

Glint Real Estate &
Floresteyn

Parkeerstudie 'Eerste Kwartier' Raadhuisplein Castricum



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Glint Real Estate & Floresteyn

Parkeerstudie 'Eerste Kwartier' Raadhuisplein Castricum

Datum	26 november 2019
Kenmerk	004978.20190823.N1.03
Auteur	Nick Vrijbloed en Danny van Beusekom

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Glint Real Estate & Floresteyn
Titel rapport	Parkeerstudie 'Eerste Kwartier' Raadhuisplein Castricum
Kenmerk	004978.20190823.N1.03
Datum publicatie	26 november 2019

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Parkeren	4
2.1	Aanpak	4
2.2	Uitgangspunten	5
2.2.1	Functieprogramma	5
2.2.2	Bestaande functie	5
2.2.3	Parkeercapaciteit	5
2.2.4	Aanwezigheidspercentages	5
2.3	Gemeentelijk beleid	6
2.3.1	Autobezit Castricum	7
2.4	Resultaat Parkeervraagberekening	7
2.4.1	Conform de maximale parkeernorm	7
2.4.2	Resultaat conform bandbreedte	8
3	Effect deelauto's	10
3.1	Maximale norm + deelauto	11
3.2	Bandbreedte + deelauto	12
4	Parkeeronderzoek	14
5	Conclusie	16
	Bijlage	
1	Onderbouwing van het effect van autodelen	

1

Inleiding

Aan het Raadhuisplein in Castricum zijn Glint Real Estate & Floresteyn (hierna te noemen: de ontwikkelaar) voornemens een woningbouwproject te ontwikkelen: het 'Eerste Kwartier' (zie figuur 1.1). In de huidige situatie bevindt zich op deze locatie een Fitnesscentrum (GetFitGym) en een parkeerterrein met een parkeercapaciteit van 32 parkeerplaatsen (zie figuur 1.2). Daarnaast bevindt zich aan de voorzijde van de projectlocatie een parkeerstrook met 10 'parkeerschijfzone' parkeerplaatsen en 2 parkeerplaatsen bestemd voor een dierenarts (voor de ingang van de dierenarts). De parkeerschijfzone parkeerplaatsen zijn bestemd voor bezoekers van het gemeentehuis, dat naast de projectlocatie ligt.



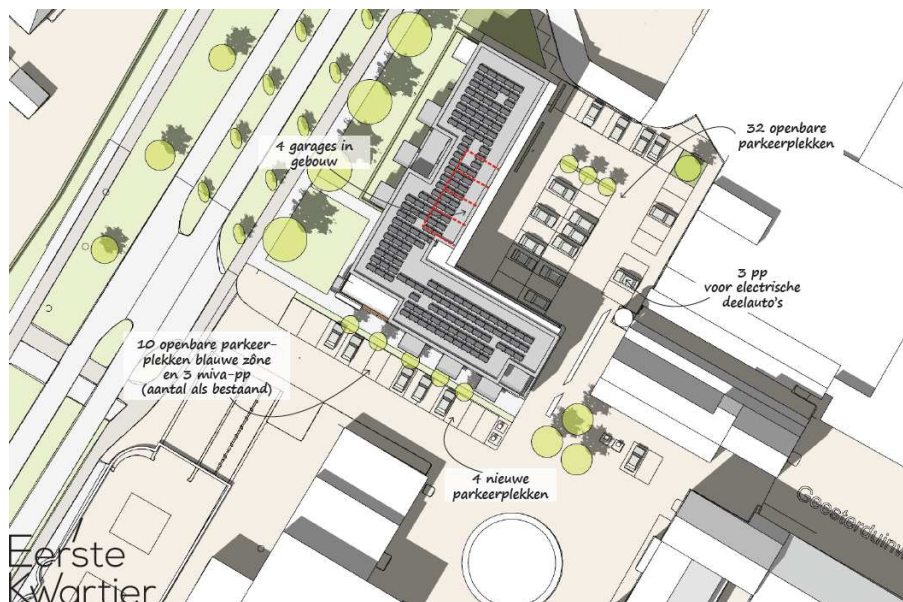
Figuur 1.1: Ligging van het 'Eerste Kwartier' aan het Raadhuisplein in Castricum



