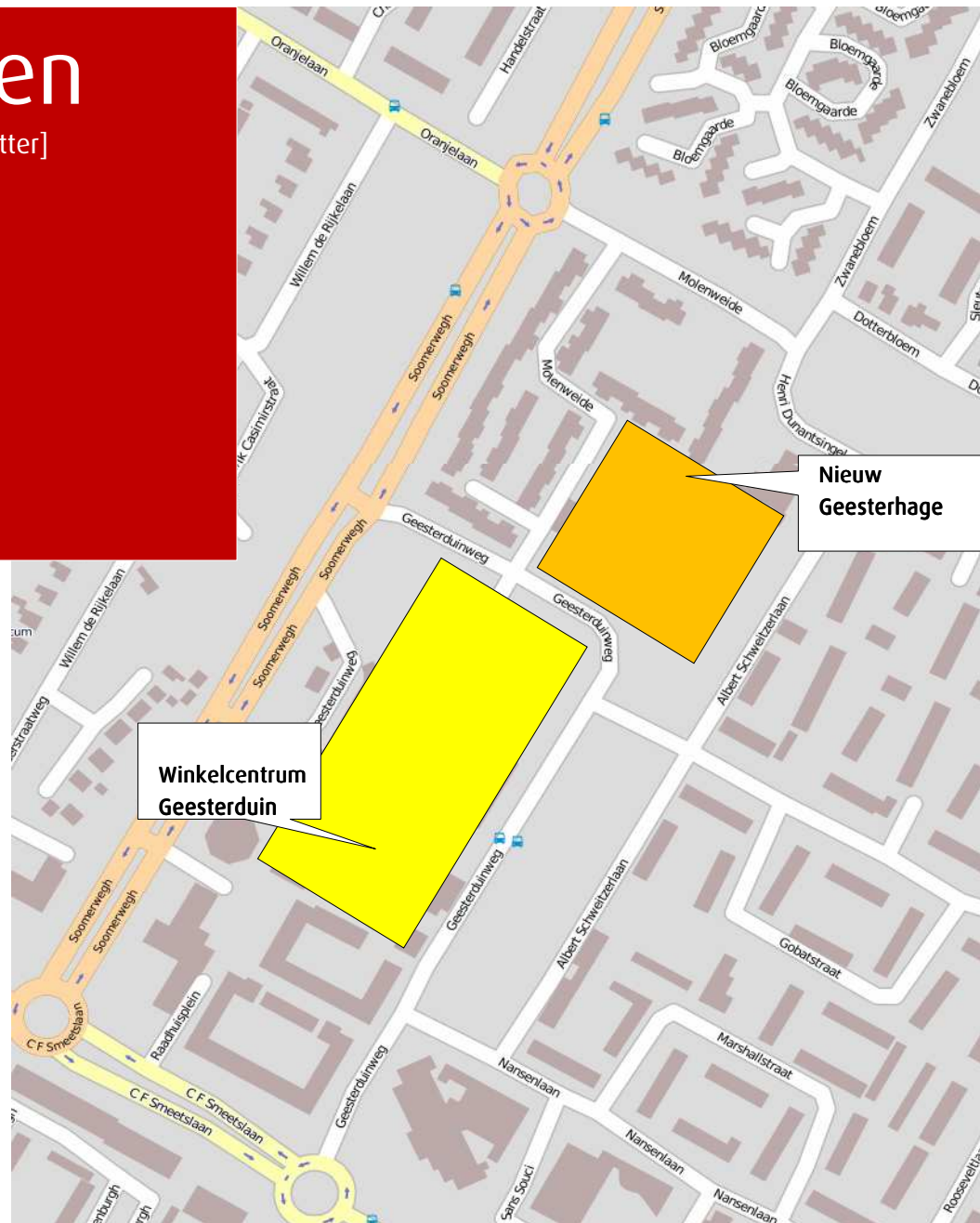
Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Castricum
Titel rapport	Visie parkeren en verkeer omgeving Geesterduin
Kenmerk	CTC087/Adr/0555
Datum publicatie	26 april 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren J. van Boven, B. Rodenburg en R.M. Leijdes
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren H.C. Andriesse (projectleider) en H.B. Huisman
Projectomschrijving	Onderzoek naar de parkeer- en verkeerssituatie in de omgeving van winkelcentrum Geesterduin en 'kultuurhuis' Nieuw Geesterhage na realisatie van de plannen voor aanpassing.
Trefwoorden	centrumgebied, schouwburg, parkeren, verkeerscirculatie, fietsparkeren

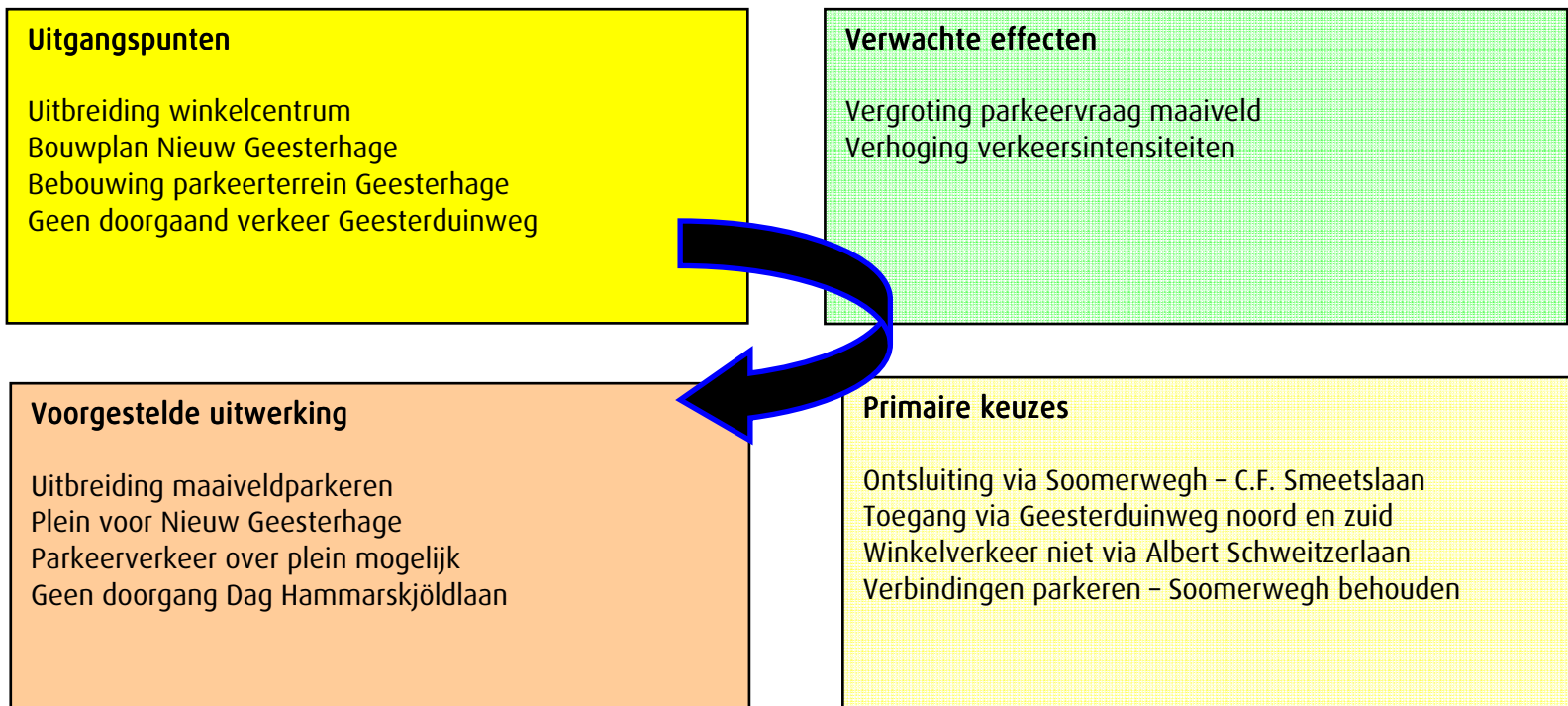
1	Inleiding	1	4	Parkeren	14
2	Overzicht ontwikkelingen	2	4.1	Inleiding	14
2.1	Gemeentehuis	2	4.2	Autoparkeren	14
2.2	Reconstructie wegen	2	4.2.1	Analyse uitgangspunten	14
2.3	Nieuw Geesterhage (Kultuurhuis)	2	4.2.2	Parkeerkencijfers	15
2.4	Winkelcentrum	3	4.2.3	Parkeeraanbod	17
3	Visie verkeer	4	4.2.4	Parkeerbalans	18
3.1	Autostructuur	4	4.3	Fietsparkeren	19
3.1.1	Ontsluiting gebied	4	4.3.1	Winkelcentrum	19
3.1.2	Toegang tot het parkeren	4	4.3.2	Nieuw Geesterhage	20
3.1.3	Varianten circulatie	6		Bijlage	
3.1.4	Intensiteiten autoverkeer	7	1	Prognose parkeervraag auto en fiets	
3.1.5	Beoordeling autoverkeersintensiteiten	8			
3.1.6	Analyse	10			
3.1.7	Ontsluiting parkeerterreinen	10			
3.2	Fietsstructuur	11			
3.3	Looproutes	11			
3.4	Openbaar vervoer	12			
3.5	Expositiehoven	12			

Straatnamen

[ondergrond Cyclomedia Globespotter]



Bouwstenen visie



1

Inleiding

De gemeente Castricum heeft in de Ontwikkelingsvisie Geesterduin (2005) aangegeven op welke manier zij dit centrumgebied wil opwaarderen. In en rond Geesterduin zal sprake zijn van een intensivering van functies, zoals uitbreiding van het gemeentehuis, extra winkels en woningen en een 'Hof van Cultuur'. Daarnaast zijn ook aanpassingen in de verkeersstructuur voorzien. Op 5 juli 2007 heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen waarin is aangedrongen op onderzoek naar de integraliteit van de parkeer- en verkeersoplossingen binnen de Geesterduin-ontwikkeling.

Sindsdien is veel gebeurd. Het gemeentehuis is inmiddels gereed. Ook de reconstructie van de CF Smeetslaan en de Soomerwegh is gerealiseerd. Als gevolg van de economische crises zijn de plannen voor zowel Nieuw Geesterhage als het winkelcentrum ingrijpend gewijzigd.

Nu de aangepaste plannen van zowel het winkelcentrum Geesterduin als Nieuw Geesterhage bekend zijn is het moment aangebroken om ook een herstart te maken met de integrale parkeer- en verkeersvisie voor het Geesterduingebied. Hierbij is besloten tot een integrale herziening van de eerdere stukken. De verkeerskundige aandachtspunten bij dit plan zijn uitgevoerd op basis van de plannen van Nieuw Geesterhage van oktober 2011 en van het winkelcentrum Geesterduin van april 2012 en enkele aanvullingen daarop.

De bouwstenen voor dit rapport zijn besproken met het panel Geesterduingebied. Ook dit heeft geleid tot een aantal aanvullingen en aanpassingen.

2

Overzicht ontwikkelingen

2.1 Gemeentehuis

Het gemeentehuis is gereed. Ten behoeve van het (nieuwe) gemeentehuis is de parkeercapaciteit van de CF Smeetslaan bij de reconstructie uitgebreid met 34 parkeerplaatsen en is een parkeergarage aangelegd. De parkeergarage heeft een capaciteit van 45 pp waarvan 11 besloten, 22 blauwe zone en 12 vrij te gebruiken, openbaar. De parkeergarage is alleen overdag open en op maandag- en donderdagavond.

2.2 Reconstructie wegen

Ook de reconstructie van de CF Smetslaan en de Soomerwegh is voltooid.

2.3 Nieuw Geesterhage (Kultuurhuis)

Het alternatieve plan is geheel anders dan het vorige plan en gaat uit van handhaving van de bestaande bebouwing van bibliotheek, stichting Nieuw Geesterhage en Viva zorggroep. Het pand van de stichting Nieuw Geesterhage wordt gerenoveerd ten behoeve van de huisvesting van Toonbeeld. De bestaande gebruikers van Nieuw Geesterhage worden ondergebracht in een nieuw gebouw met een oppervlakte van circa 2.250 m². Het plan voorziet ook in de realisering van commerciële ruimten van 400 m² (bedoeld voor maatschappelijke functies).

Tevens voorziet het project in een woonprogramma bestaande uit:

- 15 appartementen, categorie 2 (sociaal);
- 10 appartementen, categorie 3 (middel duur);
- 14 grondgebonden woningen (6 tweekappers en 8 vrijstaande woningen), categorie 4 (duur).

2.4 Winkelcentrum

Het winkelcentrum Geesterduin wordt, grotendeels met behoud van het bestaande, uitgebreid met winkel- en woonfuncties. De uitbreidingsplannen behelzen 2.450 m² bvo winkeloppervlakte en 57 woningen (24 duur en 33 goedkoop). Er wordt geen bebouwing meer voorzien op het parkeerterrein aan de Geestduinweg. De noodzakelijke uitbreiding van de parkeercapaciteit vindt plaats op het maaiveld.

3

Visie verkeer

3.1 Autostructuur

3.1.1 Ontsluiting gebied

Winkelcentrum Geesterduin ligt centraal in Castricum en is van alle kanten goed te bereiken. De voornaamste parkeerconcentratie van het winkelgebied is gelegen aan de oostzijde van het winkelcentrum tussen de Geesterduinweg en de Albert Schweitzerlaan. De voornaamste ontsluitingswegen zijn de Soomerwegh in het westen en de C.F. Smeetslaan in het zuiden. Beide wegen zijn geschikt om het verkeersaanbod van en naar Geesterduin en omgeving af te wikkelen.

3.1.2 Toegang tot het parkeren

Voor het functioneren van de voorzieningen in het Geesterduingebied is het van essentieel belang dat het gebied goed bereikbaar is. Te voet (zie paragraaf 3.3), per fiets (zie paragraaf 3.2), per openbaar vervoer (zie paragraaf 3.4) en met de auto.

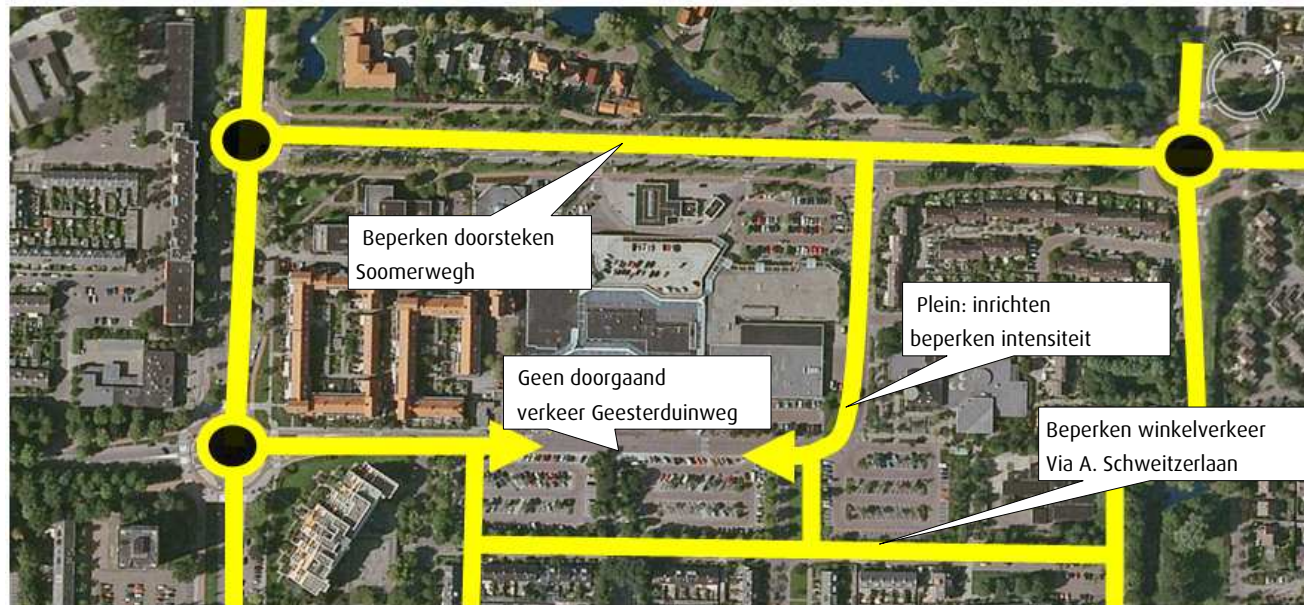
Vanaf de hoofdontsluiting kan de omgeving Geesterduin op vier manieren worden bereikt:

- rechtstreeks vanaf de Soomerwegh;
- via de Soomerwegh - Geesterduinweg;
- via de C.F. Smeetslaan - Geesterduinweg;
- via de Henri Dunantsingel - Albert Schweitzerlaan - Dag Hammarskjöldlaan.

Het gebied heeft op drie punten een doorsteek naar de Soomerwegh, waarvan een schuine aansluiting. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming is het wenselijk dit aantal te beperken.

De verbinding naar het winkelcentrum via de Henri Dunantsingel, Albert Schweitzerlaan, Dag Hammarskjöldlaan loopt over relatief brede straten. De Albert Schweitzerlaan is echter een woonstraat, waarbij de woningen op de Albert Schweitzerlaan zijn georiënteerd. Ook in de plannen voor Nieuw Geesterhage zijn woningen opgenomen die op de Albert Schweitzerlaan zijn georiënteerd. Het is dus wenselijk de ontsluiting van de omgeving Geesterduin via de route Henri Dunantsingel - Albert Schweitzerlaan - Dag Hammarskjöldlaan te beperken.

In de bestaande situatie is de Geesterduinweg een doorgaande verbinding tussen de Soomerwegh en de C.F. Smeetslaan. Deze route gaat zijn doorgaande karakter verliezen. Het oversteken van een doorgaande weg tussen parkeerterrein, winkelcentrum en Nieuw Geesterhage is immers niet wenselijk. Bovendien wordt het parkeren uitgebreid naar het westen, zodat er tussen het parkeerterrein en het winkelcentrum nog slechts een zone overblijft voor wandelen, fietsen en laad- en losverkeer. De auto-ontsluiting vindt plaats over het parkeerterrein, maar die heeft geen doorgaand karakter.



Figuur 3.1: Opgaven verkeerscirculatie omgeving Geesterduin

De hoofdingang van Nieuw Geesterhage komt aan de Geesterduinweg. Stedenbouwkundig is het wenselijk hier een aantrekkelijke plein-omgeving te realiseren, waarbij de Geesterduinweg geen barrière vormt. Dit kan worden ingevuld door:

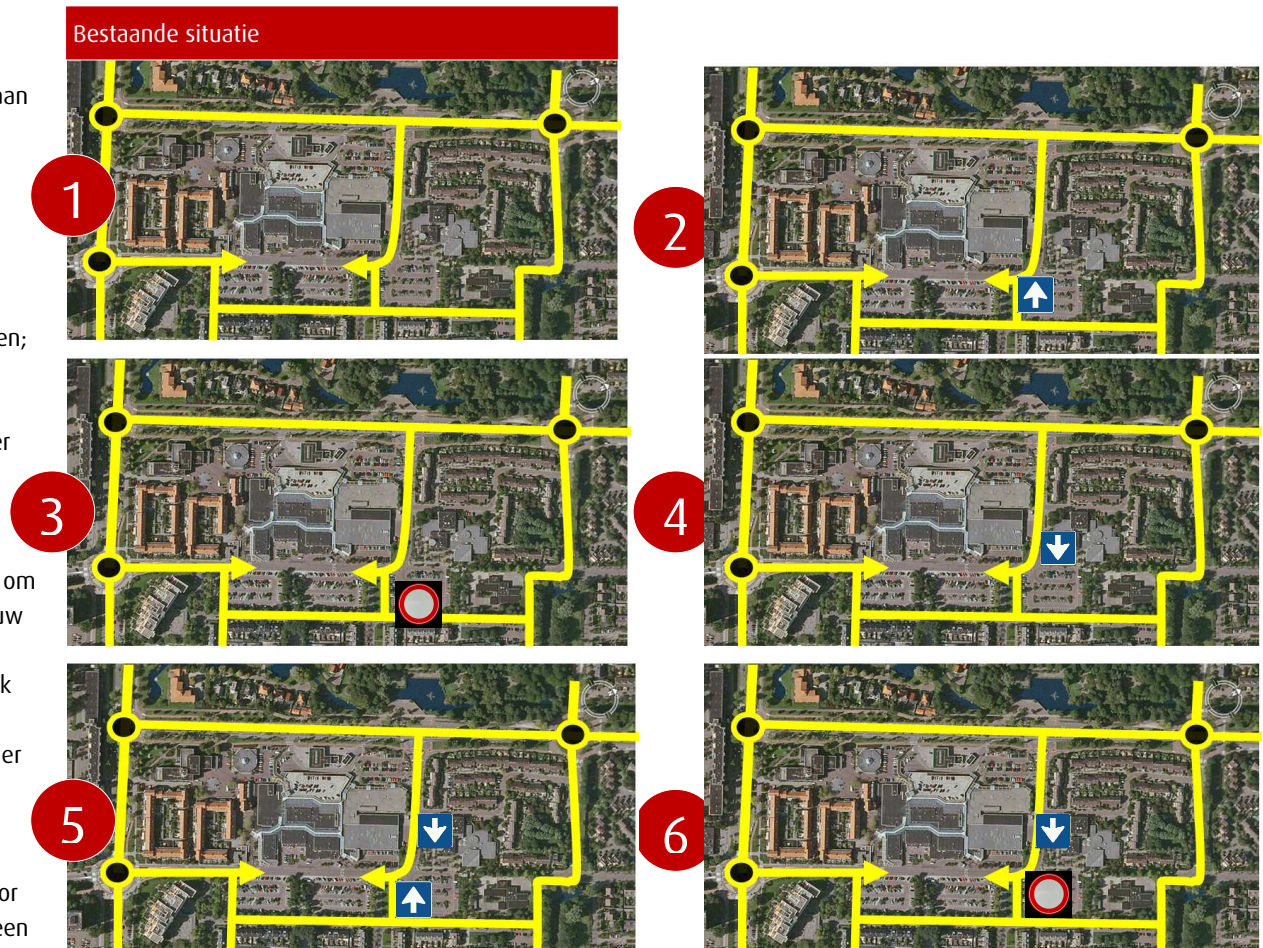
- de materialisatie van de ruimte (plein);
- de intensiteit van het autoverkeer te beperken;
- de auto te gast te laten zijn.

Voor de toegang vanaf de C.F. Smeetslaan zijn er op voorhand geen beperkingen.

3.1.3 Varianten circulatie

In deze paragraaf worden varianten onderzocht om de verkeerssituatie rondom Geesterduin en nieuw Geesterhage te optimaliseren. Doel is om een goede bereikbaarheid van de voorzieningen, ook per auto, te verenigen met de doelen voor een veilige en leefbare verkeersomgeving, waaronder een goede bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers.

We vergelijken daarom een aantal varianten voor de verkeerscirculatie. Door de autostromen op een andere manier door het gebied te laten lopen, worden bepaalde straten drukker en andere rustiger. In figuur 3.2 zijn de onderzochte varianten weergegeven.



Figuur 3.2: Varianten verkeerscirculatie omgeving Geesterduin

3.1.4 Intensiteiten autoverkeer

Met het verkeersmodel Alkmaar 2020 is een verkenning uitgevoerd van het effect van de verkeerscirculatievarianten op het onderliggend wegennet. In tabel 3.1 is per variant wegvak weergegeven wat de auto-intensiteit naar verwachting zal zijn.

	Telling* 2013	Model*** 2010	1**	2**	3**	4**	5**	6**
Geesterduinweg voor Nieuw Geesterhage	In en uit	In en uit	In en uit	In en uit	In en uit	Alleen in	Alleen in	Alleen in
Dag Hammerskjöldlaan bij Albert Schweitzerlaan	In en uit	In en uit	In en uit	Alleen in	Afsluiten	In en uit	Alleen in	Afsluiten
Geesterduinweg voor Nieuw Geesterhage		4.100	4.500	3.300	1.900	2.000	800	800
Geesterduinweg bij CF Smeetslaan		3.700	3.500	3.600	3.800	3.900	4.800	4.900
Dag Hammerkjöldlaan bij Albert Schweitzerlaan		2.700	2.800	1.500	0	2.300	100	0
Albert Schweitzerlaan bij Nansenlaan	372	500	1.200	1.300	1.300	1.300	1.400	1.400
Albert Schweitzerlaan bij Henri Dunantlaan	1266	1.300	700	1.200	1.800	2.300	2.000	1.900
Nansenlaan bij de Albert Schweitzerlaan		2.200	3.500	1.800	1.900	1.800	2.000	2.000

*) Telling februari 2013 gecorrigeerd voor fietsverkeer op basis van snelheidsbeeld

**) Prognose nieuw verkeersmodel Alkmaar 2020

***) Basisjaar verkeersmodel Alkmaar 2010, gekalibreerd op basis van telcijfers

Tabel 3.1: Auto-intensiteiten omgeving Geesterduin [mvt/etmaal]

3.1.5 Beoordeling autoverkeersintensiteiten

In tabel 3.2 is voor alle onderzochte wegvakken weergegeven in hoeverre de te verwachten intensiteiten kunnen worden verwerkt: leidt het afwikkelen van het autoverkeer over deze wegen tot een acceptabele verkeerssituatie?

Daarbij is niet de capaciteit maatgevend. Er kunnen (veel) meer auto's worden afgewikkeld voor er congestie ontstaat. Bij (te) hoge intensiteiten wordt de weg echter moeilijk oversteekbaar, is het onveilig voor fietsers of is het niet meer goed mogelijk om langs de weg in- en uit te parkeren.

Eerst worden de gehanteerde grenswaarden toegelicht.

De Geesterduinweg is in de bestaande situatie een brede asfaltweg met fietssuggestiestroken. De weg is gelegen binnen een 30 km/h-gebied. De fietsers hebben door de grote wegbreedte relatief weinig last van het autoverkeer. Daarmee zouden in de bestaande situatie tot circa 8.000 mvt/etmaal over de weg kunnen worden afgewikkeld. Er zijn echter wel redenen om de intensiteit verder te beperken:

- Door de grote breedte (en daarmee de relatief hoge snelheid) is de weg voor voetgangers lastig oversteekbaar. Wel zijn er op de drukste punten zebrapaden aangelegd. Bij een werkelijke snelheid van circa 40 km/h en een rijbaanbreedte van 9 meter is de weg tot 5.000 mvt/etmaal nog redelijk oversteekbaar. Voor een goede oversteekbaarheid zou de wegbreedte circa 7 meter mogen bedragen.
- Voor de bibliotheek in Nieuw Geesterhage zijn 17 haaksparkerplaatsen gedacht. Om deze veilig te kunnen gebruiken, zeker in combinatie met fietsers op de rijbaan, is een beperking van de auto-

intensiteiten nodig. Voor een comfortabele parkeersituatie zou de intensiteit moeten worden beperkt tot circa 3.000 mvt/etmaal¹. Bij een lage autosnelheid en voldoende ruimte achter de parkeervakken kan haaksparkeren goed functioneren bij hogere intensiteiten. Dit pleit ervoor om het parkeergebied bij het plein te betrekken.

- Voor Nieuw Geesterhage wordt gedacht aan de realisatie van een plein waar de auto's overheen rijden. Uit voorbeelden in Noord-Nederland zoals Haren is bekend dat dit soort pleinen goed kunnen werken bij circa 7 à 8.000 mvt/etmaal, maar minder is beter. In figuur 3.3, 3.4 en 3.5 is een aantal voorbeelden weergegeven.



Figuur 3.3: Shared Space Haren [ca 7.000 mvt/etmaal]

¹ Onderzoek intensiteitsgrenzen bij verschillende vormen van parkeren, Goudappel Coffeng.

- Gelijkwaardige kruispunten (zonder voorrangsregeling) met een auto-intensiteit op de zijrichting van circa 1.000 mvt/etmaal (een parkeerterrein met 100 plekken) functioneert goed tot een auto-intensiteit van 5.000 mvt/etmaal.
- De Albert Schweitzerlaan, Dag Hammarskjöldlaan en Nansenlaan zijn brede asfaltwegen in het verblijfgebied. Deze wegen kunnen met relatief veel verkeer nog goed functioneren. Vanaf circa 5.000 mvt/etmaal wordt de oversteekbaarheid [ASVV] problematisch en zijn fietsvoorzieningen [Ontwerpwijzer fietsverkeer] wenselijk.
- Om de straten te laten functioneren als 'normale woonstraten', goed te kunnen in- en uitparkeren en de straten zo nodig te versmallen tot een veiliger profiel, is een autoverkeersintensiteit tot circa 3.000 mvt/etmaal¹ mogelijk.



Figuur 3.4: Shared Space Oosterwolde [ca 4.000 mvt/etmaal]



Figuur 3.5: Shared Space Norkopping [ca 20.000 mvt/etmaal]

		grens- waarde [mvt/ etmaal]	1	2	3	4	5	6
wegvak			IN en UIT	IN en UIT	IN en UIT	IN	IN	IN
Geesterduinweg	voor NGH			UIT	UIT	IN	IN	IN
	bij Albert		IN en UIT		AF- SLUITEN	IN en UIT		AF- SLUITEN
Dag Hammarskjöldlaan	Schweitzerlaan			IN		UIT	IN	SLUITEN
Geesterduinweg	Voor NGH	5.000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Geesterduinweg	bij CF Smeetslaan	5.000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	bij Albert							
Dag Hammarskjöld- laan	Schweitzerlaan	3.000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Albert Schweitzerlaan	bij Nansenlaan	3.000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Albert Schweitzerlaan	bij Henri Dunantlaan	3.000	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	bij Albert							
Nansenlaan	Schweitzerlaan	3.000	✗	✓	✓	✓	✓	✓

Tabel 3.2: Beoordeling auto-intensiteiten

3.1.6 Analyse

Alleen in variant 1, aanpassen Geesterduinweg zonder verdere maatregelen, worden grenswaarden voor de intensiteit van het autoverkeer overschreden. Dat betekent dat *alle onderzochte varianten een acceptabele verkeerssituatie* opleveren, behalve variant 1.

Mocht in praktijk toch een iets hogere intensiteit optreden dan hier is voorspeld dan kan met gerichte, kleinschalige maatregelen zoals het bieden van een aanvullende oversteekvoorziening (middengeleider, zebra of snelheidsremmer) de situatie in positieve zin worden beïnvloed.

Niet zozeer op basis van de exacte verdeling van intensiteiten maar op basis van de logica van de structuur heeft variant 3 de voorkeur om de volgende redenen:

- met die variant blijft het winkelcentrum in twee richtingen bereikbaar vanaf de Soomerwegh;
- toch blijft de auto-intensiteit op het plein voor Geesterhage relatief beperkt;
- op de Albert Schweitzerlaan is geen sprake van menging van wijk- en winkelverkeer;
- door de afsluiting van de verbinding Dag Hammarskjöldlaan - Geesterduinweg is er minimaal winkelverkeer op de Albert Schweitzerlaan te verwachten.

Op de Nansenlaan ter hoogte van de Albert Schweitzerlaan is het wel relatief druk, zeker als hierop ook het parkeerterrein wordt aangesloten. Het gaat echter om een kort weggedeelte met een relatief grote breedte.

3.1.7 Ontsluiting parkeerterreinen

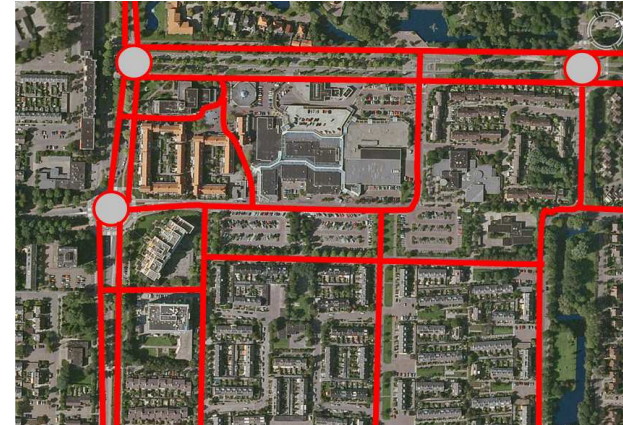
Aansluitpunten Soomerwegh

Aan de westzijde van het winkelcentrum kent het parkeerterrein drie aansluitpunten op de Soomerwegh. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming van het auto- en fietsverkeer is het wenselijk bij de

uitwerking van het parkeerterrein te verkennen of een reductie van het aantal aansluitpunten zou kunnen worden gerealiseerd. Het afsluiten van de schuine verbinding en het omleiden van dit autoverkeer naar de aansluiting op de Geesterduinweg, is aan te bevelen.

3.2 Fietsstructuur

Het fietsnetwerk in de omgeving van Geesterduin bestaat uit alle gebiedsontsluitingswegen met een fietsvoorziening en woonstraten, waar fietsers en gemotoriseerd verkeer kunnen worden gemengd. Aanbevolen wordt de grootschalige voetgangersroutes in de omgeving van het Geesterduincomplex open te stellen voor fiets-verkeer. Het is wenselijk de Geesterduinweg open te houden voor bestemmingsfietsers en doorgaande fietsers, waarbij het voetgangersverkeer wel de prioriteit heeft. Bij de relatief kleinschalige vormgeving van de zone tussen parkeren en winkelcentrum, zoals die nu wordt voorgestaan, is het niet wenselijk brom- en snorfietsers toe te staan. Ook bij een grote breedte past de functie van de zone als winkelgebied niet bij gebruik door brom- en snorfietsen.



Figuur 3.6: Fietsroutes omgeving Geesterduin

3.3 Looproutes

In figuur 3.7 zijn de belangrijkste looproutes in het Geesterduingebied weergegeven. De looproutes zijn bepaald op basis van het ontwerp van VKKH Architecten (december 2012). Met de sterren zijn belangrijke oversteekrelaties weergegeven.



Figuur 3.7: Verwachte looproutes

3.4 Openbaar vervoer

In de opzet waarin de doorgaande functie van de Geesterduinweg komt te vervallen is de openbaar vervoerbediening van de Geesterduinweg niet meer mogelijk.

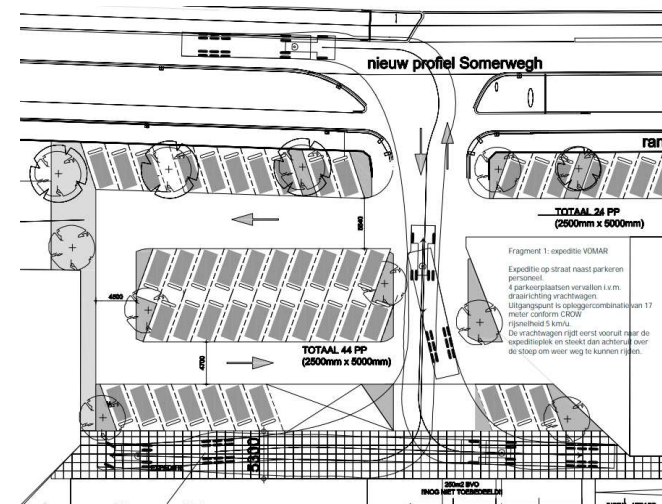
Het parkeerterrein van Geesterduinen kan op zondagen een functie vervullen voor parkeerders van het strand. In combinatie met de strandbus, kunnen bezoekers van het strand hier een overstap maken van de auto naar de bus.

Voor beide busverbindingen ligt het voor de hand om de Soomerwegh te gebruiken en een halte te realiseren bij het kruispunt Soomerwegh – Geesterduinweg. In een richting is al een haltehaven aanwezig.

3.5 Expeditiehoven

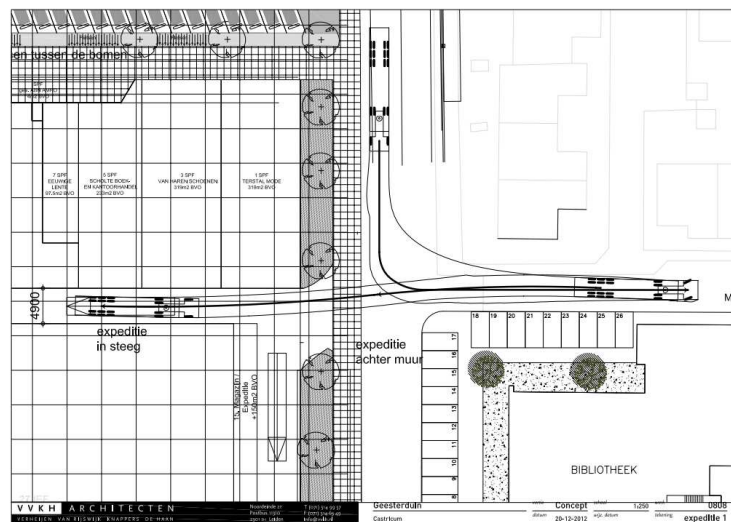
Er zijn geen wijziging aangebracht in de locaties voor het laden en lossen van Geesterduin. Doordat de infrastructuur rondom de laad- en lospunten wel wordt aangepast, is een toets van de omgeving van de laad- en losplaatsen wel zinvol. VVKH heeft met rijcurvesimulaties de bereikbaarheid van de expeditiehoven aangetoond. In figuur 3.8 is de rijcurve van het laad- en loshof aan de westzijde van het winkelgebied weergegeven.

De expeditie vindt plaats naast het parkeren voor personeel. Uitgangspunt is een trekkeropleggercombinatie van 17 meter conform CRO W met een rijnsnelheid van 5 km/h. De vrachtwagen rijdt eerst vooruit naar de expeditieplek en steekt dan achteruit over de stoep om weer weg te kunnen rijden.

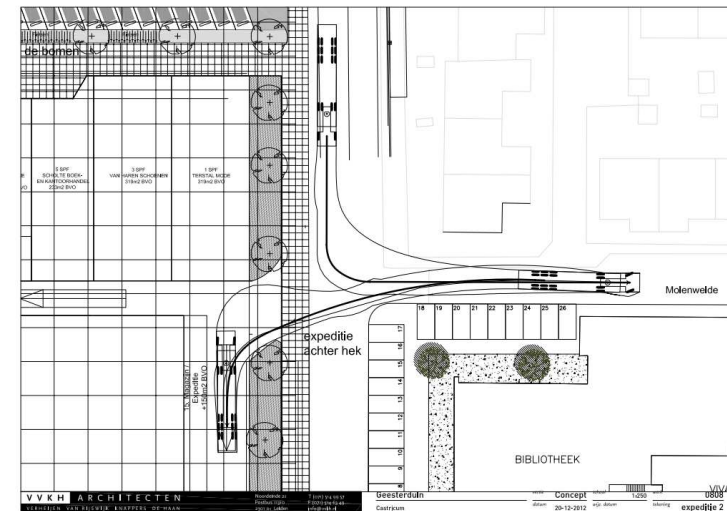


Figuur 3.8: Laden en lossen westzijde

In figuur 3.9 en 3.10 zijn de rijcurves voor de noordzijde weergegeven. De expeditie aan deze zijde komt langs de bestaande expeditie van de Albert Heijn en wordt afgeschermd door een groene zone. De wagens komen vanaf de Somerwegh-zijde en keren via de Molenweide om achteruit het expeditiehof in te rijden. Expeditie in de straat blijft daarvoor mogelijk. Er is nog wel detailafstemming nodig tussen de aan te leggen parkeerplaatsen en de rijcurve van de vrachtauto's.



Figuur 3.9 Rijcurve 1 noordzijde winkelcentrum



Figuur 3.10 Rijcurve 2 noordzijde winkelcentrum

4

Parkeren

4.1 Inleiding

In de meest recente plannen voor Geesterduin en Nieuw Geesterhage zijn de geplande parkeergarage bij Nieuw Geesterhage en de uitbreiding van het parkeerdek bij het winkelcentrum komen te vervallen. Hierdoor kan voor het gebied Nieuw Geesterhage afzonderlijk onvoldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Daarom is, in samenwerking met de gemeente Castricum, een nieuwe parkeerbalans opgesteld voor het hele gebied. Het doel van deze balans is tweeledig:

- verkennen in hoeverre op basis van uitwisseling tussen de gebieden een acceptabele parkeersituatie kan ontstaan;
- verkennen waar optimalisaties mogelijk zijn.

4.2 Autoparkeren

4.2.1 Analyse uitgangspunten

De gemeente Castricum hanteert de parkeerkencijfers van CROW [CROW- publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012] als parkeernorm. De stedelijkheidsgraad die daarbij wordt gehanteerd is 'matig stedelijk'; de stedelijke zone van de ontwikkeling is 'centrum'.

De parkeerkencijfers hebben een minimum- en maximumwaarde (bandbreedte). Deze bandbreedte kan gebruikt worden om de parkeerkencijfers te vertalen naar lokale parkeernormen. Bij deze vertaling spelen het gemeentelijk parkeerbeleid en de werkelijke lokale situatie een rol.

Parkeerbeleid kan vraagvolgend of sturend zijn:

- Vraagvolgend parkeerbeleid is gericht op het vermijden van parkeeroverlast op straat. Het parkeeraanbod dient dan voldoende te zijn om de huidige en toekomstige parkeervraag te beantwoorden.
- Sturend parkeerbeleid is gericht op beperking van niet-noodzakelijk autogebruik. Het parkeeraanbod dient dan lager te zijn dan de huidige parkeervraag. Deze keuze is enkel verantwoord indien voldoende alternatieven (openbaar vervoer, fiets) voorhanden zijn en/of er voldoende parkeermaatregelen (bijvoorbeeld tarifiering, parkeerverbod) op straat getroffen zijn om parkeeroverlast te voorkomen.

Op grond van de gemeentelijke kenmerken ligt een vraagvolgend parkeerbeleid voor de hand. Hierbij horen vraagvolgende parkeernormen, ofwel het volgen van het (in beginsel gemiddeld) parkeerkencijfer van de CROW. Afwijken van het gemiddelde parkeerkental gebeurt alleen in bijzondere gevallen, wanneer bekend is dat in een bepaalde situatie veel meer of minder parkeervraag te verwachten is dan op basis van de landelijke data zou mogen worden verwacht. Dat is hier niet het geval en daarom wordt uitgegaan van de gemiddelde parkeerkentallen.

4.2.2 Parkeerkencijfers

De meest recente parkeerkencijfers zijn opgenomen in CROW-publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012. In deze studie wordt aangesloten bij deze nieuwste inzichten. Met het oog op de toekomstbestendigheid van de prognose is het gewenst aan te sluiten bij deze nieuwe parkeerkentallen.

In tabel 4.1 zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied de nieuwe parkeerkencijfers van het CROW weergegeven. Van de

kencijfers van het CROW zijn de minimale en maximale kencijfers weergegeven. In de parkeerbalans is met het gemiddelde gerekend.

Een aantal van de gehanteerde kencijfers heeft enige toelichting nodig:

- Voor het winkelgebied is uitgegaan van de categorie 'binnenstad of hoofdwinkelcentrum (30-50.000 inwoners). Dit sluit goed aan bij de eerder gehanteerde cijfers en bij de tellingen voor de bestaande situatie.
- De functie wijkgebouw/sociaal-maatschappelijk ontbreekt in de nieuwe kentallen. We sluiten aan bij de oude parkeerkencijfers.
- Voor radio Castricum is uitgegaan van een kantoor zonder baliefunctie.
- Voor het gezondheidscentrum is rekening gehouden met een parkeercijfer voor de spreekkamers en voor de rest van de gebouwen, die een meer kantoorachtige functie kennen.
- De 'commerciële' plint onder het aparte blok onder de urban villa's is geen winkelruimte maar zijn maatschappelijke functies.
- Voor het gemeentehuis is uitgegaan van een parkeerkencijfer dat de ondergrens is voor kantoor met baliefunctie en de bovengrens voor een kantoor zonder baliefunctie. De baliefunctie van het gemeentehuis is immers relatief beperkt ten opzichte van de kantooroppervlakte.
- In de balans is uitgegaan van ruim 4.900 m² bvo aan kantooroppervlakte voor het gemeentehuis.
- Voor het theater is uitgegaan van een **lokaal gebruikte** multifunctionele zaal. In de parkeerkencijfers van CROW wordt uitgegaan van een functie voor de regio en veel regionale bezoekers met als gevolg een hoog autogebruik. Een lokaal gebruikte multifunctionele zaal zal een veel lager autogebruik hebben, omdat het voornamelijk lokale bezoekers trekt. Op basis van de vervoerwijzeverdeling voor meer lokale functies zoals een bibliotheek, kinderboerderij, bioscoop of

filmhuis (maximaal 30% auto) en een bezetingsgraad per auto van 2,4 is de parkeervraag van de zaal circa 45 p.p. plus medewerkers. We zijn uitgegaan van het minimum kengetal van het CROW voor schouwburgen van 5,9 per 100 m² bvo (53 p.p.). In de parkeerbalans is geen rekening gehouden met een verschil in tijdstip in de koopavond en het theater. In de praktijk zullen voorstellingen in het theater later beginnen dan het hoogtepunt van de koopavond. Wordt hier wel rekening mee gehouden, dan is de zaterdagmiddag naar verwachting maatgevend.

- In de parkeerbalans is naast nieuwe ontwikkelingen uiteraard ook rekening gehouden met bestaande woningen en functies.

Opgenomen zijn:

- een bestaand winkeloppervlakte van 12.323 m² bvo.
- 156 woningen. Het gaat hierbij om de 2 woonblokken naast het gemeentehuis en 7 woningen tegen het winkelcentrum (zijde Vomar). Andere bestaande woningen (bijvoorbeeld Molenweide, de Ambassadeur) kennen hun eigen parkeervraag maar ook hun eigen parkeeraanbod. Beide zijn niet in de balans meegenomen.

functie	grootte/ aantal	eenheid	kental		rekeneenheid	functie crow
nieuwe woningen						
winkelgebied						
vrije sector huurapp.	24	woning	1,0	1,8	per woning	etage, huur, duur
sociale huur app.	33	woning	0,7	1,5	per woning	etage, huur, goedkoop
nieuwe woningen						
nieuw geesterhage						
twee-onder-een-kap	14	woning	1,3	2,1	per woning	twee-onder-een-kap
appartementen,						
koop, vrije sector	10	woning	1,2	2,0	per woning	etage, koop, duur
appartementen						
koop of huur,						
goedkoop	15	woning	0,9	1,7	per woning	etage, koop, goedkoop
maatschappelijke en commerciële functies						
bibliotheek	1.400	m² bvo	0,5	1,0	per 100 m² bvo	bibliotheek
wijkcentrum						
Geesterhage	1.510	m² bvo	2,0	2,0	per 100 m² bvo	wijkgebouw
toonbeeld	1.265	m² bvo	2,0	2,0	per 100 m² bvo	wijkgebouw
‘commerciële plint’	400	m² bvo	2,0	2,0	per 100 m² bvo	wijkgebouw
radio Castricum	55	m² bvo	1,7	2,2	per 100 m² bvo	kantoor zonder balie
gezondheidscentrum						
bestaand Viva	790	m² bvo	1,6	2,1	per behandelkamer	gezondheidscentrum
gezondheidscentrum						
nieuw (SWC)	367	m² bvo	1,6	2,1	per behandelkamer	gezondheidscentrum
		spreek-				
gezondheidscentrum	9	kamer	1,6	2,1	per behandelkamer	gezondheidscentrum
zalen	900	m² bvo	5,9	8,9	per 100 m² bvo	theater/schouwburg
commercieel winkelgebied						
						hoofdwinkelcentrum < 50.000
winkels - bestaand	12.323	m² bvo	3,0	4,0	per 100 m² bvo	inwoners
						hoofdwinkelcentrum < 50.000
winkels - nieuw	2.450	m² bvo	3,0	4,0	per 100 m² bvo	inwoners
gemeentehuis						
gemeentehuis	4.907	m² bvo	1,3	2,3	per 100 m² bvo	kantoor zonder/met baliefunctie

Figuur 4.1 : Programma en gehanteerde parkeerkentallen

4.2.3 Parkeeraanbod

Op basis van de plannen van de initiatiefnemers in het gebied is een totaaloverzicht opgesteld van het parkeeraanbod. Uitgangspunt is de overzichttekening van april 2013.

Het parkeeraanbod is in tabel 4.2 samengevat.

Het hanteren van deze omvang van het parkeergebied houdt geen rekening met het parkeren van auto's van functies buiten het gebied op de parkeerterreinen binnen het gebied en andersom. Wel is voor de C.F. Smeetslaan, Molenweide en Albert Schweitzerlaan rekening gehouden met het gebruik van de oorspronkelijke parkeerplaatsen voor de functies in die gebieden. Alleen de extra parkeerplaatsen zijn in het parkeeraanbod meegenomen.

aanbod	aanwezig	af: verdwenen	saldo
			Nieuwe parkeerplaatsen in het gebied minus vervallen bestaande plekken
Nieuw Geesterhage	95	20	75
plus Eigen erf	28		28
winkelgebied	39		39
	24		24
	68		68
	102		102
	410		410
Raadhuisplein	19		19
C.F. Smeetslaan extra	34		34
parkeergarage gemeente*	34		34
totaal	853	20	833
totaal privé	28		

* De openingstijden van de parkeergarage bij het gemeentehuis zijn maandag t/m vrijdag van 7:00 tot 19:00 uur en op maandag en donderdag tot middernacht. We gaan er in deze balans vanuit dat deze opening kan worden verlengd zodat de garage ook op vrijdagavond en zaterdag kan worden gebruikt.

Tabel 4.2: Parkeeraanbod omgeving Nieuw Geesterhage - Geesterduin

4.2.4 Parkeerbalans

In bijlage 1 bij deze rapportage is de parkeerbalans weergegeven. In tabel 4.3 is de parkeerbalans samengevat.

Uit de parkeerbalans blijkt dat de hoogste piek in de parkeervraag optreedt op koopavond (in combinatie met een voorstelling in het theater) en op zaterdagmiddag. De parkeerbalans kent bij deze uitgangspunten een positief saldo van 9 parkeerplaatsen.

Interessant is ook de verdeling van de parkeervraag- en het parkeeraanbod (zie tabel 4.4). Sluit het parkeeraanbod bij Nieuw Geesterhage en in de omgeving van het winkelcentrum aan bij de vraag per moment? Uit deze analyse blijkt dat overdag op werkdagen en zaterdag en tijdens voorstellingen in het theater overloop nodig is naar het parkeren bij het winkelcentrum. In de nachtelijke uren is er per gebied voldoende parkeergelegenheid.

vraag	werkdag	avond	nacht	koopavond	zami*	maatgevend
Parkeervraag	772	574	333	824	807	824
parkeeraanbod	833	833	799	833	833	933
saldo	61	259	466	9	26	9

* zami =zaterdagmiddag.

Tabel 4.3: Samenvatting voorlopige parkeerbalans

	werkdag	avond	nacht	koopavond	zami
vraag NGH*	158	194	60	186	126
aanbod NGH*	103	103	103	103	103
saldo NGH*	-55	-91	+43	-83	-23
vraag Winkelcentrum	614	381	273	638	681
aanbod Winkelcentrum	696	696	696	696	696
overloop C.F. Smeetslaan	34	34	34	34	34
saldo Winkelcentrum	116	349	457	92	49
saldo totaal	61	259	466	9	26

* Omgeving Nieuw Geesterhage.

Tabel 4.4: Parkeerbalans per gebied

4.3 Fietsparkeren

Naast ruimte voor het parkeren van auto's dient er ook (of misschien wel vooral ook) voldoende ruimte te zijn voor het parkeren van fietsen bij de verschillende functies. De geparkeerde fiets vraagt relatief weinig ruimte. Daardoor is het mogelijk de fiets dicht bij de ingangen van het winkelcentrum te parkeren. Uit oogpunt van stimulatie van het fiets-verkeer is het ook wenselijk de fiets op die manier iets te bevoordelen boven de autorijdende bezoeker. De ervaring leert dat het lastig is om fietsers niet bij de ingang te laten parkeren.

De omvang van het fietsparkeeraanbod kan worden geprognosticeerd op basis van kentallen en tellingen bij het bestaande winkelcentrum. Aangezien er tellingen beschikbaar zijn voor de maatgevende situatie bij het bestaande winkelcentrum, heeft het de voorkeur die te gebruiken in plaats van algemene kencijfers. Tellingen zijn immers meer specifiek voor de situatie.

Voor het stallen van een fiets is, bij een compacte, efficiënte stalling, een bruto-ruimte van circa 1,20 m² nodig. Daarbij is ervan uitgegaan dat de fietsen langs een openbaar pad liggen. Bij fietsparkeren in een geclusterde vorm is meer ruimte per fiets nodig.

4.3.1 Winkelcentrum

Fietsparkeervraag

De te verwachten fietsparkeervraag hangt rechtstreeks samen met de omvang van het winkelcentrum. De omvang kan als volgt worden berekend:

■ huidige omvang	12.323 m ² bvo	345 fietsen
■ uitbreiding	2.450 m ² bvo	<u>69 fietsen</u>
Totaal		414 fietsen

■ Fietsparkeervraag: 2,8 fietsen/100 m² bvo

De totale omvang van de fietsparkeervoorzieningen moet voldoende zijn om de maximale fietsparkeervraag op een 'normale' zaterdag te kunnen opvangen. Voor de nieuwe voorzieningen wordt uitgegaan van een maximaal wenselijke bezettingsgraad van 80%. De marge biedt ruimte voor pieken in de vraag, beperkt het zoekverkeer en houdt rekening met bijzondere fietsen die relatief veel ruimte innemen. Bij een maximale bezetting van de fietsparkeervoorzieningen van 80% en 414 fietsen zijn in totaal circa *500 fietsparkeerplaatsen* nodig.

De op deze manier bepaalde fietsparkeervraag ligt iets hoger dan het landelijke kencijfer op basis CROW-publicaite 291.

Verdeling

We verwachten bij de bestaande ingangen van het winkelcentrum globaal hetzelfde beeld als in de bestaande situatie, waarbij wel rekening moet worden gehouden met voldoende reservecapaciteit. Daarnaast zal parkeervraag ontstaan bij de winkelvoorzieningen aan de buitenranden van het winkelcentrum. Voor het optimaal functioneren van het winkelcentrum en verkeerssysteem is het wenselijk deze vraag te honoreren. De precieze verdeling is afhankelijk van de precieze invulling van het winkelcentrum en de openbare ruimte.

Afhankelijk van de oversteekmogelijkheden voor fietsers over de Soomerwegh, de uitvoering van het voorplein van het winkelcentrum en de beschikbare ruimte voor het stallen van fietsen, kan een deel van de fietsparkeervraag verschuiven van de omgeving 'Blokker' naar de nieuwe westelijke toegang van het winkelcentrum.

4.3.2 Nieuw Geesterhage

Naar analogie van de autoparkeerbalans kan ook een fietsparkeerbalans worden opgesteld voor Nieuw Geesterhage. Het verschil tussen de bestaande en nieuwe situatie bij Nieuw Geesterhage is dusdanig, dat geen gebruik kan worden gemaakt van tellingen.

De fietsparkeerkentallen kunnen deels worden ontleend aan Fietsparkeertool van het Fietsberaad. Niet voor alle functies is echter een fietsparkeerkental voorhanden. De overige kentallen zijn ingeschat op basis van de autoparkeercijfers, de gegevens uit het onderzoek 'Verkeersgeneratie van voorzieningen' van Goudappel Coffeng voor CROW en op basis van de fietscijfers voor andere functies.

Specifieke aandacht behoeft het fietsparkeren voor het theater. Voor het fietsparkeren voor de bezoekers van het theater wijken we af van de fietsparkeertool [Fietsberaad]. In dat cijfer is een 'opeenstapeling' van relatief lage inschattingen verwerkt:

- Het theater in Castricum kent relatief veel stoelen op een beperkte ruimte.
- Het theater in Castricum is relatief klein, waardoor het naar verwachting relatief veel bezoekers uit de directe omgeving trekt.
- Het fietsgebruik in de kern Castricum is relatief hoog ten opzichte van het gemeentelijke kental.
- Het fietsparkeerkental in de Fietsparkeertool gaat uit van de gemiddelde bezetting van een theater. De fietsparkeervraag moet echter ook voldoen voor een volbezet theater.

We zijn daarom voor het theater uitgegaan van een volledige bezetting, 20% reservecapaciteit en van een relatief hoog fietsgebruik (max 50%, zoals gevonden bij bibliotheken). Dit levert 150 fietsparkeerplaatsen ten behoeve van het theater. De fietsparkeervraag is op een werkdagavond met een voorstelling het hoogst. *In totaal is een fiets-parkeeraanbod van circa 260 plekken nodig.* Naast de parkeervraag voor bezoekers, zijn er parkeerplaatsen nodig voor personeel.

De prognose voor het fietsparkeren is opgenomen in bijlage 1.

Bijlage 1

Prognose parkeervraag auto en fiets

functie	eenheid	aantal	parkeer		parkeervraag geen dubbelgebruik	koop					koop				
			norm	geen dubbelgebruik		werkdag	avond	nacht	avond	zaterdag middag	werkdag	avond	nacht	avond	zaterdag middag
nieuwe woningen Winkelgebied															
woning duur	woning	0			0	60%	100%	100%	90%	60%	0	0	0	0	0
woning middelduur	woning	24	1,4		34	60%	100%	100%	90%	60%	20	34	34	30	20
woning goedkoop	woning	33	1,1		36	60%	100%	100%	90%	60%	22	36	36	33	22
subtotaal woningen openbaar		57			70						42	70	70	63	42
nieuwe woningen NG															
woning duur, POET	woning	14	1		14	100%	100%	100%	100%	100%	14	14	14	14	14
woning middelduur, POET	woning	0	0		0	100%	100%	100%	100%	100%	0	0	0	0	0
woning middelduur, geen POET	woning	10	1		10	100%	100%	100%	100%	100%	10	10	10	10	10
woning goedkoop, geen POET	woning	15	0		0	100%	100%	100%	100%	100%	0	0	0	0	0
subtotaal prive		39			24						24	24	24	24	24
nieuwe woningen NG															
woning duur	woning	14	0,7		10	60%	100%	100%	90%	60%	6	10	10	9	6
woning middelduur	woning	0			0	60%	100%	100%	90%	60%	0	0	0	0	0
woning middelduur	woning	10	0,6		6	60%	100%	100%	90%	60%	4	6	6	5	4
woning goedkoop	woning	15	1,3		20	60%	100%	100%	90%	60%	12	20	20	18	12
subtotaal woningen openbaar					35						21	35	35	32	21
totaal woningen prive					24						24	24	24	24	24
totaal woningen openbaar					105						63	105	105	95	63
maatschappelijke en commerciële functies NG															
bibliotheek	m2 bvo	1400	0,0075		11	70%	100%	0%	70%	75%	7,4	10,5	0,0	7,4	7,9
Geesterhage	m2 bvo	1510	0,02		30	100%	100%	0%	100%	60%	30,2	30,2	0,0	30,2	18,1
Toonbeeld	m2 bvo	1265	0,02		25	40%	100%	0%	100%	60%	10,1	25,3	0,0	25,3	15,2
commerciële plint	m2 bvo	400	0,02		8	100%	30%	0%	15%	15%	8,0	2,4	0,0	1,2	1,2
Radio Castricum	m2 bvo	55	0,0195		1	100%	100%	50%	100%	100%	1,1	1,1	0,5	1,1	1,1
gezondheidscentrum bestaand Viva		790	0,02		16	100%	30%	0%	30%	15%	15,8	4,7	0,0	4,7	2,4
gezondheidscentrum nieuw (SWC)		367	0,02		7	100%	30%	0%	30%	15%	7,3	2,2	0,0	2,2	1,1
gezondheidscentrum	spreekkamer	9	1,85		17	100%	30%	0%	30%	15%	16,7	5,0	0,0	5,0	2,5
zalen	m2 bvo	900	0,059		53	30%	100%	0%	100%	60%	15,9	53,1	0,0	53,1	31,9
commercieel winkelgebied															
winkels - bestaand	m2 bvo	12323	0,035		431	70%	20%	0%	75%	100%	302	86	0	323	431
winkels - nieuw	m2 bvo	2450	0,035		86	70%	20%	0%	75%	100%	60	17	0	64	86
totaal maatschappelijk/commercieel en winkels					685						474,4	237,9	0,5	518,0	598,3
bestaande woningen															
woningen goedkoop	woning	156	1,3		203	60%	100%	100%	90%	60%	122	203	203	183	122
totaal bestaande woningen					203						122	203	203	183	122
gemeentehuis															
kantoren met baliefunctie	m2 bvo	4907	0,018		88	100%	5%	0%	5%	0%	88	4	0	4	0
totaal op eigen terrein					24										
totaal openbaar (maatschappelijk/commercieel/winkels/wonen/raadhuisplein)					1081						748	550	309	800	783
totaal Geesterduingebied openbaar + prive + raadhuisplein					1105						772	574	333	824	807
totaal openbaar Nieuw Geesterhage (maatschappelijk/commercieel/winkels/wonen)					203						134	170	36	162	102
totaal Nieuw Geesterhage openbaar + prive					227						158	194	60	186	126
totaal openbaar Winkelgebied (maatschappelijk/commercieel/winkels/wonen)					790						614	381	273	638	681

N.B. de prive parkeerplaatsen worden gerealiseerd op elken terrein

Fietsparkeervraag Nieuw Geesterhage

functie	eenheid	aantal	kencijfer	aantal	werkdag	avond	koopavond	zami
bibliotheek	m ² bvo	1400	0,03	42	29	42	29	32
Geesterhage	m ² bvo	1510	0,02	30	30	30	30	18
Toonbeeld	m ² bvo	1265	0,02	25	10	25	25	15
"commerciele" plint	m ² bvo	400	0,02	8	8	2	1	1
Radio Castricum	m ² bvo	55	0,02	1	1	1	1	1
gezondheidscentrum bestaand Viva	m ² bvo	790	0,02	16	16	5	5	2
gezondheidscentrum nieuw (SWC)	m ² bvo	367	0,02	7	7	2	2	1
gezondheidscentrum	spreekkamer	9	1	9	9	3	3	1
zalen	m ² bvo	900	0,17	150	45	150	0	150
totaal					156	261	1	247

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng