

Opdrachtgever	Hoorne Vastgoed Ontwikkeling B.V.
Onderwerp	Parkeerbalans winkelcentrum Geesterduin Castricum
Datum	20 april 2026
Kenmerk	018153.20250807.N3.13
Status	Definitief
Pagina	1/26

1. Inleiding

Hoorne Vastgoed Ontwikkeling B.V. is voornemens het winkelcentrum Geesterduin in Castricum te transformeren. De herontwikkeling, aangeduid als 'Geesterduin 2.0', vormt ook een ruimtelijke en functionele transformatie van het gebied. Naast een gedeeltelijkeerschikking en uitbreiding van het winkelvloeroppervlak voorziet het plan in de toevoeging van circa 215 appartementen. Deze ingrepen hebben directe gevolgen voor de parkeerbehoefte en de verkeersafwikkeling in en rondom het centrumgebied van Castricum.

In eerdere fases van dit project is reeds uitgebreid onderzoek verricht naar de effecten van de herontwikkeling op de parkeersituatie. Daarbij zijn in het najaar van 2022 parkeertellingen uitgevoerd en is op basis van de verkregen data een parkeerbalans opgesteld door Ir. Sj. Stienstra Adviseur stedelijk verkeer B.V.

Inmiddels is het project in een nieuwe ontwikkelfase belandt. Diverse externe en interne ontwikkelingen - waaronder de realisatie van het plan Eerste Kwartier (Van Vliet-locatie), bijstellingen in het woningbouwprogramma, een aanvullende parkeertelling in juli 2024 en de vaststelling van nieuwe gemeentelijke parkeernormen – maken een actualisatie van de parkeeraanalyse noodzakelijk.

Voorliggende notitie voorziet in die behoefte. Op basis van de meest recente gegevens en uitgangspunten is een geactualiseerde parkeerbalans opgesteld, met als doel het borgen van een toekomstbestendige en evenwichtige parkeerstructuur binnen het herontwikkelde Geesterduin. De ontwikkellocatie wordt weergegeven in figuur 1.1 op de volgende pagina.



Figuur 1.1: Ontwikkellocatie roze gemarkeerd (Bron achtergrond: Streetsmart Cyclomedia)

2. Uitgangspunten

2.1 Functieprogramma

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is het van belang om het functieprogramma in beeld te brengen. Het volledige functieprogramma¹ is weergegeven in tabel 2.1.

¹ Functieprogramma conform e-mail van de opdrachtgever d.d. 1 september 2025.

blok	woningtype	aantal	eenheid
A	koop, appartement, > 100 m ² bvo	21	woning
B	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	14	woning
C	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	27	woning
	koop, appartement, < 75 m ² bvo	1	woning
D	huur, appartement, < 75 m ² bvo	14	woning
E/F	huur, appartement, sociaal, < 75 m ² bvo	60	woning
G	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	23	woning
	huur, appartement, < 75 m ² bvo	2	woning
H/I	koop, appartement, > 100 m ² bvo	16	woning
	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	4	woning
J	huur, appartement, < 75 m ² bvo	9	woning
K	koop, appartement < 75 m ² bvo	24	woning
totaal	woningen	215	woning
totaal	commerciële ruimte (uitbreiding)	488	m² bvo

Tabel 2.1: Functieprogramma ontwikkeling (nieuw)

2.2 Parkeernormen auto

De parkeerbehoefte is bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen², die gebaseerd zijn op de parkeerkcijfers van CROW³. In het gemeentelijke parkeerbeleid zijn verschillende gebieden onderscheiden en het winkelcentrum Geesterduin bevindt zich in de zone 'schil'. In tabel 2.2 zijn de te hanteren gemeentelijke parkeernormen opgenomen.

functie	parkeernorm	eenheid
koop, appartement, > 100 m ² bvo	1,3	pp per woning
koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,1	pp per woning
koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,0	pp per woning
huur, appartement, vrije sector < 75 m ² bvo	0,6	pp per woning
huur, appartement, sociaal, < 75 m ² bvo	0,5	pp per woning
bezoekers van woningen	0,1	pp per woning
wijkwinkelcentrum (gemiddelde)	4,3	pp per 100 m ² bvo

Tabel 2.2: Gemeentelijke parkeernormen auto

² Nota Parkeernormen 2025 Gemeente Castricum (d.d. 14 maart 2025).

³ CROW publicatie 744 'Parkeerkcijfers – Basis voor parkeernormering' (2024).

Inzet deelmobiliteit

In nieuwbouw- of transformatieontwikkelingen kan sprake zijn van afwijkende omstandigheden die ertoe leiden dat de toepassing van de parkeernorm niet geheel passend is. Wanneer hier sprake van is, kan door een initiatiefnemer een mobiliteitscorrectie worden onderbouwd. Indien deze onderbouwing beschikbaar is, kan de parkeerbehoefte voor het bewonersdeel met maximaal 20% worden gecorrigeerd, conform het gemeentelijke parkeerbeleid.

De gemeente Castricum streeft ernaar duurzame mobiliteit te bevorderen, wat inhoudt dat ze de leefbaarheid en luchtkwaliteit willen verbeteren door de overgang naar duurzame vervoersmiddelen. Hoewel specifieke plannen voor deelauto's en -fietsen niet direct worden genoemd, zijn de ambities gericht op het creëren van een groenere en duurzamere gemeente, waarin inwoners zich vrij kunnen bewegen voor werk, school en vrije tijd⁴.

In het kader van een verschuiving van autobezit naar autogebruik is Hoorne Vastgoed voornemens om deelauto's in te zetten en te faciliteren bij de ontwikkeling van 'Geesterduin 2.0'. Autodelen is het principe 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. Per saldo zijn dan minder auto's nodig. De deelauto's zullen beschikbaar zijn voor bewoners zodra de ontwikkeling voltooid is.

Het is aanbevolen om de deelauto's op de parkeerplaatsen op maaiveld of direct aan een entreegebouw, te faciliteren, zodat ze beter toegankelijk en zichtbaar zijn en daardoor aantrekkelijker worden. De bewoners van de 215 nieuwe appartementen (en bestaande bewoners van omliggende woningen) kunnen dan gebruik maken van de deelauto's die bij het plan worden geplaatst. Hiervoor is extra afstemming nodig tussen de bewoners, de beheerder van het complex en het deelautobedrijf. In het recent ontwikkelde naastgelegen Eerste Kwartier staan ook deelauto's gestald. In combinatie met ook binnen deze ontwikkeling deelauto's te faciliteren draagt dit bij aan een grotere bekendheid van deelmobiliteit en stimuleert de toepassing ervan binnen het project.

⁴ Omgevingsvisie gemeente Castricum 2023.

2.3 Parkeernormen fiets

De gemeente Castricum heeft haar fietsparkeernormen opgenomen in de 'Nota Parkeernormen 2025'. Voor bewoners zijn er geen fietsparkeernormen vastgesteld. Voor het bepalen van de fietsparkeernormen voor bewoners is De Amsterdamse bouwbrief⁵ als uitgangspunt gehanteerd.

functie	parkeernorm	eenheid
woning > 125 m ² go*	6,0	fpp per woning
woning > 100 m ² go	5,0	fpp per woning
woning >75 – <100 m ² go	4,0	fpp per woning
woning >50 – <75 m ² go	3,0	fpp per woning
woning <50 m ² go	2,0	fpp per woning
bezoekers van woningen	0,5	fpp per woning
wijkwinkelcentrum	4,0	fpp per 100 m ² bvo

* GO staat voor gebruiksoppervlakte.

Tabel 2.3: Gemeentelijke parkeernorm (en Amsterdamse bouwbrief) fiets

Hoewel de kwaliteitsvereisten voor fietsen niet expliciet worden genoemd in het parkeerbeleid, is het bekend dat er meer vraag is naar parkeerplaatsen voor fietsen met afwijkende maten. Sommige gemeenten, zoals Amsterdam, Utrecht en Haarlem, hebben al een percentage fietsen opgenomen dat aan deze vereiste moet voldoen. Dit zal dan ook als uitgangspunt worden gehanteerd in dit project:

- minimaal 5% van de plekken is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
- minimaal 15% van de plekken is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).

⁵ Bouwbrief: Regels en afspraken bouwen en wonen Amsterdam 2015-130.

2.4 Aanwezigheidspercentages

Conform het gemeentelijke parkeerbeleid mag bij een ontwikkeling met gemengde functies rekening worden gehouden met aanwezigheidspercentages van de verschillende doelgroepen. Voorwaarde voor het gebruik maken van aanwezigheidspercentages is dat de verschillende doelgroepen in de praktijk van elkaars parkeerplaatsen gebruik kunnen maken (dubbelgebruik). De aanwezigheidspercentages die het gemeentelijk beleid hanteert zijn weergegeven in tabel 2.4.

	werkdag				koop	vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag	avond	middag
bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
bezoekers	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0%	60%

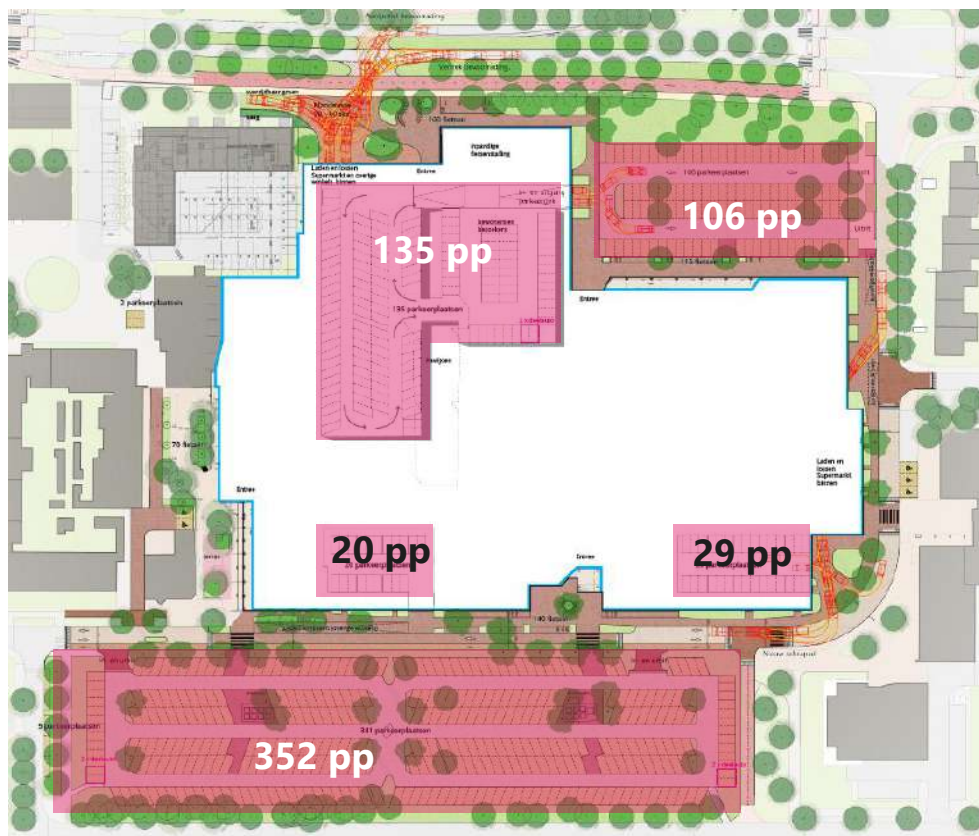
Tabel 2.4: Aanwezigheidspercentages conform gemeentelijk beleid

2.5 Parkeercapaciteit auto

In onderstaande tabel en figuur is de geplande toekomstige parkeercapaciteit voor auto's rondom het winkelcentrum Geesterduin inzichtelijk gemaakt. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de locatie van de parkeercapaciteit.

locatie	parkeercapaciteit
garage Geesterduinweg (blok E/F)	29
garage Geesterduinweg (blok G)	20
parkeerdek	135
parkeerterrein Soomerwegh	106
parkeerterrein Geesterduinweg incl. haakse parkeerplaatsen Nansenlaan	352
totaal	642

Tabel 2.5: Toekomstige parkeercapaciteit auto



Figuur 2.1: Toekomstige parkeercapaciteit auto

De parkeercapaciteit uit het parkeeronderzoek in 2022 bedraagt in hetzelfde gebied conform opgave 481 openbare parkeerplaatsen (+7 minder valide parkeerplaatsen). Conform de parkeertelling van 2024 is de parkeercapaciteit 475 parkeerplaatsen. De (kleine) verschillen met 2024 zijn (binnen de onzekerheidsmarges van een parkeerprognose) verwaarloosbaar. Desondanks is het parkeeronderzoek van 2022 zijn als basis gebruikt voor de door Stienstra Advies opgestelde parkeerbalans.

De totale toekomstige parkeercapaciteit bedraagt 642 parkeerplaatsen. De grootste concentratie aan openbare parkeerplaatsen bevindt zich aan de zuidzijde van het winkelcentrum (352 plaatsen incl. Nansenlaan). Per saldo zal een totaal van circa (642 - 488) **152 parkeerplaatsen worden toegevoegd aan de bestaande parkeervoorzieningen, waarvan 49 worden gereserveerd voor bewoners en niet openbaar toegankelijk zijn.**

2.6 Parkeercapaciteit fiets

Naast de parkeervoorzieningen voor auto's is ook de beschikbare fietsparkeercapaciteit in en rondom het winkelcentrum Geesterduin in kaart gebracht. In onderstaande tabel is de fiets parkeercapaciteit weergegeven per entree of gebied, met daarbij een onderscheid tussen openbare en privé stallingsmogelijkheden.

locatie	openbaar	privé	totaal
entree A/B		160	
entree C		101	
entree D		38	
entree E/F		152	
entree G		94	
entree H/I		88	
entree J		32	
entree K		76	
noordkant (noord van entree A/B)	100		
rechterkant (rechts van entree A/B)	115		
zuidkant (zuid van entree E/F en G)	140		
linkerkant (links van entree J)	78		
inbandige fietsenstalling nieuwe entree	94		
totaal	527	741	1.268

Tabel 2.6: Toekomstige parkeercapaciteit fiets

De huidige fietsparkeercapaciteit in de omgeving bedraagt, conform het onderzoek van Fietzersbond⁶, 331 openbare fietsparkeerplekken. De totale toekomstige capaciteit voor fietsparkeren bedraagt **1.268 plekken**, waarvan 527 openbaar en 741 privé⁷. Dit resulteert in een toevoeging van (527 - 331) **196 extra openbare fietsparkeerplekken**.

⁶ Document: '20240604 Advies Fietzersbond Geesterduin Def' (d.d. 4 juni 2024).

⁷ Conform e-mail van de opdrachtgever d.d. 21 oktober 2025.

3. NSTOMP-principe

Om de bereikbaarheid van de ontwikkellocatie te beschrijven wordt gebruik gemaakt van het NSTOMP-principe. Deze afkorting komt uit Vlaanderen waarmee in de mobiliteitsplanning een prioritering wordt aangegeven. In volgorde betekent dit: Nabijheid, Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en ten slotte de Privéauto, zoals te zien in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Visualisatie NSTOMP-principe

Nabijheid

Bij NSTOMP moet eerst de nabijheid van voorzieningen goed geregeld zijn, zodat bewoners snel en gemakkelijk in hun dagelijkse behoeften kunnen voorzien. Aansluitend op 'nabijheid' moeten er veilige, comfortabele en directe voet- en fietsroutes aanwezig zijn, zodat bewoners kunnen en willen lopen en fietsen. De nabijheid van voorzieningen, culturele instellingen en winkels en werkgelegenheid in Castricum maakt autobezit minder noodzakelijk. Dit wordt ook bevestigd door gegevens van het CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2023), waaruit blijkt dat het autobezit in Castricum gemiddeld 1,24 auto's per huishouden bedraagt, terwijl het gemiddelde in de Nederlandse gemeenten die geclassificeerd zijn als 'matig stedelijk' 1,29 is.

Stappen

De ontwikkellocatie is gelegen in het (schil)centrum van Castricum. Binnen loopafstand zijn meerdere scholen, supermarkten, winkels en bushaltes goed bereikbaar. De omliggende looproutes zijn veilig en duidelijk gemarkeerd. Dit blijkt uit de aanwezigheid van goede verlichting, brede trottoirs en aparte routes van gemotoriseerd verkeer. Het feit dat de appartementen worden gerealiseerd op een bestaande locatie, met een winkelcentrum en gemengde functies, draagt bij aan het verminderen van de behoefte aan een auto.

Trappen

Met de fiets komen nog meer bestemmingen in en rondom Castricum binnen het bereik van de toekomstige bewoners en bezoekers. Landelijk scoort de gemeente hoog wat betreft het totale fietsgebruik. Dit heeft, naast het utilitaire verkeer waarvoor Castricum een regionale functie heeft, deels te maken met de aantrekkelijke recreatieve mogelijkheden⁸. Met ruime fietspaden en fietsenstallingen is fietsen een uiterst praktische en efficiënte manier van vervoer voor bewoners en bezoekers. De beschikbaarheid van veilige fietsenstallingen binnen de ontwikkeling kan het gebruik van de fiets als primair vervoermiddel stimuleren, wat de afhankelijkheid van auto's en de vraag naar parkeerplaatsen verder reduceert. Dit omvat inpassing van fietsparkeren, goede verlichting en een goede toegankelijkheid, zonder obstakels zoals hellingen, zware deuren, drempels of trappen.

Openbaar Vervoer

De locatie van de beoogde ontwikkeling is goed verbonden met verschillende vormen van openbaar vervoer, wat het voor bewoners (en bezoekers) mogelijk maakt om de stad en omliggende gebieden snel en efficiënt te bereiken zonder afhankelijk te zijn van een privéauto. Belangrijke verbindingen zijn onder andere:

- **Station Castricum:** Hoewel het station niet direct om de hoek ligt, is het bereikbaar in ongeveer 5 minuten fietsen of 15 minuten lopen (circa 1,2 km). Het station biedt snelle verbindingen naar nationale en regionale bestemmingen. Castricum is per trein goed verbonden met de grote steden (Haarlem in 30 minuten en Amsterdam in 20 minuten) en de omliggende kernen.
- **OV-lijnen:** De locatie is zeer goed ontsloten op het busnetwerk. Op slechts enkele minuten lopen (of 300 meter) bevinden zich meerdere OV-haltes, vanwaar buslijnen naar Station Castricum vertrekt (buslijn 164 en 167 elke 30 minuten). Daarnaast zijn er OV-lijnen richting Heiloo, Alkmaar en Castricum aan Zee (buslijn 868). Dit biedt bewoners een directe verbinding naar belangrijke bestemmingen.

⁸ Conform Fietsbeleidsplan 2020-2023 Gemeente Castricum.

Mobility as a Service (MaaS)

De ontwikkeling biedt tevens kansen om het gebruik van deelmobiliteit actief te ondersteunen, wat de afhankelijkheid van privéauto's verder kan verminderen. Door in te zetten op verschillende vormen van gedeeld vervoer kunnen bewoners flexibel en duurzaam reizen, zonder zelf over een auto of fiets te hoeven beschikken. Relevante opties zijn onder andere:

- Deelauto's: In Castricum is er een groeiend aanbod van autodelendiensten, zoals Greenwheels, SnappCar en CALorie. Deze voertuigen zijn beschikbaar voor bewoners die incidenteel een auto nodig hebben, zonder de verplichtingen die gepaard gaan met autobezit. Door gebruik te maken van deelauto's wordt de behoefte aan privéparkeerplaatsen aanzienlijk verminderd.
- Deelfietsen/deelscooters: Gezien de grootte van de stad en het feit dat de ontwikkelaar van plan is het gebruik van fietsen te stimuleren en voldoende parkeerplaatsen te voorzien, worden deelfietsen niet als een realistische optie voor dit project beschouwd. Er zijn OV-fietsen beschikbaar op Station Castricum die een laagdrempelige en betrouwbare aanvulling op het openbaar vervoer vormen.

Privéauto

Binnen het NSTOMP-principe wordt de privéauto bewust als laatste vervoersmiddel gepositioneerd, met als doel het stimuleren van duurzamer mobiliteitsgedrag. Toch blijft de auto voor een deel van de bewoners en bezoekers van winkelcentrum Geesterduin een belangrijk vervoermiddel. Geesterduin is per auto goed bereikbaar via de provinciale wegen N513 en de N203, met aansluitingen op de snelweg A9 op relatief korte afstand. De hoofdtoegangswegen richting het winkelcentrum zijn de Soomerwegh en Geesterduinweg.

Het winkelcentrum beschikt over meerdere openbaar toegankelijk parkeerterreinen, met de grootste aan de zijde van de Geesterduinweg. Er is sprake van een hoge parkeerdruk op zaterdag en tijdens evenementen en feestdagen. In de herontwikkeling wordt rekening gehouden met het optimaliseren en uitbreiden van de bestaande parkeercapaciteit en het verbeteren van de routing voor automobilisten en expeditie, met het oog op veiligheid en efficiëntie van alle weggebruikers.

In de planvorming wordt ingezet op het behouden van een sluitende parkeercapaciteit, afgestemd op de werkelijke behoefte, met ruimte voor flexibele invulling (bijvoorbeeld deelmobiliteit of elektrische laadplekken). Tevens zou een onderzoek naar de mogelijkheden voor dynamisch parkeerbeheer, bijvoorbeeld via digitale informatievoorziening, inzicht geven in hoe de beschikbare parkeerruimte efficiënter kan worden benut en bezoekers beter kunnen worden gestuurd. De rol van de privéauto wordt erkend, maar ingepast binnen een bredere mobiliteitsvisie waarin lopen, fietsen en OV de voorkeur genieten.

4. Parkeerbalans auto

4.1 Parkeereis

Op basis van het functieprogramma, de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages is de parkeereis voor personenauto's berekend voor de herontwikkeling van het winkelcentrum Geesterduin.

blok	functie	parkeernorm	aantal	eenheid	behoefte
A	koop, appartement, > 100 m ² bvo	1,3	21	woning	27,3
B	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,1	14	woning	15,4
C	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,1	27	woning	29,7
	koop, appartement, < 75 m ² bvo	1,0	1	woning	1,0
D	huur, appartement, < 75 m ² bvo	0,6	14	woning	8,4
E/F	huur, appartement, sociaal, < 75 m ² bvo	0,5	60	woning	30,0
G	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,1	23	woning	25,3
	huur, appartement, < 75 m ² bvo	0,6	2	woning	1,2
H/I	koop, appartement, > 100 m ² bvo	1,3	16	woning	20,8
	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	1,1	4	woning	4,4
J	huur, appartement, < 75 m ² bvo	0,6	9	woning	5,4
K	koop, appartement < 75 m ² bvo	1,0	24	woning	24,0
	totaal bewoners		215	woning	192,9
	bezoekers woningen	0,1	215	woning	21,5
	wijkwinkelcentrum	4,3	488	100 m ² bvo	21,0
	totaal				235,4

Tabel 4.1: Parkeerbehoefte ontwikkeling zonder dubbelgebruik - auto

Tabel 4.1 toont de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor zowel bewoners, bezoekers en de commerciële functie. Het resultaat laat zien dat, zonder rekening te houden met dubbelgebruik, de beoogde ontwikkeling een parkeerbehoefte heeft van 236 parkeerplaatsen. Tabel 4.2 op de volgende pagina toont de parkeerbalans inclusief dubbelgebruik.

		werkdag			koop	vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	avond	middag	avond	middag	avond	middag
bewoners (excl. 49 privé)	86,3	86,3	129,5	143,9	115,1	100,7	100,7	107,9	115,1	107,9
bewoners (privé pp)	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0
bezoekers	8,6	10,8	16,1	0,0	15,1	12,9	21,5	21,5	21,5	19,4
winkelcentrum	6,3	12,6	2,1	0,0	15,7	12,6	12,6	21,0	0,0	12,6
behoefte	150,2	158,7	196,7	192,9	194,9	175,2	183,3	199,4	185,6	188,9
deelmobiliteit (max. 20%)	-40,0	-40,0	-40,0	-40,0	-40,0	-40,0	-40,0	-40,0	-40,0	-40,0
deelauto's (1x5)*	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
bewoners Eerste Kwartier				8,8						
totaal	118,2	126,7	164,7	169,7	162,9	143,2	151,8	167,4	153,6	156,9
parkeercapaciteit	152	152	152	152	152	152	152	152	152	152
parkeerbalans	33,8	25,3	-12,7	-17,7	-10,9	8,8	1,8	-15,4	-1,6	-4,9

* 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 gaat uit van de volgende formule: 1 deelauto vervangt 4 tot 8 normale auto's. Vanwege het extra aanbod van deelauto's, 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.

Tabel 4.2: Parkeerbalans ontwikkeling inclusief dubbelgebruik en correcties - auto

In tabel 4.2 is te zien dat de toegevoegde parkeercapaciteit van 152 parkeerplaatsen op verschillende momenten in de parkeerbalans niet geheel toereikend is om in het benodigde aantal parkeerplaatsen van de ontwikkeling te voorzien, uitgezonderd de werkdagochtend en -middag, vrijdagmiddag en -avond en op zaterdagavond. In hoofdstuk 5 is onderzocht of op de bestaande parkeercapaciteit sprake is van restcapaciteit om in deze parkeerbehoefte te voorzien.

In onderstaande uitleg worden de uitgangspunten van de parkeerbalans, zoals weergegeven in tabel 4.2, toegelicht:

Toevoeging van 49 privé parkeerplaatsen

In totaal worden, ten opzichte van de huidige parkeercapaciteit, 152 parkeerplaatsen toegevoegd. Hiervan zijn 49 parkeerplaatsen enkel toegankelijk voor bewoners. Omdat deze parkeerplaatsen niet openbaar toegankelijk zijn, kunnen deze niet door andere doelgroepen gebruikt worden en kennen zodoende ook geen dubbelgebruik. Dit is in tabel 4.2 verrekend door in de berekening van de parkeervraag geen rekening te houden met aanwezigheidspercentages, maar over alle momenten van de week uit te gaan van een bezetting van 49 parkeerplaatsen. Deze zijn als een aparte rij opgenomen in tabel 4.2.

In de tabel 4.2 is te zien dat op het maatgevende moment, de werkdagnacht, een optelling van de parkeervraag leidt tot 201,7 benodigde parkeerplaatsen voor bewoners zonder rekening te houden met een reductie door deelmobiliteit⁹.

Worstcase berekening uitbreiding winkelcentrum

De ervaring leert dat een uitbreiding van een bestaand winkelcentrum, zoals hier is beoogd, niet 1-op-1 leidt tot een toename van de bezoekersaantallen. Het verzorgingsgebied en de aantrekkingskracht van het winkelcentrum blijft immers gelijk, omdat de uitbreiding vooral voorziet in een kwaliteitsimpuls en geen uitbreiding van het bestaande winkelaanbod¹⁰. Daarnaast is de omvang van de beoogde uitbreiding in dit geval ook gering ten opzichte van de reeds bestaande omvang, een zeer beperkte toevoeging van circa 4% ten opzichte van de bestaande omvang¹¹. Van een nieuwe winkel/functie in het gebied is dan ook sprake. Desondanks is de uitbreiding wel in geheel voorzien in het theoretisch bepaalde benodigde aantal parkeerplaatsen, waarbij de verwachting is dat dit in de praktijk niet leidt tot een toename in de bezoekersaantallen en/of een langere parkeerduur voor de bestaande bezoekers.

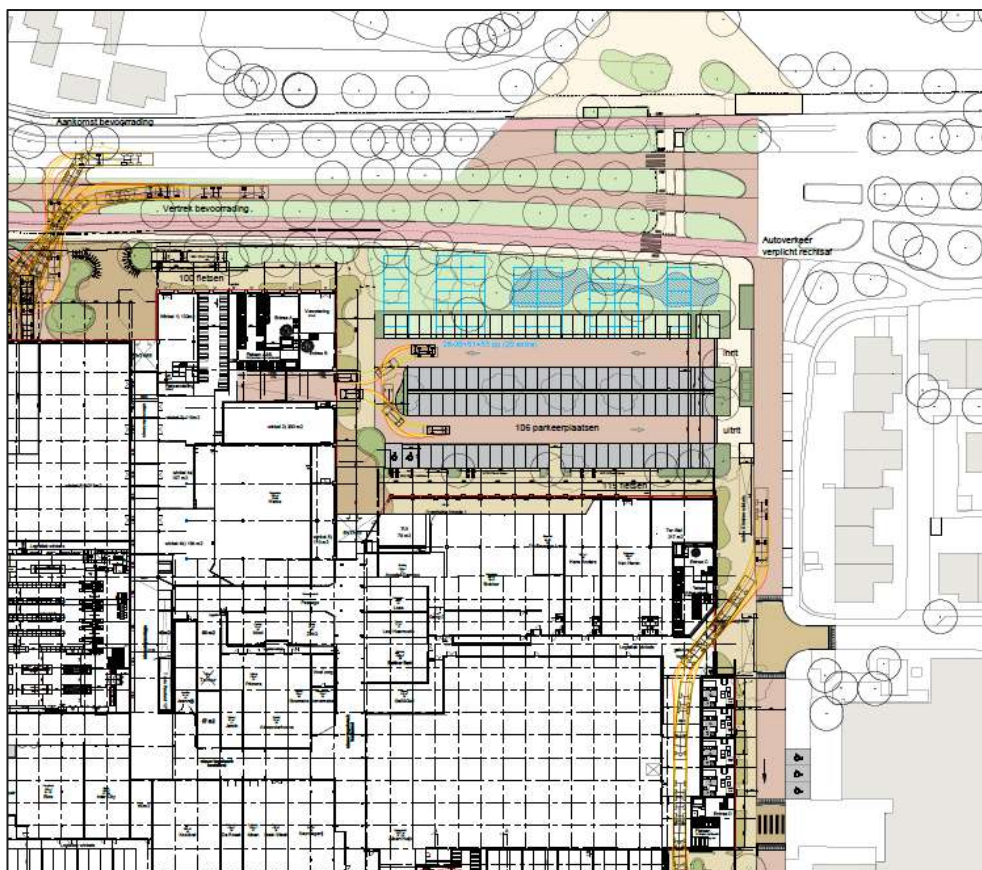
Deelmobiliteit

De gemeente Castricum heeft positief gereageerd op het aanbod van deelmobiliteit. Gewenst is dat hierin wordt aangesloten bij bestaande initiatieven en dat de deelauto's door alle bewoners in de omgeving gebruikt kunnen worden (dus niet exclusief beschikbaar zijn voor de bewoners van de nieuwe woningen). In de berekeningen is een reductie van de parkeerbehoefte toegepast op basis van **8 deelauto's**, conform het gemeentelijke parkeerbeleid, waarin beschreven staat dat tot een reductie van 20% op het benodigde aantal parkeerplaatsen voor bewoners hiermee gereduceerd kan worden. Het is de bedoeling om te starten met een aanbod van een realistisch aantal deelauto's en dit in de loop van de tijd te evalueren om te bepalen of er meer deelauto's nodig zijn. Deze afstemming zal verder worden ontwikkeld tussen de opdrachtgever en de aanbieder van de deelauto's. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid is daarnaast aan de noordoostzijde van het plangebied een ruimtereservering gedaan om eventueel de parkeercapaciteit te verruimen indien het succes van de deelauto uitblijft. In figuur 4.1 is de ruimtereservering schetsmatig weergegeven. De claim op de ruimte wordt enkel aangesproken op het moment dat uit een evaluatie blijkt dat deze nodig is, omdat de deelmobiliteit onvoldoende aanslaat.

⁹ Totale optelling 192,9 voor bewoners nieuwe woningen + 8,8 voor het eerste kwartier.

¹⁰ Goudappel heeft voor diverse supermarkten het effect van een uitbreiding onderzocht, waaruit ook blijkt dat na de kwaliteitsimpuls het klantenbestand niet toeneemt, maar gelijk blijft ten opzichte van de situatie voor de uitbreiding.

¹¹ Toevoeging van 488 m² bvo ten opzichte van circa 12.100 m² bvo in de bestaande situatie.



*Figuur 4.1: Ruimtereservering om de parkeercapaciteit, indien gewenst, uit te breiden
(bron: uitsnede VO; VVKH architecten d.d. 16 maart 2026)*

Parkeerbehoefte Eerste Kwartier

De ontwikkeling van het Eerste Kwartier, gelegen naast Geesterduin 2.0, heeft in de nachtperiode een tekort van **8,8 parkeerplaatsen**. Conform opgave van de opdrachtgever is overeengekomen dat dit tekort opgelost zal worden bij Geesterduin 2.0, zoals zichtbaar in tabel 4.2.

4.2 Oplossingsrichting: benutten restcapaciteit omgeving

Zoals uit de parkeerbalans blijkt is het beoogde aantal toe te voegen parkeerplaatsen niet geheel toereikend om de parkeervraag te kunnen faciliteren. Conform het gemeentelijke parkeerbeleid kan, in geval van een tekort aan parkeerplaatsen, aanspraak worden gemaakt op bestaande parkeerplaatsen tot een maximale bezettingsgraad van 90%¹². Middels een parkeeronderzoek dient de huidige parkeerbezetting in beeld gebracht te worden. Zolang de parkeerdruk, inclusief resterende parkeervraag, niet hoger is dan 90% is sprake van een acceptabele parkeersituatie. In hoofdstuk 5 (en bijlage 1) wordt dieper ingegaan op het resultaat uit een parkeerdrukmeting, gehouden in 2022 en herhaald in 2024. Hieruit blijkt dat in de toekomstige situatie, inclusief parkeervraag van de ontwikkeling, sprake is van een acceptabele parkeersituatie.

¹² Nota Parkeernormen 2025 Gemeente Castricum (d.d. 14 maart 2025); Hoofdstuk 5 *Het toepassingskade*.

5. Parkeeronderzoek

5.1 Uitgangspunten

Het parkeeronderzoek bestaat uit een parkeerdrukmeting. In een parkeerdrukmeting wordt op verschillende dagen en momenten van de dag het aantal bezette parkeerplaatsen geregistreerd. Door de geregistreeerde parkeerbezetting te delen door de beschikbare parkeercapaciteit in de openbare ruimte wordt de parkeerdruk inzichtelijk gemaakt.

Om overlast van een te hoge parkeerdruk en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen te voorkomen is de grens bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen op **maximaal 90% gesteld**¹³, conform het gemeentelijke beleid. Bij een hogere parkeerdruk ontstaat onnodig zoekverkeer, wat ten koste kan gaan van de verkeersveiligheid, en worden de parkeerplaatsen als vol ervaren.

Bijzondere parkeerplaatsen (gehandicaptenvakken, parkeervakken voor elektrisch laden, laad-en lossenplaatsen en gereserveerde parkeerplaatsen) kunnen niet door alle bewoners en bezoekers gebruikt worden en zijn daarom niet meegenomen in de resultaten.

Het parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd door Ir. Sj. Stienstra Adviseur stedelijk verkeer B.V. Normaliter voldoet een telling per uur, voor deze ontwikkeling is uitgegaan voor meer uitvoerige tellingen om de nauwkeurigheid te vergroten. Het onderzoek is uitgevoerd gedurende twee weken in 2022 en een week in 2024 op de volgende momenten:

- Donderdag 29 september 2022 elk half uur tussen 9.00 en 23.00 uur;
- Zaterdag 1 oktober 2022 elk half uur tussen 9.00 en 23.00 uur;
- Donderdag 6 oktober 2022 elk half uur tussen 9.00 en 23.00 uur;
- Zaterdag 8 oktober 2022 elk half uur tussen 9.00 en 23.00 uur;
- Donderdag 4 juli 2024 elk half uur tussen 9.00 en 23.00 uur;
- Zaterdag 6 juli 2024 elk half uur tussen 9.00 en 23.00 uur;

5.2 Resultaten parkeeronderzoek

Conform het parkeeronderzoek, heeft het geanalyseerde gebied een totale huidige parkeercapaciteit van 635 (2022) en 668 tot 672 (2024) openbaar toegankelijke parkeerplaatsen, exclusief bijzondere parkeerplaatsen. Dit verschil in 2024 is zichtbaar in het parkeeronderzoek op sectie 25 'Raadhuisplein'. Een verklaring hiervoor wordt in het parkeeronderzoek niet gegeven en is ons onbekend. In tabel 5.1 staan de resultaten van de parkeerdruk voor de drukste moment van elke gemeten dag.

¹³ Conform Nota Parkeernormen 2025 Gemeente Castricum.

2022	capaciteit	bezetting	parkeerdruk	tijd
donderdag 29-09	635	446	70%	11.30
zaterdag 01-10	635	471	74%	15.00
donderdag 06-10	635	460	72%	11.30
zaterdag 08-10	635	504	79%	12.00
2024	capaciteit	bezetting	parkeerdruk	tijd
donderdag 04-07	668	502	75%	13.00
donderdag 04-07	668	264	40%	20.00
donderdag 04-07	668	222	32%	23.00
zaterdag 06-07	672	587	87%	15.00
zaterdag 06-07	672	218	32%	23.00

Tabel 5.1: Huidige parkeerdruk

Uit het parkeeronderzoek van 2022 blijkt dat op het drukste moment (zaterdagmiddag) 504 van de 635 beschikbare parkeerplaatsen bezet waren, wat neerkomt op een parkeerdruk van **79%**.

In de meting van 2024 waren op de zaterdagmiddag 587 van de 672 parkeerplaatsen bezet, wat resulteert in een parkeerdruk van **87%**. Dit betekent dat er op het drukste moment in de huidige situatie nog een restcapaciteit van circa 3% (18 parkeerplaatsen) beschikbaar is.

De toegenomen parkeerdruk in 2024 is deels toe te schrijven aan werkzaamheden die tijdens de tellingen in 2024 plaatsvonden in de parkeergarage van het gemeentehuis. Als gevolg hiervan konden dienstvoertuigen van gemeentelijke afdelingen, zoals handhaving en toezicht en facilitaire zaken, geen gebruik maken van hun reguliere parkeerplaatsen in de garage. Deze voertuigen zijn herkenbaar en stonden met name op zaterdag gedurende de hele dag geparkeerd op de openbare maaiveld-parkeerplaatsen bij het winkelcentrum, waardoor de beschikbare parkeercapaciteit voor regulier publiek gebruik tijdelijk werd verminderd. In totaal zijn er op deze zaterdag circa 10 dienstvoertuigen van gemeentelijke afdelingen geteld op de openbare maaiveld-parkeerplaatsen.

In tabel 5.2 is de parkeerdruk weergegeven rekening houdend met de toekomstige parkeerbezetting inclusief resterende parkeervraag voor de beoogde ontwikkeling, zoals weergegeven in tabel 4.2.

2024	bezetting	parkeerdruk	tijd
donderdag 04-07	264+13	42%	20.00
donderdag 04-07	222+18	36%	23.00
zaterdag 06-07	587+16	90%	15.00

Tabel 5.2: Toekomstige parkeerdruk incl. resterende parkeervraag voor de ontwikkeling

Hierin is te zien dat de resterende parkeervraag op de werkdagavond en nacht gefaciliteerd kan worden in de openbare ruimte, waarbij de parkeerdruk ruim minder dan 90% bedraagt. Daarmee is er op deze momenten sprake van een acceptabele parkeersituatie. Ook op zaterdagmiddag is sprake van een acceptabele parkeersituatie conform het gemeentelijke parkeerbeleid. Inclusief het faciliteren van de resterende parkeervraag bedraagt de toekomstige parkeerdruk worstcase circa 90%.

Daarin moet rekening worden gehouden dat op zaterdagmiddag, zoals beschreven in het kader op pagina 17, ongeveer 10 voertuigen van de gemeentelijke afdelingen in het openbare gebied geparkeerd stonden in plaats van de parkeergarage van de gemeente. Indien deze voertuigen niet aanwezig waren in het openbare gebied daalt de feitelijke parkeerbezetting naar 577. In combinatie met het faciliteren van de resterende parkeervraag vanuit de ontwikkeling leidt dit tot een toekomstige parkeerdruk van circa 88,5%. Daarmee is sprake van een acceptabele parkeersituatie.

6. Parkeerbalans fiets

Naast autoparkeren moet bij de ontwikkeling ook rekening worden gehouden met fietsparkeren. Op basis van het functieprogramma en de parkeernormen, is de parkeerbehoefte voor fiets berekend voor bewoners en bezoekers. Aangezien in de fietsparkeerkcijfers wordt uitgegaan van een omvang in gebruikersoppervlak is dit onderscheid in tabel 6.1 ook gemaakt. Daarmee wijkt het functieprogramma af van hetgeen weergegeven in tabel 2.1. Binnen de woonblokken zit op de begane grond een gezamenlijke fietsstalling voor bewoners. De parkeerbalans wordt vergeleken met de te realiseren parkeercapaciteit bij het project. Dit geeft inzicht in het tekort of overschot aan parkeerplaatsen.

blok	functie	parkeernorm	aantal	eenheid	behoefte
A	koop, appartement, >125 m ² go	6,0	4	woning	24,0
	koop, appartement, >100 m ² go	5,0	6	woning	30,0
	koop, appartement, >75 – <100 m ² go	4,0	11	woning	44,0
B	koop, appartement, >75 – <100 m ² go	4,0	6	woning	24,0
	koop, appartement, >50 – <75 m ² go	3,0	8	woning	24,0
C	koop, appartement, >75 – <100 m ² go	4,0	13	woning	52,0
	koop, appartement, >50 – <75 m ² go	3,0	15	woning	45,0
D	huur, appartement, >50 – <75 m ² go	3,0	10	woning	30,0
	huur, appartement, <50 m ² go	2,0	4	woning	8,0
E/F	huur, appartement, sociaal, >50 – <75 m ² go	3,0	32	woning	96,0
	huur, appartement, sociaal, <50 m ² go	2,0	28	woning	56,0
G	koop, appartement, >75 – <100 m ² go	4,0	21	woning	84,0
	koop, appartement, >50 – <75 m ² go	3,0	2	woning	6,0
	huur, appartement, <50 m ² go	2,0	2	woning	4,0
H/I	koop, appartement, >125 m ² go	6,0	4	woning	24,0
	koop, appartement, >75 – <100 m ² go	4,0	16	woning	64,0
J	huur, appartement, >50 – <75 m ² go	3,0	6	woning	18,0
	huur, appartement, <50 m ² go	2,0	3	woning	6,0
K	koop, appartement >50 – <75 m ² go	3,0	21	woning	63,0
	koop, appartement, <50 m ² go	2,0	3	woning	6,0
totaal bewoners					708
parkeercapaciteit privé					741
parkeerbalans					+33

Tabel 6.1: Parkeerbalans bewoners van de ontwikkeling – fiets

Bij elke entree van de verschillende blokken is een aparte en afsluitbare gemeenschappelijke fietsenstalling gepland. Deze nieuwe fietsenstallingen dragen bij aan de veiligheid van de bezoekers en hun eigendommen, vooral ter bescherming van dure fietsen, zoals elektrische fietsen.

functie	parkeernorm	aantal	eenheid	behoefte
bezoekers	0,5	215	woning	107,5
winkelcentrum	4,0	488	100 m² bvo	19,5
totaal openbaar				127

Tabel 6.2: Parkeerbehoefte bezoekers van de ontwikkeling zonder dubbelgebruik - fiets

	werkdag				koop	vrijdag		zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	middag	avond	middag
bezoekers	43,0	53,8	80,6	0,0	75,3	64,5	107,5	107,5	107,5	96,8
winkelcentrum	5,9	11,7	2,0	0,0	14,6	11,7	11,7	19,5	0,0	11,7
totaal	48,9	65,5	82,6	0,0	89,9	76,2	119,2	127,0	107,5	108,5
parkeercapaciteit	196,0	196,0	196,0	196,0	196,0	196,0	196,0	196,0	196,0	196,0
tekort/overschot	147,1	130,5	113,4	196,0	106,1	119,8	76,8	69,0	88,5	87,5

Tabel 6.3: Parkeerbilans bezoekers van de ontwikkeling inclusief dubbelgebruik - fiets

Bij vergelijking van de parkeerbehoefte van zowel de bezoekers als het publiek van het winkelcentrum, in combinatie met de toevoeging van 196 extra openbare fietsparkeerplekken, blijkt dat op alle momenten in de week sprake is van een overschot. Ten opzichte van de huidige situatie zal de fietsparkeercapaciteit verder toenemen en de parkeerdruk in de openbare ruimte verlagen. Hetzelfde is zichtbaar bij het fietsparkeren voor bewoners. Hierin wordt in ruime mate voorzien en, is ten opzichte van de berekening conform de Amsterdamse Bouwbrief, sprake van een overschot. Dit draagt bij aan de leefbaarheid in het gebied en stimuleert het fietsgebruik. Mogelijk leidt dit zelfs tot een verlaging van de parkeerbezetting voor de auto.

Het advies is om 5% van de totale fietsparkeerplaatsen geschikt te maken voor fietsen met afwijkende maten en 15% geschikt te maken voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen.

7. Conclusie

Uit de analyse wordt geconcludeerd dat in de toekomstige situatie sprake is van een acceptabele parkeersituatie. Op verschillende momenten is de toename in de parkeercapaciteit niet geheel toereikend om in het theoretische benodigde aantal parkeerplaatsen voor de ontwikkeling te voorzien. Op deze momenten is op de bestaande parkeercapaciteit rondom het winkelcentrum restcapaciteit beschikbaar om in de resterende parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling te voorzien. Hierbij is de parkeerdruk in de toekomstige situatie onder de acceptabele parkeerdruk conform het gemeentelijke parkeerbeleid van 90%. Daarmee is op alle momenten sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Dit betreft een worstcase analyse, waarin uitgegaan is van een theoretische toename van het benodigde aantal parkeerplaatsen ten behoeve van de beoogde uitbreiding van de detailhandel, dat in de praktijk niet zal leiden tot een toename van het aantal bezoekers. Er wordt immers geen functie toegevoegd, het assortiment wordt niet uitgebreid en het verzorgingsgebied neemt niet toe. Daarnaast zijn in het parkeeronderzoek in 2024 10 dienstvoertuigen waargenomen die op openbare parkeerplaatsen geparkeerd stonden, in plaats van de parkeergarage van de gemeente (de parkeergarage was in verband met werkzaamheden gesloten). In de praktijk zal sprake zijn van een lagere parkeerdruk.

Hiervoor is de inzet van 8 deelauto's noodzakelijk. Gewenst is dat hierin wordt aangesloten bij bestaande initiatieven en dat de deelauto's door alle bewoners in de omgeving gebruikt kunnen worden (dus niet exclusief beschikbaar zijn voor de bewoners van de nieuwe woningen). Conform het gemeentelijke parkeerbeleid is daarnaast een ruimtereservering opgenomen om, indien nodig, de parkeercapaciteit uit te breiden mocht de inzet van deelauto's leiden tot onvoldoende reductie.

In fietsparkeerplaatsen wordt in ruime mate voorzien. Zowel bij het fietsparkeren voor de bewoners alsmede voor bezoek aan de woningen en bezoek aan het winkelcentrum is sprake van een overschot. Het overschot op de openbare fietsparkeerplaatsen draagt bij aan de leefbaarheid in het gebied en stimuleert het fietsgebruik.

De ontwikkeling van 215 woningen en commerciële ruimte sluit goed aan bij het NSTOMP-principe en stimuleert duurzame mobiliteit: nabijheid van voorzieningen, goede fiets- en looproutes, OV-bereikbaarheid en het faciliteren van deelmobiliteit dragen eraan bij dat de privéauto niet centraal hoeft te staan. Verdere aandacht voor fietsinfrastructuur en slimme parkeeroplossingen voor de fiets zal bijdragen aan het succes en de leefbaarheid van 'Geesterduin 2.0'.

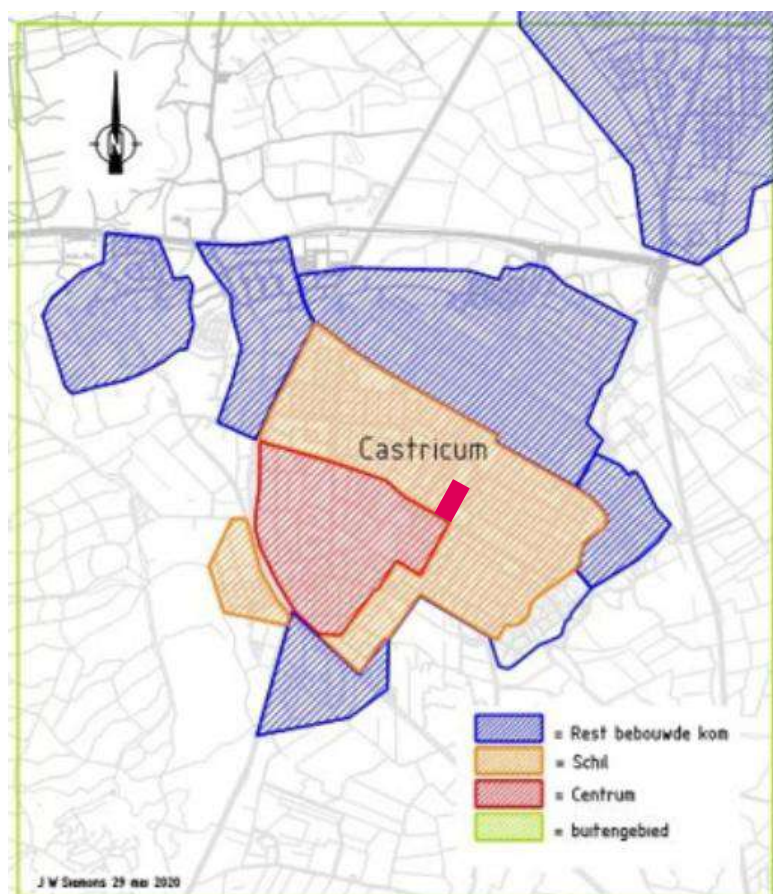
Bijlage 1 Parkeeronderzoek 2022/2024

- Excel-bestand: Parkeertelling Castricum-bezetting;
- Excel-bestand: Parkeertelling Castricum-bezetting-07-2024.

Bijlage 2 Aanpassing parkeerbeleid

Ligging van de ontwikkeling

De ontwikkeling is gelegen in het zogenoemde 'schil' gebied conform het gemeentelijke parkeerbeleid van Castricum, maar bevindt zich direct op de grens met het 'centrum' gebied, conform te zien in figuur B2.1.



Figuur B2.1: Gebiedsindeling parkeernormen gemeente Castricum, ontwikkellocatie in roze

Gezien de ligging, de functie als hoofdwinkelcentrum voor de kern Castricum en de aard van de voorgestelde transformatie, ligt het voor de hand om het winkelcentrum tevens te beschouwen als onderdeel van het 'centrumgebied'.

Om deze reden is aanvullend een tweede analyse uitgevoerd op basis van de parkeernormen die gelden voor het centrumgebied¹⁴. De volledige berekening conform de parkeernormen voor 'centrumgebied' is opgenomen in de tabellen hieronder.

blok	functie	parkeernorm	aantal	eenheid	behoefte
A	koop, appartement, > 100 m ² bvo	0,8	21	woning	16,8
B	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	0,7	14	woning	9,8
C	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	0,7	27	woning	18,9
	koop, appartement, < 75 m ² bvo	0,6	1	woning	0,6
D	huur, appartement, < 75 m ² bvo	0,4	14	woning	5,6
E/F	huur, appartement, sociaal, < 75 m ² bvo	0,7	60	woning	24,0
G	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	0,6	23	woning	16,1
	huur, appartement, < 75 m ² bvo	0,4	2	woning	0,8
H/I	koop, appartement, > 100 m ² bvo	0,8	16	woning	12,8
	koop, appartement, 75 – 100 m ² bvo	0,7	4	woning	2,8
J	huur, appartement, < 75 m ² bvo	0,4	9	woning	3,6
K	koop, appartement, < 75 m ² bvo	0,6	24	woning	14,4
	totaal bewoners		215	woning	126,2
	bezoekers woningen	0,1	215	woning	21,5
	wijkwinkelcentrum	2,1	488	100 m ² bvo	10,2
	totaal				157,9

Tabel B2.1: Parkeerbehoefte ontwikkeling zonder dubbelgebruik (centrum)

¹⁴ Dit wordt alleen voor autoparkeren gedaan omdat de parkeernormen voor fietsen conform de Amsterdamse Bouwbrief voor het centrum en de schil gebied hetzelfde zijn.

	ochtend	werkdag			koop avond	vrijdag		zaterdag		zondag middag
		middag	avond	nacht		middag	avond	middag	avond	
bewoners	46,3	46,3	69,5	77,2	61,8	54,0	54,0	57,9	61,8	57,9
bewoners (privé pp)	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0	49,0
bezoekers	8,6	10,8	16,1	0,0	15,1	12,9	21,5	21,5	21,5	19,4
winkelcentrum	3,1	6,1	1,0	0,0	7,7	6,1	6,1	10,2	0,0	6,1
behoefte	107	112,2	135,6	126,2	133,5	122,1	130,7	138,6	132,3	132,4
deelmobiliteit (20%)	-25,0	-25,0	-25,0	-25,0	-25,0	-25,0	-25,0	-25,0	-25,0	-25,0
deelauto's (1x5)	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
bewoners Eerste Kwartier				8,8						
totaal	87,0	92,2	115,6	116,0	113,5	102,1	110,7	118,6	112,3	112,4
parkeercapaciteit	152	152	152	152	152	152	152	152	152	152
tekort/overschot	+65	+59,8	+36,4	+36,0	+38,5	+49,9	+41,3	+33,4	+39,7	+39,6

Tabel B2.2: Parkeerbalans ontwikkeling inclusief dubbelgebruik en correcties (centrum)

Het resultaat in tabel B2.2 laat zien dat, wanneer dubbelgebruik is toegepast, is het resultaat van de parkeerbalans een **overschot van 33 parkeerplaatsen op het maatgevende moment** op de zaterdagmiddag. Op alle andere momenten is er een grote overschot van parkeerplaatsen. Op basis van de parkeernormen voor het centrumgebied, en rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, blijkt dat de ontwikkeling ook zonder de inzet van deelmobiliteit voldoende parkeerruimte biedt. Er is dan sprake van een **overschot van 13 parkeerplaatsen** (139 benodigde plaatsen versus 152 beschikbare plaatsen).

Bijlage 3 tellingen Stienstra

CASTRICUM

GEESTERDUIN 2.0

Parkeerbalans als basis voor planuitwerking 2025

INHOUD

1.	Inleiding	2
2.	Ruimtelijk programma	3
3.	Methodiek	6
4.	Parkeertellingen; de huidige situatie	7
5.	Parkeerbalans	9
5.1	Uitgangspunten	9
5.1.1	Functioneel programma	9
5.1.2	Parkeernormen	9
5.1.3	Aanwezigheidspercentages	9
5.1.4	Toename parkeercapaciteit	10
5.2	Parkeerbalans na herontwikkeling	10
6.	Optimaliseringsmogelijkheden	15
6.1	Deelmobiliteit	15
6.2	Deelauto's Geesterduin	17
	BIJLAGE 1: Parkeeronderzoek 2022	18
	BIJLAGE 2: Aanvullende parkeertellingen 2024	23

Heiloo, juni 2025

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

1. Inleiding

Sinds 2022 is ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer als parkeeradviseur betrokken bij de herontwikkeling van winkelcentrum Geesterduin, uitgevoerd door Hoorne Vastgoed BV. Het project 'Geesterduin 2.0' betreft een gedeeltelijke herindeling en uitbreiding van het totale winkelvoeropervlak en de toevoeging van 215 appartementen. Dit heeft gevolgen voor de omvang en de samenstelling van de parkeerdruk rond winkelcentrum Geesterduin.

In eerdere rapportages zijn de effecten van de herontwikkeling op de parkeersituatie geanalyseerd. Ten behoeve daarvan zijn in het najaar van 2022 parkeertellingen uitgevoerd om inzicht te krijgen in de bestaande parkeerdruk en het verloop ervan over tijd. Op basis van de eerdere uitwerking van de plannen is de parkeerbalans berekend, rekening houdend met zowel de verwachte parkeervraag als de geplande uitbreiding van de parkeercapaciteit.

Inmiddels is het project in een volgende fase beland, waarin nieuwe ontwikkelingen zijn meegenomen;

- De realisatie van het plan Eerste Kwartier (Van Vliet-locatie),
- Aanpassingen in het functionele programma, met name in woningtypen en - aantallen,
- Een aanvullende parkeertelling (juli 2024),
- En de vaststelling van nieuwe parkeernormen door de gemeente Castricum.

Deze rapportage biedt een geactualiseerde parkeerbalans als uitgangspunt voor het vervolg van de herontwikkeling van Geesterduin.

2. Ruimtelijk programma

Het plan Geesterduin 2.0 voorziet met name in toevoeging van een belangrijke woonfunctie aan het gebied. Dit resulteert in een beperkte uitbreiding van het winkelloppervlak met 488 m² bvo. De overige uitbreiding van 184 m² bvo betreft een fietsenberging en toilet, waarvoor geen parkeerbehoefte geldt. Ook verdwijnt het bestaande benzinestation aan de Soomerwegh, wat ruimte biedt voor een nieuwe invulling van het terrein.

Voor het woningbouwprogramma wordt uitgegaan van een totaal van 215 woningen verdeeld over verschillende typen en bouwblokken, te weten:

- Wonen vrije sector, koop (>100 m²): 37
- Wonen vrije sector, koop (75-100 m²): 4
- Wonen midden/hoog, koop (75-100 m²): 64
- Wonen midden/hoog, koop (< 75 m²): 1
- Wonen midden/laag, huur (< 75 m²): 25
- Wonen sociale sector, huur (< 75 m²): 60
- Wonen sociale sector, koop (< 75 m²): 24

Tabel 1 geeft een overzicht van het functioneel programma in de uitgangssituatie en na herontwikkeling:

Tabel 1: Functioneel programma herontwikkeling, en mutaties

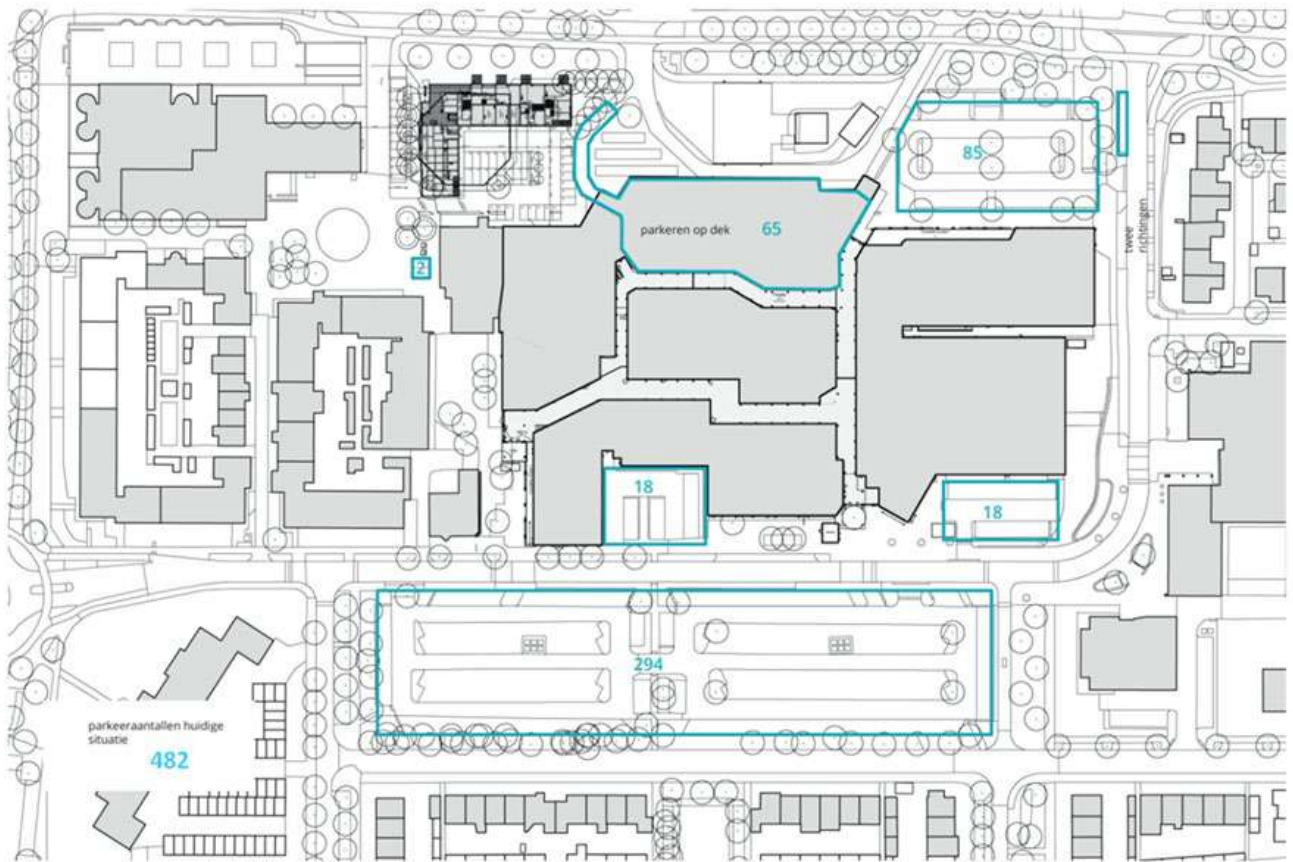
		Uitgangs- situatie	Programma herontw.	mutaties
WONINGEN	vrije sector, koop (>100 m ²)	0	37	+37
	vrije sector, koop (75-100 m ²)	0	4	+4
	midden/hoog, koop (75-100 m ²)	0	64	+64
	midden/hoog, koop (< 75 m ²)	0	1	+1
	midden/laag, huur (< 75 m ²)	0	25	+25
	sociale sector, huur (< 75 m ²)	0	60	+60
	sociale sector, koop (< 75 m ²)	0	24	+24
	TOTAAL	0	215	+215
COMMERCIEEL				
	supermarkt	4.072 m ² bvo	4.500 m ² bvo	+ 428 m ² bvo
	overig detailhandel	8.090 m ² bvo	8.150 m ² bvo	+ 60 m ² bvo
	benzinestation			vervalt
	DETAILHANDEL TOTAAL	12.162 m ² bvo	12.650 m ² bvo	488 m ² bvo

In de uitgangssituatie van 2022 beschikte winkelcentrum Geesterduin over een parkeercapaciteit van 482 openbare parkeerplaatsen (zie figuur 1). Deze parkeerplaatsen liggen direct rondom het winkelcentrum, op een maximale loopafstand van ca 100 meter. Dit zijn ook de parkeerplaatsen die primair een functie als bezoekersparkeerplaatsen voor het winkelcentrum vervullen (zie hiervoor ook hoofdstuk 4).

In het aanvullend parkeeronderzoek 2024 was de parkeercapaciteit van openbare parkeerplaatsen iets gewijzigd (de totaalcapaciteit van het centrumgebied bedroeg toen 475

parkeerplaatsen, m.n. door verschuiving van openbaar naar doelgroepsparkeren (zie bijlage 2). In de analyses van het parkeertellingen van 2024 zijn deze mutaties verdisconteerd.

Figuur 1: Parkeercapaciteit uitgangssituatie (2022)

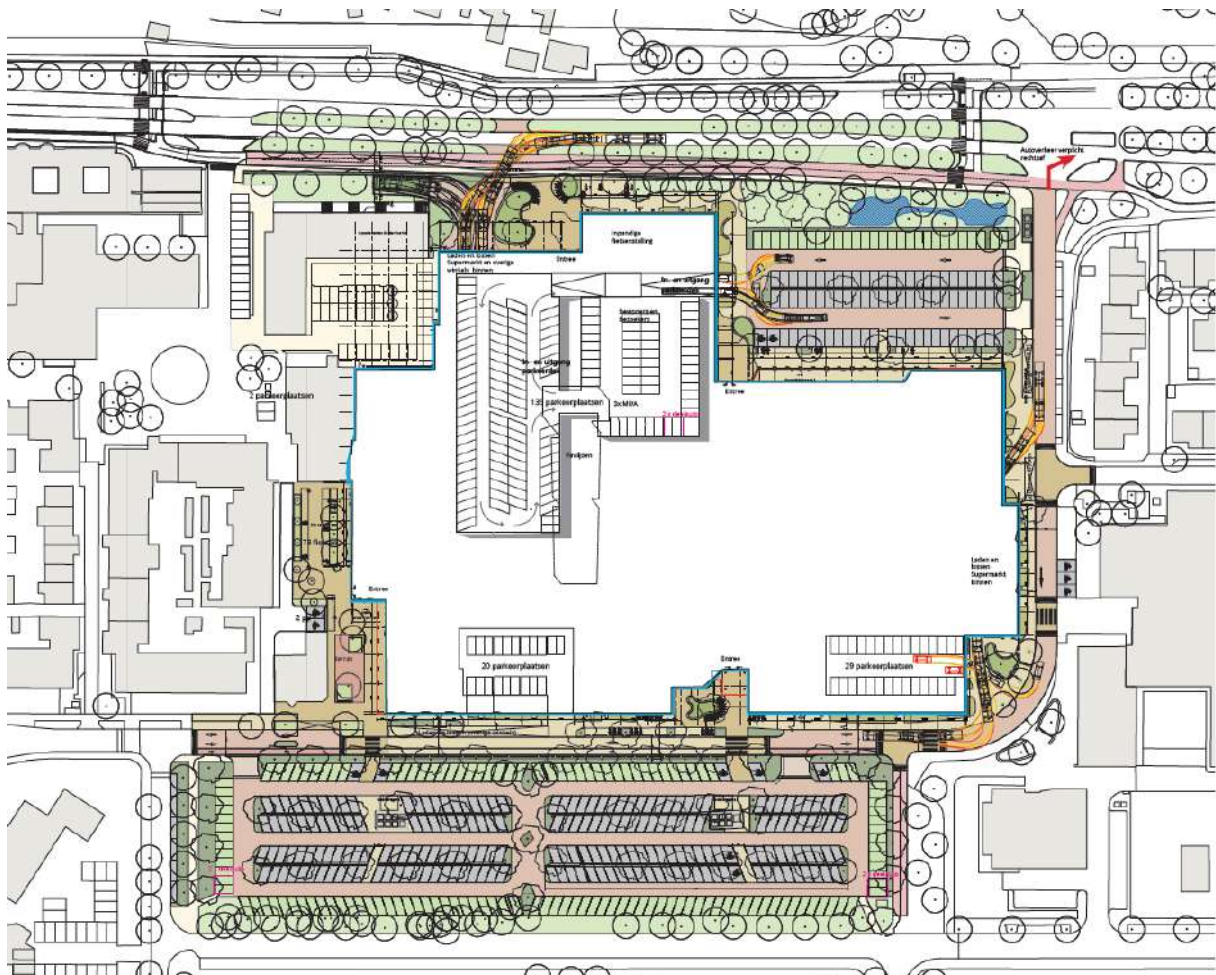


Het herontwikkelingsplan voorziet in een vergroting van de openbare parkeercapaciteit van Geesterduin. Dit wordt gerealiseerd door uitbreiding van de parkeercapaciteit op het parkeerdek en door herinrichting van zowel het parkeerterrein aan de Geesterduinweg als op de parkeervoorzieningen aan de zijde van de Soomerwegh. In de toekomstige situatie wordt een deel van de totale parkeercapaciteit – in totaal 49 parkeerplaatsen verdeeld over twee afsluitbare parkeerlocaties- gereserveerd voor bewonersparkeren. Tabel 2 geeft een overzicht van de mutaties in de parkeercapaciteit ten opzichte van de uitgangssituatie (2022). Figuur 2 toont een visuele weergave van de toekomstige parkeercapaciteit.

*Tabel 2: Mutaties parkeercapaciteit
(capaciteit uitgangssituatie is 482 openbare parkeerplaatsen)*

Ontwerp	Parkeercapaciteit	
	openbaar	gereserveerd
Herinrichten P Geesterduinweg	+46	
Parkeerdek	+70	
parkeren Intertoys	-18	+20
parkeren AH	-18	+29
Langs Soomerwegh	+21	
PER SALDO		
	+101	+49

Figuur 2: parkeercapaciteit na herontwikkeling (maaiveld en parkeerdek)



Op basis van het beschreven programma is voor deze parkeerconfiguratie de parkeerbalans doorgerekend.

3. Methodiek

Het effect van de ruimtelijke plannen op de parkeersituatie is inzichtelijk gemaakt door de verwachte verandering in de parkeerdruk te berekenen. Dit gebeurt op basis gevolg van de toe-/afname van het ruimtelijk programma (zoals de uitbreiding van het supermarktoppervlak, de afname omvang overige detailhandel en de toevoeging van woningen.) Daarbij is ook rekening gehouden met aanwezigheidspercentages. Om het effect op het totale parkeerareaal van Geesterduin te beoordelen, is de huidige parkeerdruk in kaart gebracht door middel van tellingen in beeld gebracht. Door de verwachte toename in parkeerdruk op verschillende piekmomenten in de week te leggen over de gemeten huidige situatie ('nul-situatie'), ontstaat een voorspelling van hoe de parkeerdruk zich in de toekomst zal ontwikkelen.

Bij het bepalen van de toekomstige bezettingsgraad wordt ook rekening gehouden met de wijzigingen in de parkeercapaciteit. Het gaat daarbij niet alleen om de (toename in) aantallen parkeerplaatsen, maar ook de manier waarop deze gebruikt gaan worden. Sommige parkeerlocaties blijven openbaar, terwijl andere specifiek gereserveerd worden voor bewoners. Bij gereserveerde parkeerplaatsen wordt er rekening mee gehouden dat de mogelijkheden voor dubbelgebruik beperkt zijn.

Als basis voor het berekenen van de toekomstige parkeersituatie zijn de recent geactualiseerde parkeernormen van de gemeente Castricum gehanteerd. De gemeente Castricum baseert de parkeernormen¹ op de parkeerkencijfers van CROW², waarbij de locatie een belangrijke rol speelt. Geesterduin en omgeving wordt aangemerkt als "schillocatie". Voor dergelijke gebieden gebruikt de gemeente de gemiddelde waarde binnen de CROW-bandbreedte voor de verschillende functies. Voor woningen wordt uitgegaan van de bvo-oppervlakte van de woningen.

Voor de verschillende woningtypes zijn in de gemeentelijke parkeernota de volgende parkeernormen vastgesteld:

Tabel 3: Gemeentelijke parkeernormen woningbouw Castricum (pp/ won)

Type woning	Parkeernorm	
	bewoners	bezoekers
Appartement, koop >100 m ²	1,3	0,1
Appartement, koop 75 - 100 m ²	1,1	0,1
Appartement, koop <75 m ² (incl. sociale koop)	1,0	0,1
Appartement, huur <75 m ²	0,6	0,1
Appartement, sociale huur <75 m ²	0,5	0,1

¹ Nota Parkeernormen 2025 Gemeente Castricum

² De meest recente parkeerkencijfers van het CROW zijn opgenomen in: Parkeerkencijfers 2024, basis voor parkeernormering; CROW publicatie 744, augustus 2024

Voor zowel fullservice supermarkten (zoals Vomar en AH) als voor een (gemiddeld) wijkwinkelcentrum (overige detailhandel) worden parkeernormen aangehouden van 4,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op de effecten van de plannen voor de herontwikkeling van Geesterduin voor de toekomstige parkeersituatie. Hoofdstuk 4 gaat in op de huidige bezettingsgraad van de parkeervoorzieningen, op basis van de verrichte parkeertellingen. In hoofdstuk 5 worden de resultaten van de toekomstige parkeerbalans (op basis van de gemeentelijke parkeernormen) gepresenteerd.

4. Parkeertellingen; de huidige situatie

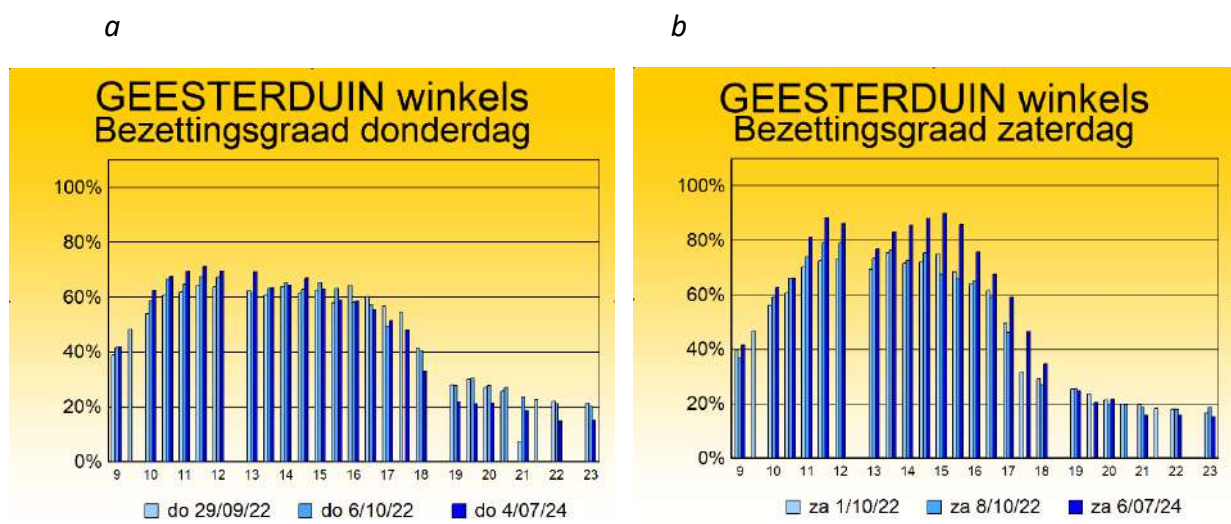
Om inzicht te krijgen in de huidige parkeersituatie rond Geesterduin zijn parkeertellingen van de actuele parkeerdruk uitgevoerd. Deze tellingen vonden plaats op twee donderrdagen (29 september en 6 oktober 2022) en twee zaterdagdagen (1 en 8 oktober 2022). In aanvulling daarop is in juli 2024 een aanvullende telling uitgevoerd.

In de bijlagen 1 en 2 zijn de resultaten van deze tellingen beschreven.

Uit de analyse daarvan blijkt dat de parkeerdruk van Geesterduin nauwelijks overloopt naar omliggende deelgebieden zoals Molenweide, Geesterhage en het gemeentehuis). De parkeerbehoefte van Geesterduin wordt primair opgevangen op de eigen parkeerplaatsen, met de parkeerlocaties Geesterduinweg, de locatie aan de Soomerwegh en het parkeerdek als concentratiepunten.

Voor dit kerngebied (deelgebied Geesterduin) werden de volgende bezettingsgraden gemeten (figuur 3 a en 3b):

Figuur 3: Bezettingsgraad parkeren Geesterduin donderdag (a) en zaterdag (b)



De bezettingsgraad in dit deelgebied vertoont alle kenmerken van een parkeervoorziening voor een winkelgebied: een toename in de ochtend, daarna relatief constant tot halverwege de middag en aflopend vanaf ongeveer 16:00 uur. Ten opzichte van de tellingen van 2022 is in 2024 een hogere bezettingsgraad gemeten: bleef de bezettingsgraad in 2022 nog onder

de 80%, bij de telling in 2024 loopt de bezettingsgraad naar 85% à 90%. Daarmee was het parkeerareaal optimaal gebruikt; een parkeervoorziening wordt als volbelast beschouwd wanneer op een maatgevende dag op het drukste uur de bezettingsgraad een waarde van 90% bereikt.

De hogere parkeerdruk is ten dele toe te schrijven aan werkzaamheden die tijdens de tellingen in 2024 plaatsvonden in de parkeergarage van het gemeentehuis. Dienstvoertuigen van gemeentelijke diensten als handhaving en toezicht, facilitaire diensten enz., die gebruikelijk hun eigen parkeerplaats in de garage hebben, stonden m.n. op zaterdag de hele dag geparkeerd op de openbare parkeerplaatsen op maaiveld bij het winkelcentrum. Dit verklaart een deel van de hogere bezetting. Maar ook na correctie daarvoor is de parkeerdruk op zaterdag in deze laatste telling iets hoger dan in de voorgaande tellingen.

De resultaten van het parkeeronderzoek, met name de bezetting van de openbare parkeercapaciteit in het kerngebied rond Geesterduin, worden gebruikt als basisinput voor de bestaande parkeerdruk. Dit is een van de elementen in de parkeerbalans zoals die wordt berekend voor de situatie na herinrichting.

Als uitgangspunt voor de waarde van de bestaande parkeerdruk wordt uitgegaan van het gemiddelde van de piekwaarden per maatgevende perioden (ochtend/ middag/ avond enz.) van de uitgevoerde tellingen. Dat leidt tot de uitgangswaarden voor de bestaande parkeerdruk overdag in de parkeerbalans zoals opgenomen in tabel 4:

Tabel 4: input huidige parkeerdruk in parkeerbalans

	WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
Op basis van:	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
tellingen 2022 en 2024	324.7	317.7	131.3	131.3	90.7	383	121	*

5. Parkeerbalans

5.1 Uitgangspunten

5.1.1 Functioneel programma

Een belangrijk uitgangspunt voor de parkeerbalans na realisatie van de herontwikkeling vormen de mutaties in het functioneel programma van de beschouwde scenario's. Dit vormt de basis voor de per saldo te verwachten toekomstige parkeerdruk. Tabel 5 geeft een overzicht van de functionele inpunt voor de parkeerbalans:

*Tabel 5: mutaties in programma detailhandel en parkeernormen**

		mutaties functies	Parkeernorm	
			bewoners	bezoek
WONINGEN	vrije sector, koop (>100 m ²)	+37	1,3	0,1
	vrije sector, koop (75-100 m ²)	+4	1,1	0,1
	midden/hoog, koop (75-100 m ²)	+64	1,1	0,1
	midden/hoog, koop (< 75 m ²)	+1	1,0	0,1
	midden/laag, huur (< 75 m ²)	+25	0,6	0,1
	sociale sector, huur (< 75 m ²)	+60	0,5	0,1
	sociale sector, koop (< 75 m ²)	+24	1,0	0,1
COMMERCEEL				
	supermarkt	+ 428 m ² bvo	4,3	
	overig detailhandel	+ 60 m ² bvo	4,3	

* pp/won voor woningen, pp/100 m² bvo voor commercieel

5.1.2 Parkeernormen

Voor de detailhandelsfuncties wordt, conform de parkeernormen van de gemeente Castricum, uitgegaan van een parkeerkencijfer van 4,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De parkeernormen voor woningen zijn gekoppeld aan het type woning. Een overzicht van de toepasselijke parkeernormen is opgenomen in tabel 5.

5.1.3 Aanwezigheidspercentages

Niet iedere functie bereikt op hetzelfde moment de maximale parkeerbehoefte (bezoekers-parkeren in de avond, bewonersparkeren 's nachts, detailhandel zaterdag). 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. Voor de zondag is hierop een modificatie aangebracht. CROW gaat namelijk voor de aanwezigheidspercentages van detailhandelsfuncties uit van een volledige koopzondag. In Geesterduin zijn de winkels op zondag gesloten (aanwezigheidspercentage 0%). De supermarkten zijn wel open, maar de ervaring leert dat in dat geval ook minder hoge aanwezigheidspercentages worden gehaald. Uit analyse van de aantallen bezoekers kan worden afgeleid dat een aanwezigheidspercentage voor de supermarkten van 65% realistisch is.

Een overzicht van de toegepaste aanwezigheidspercentages wordt gegeven in tabel 6:

Tabel 6: aanwezigheidspercentages

		WERKDAG					VRIJDAG		ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	koopav	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
wonen	bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
	bezoekers	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
detailh.	supermkt	50%	60%	40%	80%	0%	80%	80%	100%	40%	60%
	overig	30%	60%	10%	75%	0%	60%	60%	100%	0%	60%

5.1.4 Toename parkeercapaciteit

In de plannen is voorzien in een toename van de parkeercapaciteit, waarvan een deel wordt gereserveerd voor de doelgroep bewoners. Tabel 7 geeft daarvan een overzicht, op basis van het meer gedetailleerde overzicht zoals dat eerder in tabel 2 is opgenomen.

Tabel 7: toename parkeercapaciteit

Ontwerp	Toenama cap.	
	openb.	geres.
	+101	+49

Op basis van deze uitgangspunten wordt nu de parkeerbalans het herontwikkelingsplan doorgerekend.

5.2 Parkeerbalans na herontwikkeling

Toepassing van de parkeernormen, met bijbehorende aanwezigheidspercentages, leidt tot een toename van de parkeerbehoefte: voor een deel als gevolg van de iets toenemende oppervlakte van het winkelareaal (per saldo 421 m², zie tabel 4), plus de parkeerbehoefte voor de te realiseren woningen. In tabel 8 is het effect daarvan voor de verschillende onderdelen van het plan doorgerekend. Ook de overloop van de parkeervraag Eerste Kwartier (berekend op 8,8 pp 's nachts) naar de openbare parkeerplaatsen is hierin meegenomen³.

³ Parkeerstudie 'Eerste Kwartier' Raadhuisplein Castricum, Goudappel, 26 november 2019 en actualisatie 8 april 2021.

Tabel 8: Omvang en samenstelling toename parkeervraag Geesterduin

PARKEERBALANS		WERKDAG					VRIJDAG		ZATERDAG		ZONDAG
	P max	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
det.h alg	+2.6	0.8	1.5	0.3	1.9	0.0	1.5	1.5	2.6	0.0	1.5
supermarkt	18.4	9.2	11.0	7.4	14.7	0.0	14.7	14.7	18.4	7.4	11.0
subtotaal		10.0	12.6	7.6	16.7	0.0	16.3	16.3	21.0	7.4	12.6
vrije sector >100	48.1	28.9	28.9	43.3	38.5	48.1	33.7	33.7	36.1	38.5	36.1
vrije sector 75-100	4.4	2.6	2.6	4.0	3.5	4.4	3.1	3.1	3.3	3.5	3.3
Middenhg 75-100	70.4	42.2	42.2	63.4	56.3	70.4	49.3	49.3	52.8	56.3	52.8
Middenhoog <75	1	0.6	0.6	0.9	0.8	1.0	0.7	0.7	0.8	0.8	0.8
Middenlaag <75	15	9.0	9.0	13.5	12.0	15.0	10.5	10.5	11.3	12.0	11.3
soc. koop <75	24	14.4	14.4	21.6	19.2	24.0	16.8	16.8	18.0	19.2	18.0
soc. Huur <75	30	18.0	18.0	27.0	24.0	30.0	21.0	21.0	22.5	24.0	22.5
Overloop 1 ^e kw.						8.8					
bezoek	21.5	8.6	10.8	16.1	15.1	0.0	12.9	21.5	21.5	21.5	19.4
subtotaal	214.4	124.3	126.5	189.7	169.4	192.9	147.9	156.5	166.2	175.8	164.0
TOTAAL		134.3	139.1	197.4	186.0	192.9	164.2	172.8	187.2	183.2	176.6

De grootste netto toename van de parkeervraag doet zich voor in de nachtperiode. Ook 's avonds en rond het weekend is de toename van de parkeerdruk relatief groot. Dit is vooral toe te schrijven aan de aantallen woningen in het functioneel programma. Op zaterdagmiddag is het aandeel van de toename van het winkelparkeren relatief het grootst (11.2% van de totale toename).

Om het effect van de toename van de parkeervraag te kunnen evalueren wordt deze berekende toename, plus de huidige gemeten parkeerdruk, vergeleken met de toekomstig geprojecteerde parkeercapaciteit. Als uitgangspunt voor de waarde van de bestaande parkeerdruk wordt het gemiddelde aangehouden van de piekwaarden per maatgevende telperiodes (dus het gemiddelde van de hoogst gemeten waarde op donderdagochtend 29 september 2022, de hoogst gemeten waarde op donderdagochtend 6 oktober 2022 en de hoogst gemeten waarde op donderdagochtend 4 juli 2024, idem voor de donderdagmiddag, enzovoort).

Daarmee kan de huidige parkeersituatie als volgt worden samengevat (tabel 9):

Tabel 9: input huidige parkeerdruk

	WERKDAG					VRIJDAG		ZATERDAG		ZONDAG
	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Bezetting (abs.)	324.7	317.7	131.3	131.3	90.7	*	*	383	121	*
Bezettingsgraad	67%	66%	27%	27%	19%	*	*	79%	25%	*

*geen telling

In de huidige situatie kent Geesterduin 482 openbare parkeerplaatsen.

In het plan voor de herontwikkeling van Geesterduin wordt uitgegaan van een toename van de parkeercapaciteit met 151 parkeerplaatsen, waarvan 49 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

vaste rechthebbenden, die gebruikt maken van de gereserveerde parkeerplaatsen. 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.

Verder wordt rekening gehouden met enige overloop in de nachtelijke uren vanuit de ontwikkeling 'Eerste Kwartier'. Uit de parkeerprognose van Goudappel voor deze locatie is dat berekend op 8,8 parkeerplaatsen. In principe zou op andere tijdstippen enige vrije parkeercapaciteit op de (openbare) parkeerplaatsen bij dit project beschikbaar kunnen zijn. Gezien de situering, en de waargenomen parkeerbezetting op deze locatie is het gebruik als openbare parkeergelegenheid voor Geesterduin beperkt. In de berekeningen is deze potentiële parkeermogelijkheid daarom buiten beschouwing gelaten en is alleen rekening gehouden met de parkeervraag van Eerste Kwartier in de nachtelijke periode.

Daarmee is voor de toekomstige parkeercapaciteit het volgende overzicht op te stellen (tabel 10).

Tabel 10: toekomstige parkeercapaciteit

P-CAP Toekomstig		
gereserveerd		49
bewoners		
openbaar	huidig	482
	mutaties	+101
TOTAAL OPENBAAR		583

Met deze onderdelen kan nu de raming van de toekomstige parkeerdruk worden opgesteld, rekening houdend met de ontwikkeling van de parkeerdruk als gevolg van de functionele veranderingen in detailhandel en woningbouw (tabel 8), de bestaande parkeerdruk bij Geesterduin (tabel 9) en de onderverdeling in gereserveerde en openbare parkeercapaciteit en het gebruik er van.

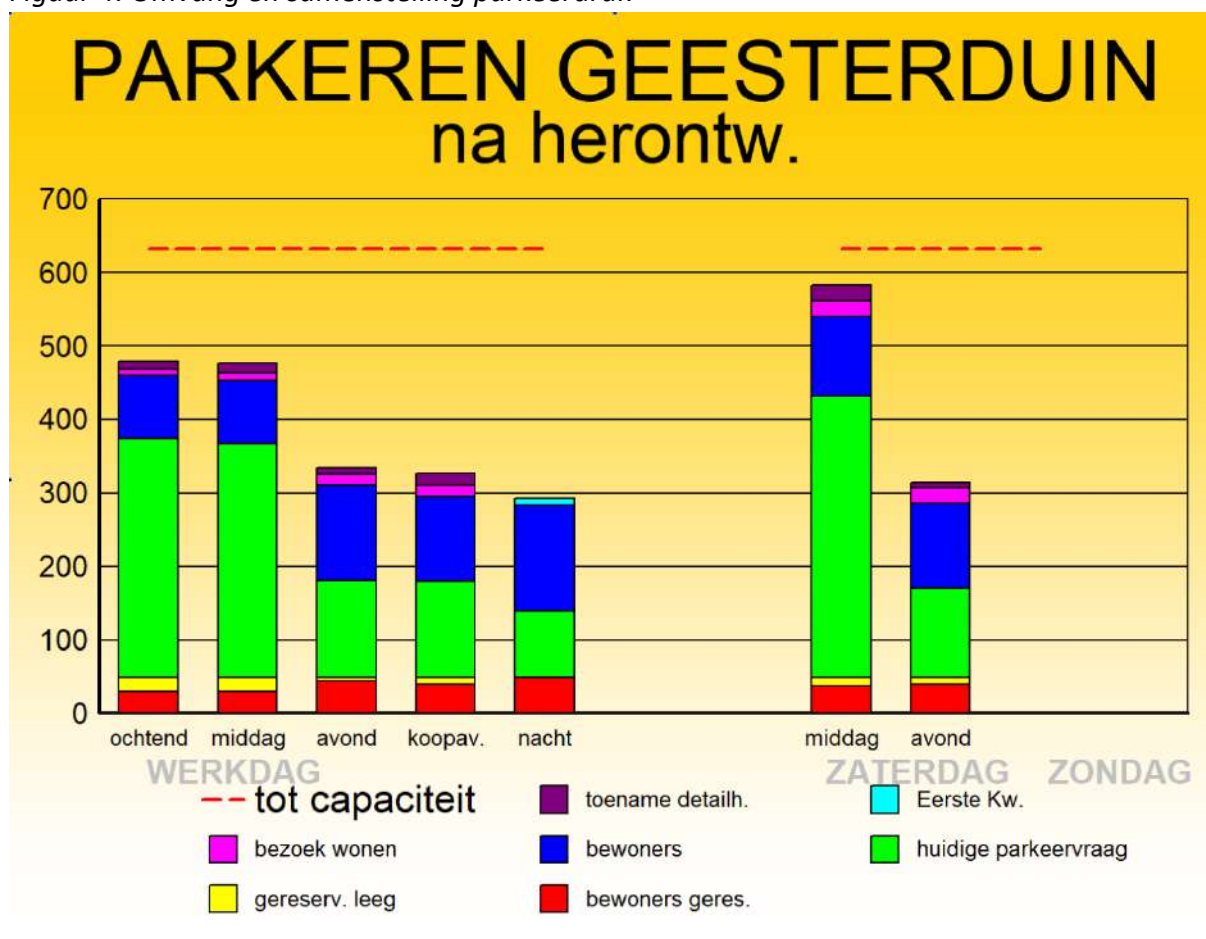
Dit is in onderdelen uitgewerkt in tabel 11, waarin ook is aangegeven in welke mate de gereserveerde parkeerplaatsen op de verschillende momenten niet worden bezet.

Tabel 11: Toekomstige parkeervraag (werkdag en zaterdag)

P-VRAAG TOEKOMST		WERKDAG					ZATERDAG	
		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond
GERESERV	bewoners	29.4	29.4	44.1	39.2	49.0	36.8	39.2
	leeg	19.6	19.6	4.9	9.8	0	12.2	9.8
OPENBAAR	huidige vraag	324.7	317.7	131.3	131.3	90.7	383	121
	bewoners	86.3	86.3	129.5	115.1	143.9	107.9	115.1
	bezoek	8.6	10.8	16.1	15.1	0.0	21.5	21.5
Eerste Kw.	overloop					8.8		
ontw.deth	detailh.	10.0	12.6	7.6	16.7	0.0	21.0	7.4
	TOTAAL	430	427	285	278	243	533	265

Een totaal overzicht hiervan is ook weergegeven in figuur 4.

Figuur 4: Omvang en samenstelling parkeerdruk



Tabel 12 geeft inzicht in het verloop van de bezettingsgraad op de openbare parkeerplaatsen na realisatie van de herontwikkeling. Daaruit blijkt dat op het drukste moment, zaterdagmiddag, de bezettingsgraad in deze variant uitkomt op (ruim) 90%, hetgeen duidt

op een optimaal functioneren (volledig benutten van de beschikbare parkeercapaciteit op de maatgevende dag).

Tabel 12: Bezettingsgraad openbaar parkeren (zonder deelmobiliteit)

BEZETTINGSGRAAD	WERKDAG					ZATERDAG	
	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond
	74%	73%	49%	48%	42%	91%	45%

Ter toelichting:

Voor een goed functionerend parkeerareaal wordt er van uitgegaan dat wanneer op het maatgevende moment in een normale week nog circa 10% vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn, het parkeerareaal optimaal wordt gebruikt. De achtergrond daarvan is dat bij hogere bezettingsgraden dan ca 90% aankomend verkeer niet altijd eenvoudig een parkeerplaats kan vinden er parkeerplaats zoekend verkeer gaat optreden. Het parkeerareaal wordt dan als (te) vol ervaren. Bij bezettingsgraden vanaf 95% neemt het zoekverkeer zelfs versterkt toe .

Vooraf in gebieden met veel wisselingen in het parkeerareaal zal een gemiddelde acceptabele bezettingsgraad van rond de 90% moeten worden aangehouden. Op die manier is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar om ook de normale schommelingen in de parkeervraag over de verschillende perioden in het jaar op te kunnen vangen.

In doorsnee situaties is vanaf een bezettingsgraad vanaf ca 90% enig zoekverkeer te verwachten, en vanaf 95% een sterkere toename. Een bezettingsgraad van 90% op het maatgevende moment is dan ook alleszins acceptabel

6. Optimaliseringsmogelijkheden

6.1 Deelmobiliteit

De parkeerbehoefte van Geesterduin kent twee majeure componenten: de parkeervraag van bezoekers van het winkelcentrum, en de parkeervraag van de toekomstige bewoners.

De parkeerbehoefte van bezoekers hangt samen met de vervoerwijzekeuze/ *autogebruik*. In de loop der tijd blijkt dit een relatief constant gegeven, waarbij (naast gewoonte) vooral de factoren afstand en transportcapaciteit doorslaggevend zijn⁴. Door middel van bewustwordingscampagnes en een goede fiets-infrastructuur is enige verschuiving naar minder autogebruik mogelijk, maar dit zal geen grote invloed op de (auto-)parkeervraag opleveren.

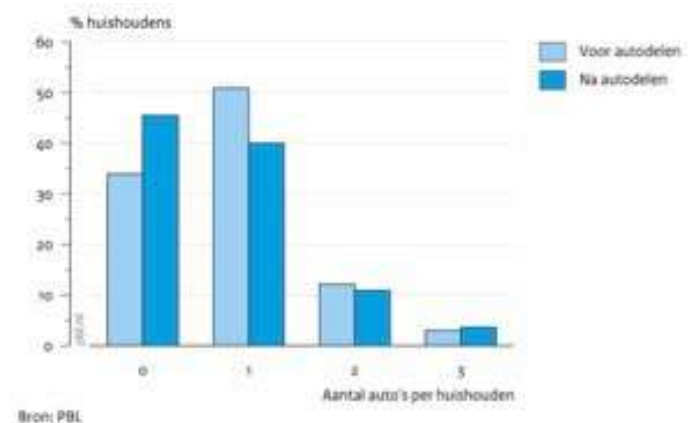
Bij de parkeervraag voor bewoners is autobezit de doorslaggevende factor. Lager autobezit leidt direct tot vermindering van de parkeervraag bij de woning. Deelmobiliteit kan daarbij een effectief middel zijn.

Effect deelmobiliteit op autobezit⁵

Uit onderzoek blijkt dat autodelers ruim 30 procent minder auto's bezitten dan voordat ze met autodelen begonnen. Vooral mensen die 'klassiek' zijn gaan autodelen, deden vaak een auto weg.

De deelauto komt vooral in de plaats van een tweede of derde auto. In een onderzoek van het PBL⁶ zei 37 procent van de respondenten dat ze een extra auto zouden hebben gekocht, als ze niet waren gaan autodelen. Van degenen die geen auto hadden, zou 8 procent er een hebben gekocht als ze niet waren gaan autodelen (zie ook figuur 6).

Figuur 6: autobezit voor en na autodelen



⁴ Zie bijvoorbeeld: Verplaatsings- en bestedingsonderzoek 2024; platform binnenstadsmanagement, januari 2025

⁵ CROW, dashboard autodelen

⁶ Effecten van autodelen op mobiliteit en CO2-uitstoot; Nijland, H., Meerkerk, J. van & A. Hoen (Planbureau voor de Leefomgeving), 2015

Gevolgen voor parkeervraag

Onderzoek geeft aan dat het aantal particuliere auto's (=parkeerplaatsen in de woonomgeving) dat wordt vervangen door één deelauto minimaal 4 bedraagt, en kan oplopen tot (meer dan) het dubbele. Dit blijkt uit het volgende overzicht (tabel 13)⁷:

Tabel 13: Aantal particuliere auto's dat gesubstitueerd wordt door één deelauto, naar literatuurbron

Bron	Aantal particuliere auto's vervangen per deelauto
Martens, 2009c, p.16	5-6
Behrendt, 2000, p.46	4-6
Martin en Shaheen, 2010	5-6
Millard-Ball et al., 2005	4-8
Katzev, 2003, p.84	4-8
momo-factsheets, 2009	4-8
Bundesverband Car Sharing, p.5	4-10
Bergmaier et al., 2004, p.24	4-10
Mobilis, p.2	4-10 (in EU) 7-10 (in Australië) 6-23 (in Noord-Amerika)
Carplus research and reports 2010, p.2	24,5.
Meijkamp et al., 1998a, p.7.	"Bij autodelen onder familie, vrienden, burens geldt een verhouding van ca. 1 deelauto op 3 autodelers."

Ook onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid⁸ geeft aan dat 1 deelauto 3,14 privé-auto's vervangt, en daarnaast voor een aantal gebruikers aankoop van een eigen auto vervangt. Ook dit geeft aan dat het uitgangspunt '1 deelautoplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen' zeker realistisch is.

De gebruikelijke rekeneenheid '1 deelautoplaats vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen' is in het licht van deze onderzoeksresultaten dus aan de conservatieve kant. Een belangrijke overweging daarbij is dat deze rekenmethode inmiddels ook een basis vindt in de jurisprudentie. Bij een dispuut over een reductie van het aantal aan te leggen reguliere parkeerplaatsen op basis van deze rekenregel oordeelde de rechter dat de aanname voldoende hard is om deze reductie toe te staan. Dit betekent dus netto een reductie van 3 parkeerplaatsen per deelautoplaats: voor elke aangelegde (en gebruikte) deelautoplaats vermindert de aan te leggen reguliere parkeercapaciteit met 4 parkeerplaatsen.

Een belangrijk aspect hierbij is dat het voornemen om een of meer deelauto-projecten in het project op te nemen op zich onvoldoende rechtszekerheid biedt om op grond daarvan het

⁷ Ontleend aan: De effecten van autodelen op autogebruik; Peter van Driel, Wim Hafkamp, Tijdschrift Vervoerswetenschap, december 2015

⁸ Mijn auto, jouw auto, onze auto; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2015

aantal te realiseren parkeerplaatsen te verminderen. Aangetoond zal moeten worden dat er concrete afspraken gemaakt moeten zijn, en is aangetoond dat er voldoende draagvlak is om een succesvol deelauto-project op te zetten.

Het effect van een eventueel deelauto-project op de parkeerbalans is afhankelijk van de vorm waarin deelmobiliteit wordt aangeboden: indien het een gesloten project is, uitsluitend voor bewoners van de nieuwe woningen, kan de reductie van de parkeervraag worden toegepast op de gereserveerde parkeerplaatsen. Als het daarentegen een open deelauto-systeem zou zijn, waar ook anderen gebruik van kunnen maken, zou een reductie op de openbare parkeervraag meer in de verwachting liggen.

6.2 Deelauto's Geesterduin

In de ontwikkeling van Geesterduin wordt ingezet op uitgaan van 6 deelauto's waarvan 2 op het dek en 4 op maaiveld (Geesterduinweg). Op basis van de rekeneenheid dat 1 deelautoplaats vervanger is van 4 reguliere parkeerplaatsen neemt dan de parkeervraag voor bewonersparkeren af met 24 parkeerplaatsen.

De plaatsen worden dan ingepast in de openbare parkeercapaciteit van Geesterduin (parkeerdek en parkeerterrein Geesterduinweg). De parkeercapaciteit van openbaar parkeren daardoor af met 6 parkeerplaatsen. De (49) gereserveerde parkeerplaatsen voor bewoners blijven beschikbaar, terwijl de totale parkeerbehoefte voor bewoners (openbaar en gereserveerd) afneemt met 24 plaatsen. Hierdoor kan een verhoudingsgewijs groter aandeel van het bewonersparkeren worden opgevangen op de gereserveerde plaatsen.

Bij het berekenen van de effecten van deelmobiliteit op de parkeerdruk wordt er van uitgegaan dat de primaire gebruikers de bewoners van de woningen binnen het project zijn.

Bij 6 deelautoprojecten neemt de parkeerbehoefte van de bewoners af met 24 parkeerplaatsen. Daar staat tegenover dat de beschikbare parkeercapaciteit afneemt met 6, voor de deelauto's gereserveerde, parkeerplaatsen. Per saldo leidt dit tot een afname van de verwachte parkeerdruk, zoals blijkt uit tabel 14.

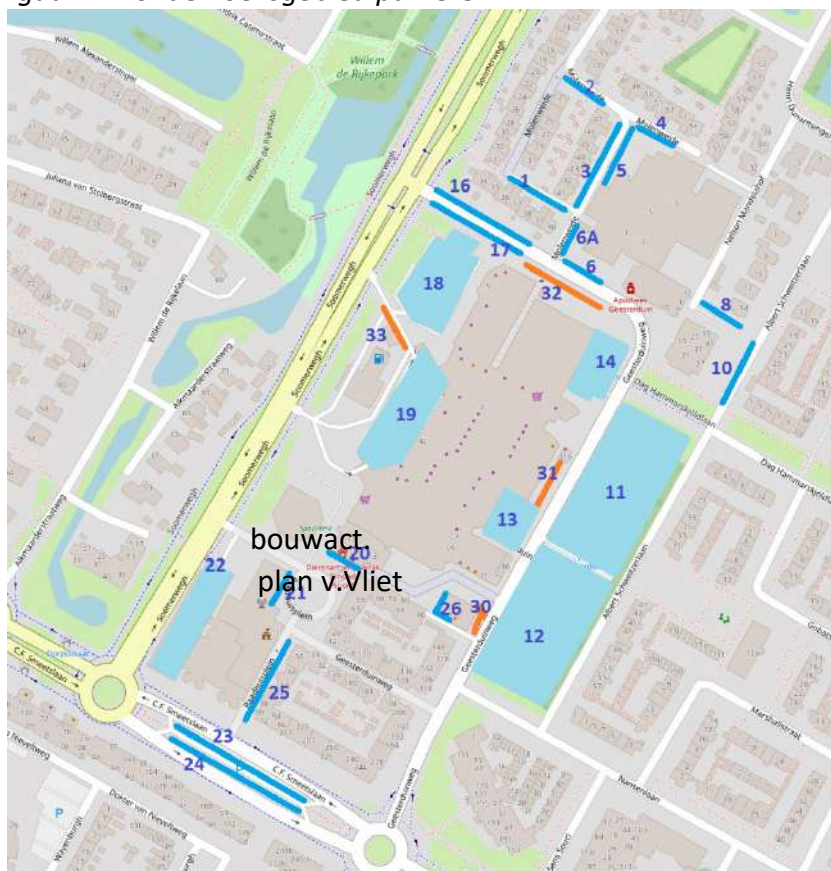
Tabel 14: Bezettingsgraad met **6 deelauto's**.

6 deelauto's	WERKDAG					ZATERDAG	
	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond
Geen deelauto's	74%	73%	49%	48%	42%	91%	45%
6 pp deelauto in openbaar areaal	72%	72%	46%	45%	38%	89%	43%

De parkeerdruk blijft in dit geval iets onder de kritische grens van 90% voor een optimaal benut parkeerareaal.

In het najaar van 2022 zijn parkeertellingen uitgevoerd op de parkeerplaatsen van winkelcentrum Geesterduin en omgeving. Deze tellingen vonden plaats op een donderdag en een zaterdag gedurende twee opeenvolgende weken, en wel op de donderdagen 29 september en 6 oktober 2022 en de zaterdagen 1 en 8 oktober 2022.

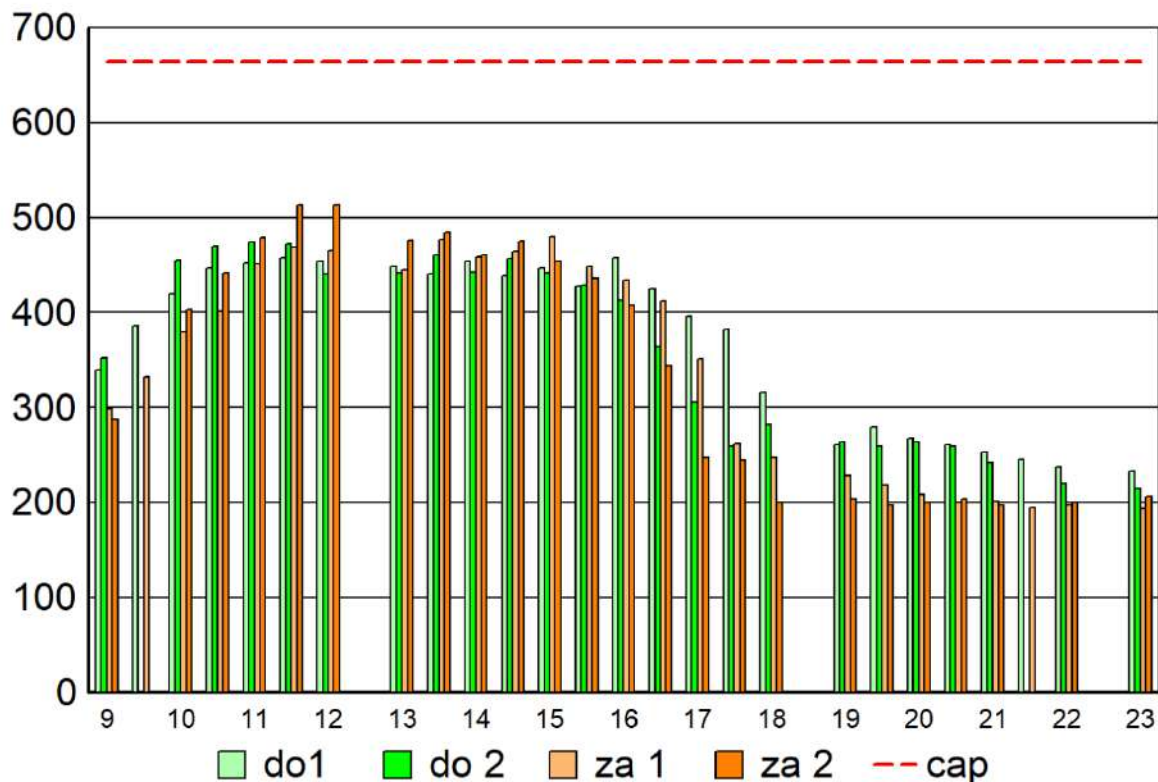
Figuur B1: onderzoeksgebied parkeren



De totale bezetting op dit parkeerareaal bedraagt op de drukste momenten circa 500. In figuur B2 wordt voor de vier onderzoeksdagen het verloop van de totale bezetting in het onderzoeksgebied weergegeven.

Figuur B2: Totaalbezetting (aantal geparkeerde auto's) in het onderzoeksgebied

Totaal bezetting



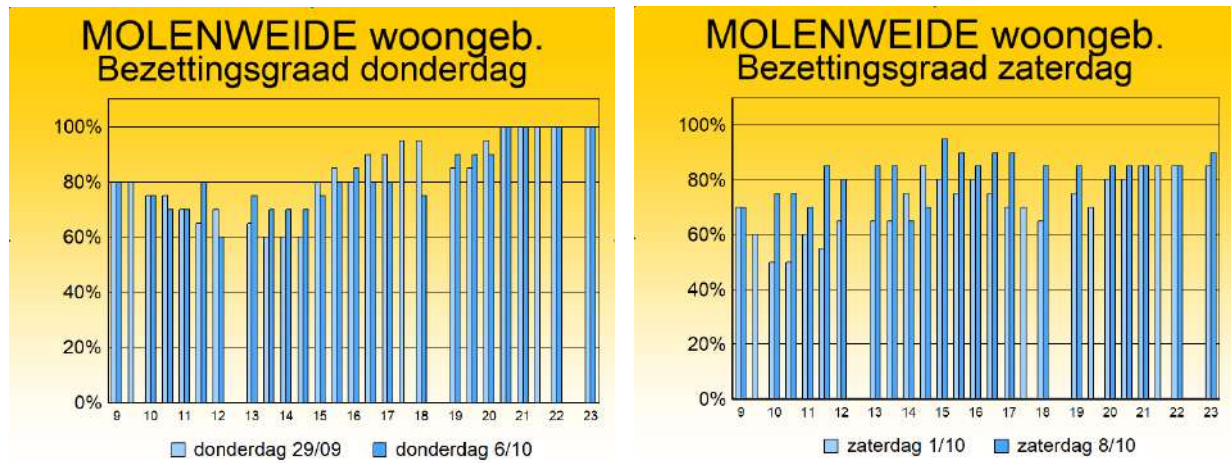
In de analyses van de parkeerdruk is verder m.n. gekeken naar de bezettingsgraad (percentage gebruikte parkeerplaatsen) op de openbare parkeerplaatsen, dus exclusief de hiervoor aangegeven gereserveerde plaatsen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar vier deelgebieden, te weten:

- Molenweide (parkeersecties 1, 2 en 3)
- Omgeving Geesterhage (parkeersecties 4, 5, 6, 6A, 8 en 10)
- Winkelcentrum Geesterduin (parkeersecties 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 26, 30, 31 en 32)
- Gemeentehuis en omgeving (parkeersecties 21, 22, 22B, 23, 24 en 25).

Molenweide

Het verloop van de bezettingsgraad in het deelgebied Molenweide is weergegeven in de figuren B3 (donderdag) en B4 (zaterdag).

Figuur B3 en B4: Bezettingsgraad Molenweide, donderdag en zaterdag

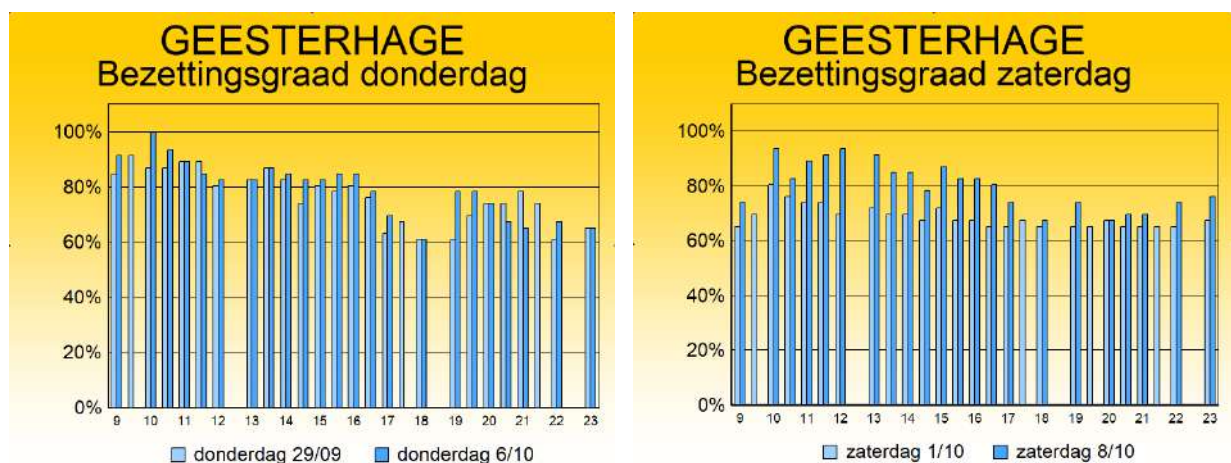


Hieruit volgt dat de parkeerplaatsen in dit gebied primair een functie vervullen voor de woonfunctie in het gebied: een relatief lagere parkeerdruk op de werkdag, op zaterdag een hogere parkeerdruk dan op de werkdag en de hoogste bezettingsgraad in de avond/ nacht.

Geesterhage

Het verloop van de bezettingsgraad rondom de sociaal-culturele voorzieningen in dit deelgebied is weergegeven in de figuren B5 (donderdag) en B6 (zaterdag).

Figuur B5 en B6: Bezettingsgraad Geesterhage, donderdag en zaterdag

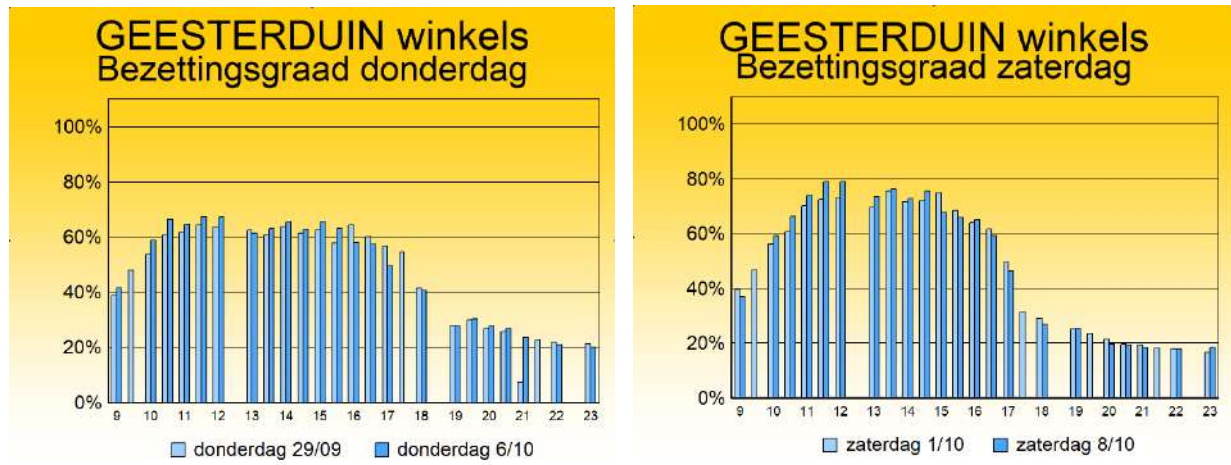


De schommelingen in de bezettingsgraad zijn te relateren aan activiteiten in het gebied, op de onderzoeksdagen vooral gezelschappen op de donderdagochtend en op zaterdag overdag. Verder is een vrij constante basisbezetting aanwezig, wat wijst op enige overloop van de woonfuncties in de omgeving.

Geesterduin

Het verloop van de bezettingsgraad in dit deelgebied, de parkeervoorzieningen voor het winkelcentrum, is weergegeven in de figuren B7 (donderdagdagen) en B8 (zaterdagdagen).

Figuur B7 en B8: Bezettingsgraad Geesterduin winkelgebied, donderdag en zaterdag

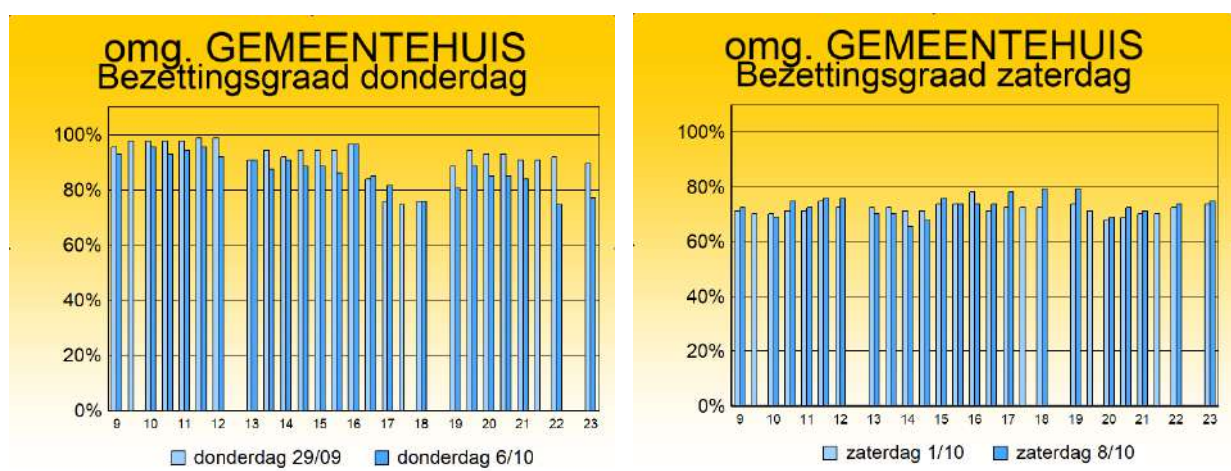


De bezettingsgraad in dit deelgebied vertoont alle kenmerken van een parkeervoorziening voor een winkelgebied: oplopend in de ochtend, daarna relatief constant tot halverwege de middag en aflopend vanaf ca 16:00 uur. Opvallend is de (relatief hoge) bezettingsgraad tot ruim na winkelsluiting. Uit waarnemingen tijdens het veldwerk blijkt dat m.n. in parkeersectie 12 continu ruim 50 langparkeerders aanwezig zijn, die ook in de late avonden nog steeds worden aangetroffen. Hier lijkt sprake van overloop van parkeren vanuit de omliggende woonomgeving.

Gemeentehuis en omgeving

Het verloop van de bezettingsgraad dit deelgebied is weergegeven in de figuren B9 (donderdagdagen) en B10 (zaterdagdagen).

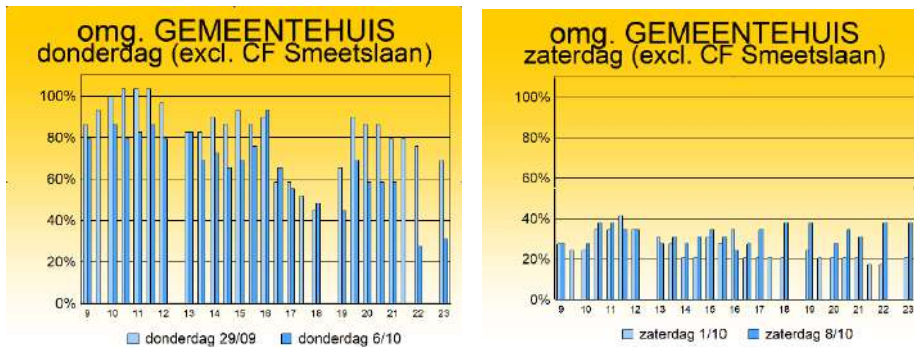
Figuur B9 en B10: Bezettingsgraad omgeving Gemeentehuis, donderdag en zaterdag



Het beeld van de bezettingsgraad in dit deelgebied wordt in sterke mate beïnvloed door de parkeerdruk op de CF Smeetslaan. De bezettingsgraad op deze parkeerlocatie (secties 23 en

24) is vrij continu tussen de 90% en 100%, terwijl deze twee parkeersecties ongeveer 2/3 van de totale parkeercapaciteit voor hun rekening nemen. De parkeerdruk op de overige parkeercapaciteit direct rond het gemeentehuis (incl. de parkeergarage van het gemeentehuis) varieert meer, zoals te zien is in de figuren B11 en B12:

Figuur B11 en B12: Bezettingsgraad directe omgeving Gemeentehuis (excl CF Smeetslaan)



Op de werkdag worden de parkeerplaatsen bij het gemeentehuis intensief gebruikt. Ook bij avondvergaderingen, zoals op 29 september) is de bezettingsgraad rond de 80%. Op zaterdag, als het gemeentehuis gesloten is, is de bezettingsgraad gering.

Uitwisseling gering

Uit het parkeeronderzoek volgt dat de parkeervraag van Geesterduin vooral op de 'eigen' parkeervoorzieningen is aangewezen. De bovenstaande figuren van de bezettingsgraad in de verschillende deelgebieden laten zien dat de uitwisseling tussen de deelgebieden beperkt is. Wel blijkt een deel van de parkeerplaatsen rond het winkelcentrum in gebruik te zijn door (niet-winkelgebonden) langparkeerders. Hierdoor is ook bij het ingaan van de nacht nog steeds een bezettingsgraad van bijna 20% op de parkeercapaciteit van het winkelcentrum op te treden.

Voor het analyseren van de effecten van de herontwikkelingsplannen wordt, op grond van de analyse van het huidige parkeergedrag, gefocust op de effecten op de parkeersituatie in het deelgebied Geesterduin, zoals hiervoor beschreven.

BIJLAGE 2: Aanvullende parkeertellingen 2024

In het kader van de verdere voortgang van de planontwikkeling bestond er de wens een aanvullend parkeeronderzoek uit te voeren, volgens de dezelfde opzet als in 2022 is gehanteerd. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden op donderdag 4 en zaterdag 6 juli 2024. (aanstande), ter toetsing aan de tellingen van 2022 (die gedurende twee weken plaatsvonden).

In deze bijlage worden de resultaten van de aanvullende telling gepresenteerd en worden deze vergeleken met de eerder uitgevoerde parkeertellingen in 2022.

Het onderzoeksgebied bestond, evenals in 2022, uit de parkeervoorzieningen rond Geesterduin, gemeentehuis Castricum, Geesterhage en de parkeervakken in Molenweide. Het onderzoeksgebied 2024, met de daarin onderscheiden parkeersecties is weergegeven in figuur B13)

Figuur B13: onderzoeksgebied parkeren 2024



Ten opzichte van de situatie in 2022 zijn er enige wijzigingen in de parkeercapaciteit opgetreden. De belangrijkste daarvan hangen samen met het in gebruik nemen van het 'bouwplan Van Vliet' (Eerste Kwartier). Bij dit bouwblok zijn 35 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd (parkeersectie 35), die -afgaand op omvang en verloop van de parkeerdruk- overwegend in gebruik zijn door bewoners van de nieuwe woningen. Datzelfde geldt voor 10

openbare parkeerplaatsen die zijn toegevoegd op het Raadhuisplein (parkeersectie 36). Deze beide parkeerlocaties zijn toegerekend aan het deelgebied gemeentehuis en omgeving.

Ten tijde van het parkeeronderzoek vonden werkzaamheden in de gemeentelijke parkeergarage plaats (herindeling van de verschillende categorieën parkeervakken), die resulteerde in enige verstoring van het parkeeronderzoek, m.n. op de zaterdag. Circa tien voertuigen van handhaving en toezicht, facilitaire diensten enz, die gebruikelijk hun eigen parkeerplaats in de garage hebben, stonden die dag de hele dag geparkeerd op de openbare parkeerplaatsen op maaiveld bij het winkelcentrum.

Op sommige andere parkeerlocaties (bijv. secties 12, 14, 17, 23) zijn kleine wijzigingen opgetreden in de openbare parkeercapaciteit t.o.v. 2022, bijvoorbeeld door verschuiving van openbare parkeerplaats naar gehandicaptenparkeren of elektrisch laden.

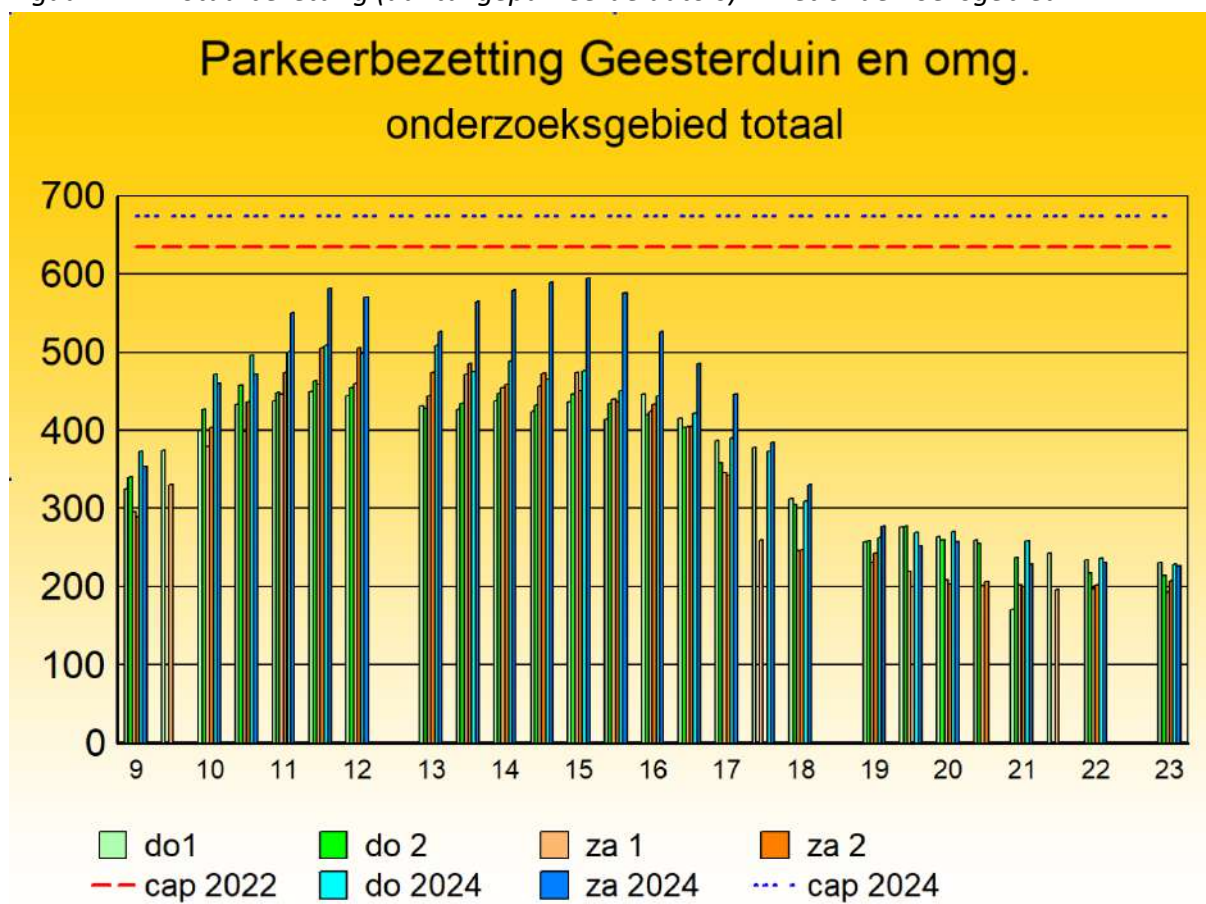
De totale parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied bedroeg daarmee op donderdag 670 openbare parkeerplaatsen en 674 op zaterdag. In 2022 was dat 635 openbare parkeerplaatsen (secties 35 en 36 waren toen niet beschikbaar)

Parkeren op de laad- en loslocaties (oranje) is wederom genoteerd als foutparkeren.

Parkeerbezetting totaal

In het volgende worden de resultaten van de tellingen gepresenteerd. Ter vergelijking zijn daarbij ook de resultaten van de tellingen in 2022 opgenomen. De totale bezetting in het onderzoeksgebied op de openbare parkeerplaatsen (inclusief foutparkeerders) bedraagt op de drukste momenten bijna 600. In figuur B14 wordt voor de verschillende onderzoeksdagen het verloop van de totale bezetting (openbaar parkeren) in het onderzoeksgebied weergegeven.

Figuur B14: Totaalbezetting (aantal geparkeerde auto's) in het onderzoeksgebied



Met name op zaterdag is de totale parkeerdruk hoger dan in 2022. Dit is voor een deel toe te schrijven aan de toename van de parkeervraag (woningbouw Van Vliet, herinrichting parkeergarage gemeentehuis). Ook de beschikbare parkeercapaciteit is sinds 2022 toegenomen. Het totaalbeeld voor de zaterdag is, ook na compensatie voor de genoemde ontwikkelingen, er sprake is van een relatief drukke dag.

Ook op donderdag is enige toename van de parkeerdruk ten opzichte van 2022 waarneembaar. Deze toename is meer in lijn met de toename die is te verwachten door de toename van de parkeervraag als gevolg van de functionele ontwikkelingen (woningbouw). Daarmee geeft de donderdag een qua parkeerbezettingen vergelijkbaar beeld met de tellingen van 2022.

Per deelgebied:

In de analyses van de parkeerdruk per deelgebied is wederom, evenals in 2022, m.n. gekeken naar de bezettingsgraad (percentage gebruikte parkeerplaatsen) op de openbare parkeerplaatsen. De vier deelgebieden die zijn onderscheiden zijn:

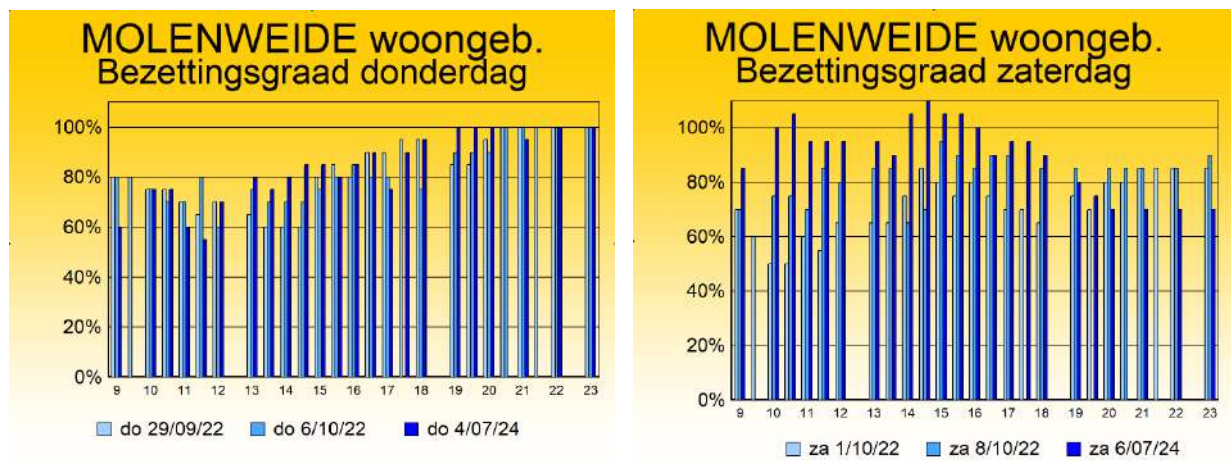
- Molenweide (parkeersecties 1, 2 en 3)
- Omgeving Geesterhage (parkeersecties 4, 5, 6, 6A, 8 en 10)
- Winkelcentrum Geesterduin (parkeersecties 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 26, 30, 31 en 32)
- Gemeentehuis en omgeving (parkeersecties 21, 22, 22B, 23, 24, 25, 35 en 36).

De twee nieuwe parkeersecties 35 en 36 zijn, gelet op het gemeten gebruik van de parkeerplaatsen, toegevoegd aan het deelgebied Gemeentehuis en omgeving.

Molenweide

Het verloop van de bezettingsgraad in het deelgebied Molenweide is weergegeven in de figuren B15 (donderdagdagen) en B16 (zaterdagdagen).

Figuur B15 en B16: Bezettingsgraad Molenweide, donderdag en zaterdag

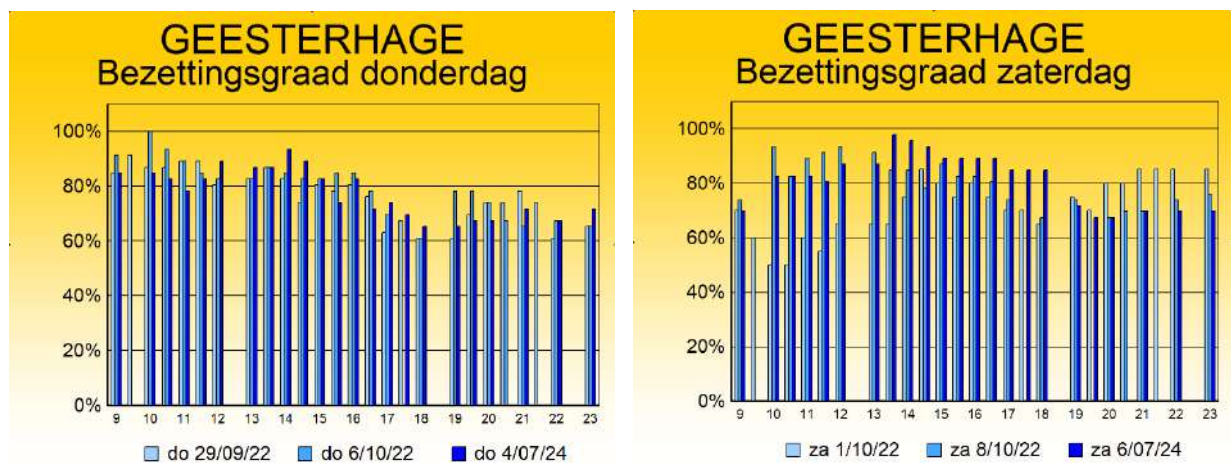


In grote lijnen blijft de conclusie dat de parkeerplaatsen in dit gebied primair een functie vervullen voor de woonfunctie in het gebied: een relatief lagere parkeerdruk op de werkdag, op zaterdag een hogere parkeerdruk dan op de werkdag en de hoogste bezettingsgraad in de avond/ nacht. Op zaterdag lijkt wel enige overloop van de parkeerpieken uit de omgeving op te treden.

Geesterhage

Het verloop van de bezettingsgraad rondom de sociaal-culturele voorzieningen in dit deelgebied is weergegeven in de figuren B17 (donderdagdagen) en B18 (zaterdagdagen).

Figuur B17 en B18: Bezettingsgraad Geesterhage, donderdag en zaterdag

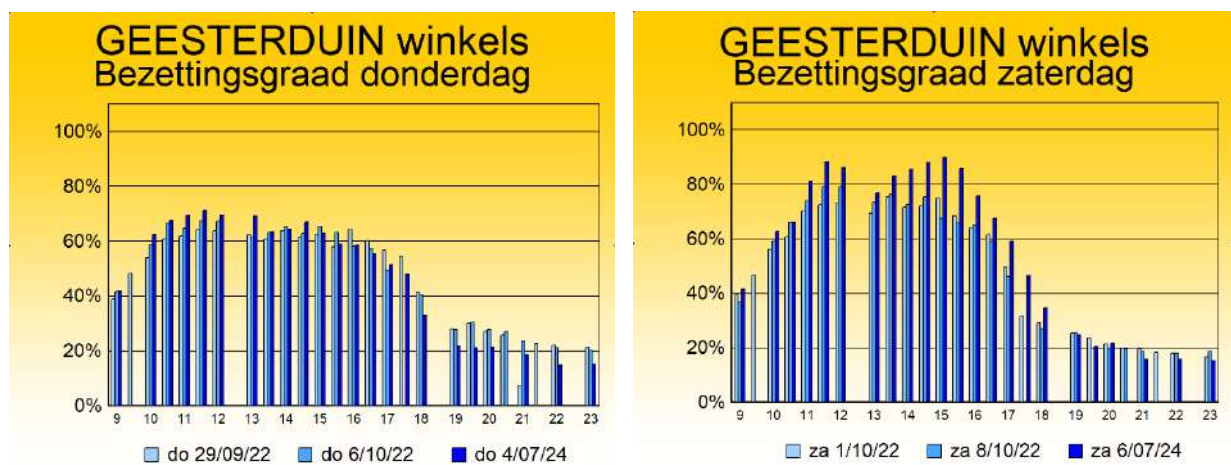


De schommelingen in de bezettingsgraad zijn te relateren aan activiteiten in het gebied, zowel de ochtend en de avonden waren in 2022 drukker dan bij de tellingen in 2024. De donderdagmiddag laat een relatief stabiel patroon zien, de zaterdagmiddag is in 2024 drukker dan in 2022.

Geesterduin

Het verloop van de bezettingsgraad in dit deelgebied, de parkeervoorzieningen voor het winkelcentrum, is weergegeven in de figuren B19 (donderdag) en B20 (zaterdag).

Figuur B19 en B20: Bezettingsgraad Geesterduin winkelgebied, donderdag en zaterdag



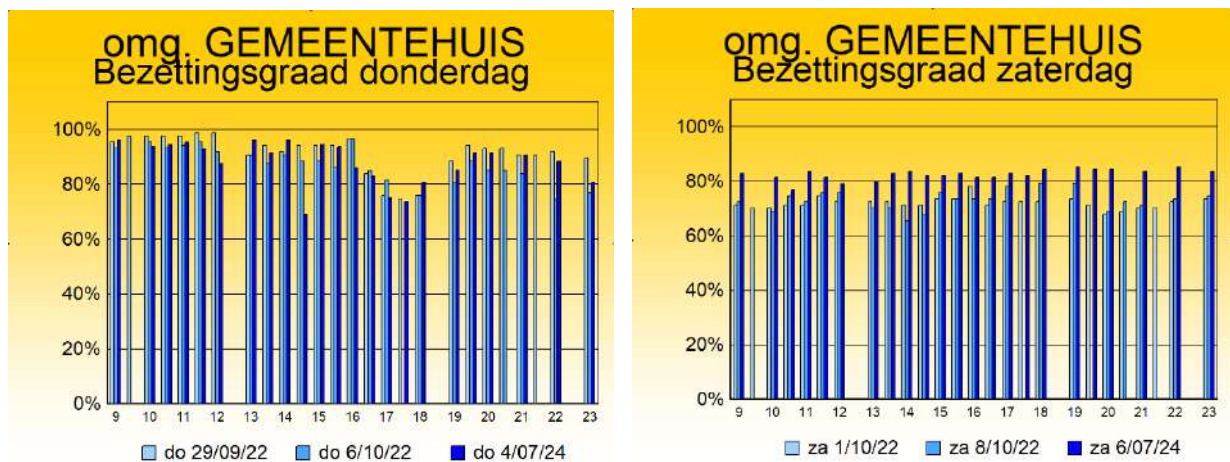
De bezettingsgraad in dit deelgebied vertoont alle kenmerken van een parkeervoorziening voor een winkelgebied: oplopend in de ochtend, daarna relatief constant tot halverwege de middag en aflopend vanaf ca 16:00 uur. Ten opzichte van de tellingen van 2022 is ook hier een hogere bezetting in 2024 te constateren: bleef de bezettingsgraad in 2022 nog onder de 80%, bij de telling in 2024 loopt de bezettingsgraad naar 85% à 90%. Daarmee was het parkeerareaal optimaal gebruikt; een parkeervoorziening is volbelast als op een maatgevende dag op het drukste uur een bezettingsgraad van 90% wordt bereikt.

Opvallend is de (relatief hoge) bezettingsgraad tot ruim na winkelsluiting. Uit waarnemingen tijdens het veldwerk blijkt dat m.n. in parkeersectie 12 continu ruim 50 langparkeerders aanwezig zijn, die ook in de late avonden nog steeds worden aangetroffen. Ook bij de tellingen in 2024 werd dit geconstateerd. Hier lijkt sprake van overloop van parkeren vanuit de omliggende woonomgeving.

Gemeentehuis en omgeving

Het verloop van de bezettingsgraad dit deelgebied is weergegeven in de figuren B21 (donderdag) en B22 (zaterdag).

Figuur B21 en B22: Bezettingsgraad omgeving Gemeentehuis, donderdag en zaterdag



Het beeld van de bezettingsgraad in dit deelgebied werd in 2022 in sterke mate beïnvloed door de parkeerdruk op de CF Smeetslaan. De bezettingsgraad op deze parkeerlocaties (secties 23 en 24) is vrij continu tussen de 90% en 100%. Ook de toegevoegde parkeercapaciteit (secties 35 en 36) laten een zelfde constante, hoge bezettingsgraad zien. Deze vier parkeersecties omvatten ongeveer 3/4 van de totale parkeercapaciteit van dit deelgebied.

De parkeerdruk op de overige parkeercapaciteit direct rond het gemeentehuis (incl. de parkeergarage van het gemeentehuis) varieert meer. Voor 2024 is hiervan geen goed overzicht te geven, door de effecten van de herinrichting van de parkeergarage tijdens de tellingen. De karakterisering op grond van het onderzoek 2022 ('Op de werkdag worden de parkeerplaatsen bij het gemeentehuis intensief gebruikt. Ook bij avondvergaderingen, zoals op 29 september) is de bezettingsgraad rond de 80%. Op zaterdag, als het gemeentehuis gesloten is, is de bezettingsgraad gering') lijkt nog steeds van kracht.

Beperkte uitwisseling

Uit het parkeeronderzoek 2022 volgde dat de parkeervraag van Geesterduin vooral op de 'eigen' parkeervoorzieningen is aangewezen. Ook de tellingen van 2024 ondersteunen die conclusie in grote lijnen, met dien verstande dat enige overloop van de parkeervraag op zaterdag lijkt te ontstaan naar de deelgebieden Geesterhage, en Molenweide.