Figuur 1.2: Parkeerlocaties (ondergrond: Google)

De ontwikkeling van het 'Eerste Kwartier' omvat 24 appartementen. De appartementen zijn onderverdeeld in een drietal prijssegmenten (duur, midden en goedkoop). Na afbraak van de bestaande bebouwing (het fitnesscentrum) kan het nieuwe bouwblok worden gerealiseerd. Het verwijderen van het bestaande fitnesscentrum en het realiseren van de 24 appartementen resulteert in een verandering van de parkeervraag. Om te voorzien in voldoende parkeercapaciteit gaat de ontwikkelaar uit van parkeren op maaiveld met een bijbehorende parkeercapaciteit van 53 parkeerplaatsen (zie figuur 1.3), bestaande uit:

- 35 openbare parkeerplaatsen;
- 3 parkeerplaatsen voor elektrische deelauto's in boxen;
- 1 garagebox voor een normale auto;
- 4 nieuwe parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone;
- 10 parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone.



Figuur 1.3: Toekomstige parkeersituatie

Om uit te zoeken wat de precieze parkeerbehoefte van de ontwikkeling is en of er eventueel mogelijkheden zijn om een lagere parkeernorm te hanteren bij het berekenen van de parkeerbehoefte, heeft de ontwikkelaar Goudappel Coffeng BV gevraagd een parkeerkundige onderbouwing uit te werken. In voorliggende parkeerkundige onderbouwing wordt een bijbehorende parkeerbalans opgesteld.

2

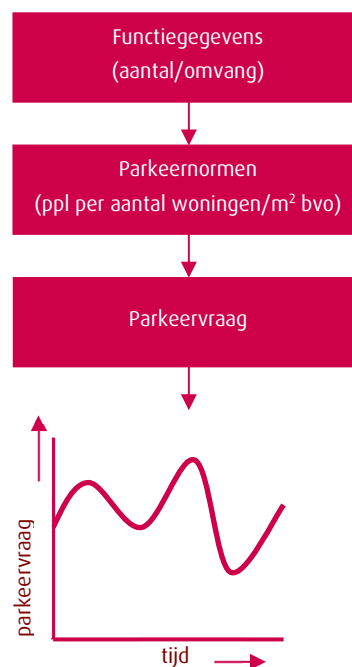
Parkeren

2.1 Aanpak

Bij het beoordelen van het parkeerkundige aspect bij de ontwikkeling wordt een parkeerbalans opgesteld. Hierbij wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen de te realiseren parkeercapaciteit. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid; bijvoorbeeld per m² bvo).

Niet elke functie genereert op alle momenten van de dag en week een even grote parkeervraag. Zo kennen bewoners van de woningen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl het maatgevende moment voor bezoekers van woningen op een werkdagavond of een zaterdagavond ligt. Parkeerplaatsen kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt, ook wel dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect.

In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag schematisch weergegeven. Door de berekende parkeervraag af te zetten tegen de te realiseren parkeercapaciteit, ontstaat de parkeerbalans.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

2.2 Uitgangspunten

2.2.1 Functieprogramma

De ontwikkelaar is voornemens om 24 appartementen te realiseren. Alle woningen zijn bestemd voor de verkoop, variërend van duur tot goedkoop. In tabel 2.1 is het functieprogramma weergegeven.

functieprogramma scenario 1	aantal	eenheid
appartement, koop, duur	5	appartementen
appartement, koop, midden	12	appartementen
appartementen, koop, goedkoop	7	appartementen

Tabel 2.1: Functieprogramma 'Eerste Kwartier' in Castricum, onderverdeeld in twee scenario's

2.2.2 Bestaande functie

Op de projectlocatie bevindt zich in de huidige situatie een fitnessschool. Dit pand kent een omvang van 692 m² bvo. Voor de realisatie van het 'Eerste Kwartier' dient het bestaande gebouw te worden gesloopt.

