

ir Sj Stienstra

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

LIMMEN

Ontwikkeling Rooiap 15

Parkeerbalans en bereikbaarheidsaspecten

INHOUD

1.	Inleiding	2
2.	Functioneel programma	3
3.	Parkeerbalans	5
3.1	Parkeernormen en aanwezigheidspercentages	5
3.2	Parkeervraag Rooinap 15	6
4.	Verkeersgeneratie	8

Heiloo, januari 2024

Vredenoord 133, 1852 WL Heiloo, tel.: 072 5338293, e-mail: stieverk@wxs.nl

1. Inleiding

Voor de locatie Rooinap 15 te Limmen heeft CasPronk Bouwgroep een herontwikkelingsplan ontwikkeld, dat voorziet in het realiseren van 43 woningen. Op de ontwikkelingslocatie zijn in de huidige situatie een drietal bedrijfspanden gevestigd, te midden van een overwegend als woongebied te karakteriseren omgeving.

Ten behoeve van de planrealisering heeft CasPronk Bouwgroep aan ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer verzocht de parkeerbalans van het project nader uit te werken, en daarbij ook in te gaan op de ontsluiting van de geplande halfoverdekte parkeervoorziening het bouwplan.

In deze rapportage wordt in eerste instantie ingegaan op de toe te passen parkeernorm voor de verschillende -aan de geprojecteerde doelgroepen gekoppelde- woningtypen. Leidraad zijn daarbij de parkeernormen, zoals die in 2020 door de gemeente Castricum zijn vastgesteld. In de parkeerprognose wordt er rekening mee gehouden dat de parkeerplaatsen in de parkeerkelder zijn gereserveerd voor bewoners. Dit heeft invloed op de parkeerbalans, en ook op de verdeling van de verkeersbewegingen die worden gegenereerd door de ontwikkeling.

Met uitvoering van het bouwplan vervalt de parkeerclaim die is gerelateerd aan de huidige functie van de locatie. Op werkdagen overdag is dat het effect het grootst, dan is de parkeervraag van bedrijfspanden het grootst. De grootste parkeervraag van de nieuwe functie, woningen, doet zich echter voor op andere momenten. Het maatgevende moment daarvan ligt in de avond- en nachturen, als de parkeervraag van bedrijfspanden vrijwel 0 is. Bij de berekening van de parkeerbehoefte van het bouwplan is daarom saldering met de parkeerclaim van de bedrijfspanden buiten beschouwing gelaten.

2. Functioneel programma

Het bouwplan voor Rooiap 15 omvat 43 woningen.

In tabel 1 wordt een overzicht gegeven van het geplande aantal woning per woningtype:

Tabel 1: woningbouwprogramma

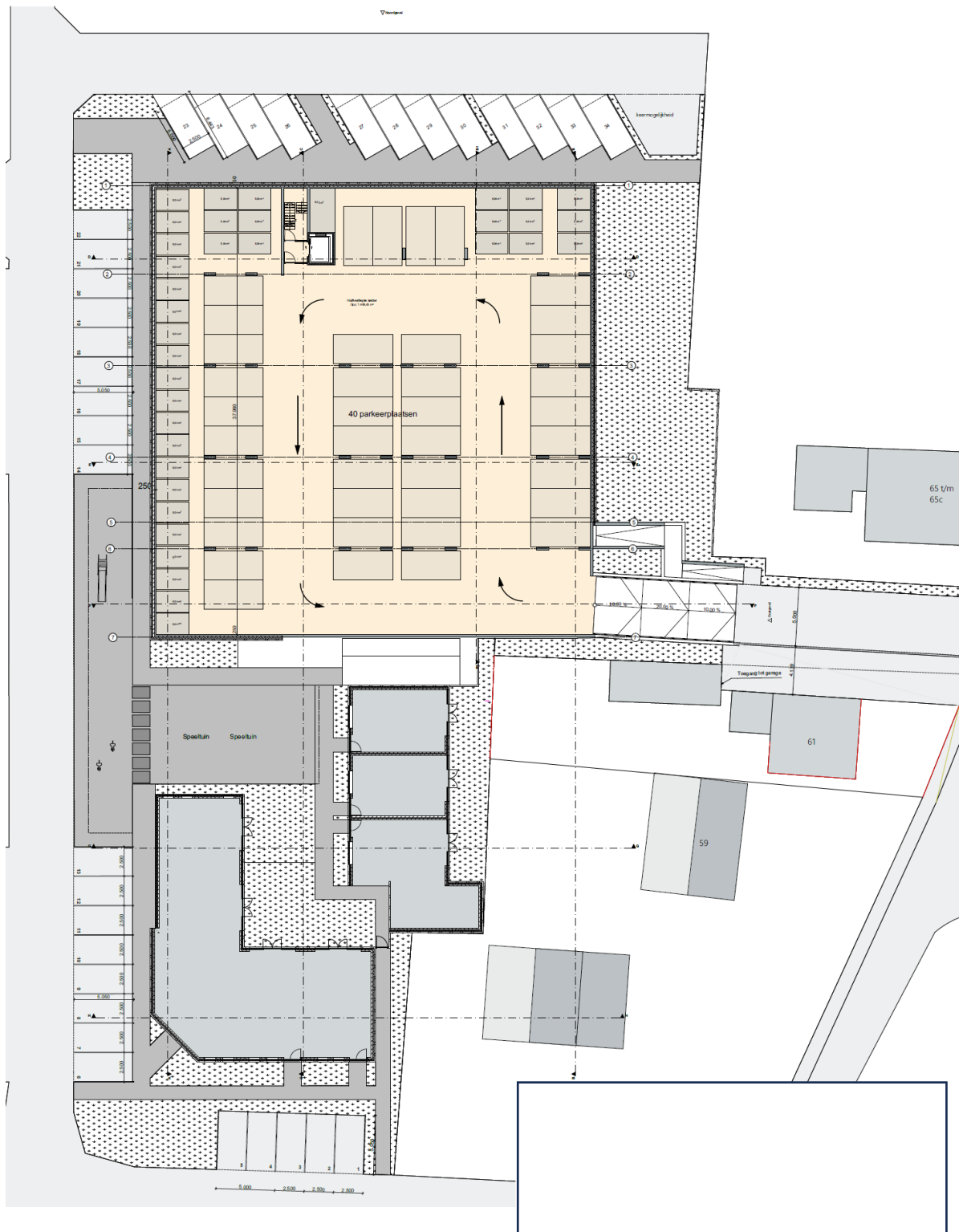
Functie	aantal
Appartement koop (> 95 m ²)	5
Appartement koop (80-95 m ²)	5
Appartement koop (< 80 m ²)	17
Koopwoning tussen/ hoek	3
Sociaal huur (46-55 m ²)	13
Totaal	43

In het jongste ontwerp is in het plan een totale parkeercapaciteit voorzien van 68 parkeerplaatsen, te weten 40 parkeerplaatsen in een half overdekte parkeerkelder binnen het complex, die worden gereserveerd voor de bewoners van Rooiap 15, en 28 openbare parkeerplaatsen op maaiveld rond het bouwblok.

Door de herontwikkeling vervallen ook 6 bestaande parkeerplaatsen aan de noordzijde van de ontwikkeling (tegenover de woningen Rooiap 2-10). Deze plaatsen zullen moeten worden gecompenseerd in de parkeerbalans van het project.

In figuur 1 is de geprojecteerde indeling van de parkeervoorzieningen voor de herontwikkeling van Rooiap 15 weergegeven.

Figuur 1: Parkeercapaciteit Rooi nap 15



3. Parkeerbilans

3.1 Parkeernormen en aanwezigheidspercentages

Het effect van ruimtelijke plannen op de parkeersituatie wordt in kaart gebracht door berekening van de parkeervraag die ontstaat door de planontwikkeling. Bij het bepalen van de toekomstige bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen wordt ook rekening gehouden met de geplande parkeercapaciteit. Het gaat daarbij niet alleen om de (toename in) aantallen parkeerplaatsen, maar ook om de wijze waarop de verschillende parkeerlocaties worden ingezet (openbaar dan wel gereserveerd voor een specifieke doelgroep, nl. bewoners). Bij gereserveerde parkeerplaatsen wordt er rekening mee gehouden dat de mogelijkheden voor dubbelgebruik beperkt zijn.

Uitgangspunt voor de benadering van de toekomstige parkeervraag vormen de parkeernormen van de gemeente Castricum. De gemeente Castricum baseert de parkeernormen op de parkeerkencijfers van CROW¹, en houdt daarbij rekening met de locatie. Voor de kern Limmen geldt locatiekenmerk 'zone 3, rest bebouwde kom Castricum en overige kernen', daarbij wordt voor de parkeernormen uitgegaan van de gemiddelde waarde in de range van parkeerkentallen van CROW voor de verschillende functies. Voor woningen wordt uitgegaan van de oppervlakte van de woningen.

Voor de verschillende relevante typen woningen worden in de gemeentelijke parkeernota² de volgende parkeernormen gegeven:

Tabel 2: Gemeentelijke parkeernormen woningbouw (pp/won), locatiekenmerk 3

Type woning	Parkeernorm	
	bewoners	bezoekers
Appartement, koop >95 m ³	1,8	0,3
Appartement, koop 80 - 95 m ²	1,6	0,3
Appartement, koop <80 m ²	1,3	0,3
Appartement, huur >95 m ²	1,7	0,3
Appartement, huur <95 m ² (incl. sociale huur)	1,1	0,3

In kencijferpublicaties van CROW wordt er overigens bij voortduring op gewezen dat parkeerkencijfers slechts een hulpmiddel zijn om een orde van grootte te bepalen van de gewenste parkeercapaciteit bij een nieuwe ontwikkeling. Parkeerkencijfers zouden moeten dienen als basis voor maatwerk, waarbij onder meer bereikbaarheidskenmerken, functiekenmerken, mobiliteitskenmerken van gebruikers, het gemeentelijk (ruimtelijk en mobiliteits-)beleid en

¹ De meest recente parkeerkencijfers van het CROW zijn opgenomen in: Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen; CROW publicatie 381, december 2018

² Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Castricum

het feitelijk autobezit en -gebruik in een specifieke situatie een rol zouden moeten spelen. In deel B van genoemde CROW-publicatie 381 is deze maatwerk-aanpak om te komen van parkeerkencijfers naar (locatie-)specifieke parkeernormen uitvoerig besproken.

Het parkeergedrag van bewoners en bezoekers van de woning loopt niet parallel. Bewonersparkeren bereikt de maximale parkeervraag 's nachts, bezoekersparkeren daarentegen in de avond. Dit effect wordt verdisconteerd door het toepassen van de aanwezigheidspercentages, zoals deze zijn opgenomen in de gemeentelijke parkeernota.

Deze zijn gebaseerd op de aanwezigheidspercentages zoals die door CROW worden gepubliceerd. Een overzicht van de toegepaste aanwezigheidspercentages wordt gegeven in tabel 3:

Tabel 3: aanwezigheidspercentages

		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
wonen	bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	80%	100%	70%

3.2 Parkeervraag RooiNap 15

Toepassing van de parkeernormen, met bijbehorende aanwezigheidspercentages, geeft inzicht in de omvang en samenstelling van de parkeervraag die wordt gegenereerd door de woningen in het bouwplan. Tabel 4 geeft hiervan een overzicht:

Tabel 4: Omvang en samenstelling parkeervraag bouwplan RooiNap 15

PARKEERVRAAG		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
	P max	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
app. koop >95m ²	9	4.5	4.5	8.1	7.2	9.0	5.4	7.2	6.3
app. koop 80-95	8	4.0	4.0	7.2	6.4	8.0	4.8	6.4	5.6
app. koop <80m ²	22.1	11.1	11.1	19.9	17.7	22.1	13.3	17.7	15.5
tussen/hoek	5.1	2.6	2.6	4.6	4.1	5.1	3.1	4.1	3.6
sociaal huur	14.3	7.2	7.2	12.9	11.4	14.3	8.6	11.4	10.0
Bezoekers won.	12.9	1.3	2.6	10.3	9.0	0.0	7.7	12.9	9.0
TOTAAL		30.5	31.8	63.0	55.8	58.5	42.8	59.7	50.0

Om het effect van deze parkeervraag te kunnen evalueren wordt deze berekende parkeervraag, plus de compensatie voor de zes huidige parkeerplaatsen die zich bevinden binnen de bouwplaats (tegenover Rooi nap 2-10), vergeleken met de toekomstig geprojecteerde parkeercapaciteit.

De geprojecteerde toekomstige parkeercapaciteit bedraagt 74 parkeerplaatsen, waarvan 40 worden gereserveerd voor bewonersparkeren.

Daarmee kan een prognose worden opgesteld van de toekomstige verdeling van de parkeerbehoefte. Uitgangspunt daarbij is dat het bewonersparkeren wordt toegewezen aan 40 vaste rechthebbenden (auto's van bewoners), die gebruik maken van de gereserveerde parkeervoorziening. Wanneer een deel van deze bewoners (overdag) afwezig is kunnen die parkeerplaatsen niet worden ingezet om andere categorieën parkeerders op te vangen. Dat betekent dat overdag een deel van de gereserveerde parkeerplaatsen leeg staat.

De parkeervraag van de overige bewoners wordt opgevangen op het openbaar parkeren, evenals het bezoekersparkeren.

Met deze onderdelen kan nu de parkeerbalans worden opgesteld, rekening houdend met de parkeervraag van bewoners en bezoekers (tabel 4), de compensatie voor de 6 vervallen parkeerplaatsen en de onderverdeling in gereserveerde en openbare parkeercapaciteit en het gebruik er van.

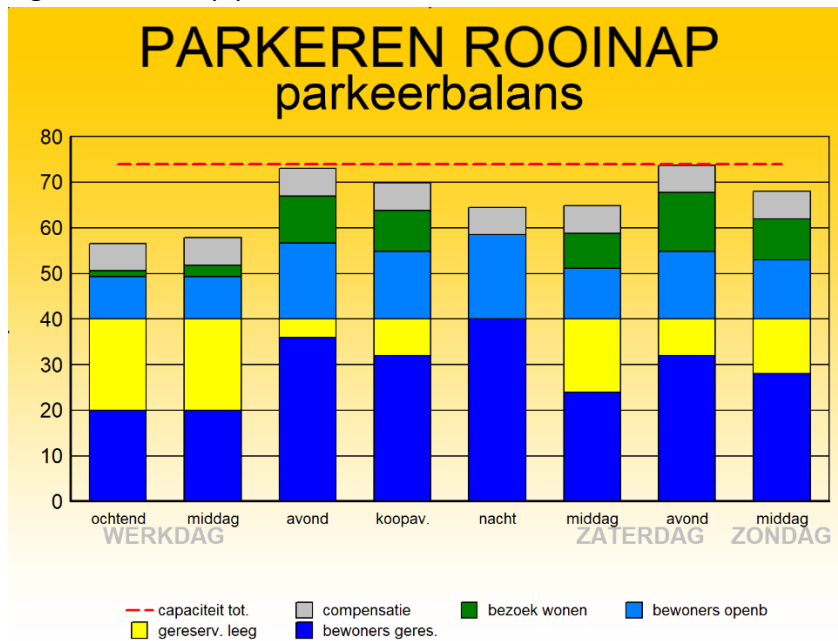
Dit is in onderdelen uitgewerkt in tabel 5, waarin ook is aangegeven in welke mate de gereserveerde parkeerplaatsen op de verschillende momenten niet worden bezet.

Tabel 5: Parkeerbalans

PARKEERBALANS		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
GERESERV	bewoners	20.0	20.0	36.0	32.0	40.0	24.0	32.0	28.0
	leeg	20.0	20.0	4.0	8.0	0	16.0	8.0	120
OPENBAAR	bewoners	9.3	9.3	16.7	14.8	18.5	11.1	14.8	13.0
	bezoek	1.3	2.6	10.3	9.0	0.0	7.7	43.0	30.1
	compensatie	6	6	6	6	6	6	6	6
	TOTAAL	16.5	17.8	33.0	29.8	24.5	24.8	33.7	28.0
PARKEER-CAPACITEIT	OPENBAAR	34	34	34	34	34	34	34	34
	PER SALDO	+17.5	+16.2	+1.0	+4.2	+9.5	+9.2	+0.30	+6.0

Een totaal overzicht hiervan is ook weergegeven in figuur 2.

Figuur 2: Verloop parkeerdruk



Hieruit volgt dat de parkeerbalans voor het project Rooinap 15 sluitend is. Op geen enkel moment wordt een tekort aan parkeerruimte berekend. De geplande parkeercapaciteit is in balans met de te verwachten parkeervraag.

4. Verkeersgeneratie

Door de bouw van 43 woningen is te verwachten dat het aantal verkeersbewegingen in de omgeving zal toenemen. De drie bedrijfspanden op de locatie zullen ook een verkeerstrekkende werking hebben gehad, maar verwacht mag worden dat het aantal verkeersbewegingen relatief beperkt zal zijn geweest.

Voor de raming van de verkeersgeneratie van de geplande woningen wordt gebruik gemaakt van de -aan de toe te passen parkeernormen gerelateerde- waarden van de kengetallen die CROW hiervoor geeft (publicatie 381, zie voetnoot 1). De kengetallen, per type woning, zijn vermeld in tabel 6.

Tabel 6: Kengetallen verkeersgeneratie (mvt/etm)

Type woning	verkeersgeneratie
Appartement, koop >95 m ³	7,4
Appartement, koop 80 - 95 m ²	6,0
Appartement, koop <80 m ²	5,6
Appartement, huur >95 m ²	7,4
Appartement, huur <95 m ² (incl. sociale huur)	4,1

Daarmee wordt een verkeersgeneratie per gemiddelde weekdag berekend van 237,7 motorvoertuigen per etmaal.

De kengetallen voor verkeersgeneratie van het CROW worden gegeven voor de gemiddelde weekdag. In de praktijk blijkt de verkeersgeneratie op werkdagen iets hoger te liggen dan in de weekenden. Voor woningen geeft CROW een omrekenfactor van 1,11 om vanuit de gemiddelde weekdag een waarde voor de gemiddelde werkdag te kunnen bepalen. Daaruit volgt dat voor een werkdag de gemiddelde verkeersgeneratie dan (afgerond) kan worden geraamd op 265 mvt/etm.

De verkeersdrukke in de bebouwde omgeving is over het algemeen gelijkmatiger gespreid dan dat op het hoofdwegennet het geval is. De verkeersintensiteit op het drukste uur van de dag ligt in de bebouwde omgeving normaliter in de orde van grootte van 10 à 12% van de etmaalsintensiteit. Dat betekent dat door de ontwikkeling van Rooinap op het drukste moment van de dag circa 30 verkeersbewegingen worden gegenereerd.

Door de geplande lay-out van de parkeervoorzieningen (uitrit bewonersgarage naar de Dusseldorperweg, openbaar parkeren (beperkt deel bewonersparkeren, en bezoekers/leveranciers van de woningen) langs Jan Valkeringlaan/Rooinap) wordt een goede spreiding van dit -op zich beperkte- aantal verkeersbewegingen bereikt.