De fitnessschool beschikt in de huidige situatie over een bepaalde parkeervraag, waarin wordt voorzien door middel van het huidige parkeerterrein. Door de sloop van de fitnessschool verdwijnt tevens de parkeervraag van deze functie. Hierdoor is het mogelijk om te salderen. Dit houdt in dat in de parkeervraagberekening voor de toekomstige situatie de parkeervraag van de fitnessschool afgetrokken mag worden van de totale parkeervraag. Bij het salderen dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de betreffende functie.

2.2.3 Parkeercapaciteit

Voor de ontwikkeling wordt enkel uitgegaan van parkeren op maaiveld. In totaal worden 53 parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd. Hiervan zijn er:

- 35 openbare parkeerplaatsen;
- 3 parkeerplaatsen voor elektrische deelauto's in boxen;
- 1 garagebox voor een normale auto;
- 4 nieuwe parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone;
- 10 parkeerplaatsen in de parkeerschijfzone.

2.2.4 Aanwezigheidspercentages

Om het dubbelgebruik van parkeerplaatsen te faciliteren worden aanwezigheidspercentages gehanteerd, opgesteld door het CROW in publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. In publicatie 381 wordt onderscheid gemaakt in aanwezigheidspercentages voor bewoners- en bezoekersparkeren. Deze percentages zijn weergegeven in tabel 2.2.

functie	werkdag- -ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	40%	75%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages (bron: CROW publicatie 381)

2.3 Gemeentelijk beleid

In de nota Parkeernormen Castricum 2013 (3 september 2013) staat het parkeerbeleid van de gemeente Castricum beschreven. Net als veel andere gemeenten gebruikt de gemeente Castricum de door de CROW opgestelde parkeerkencijfers als vertrekpunt. Voor het bepalen van de parkeernorm wordt uitgegaan van de maximale parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 317.

De kencijfers verschillen per stedelijkheidsklasse, locatie van een ontwikkeling en per functie. In de nota Parkeernormen Castricum 2013 is de mate van stedelijkheid voor de gemeente Castricum bepaald, namelijk matig stedelijk, en is de gemeente onderverdeeld in vier stedelijke zones. De projectlocatie ligt in de volgende stedelijke zone: rest bebouwde kom.

Opvallend is dat het gemeentehuis en het winkelcentrum, naast de projectontwikkeling, ook in de stedelijke zone 'rest bebouwde kom' liggen. Dergelijke functies worden eerder verwacht in de stedelijke zone 'centrum' of 'schil centrum'. Daarnaast beschikt Castricum over een NS-stations waar naast Sprinters ook Intercity's stoppen. Het station bevindt zich op loop- of fietsafstand van het station.

In het vervolg van deze studie is echter toch, bij wijze van 'worst case scenario', aangesloten bij 'rest bebouwde kom'.

Wat betreft het onderscheid in functies wordt conform de nota Parkeernormen Castricum 2013 onderscheid gemaakt in een viertal categorieën voor wonen, waarin een onderverdeling is gemaakt in prijsklassen van huur- en koopwoningen.

Zoals hiervoor gemeld wordt de maximale norm als uitgangspunt gehanteerd door de gemeente. Bij een gedegen onderbouwing kan hiervan afgeweken worden. Uitgangspunt is wel dat er geen sprake is van een ongewenste afwenteling van de parkeerbehoefte in de omgeving.

In tabel 2.3 zijn de minimale, gemiddelde en maximale parkeernormen behorende bij de ontwikkeling weergegeven.

functie ontwikkeling	CROW-functie	minimum CROW-kencijfer	bandbreedte (gemiddelde)	maximum CROW- kencijfer	eenheid
duur koopappartement	koop, appartement, duur	1,6 pp	2,0 pp	2,4 pp	per woning
midden koopappartement	koop, appartement, midden	1,4 pp	1,8 pp	2,2 pp	per woning
goedkoop koopappartement	koop, appartement, goedkoop	1,2 pp	1,6 pp	2,0 pp	per woning
fitnessschool	fitnessstudio/sportschool	4,3 pp	4,8 pp	5,3 pp	per 100 m ² bvo

* Bezoekersaandeel is 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Tabel 2.3: Te hanteren CROW parkeerkencijfers per functie

2.3.1 Autobezit Castricum

De gemeente Castricum stelt dat voor het berekenen van de parkeerbehoefte van een ontwikkeling uitgegaan dient te worden van de maximale parkeernorm. Echter ziet de gemeente de eigen parkeernormen als flexibel en kan bij een gedegen onderbouwing het gemiddelde of de minimale parkeernorm gehanteerd worden.

De gemeente Castricum gaat uit van de maximale parkeernormen, aangezien de gemeente als geheel beschikt over een hoog autobezit. Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek [CBS] (kerncijfers wijken en buurten 2017) blijkt de kern Castricum te beschikken over een autobezit van 1,1 auto per huishouden. Gemeenten met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad (matig stedelijk) beschikken ook over een gemiddeld autobezit van 1,1 auto per huishouden. Om die reden is het logischer om voor deze locatie in de kern Castricum uit te gaan van de gemiddelde kencijfers in plaats van de maximale kencijfers.

aanduiding	autobezit
Castricum	1,1
gemiddelde	1,1
verschil	0,0

Tabel 2.4: Verschil in autobezit tussen Castricum en gemeente met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad (bron: Kerncijfers wijken en buurten 2017, CBS)

Omdat het autobezit per huishouden in Castricum gelijk is aan het autobezit in vergelijkbare gemeenten met dezelfde stedelijkheidsklasse, is naast een parkeervraagberekening met de maximale kencijfers ook een variant uitgevoerd met de gemiddelde parkeerkencijfers.

2.4 Resultaat Parkeervraagberekening

2.4.1 Conform de maximale parkeernorm

Conform het beleid van de gemeente Castricum is met de maximale parkeernormen een parkeerbalans opgesteld. Dit levert de in tabel 2.5 weergegeven resultaten op. Onderdeel

van de ontwikkeling is het aanbieden van een parkeercapaciteit van 43 parkeerplaatsen. In de huidige situatie is er al een parkeerterrein met 32 parkeerplaatsen aanwezig. Dit resulteert in een uitbreiding van het bestaande parkeeraanbod met 11 parkeerplaatsen.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
koop, appartement, duur	11	5	5	9	8	11	6	8	7
koop, appartement, midden	23	11	11	21	18	23	14	18	16
koop, appartement, goedkoop	12	6	6	11	10	12	7	10	8
bezoek woning	7	1	1	6	5	0	4	7	5
parkeervraag ontwikkeling	52	23	24	46	41	45	31	43	37
parkeervraag fitnessschool	37	18	18	37	37	0	37	37	28
na salderen	16	5	6	10	5	45	-5	7	9
extra parkeeraanbod	11	11	11	11	11	11	11	11	11
overschot/tekort	-5	6	5	1	6	-34	16	4	2

Tabel 2.5: Resultaten parkeervraagberekening conform gemeentelijk parkeerbeleid (maximale parkeerkencijfer)

Uit tabel 2.5 blijkt dat de appartementen gedurende de werkdagavond en -nacht over de hoogste parkeervraag beschikken, namelijk 46 en 45 parkeerplaatsen. Na het salderen van de parkeervraag van de fitnessschool en het aftrekken van de 11 extra parkeerplaatsen beschikt de werkdagnacht over een tekort van 34 parkeerplaatsen.

2.4.2 Resultaat conform bandbreedte

Zoals al eerder omschreven ligt het autobezit per huishouden in de kern Castricum gelijk aan het autobezit per huishouden met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad (matig stedelijk). Daarom is tevens een parkeervraagberekening uitgevoerd conform de gemiddelde parkeerkencijfers. Deze resultaten zijn weergegeven in tabel 2.6.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
koop, appartement, duur	9	4	4	8	7	9	5	7	6
koop, appartement, midden	18	9	9	16	14	18	11	14	13
koop, appartement, goedkoop	9	5	5	8	7	9	5	7	6
bezoek woning	7	1	1	6	5	0	4	7	5
parkeervraag ontwikkeling	43	19	19	38	34	36	26	36	30
fitnessschool	33	17	17	33	33	0	33	33	25
na salderen	10	2	3	5	0	36	-8	2	5
extra parkeeraanbod	11	11	11	11	11	11	11	11	11
overschot/tekort	1	9	8	6	11	-25	19	9	6

Tabel 2.6: Resultaten parkeervraagberekening met gemiddelde kencijfers

Wanneer de gemiddelde parkeerkencijfers worden gebruikt bij het berekenen van de parkeervraag is sprake van een tekort van 25 parkeerplaatsen. Het plaatsen van de drie deelauto's en de deelfietsen kunnen in potentie het tekort aan parkeerplaatsen doen afnemen. In hoofdstuk 3 wordt hierop ingegaan.

3

Effect deelauto's

De ontwikkelaar is voornemens 3 (elektrische) deelauto's te stallen bij de ontwikkeling ten behoeve van de bewoners van de woningen. Dit is een hoger aantal, dan waar deelautoaanbieders doorgaans mee rekenen: 1 deelauto per 30 woningen (dit zou betekenen dat bij het Eerste Kwartier 1 deelauto zou worden geplaatst door een deelauto-aanbieder). Met de twee extra deelauto's zet de initiatiefnemer in op een aantrekkelijk aanbod. Mensen grijpen hierdoor niet snel mis, als zij de deelauto willen gebruiken. Ook zet de initiatiefnemer deelfietsen (deel-e-bikes) in.

Aanbevolen wordt in de verkoopbrochure duidelijk de voordelen van de deelmobiliteit te vermelden, maar ook de kosten. Dit is een centrumgebied en daar hoort een ander parkeeraanbod en mobiliteitssysteem bij. De kosten van de deelauto's worden verrekend in de servicekosten van de appartementen.

Elektrische auto's en fietsen dragen bij aan een duurzamere gemeente Castricum.

De ervaring leert dat deelauto's goed functioneren in gebieden waar veel voorzieningen aanwezig zijn. Deze locatie bevindt zich naast het winkelcentrum Geesterduin. Voor het doen van boodschappen is dus geen auto nodig. Ook andere centrumvoorzieningen liggen in de directe nabijheid, net als het station.

Het principe van autodelen is dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

De gemeente Castricum houdt in haar beleid geen rekening met een reductie op de parkeervraag door het toepassen van autodelen. Echter ziet de gemeente Castricum, zoals verwoord in de nota Parkeernormen Castricum 2013, de door de gemeente gehanteerde parkeernormen wel als flexibel. Bij een gedegen onderbouwing is het mogelijk de alternatieve parkeernormen te hanteren.

Verskillende onderzoeken¹ beschrijven de effecten van autodelen op het autobezit. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners met 15 tot 33% gereduceerd kan worden ten gevolge van het stallen van deelauto's. Dit effect geldt alleen mits het deelautogebruik optimaal gefaciliteerd wordt. Aanbieders van deelauto's hanteren op dit moment veelal de hiernavolgende uitgangspunten: één deelauto per 30 woningen één deelauto vervangt 5 eigen auto's. CROW publicatie 381 gaat uit van de volgende formule: 1 deelauto vervangt 4 tot 8 normale auto's. Vanwege het extra aanbod van deelauto's, de deel-e-bikes, de directe nabijheid van winkel- en centrumvoorzieningen en de aanwezigheid van een Intercitystation op loop- of fietsafstand is de reductie van 5 parkeerplaatsen per 1 deelauto op deze locatie mogelijk.

De elektrische deelauto's worden in een garagebox gestald, waar het mogelijk wordt de auto's op te laden.

Zowel voor de parkeervraagberekening conform de maximale norm als voor de berekening conform de gemiddelde norm wordt het effect van de deelauto op de parkeervraag bepaald.

3.1 Maximale norm + deelauto

Het plaatsen van drie deelauto's resulteert in een afname van de parkeervraag. De parkeervraag van de ontwikkeling kan met (15 - 3) 12 parkeerplaatsen worden gereduceerd. Inclusief het extra parkeeraanbod van 11 parkeerplaatsen en de reductie van de fitnessschool resulteert het in een tekort van 22 parkeerplaatsen.

¹

- CROW/KpVV, Factsheet 5 argumenten voor autodelen, 2016.
- Planbureau voor de Leefomgeving, Effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂ uitstoot, 2015.
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Mijn auto, jouw auto, onze auto.
- Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten, december 2015.

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
koop, appartement, duur	11	5	5	9	8	11	6	8	7
koop, appartement, midden	23	11	11	21	18	23	14	18	16
koop, appartement, goedkoop	12	6	6	11	10	12	7	10	8
bezoek woning	7	1	1	6	5	0	4	7	5
parkeervraag ontwikkeling	52	23	24	46	41	45	31	43	37
plaatsen deelauto's	3	3	3	3	3	3	3	3	3
reductie agv inzet deelauto's	15	8	8	14	12	15	9	12	11
parkeervraag na reductie deelauto's	40	19	20	36	32	33	25	34	29
fitnessschool	37	18	18	37	37	0	37	37	28
na salderen	4	0	1	-1	-4	33	-11	-2	2
extra parkeeraanbod	11	11	11	11	11	11	11	11	11
overschot/tekort	7	11	10	12	15	-22	22	13	9

Tabel 3.1: Parkeervraagberekening conform maximale parkeernorm, inclusief reductie deelauto's

3.2 Bandbreedte + deelauto

Wanneer de gemiddelde parkeernormen worden gehanteerd, en rekening wordt gehouden met deelauto's, beschikt de ontwikkeling nog over een tekort van 13 parkeerplaatsen gedurende de werkdagnacht (zie tabel 3.2).

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
koop, appartement, duur	9	4	4	8	7	9	5	7	6
koop, appartement, midden	18	9	9	16	14	18	11	14	13
koop, appartement, goedkoop	9	5	5	8	7	9	5	7	6
bezoek woning	7	1	1	6	5	0	4	7	5
parkeervraag ontwikkeling	43	19	19	38	34	36	26	36	30
plaatsen deelauto's	3	3	3	3	3	3	3	3	3
reductie agv inzet deelauto's	15	8	8	14	12	15	9	12	11
parkeervraag na reductie deelauto's	31	14	15	27	25	24	20	27	22
fitnessschool	33	17	17	33	33	0	33	33	25
na salderen	-2	-3	-2	-6	-9	24	-14	-7	-2
parkeeraanbod	11	11	11	11	11	11	11	11	11
overschot/tekort	13	14	13	17	20	-13	25	18	13

Tabel 3.2: Parkeervraagberekening conform gemiddelde parkeernorm, inclusief reductie deelauto's

Uit de parkeervraagberekeningen blijkt dat na het hanteren van de gemiddelde parkeernormen én het realiseren van drie deelauto's er nog sprake is van een parkeertekort (13 parkeerplaatsen).

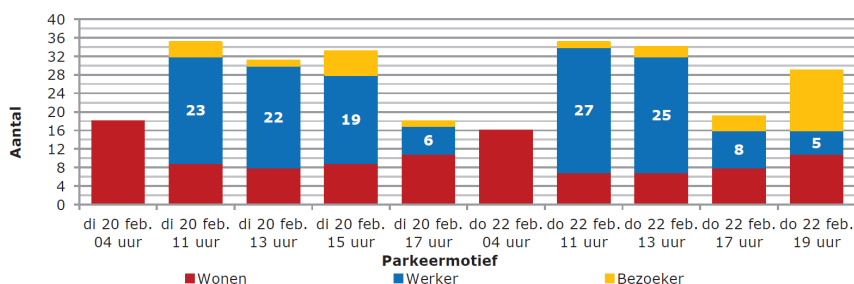
Als laatste stap is, aan de hand van een parkeeronderzoek van Bureau de Groot Volker (zie hoofdstuk 4), bepalen of er sprake is van restcapaciteit in de omgeving. Het huidige parkeerterrein met een parkeeraanbod van 32 parkeerplaatsen blijft namelijk gehandhaafd. Bureau de Groot Volker heeft onderzocht wat het aandeel bewoners, bezoekers en werkers is die gebruik maken van het huidige parkeerterrein. Het maatgevende moment in dit onderzoek is de werkdagnacht.

Wanneer uit het parkeeronderzoek van Bureau de Groot Volker blijkt dat gedurende de werkdagnacht sprake is van een restcapaciteit van 13 parkeerplaatsen, dan is het parkeertekort van 13 parkeerplaatsen op te lossen in de omgeving. In de analyse in het volgende hoofdstuk blijkt dat er voldoende restcapaciteit beschikbaar is, dus dat het tekort oplosbaar is.

4

Parkeeronderzoek

In een eerder stadium heeft Bureau de Groot Volker een verkeersonderzoek uitgevoerd en advies geschreven. Als input hebben ze een parkeermotiefmeting uitgevoerd op het parkeerterrein aan de achterzijde van Raadhuisplein 3, met figuur 4.1 als resultaat. Het doel van dit onderzoek was het bepalen van het aandeel bewoners, werkers en bezoekers die gebruik maken van het huidige parkeerterrein met een parkeercapaciteit van 32 parkeerplaatsen.



Figuur 4.1: Parkeermotief per aantal op parkeerterrein Raadhuisplein 3

Uit figuur 4.1 blijkt dat het parkeerterrein gedurende de nacht (meetmoment om 04.00 uur) over een geringe parkeervraag beschikt. Op de dinsdag zijn 18 parkeerplaatsen bezet en op donderdag 16 parkeerplaatsen. Met de maximale bezetting van 18 parkeerplaatsen resulteert dit in een restcapaciteit van 14 parkeerplaatsen.

Uit de parkeervraagberekeningen blijkt dat wanneer de gemiddelde parkeernorm wordt gehanteerd en drie deelauto's worden geplaatst er sprake is van een parkeertekort van 13 parkeerplaatsen gedurende de werkdagnacht. Met een restcapaciteit van 14 parkeerplaatsen is het tekort op te lossen in de omgeving.

Tevens zijn gedurende de werkdagnacht de 10 parkeerschijfzone parkeerplaatsen vrij. Dit zijn parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers van het gemeentehuis. Gedurende de nacht maken bezoekers echter geen gebruik van deze parkeerplaatsen en zijn deze beschikbaar voor bewoners.

Mocht in de praktijk blijken dat er toch meer auto's zijn, dan is in de omgeving voldoende restcapaciteit beschikbaar. Voor de bestaande woningen is op iets meer dan 100 meter afstand nog voldoende restcapaciteit beschikbaar, aan de oostzijde op het parkeerterrein van winkelcentrum Geesterduin.

5

Conclusie

De ontwikkelaar is voornemens aan het Raadhuisplein in Castricum woningbouw te ontwikkelen. Om de woningbouw te ontwikkelen dient de huidige fitnessschool te worden gesloopt. Het slopen van de fitnessschool en het realiseren van nieuwbouwwoningen resulteert in een verandering van de parkeervraag in de omgeving.

De ontwikkelaar heeft Goudappel Coffeng gevraagd deze verschuiving van de parkeervraag inzichtelijk te maken door middel van een parkeerstudie. Uit de parkeerstudie blijkt dat:

- Castricum beschikt over een gemiddeld autobezit, waardoor het mogelijk is de gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW (afkomstig uit publicatie 381) te hanteren in de parkeervraagberekening.
- Met de gemiddelde norm én het plaatsen van deel-e-bikes en drie (elektrische) deelauto's is sprake van een tekort van 13 parkeerplaatsen.
- Het tekort van 13 parkeerplaatsen is oplosbaar in de omgeving. Uit het parkeeronderzoek van Bureau de Groot Volker blijkt het huidige parkeerterrein met een parkeeraanbod van 32 parkeerplaatsen te beschikken over een restcapaciteit van 14 parkeerplaatsen gedurende de maatgevende werkdagnacht. Tevens zijn de 10 blauwe zone parkeerplaatsen gedurende de werkdagnacht vrij voor bewoners. Ook is er een grote kans dat in de grotere omgeving nog vrije parkeerplekken beschikbaar zijn.
- Mocht blijken dat er nog extra parkeerplaatsen nodig zijn in de avonduren, dan zijn deze beschikbaar bij het winkelcentrum Geesterduin.

Bijlage 1

Onderbouwing van het effect van autodelen

De publicatie 'Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' uit december 2015 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met ontwikkelingen in binnen- en buitenland, omvang en gebruik van de deelauto, motivaties, ervaringen en voorkeuren, succesfactoren van deelauto-concepten, effecten van autodelen en een blik op de toekomst.

In deze publicatie concludeert het KiM: 'De autodelers in Nederland bezitten nu ruim 33% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen' (inleiding hoofdstuk 6). Deze conclusie wordt gebaseerd op een aantal elementen. Aan het begin van paragraaf 6.2 staat: 'Sinds respondenten met autodelen zijn gestart, is hun autobezit afgenomen van gemiddeld 0,85 auto's per huishouden naar 0,72 auto's per huishouden (figuur 6.1).' Dit is een afname van 15%.

Vervolgens staat in paragraaf 6.2: 'Een groot deel van het deelautogebruik vormt een alternatief voor de aanschaf van een eigen auto. Dat zegt 20% van de autodelers die huren via een organisatie en 40% van de autodelers die huren via een particulier (figuur 6.2). [...] Bovendien gaf 37% van de mensen die wel een auto hadden, aan een extra auto te hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen. De deelauto vervult voor hen blijkaar de functie van tweede auto. Van de mensen die voorheen geen auto hadden, zou zonder de deelauto 8% wel een eigen auto hebben gekocht.' Het KiM concludeert daarom: 'Als we ook de niet-waarneembare effecten meenemen, is het autobezit van de respondenten gedaald van 1,08 in het nulalternatief naar 0,72 auto's per huishouden nu: een daling, dus, van 0,36 auto's per huishouden.' En dat is een afname van 33%.

Vervolgens worden in paragraaf 6.2 andere onderzoeken aangehaald, waaruit ook een duidelijke daling van het autobezit blijkt.

Het KiM stelt ook 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesloten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (paragraaf 6.1). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken.

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

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

Daarnaast leidt de aanwezigheid van regulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto's beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

Het toenemend gebruik van deelauto's in Nederland is vooral te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe². Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelauto systeem groter dan in minder stedelijke gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden.

Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemend deelautogebruik:

- Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch (4% ten opzichte van 1%). Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.
- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemend deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrijkomt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing³ vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's⁴. Projectontwikkelaars bieden steeds vaker een deelauto aan om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken⁵. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken⁶. Een deelauto

² <https://www.crow.nl/mobiliteit-en-gedrag/nieuws-mobiliteit-en-gedrag/september-2017/gebruik-deelauto's-groeit>

³ More Options for Energy Efficient Mobility through Car-Sharing

⁴ <http://www.epomm.eu/docs/1615/factsheet3dutchfinal.pdf>

⁵ <https://kpvdashboard-4.blogspot.com/2011/05/milieueffecten.html>

⁶ <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvm/factsheet-autodelen-5-argumenten-voor-autodelen>

biedt een alternatief voor het kopen van een auto wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.

- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo-)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).

Vestiging Den Haag
New Babylon Center Offices
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl