



Gemeente Heemskerk
Rapportage

Parkeeronderzoek 'De Velst' te Heemskerk

Actualisatie mei 2021

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Heemskerk
Rapportage

Parkeeronderzoek 'De Velst' te Heemskerk

Actualisatie mei 2021

Datum	2 juni 2021
Kenmerk	009872.20210526.R1.03
Eerste versie	17 april 2020 (kenmerk 006309.20200323.R1.03)

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Heemskerk Rapportage
Titel rapport	Parkeeronderzoek 'De Velst' te Heemskerk Actualisatie mei 2021
Kenmerk	009872.20210526.R1.03
Datum publicatie	2 juni 2021
Projectteam opdrachtgever(s)	Fred Mens, Ruud Zonneveld
Projectteam Goudappel Coffeng	Jeroen Loijen, Martijn Stevens

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Onderzoeksvraag en werkwijze	2
2	Parkeerdrukmeting	3
2.1	Uitgangspunten Parkeerdrukmeting	3
2.2	Resultaten parkeerdrukmeting	7
3	Uitgangspunten Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017	12
3.1	Parkeerkengetal	12
3.2	Aanwezigheidspercentage	13
3.3	Acceptabele loopafstand	13
4	Conclusie	15
Bijlage 1	Resultaten parkeerdrukmeting	

1

Inleiding

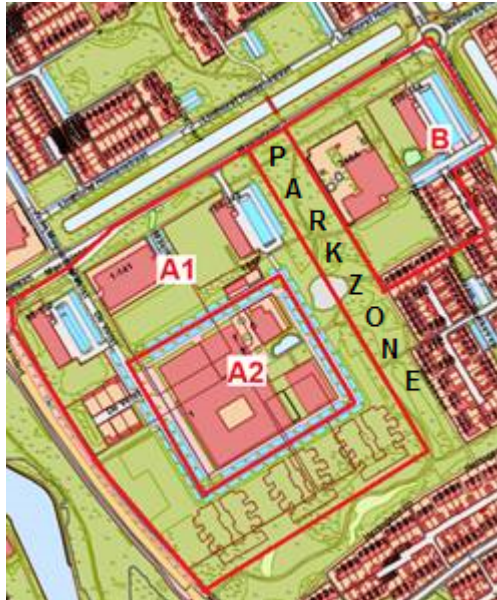
1.1 Aanleiding

De gemeente Heemskerk onderzoekt de mogelijkheden voor verdichting in De Velst voor het realiseren van extra woningen (Coalitieakkoord 2018-2022). In april 2020 heeft Goudappel Goffeng hiervoor een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Bij dit verkeerskundig onderzoek zijn destijds aannames gedaan over het aantal te realiseren woningen op De Velst. Het aantal te realiseren woningen stuitte afgelopen jaar op veel weerstand van de omgeving. De gemeente Heemskerk heeft daarom besloten een nieuwe start te maken voor dit project, waarbij met de bewoners samengewerkt gaat worden om te komen tot een verdichtingsvoorstel.

Aan Goudappel Goffeng is gevraagd een notitie te schrijven op basis van het door haar in 2020 gedane parkeeronderzoek. Het betreft een actualisatie van de parkeertelling van april 2020. Een nieuwe ontwikkeling hierbij is dat aan de zuidzijde van De Velst 24 (3x8) woningen worden gebouwd. De parkeerbehoefte voor deze 24 woningen wordt op eigen terrein opgevangen m.u.v. 8 bezoekersparkeerplekken (0,3 per woning). Het gevolg van deze ontwikkeling is dat het aantal vrije parkeerplekken aan de zuidzijde van het studiegebied is afgenomen. Enerzijds door de parkeerbehoefte van de bezoekers van deze 24 woningen, anderzijds door drie toegangswegen naar deze 24 woningen.

In deze notitie geven wij aan hoeveel vrije parkeerruimte aanwezig is binnen het studiegebied. Deze vrije parkeerruimte kan worden ingezet voor nieuw te bouwen woningen op De Velst. Het is nu te vroeg om in te gaan op type woningen. We eindigen deze notitie dan ook met rekenvoorbeelden hoe op basis van het aantal vrije parkeerplekken bepaald kan worden hoeveel woningen gerealiseerd kunnen worden binnen de deelgebieden A en B.

In deze notitie is het studiegebied De Velst ingedeeld in 3 deelgebieden (zie figuur 1.1).
Deelgebied A1: bouwzone west
Deelgebied A2: binnenring Heliomare
Deelgebied B: bouwzone oost



figuur 1.1 Deelgebieden binnen De Velst

De aanwezige parkeerruimte in deelgebied A2 is bestemd voor het halen en brengen van de leerlingen van Heliomare. In deelgebied A2 mag vanwege de bedrijfsvoering van Heliomare door derden overdag niet geparkeerd worden. Aangezien er tussen deelgebied A en B een parkzone aanwezig is, is uitwisseling van parkeren tussen beide gebieden i.v.m. acceptabele loopafstanden niet reëel.

1.2 Onderzoeksvraag en werkwijze

De gemeente Heemskerk heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd om de volgende onderzoeksvraag te beantwoorden:

Is er parkeergelegenheid in het in figuur 1.1 aangegeven gebied dat kan worden toegekend aan de nieuwe woonontwikkeling? Hierbij graag aantal en situering van deze parkeerplekken aangeven.

Ter beantwoording van deze onderzoeksvraag voeren we een parkeerdrukmeting uit. Deze meting geeft inzicht in de huidige bezetting op de bestaande parkeerlocaties binnen het projectgebied.

Parkeerdrukmeting

Om de parkeerdruk in het projectgebied inzichtelijk te maken hebben we op twee representatieve dagen de druk op parkeerplaatsen gemeten tussen 8:00 en 23:00 uur, waarbij de parkeerdruk ieder uur is vastgesteld. Deze meting is uitgevoerd op donderdag 27 februari 2020 en dinsdag 3 maart 2020. Hierbij hebben we de geparkeerde auto's in het gehele gebied geteld, zowel in de parkeervakken als geparkeerde auto's op de rijbaan. De metingen zijn nog net voor de "corona-crisis" uitgevoerd.

2.1 Uitgangspunten Parkeerdrukmeting

In figuur 2.1 is de sectie indeling weergegeven die is gehanteerd bij de parkeerdrukmeting. Hierdoor is op een gedetailleerder schaalniveau de bezetting van parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt.

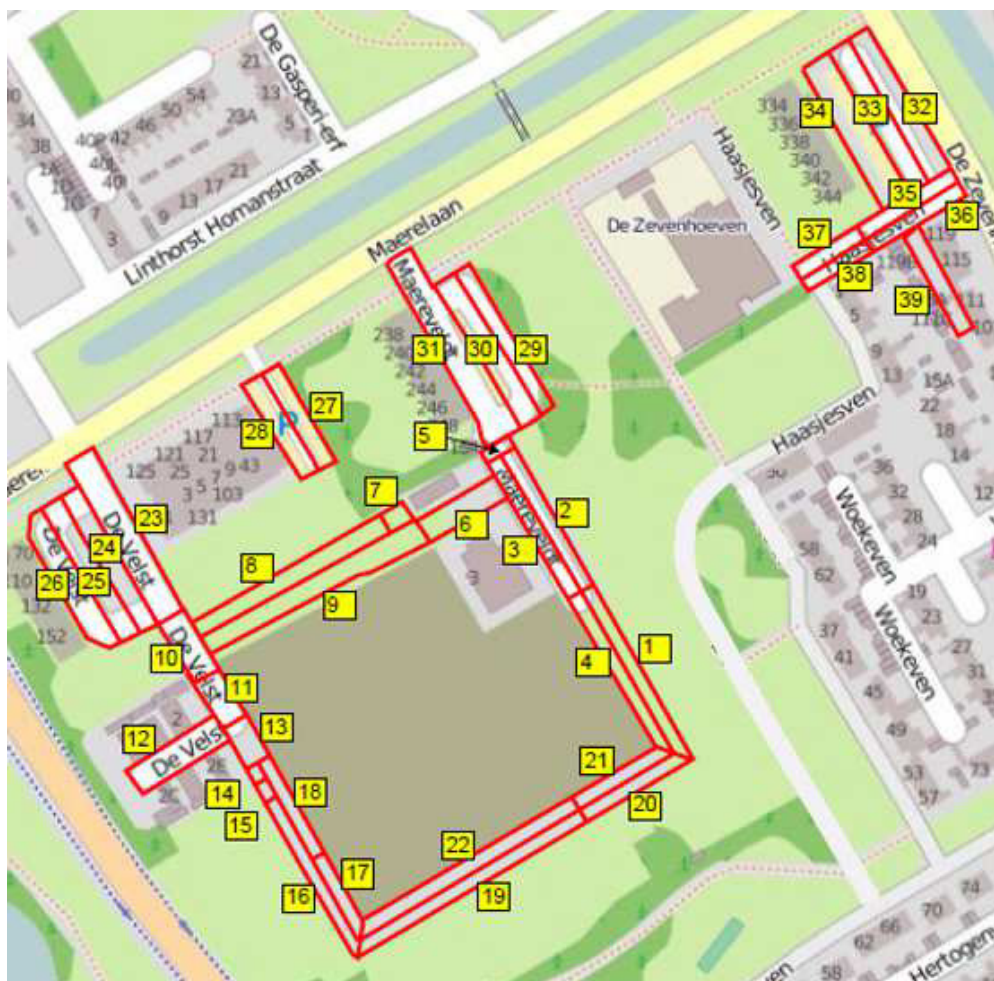
In de secties zijn alleen meegenomen: de openbare parkeervakken en vergunningsplekken P Taxi (busjes halen/brengen Heliomare). Wanneer het wegprofiel voldoende ruimte biedt, wordt ook langsparkeren meegenomen in de parkeercapaciteit. Dit laatste blijkt alleen mogelijk te zijn in sectie 23 (de toegangsweg naar de Velst).

Omdat de parkeersecties 32 t/m 39 via de Zevenhoeven worden ontsloten en de overige secties via de Maerelaan, maken we in de analyse onderscheid tussen het westelijk (sectie 1 t/m 31) en het oostelijk (sectie 32 t/m 39) deel van het plangebied. Naar verwachting zijn parkeerders niet bereid om in het deel van het projectgebied te parkeren dat niet hun bestemming is gezien de loopafstand die groter is dan 100 m.

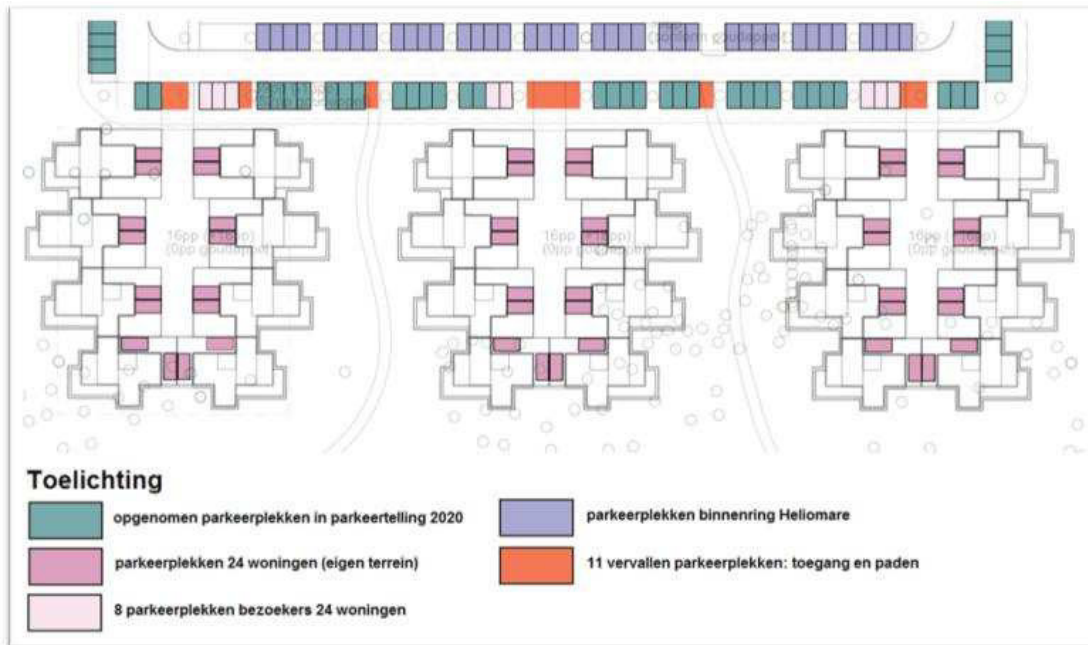
In onze rapportage van april 2020 gaven wij aan dat er 555 vrije parkeerplekken (incl. 4 invalideparkeerplaatsen in secties 26 en 34) in het studiegebied aanwezig zijn. In deze actualisatie verlagen we het aantal parkeerplekken in enkele secties, te weten:

- sectie 23 was 20 parkeerplekken, wordt 10 parkeerplekken. Dit betreft de hoofdtoegangsweg van De Velst. Het is niet wenselijk om hier aan beide zijden langs te parkeren.
- sectie 39 was 6 parkeerplekken, wordt 0 parkeerplekken. Dit betreft een doodlopende straat naar garageboxen. Vanwege het grote risico van hinderlijk parkeren in deze sectie, wordt hier geen parkeer capaciteit aan toegekend.
- sectie 19 was 36 parkeerplekken, wordt 22 parkeerplekken ten gevolge van de 24 woningen (zie figuur 2.2).
- sectie 20 was 16 parkeerplekken, wordt 11 parkeerplekken ten gevolge van de 24 woningen (zie figuur 2.2).

Het totale aantal vrije parkeerplekken bij deze actualisatie wordt hiermee verlaagd van 555 naar 539 parkeerplekken die tijdens de telling in 2020 aanwezig waren en naar 520 parkeerplekken die nog na de bouw van de 24 woningen over blijven.



figuur 2.1 Sectieindeling parkeerdrukmeting De Velst



figuur 2.2 Wijziging in parkeerplaatsen secties 19 en 20 ten opzichte van studie uit 2020. Door de komst van de 24 woningen zijn er 19 (11+8) parkeerplekken minder beschikbaar voor de nieuwe ontwikkeling.

Het westelijke deel splitsen we uit in 2 deelgebieden A1 (bouwzone west) en deel A2 (binnenring).

Per deelgebied bedraagt het aantal aanwezige parkeerplekken (na de bouw van de 24 woningen):

- Deelgebied A1: 293 (inclusief 2 invalideparkeerplaatsen op kenteken)
- Deelgebied A2: 129
- Deelgebied B: 98 (inclusief 2 invalideparkeerplaatsen op kenteken)



figuur 2.3 Locatie woonblokken

In de deelgebieden A en B zijn 4 grotere woonblokken te beschouwen. Het aantal geparkeerde auto's om 23:00 uur geeft een indicatie van de parkeerbehoefte van de bewoners van deze woonblokken. Ieder woonblok heeft een "eigen" parkeerterrein. Het aantal geparkeerde auto's bij deze woonblokken bedraagt om 23:00 uur (op de drukste van beide meetdagen):

- Woonblok 1: 41 (de parkeercapaciteit bedraagt: 49, excl 2 invalideparkeerplaatsen die niet zijn meegeteld)
- Woonblok 2: 34 (de parkeercapaciteit bedraagt: 52)
- Woonblok 3: 34 (de parkeercapaciteit bedraagt: 62, exclusief 2 invalideparkeerplaatsen die niet zijn meegeteld)
- Woonblok 4: 7 (de parkeercapaciteit bedraagt: 27)

Hieruit blijkt dat de parkeerterreinen bij de woonblokken voldoende parkeercapaciteit hebben voor de bewoners. Het is dan ook niet aannemelijk dat de bewoners van deze woonblokken op een andere (verder weg gelegen) locatie parkeren dan op het parkeerterrein behorende bij hun woonblok.

Aangezien de woonblokken 1 t/m 3 een gelijk aantal overeenkomstige huishoudens heeft, mag verondersteld worden, dat bij deze woonblokken nagenoeg evenveel auto's geparkeerd zouden worden. Bij woonblok 1 blijkt het aantal een stuk hoger te liggen dan bij de andere woonblokken. Dit wordt veroorzaakt doordat bewoners van woonblok 4 hun auto parkeren bij woonblok 1.

Er vanuit gaande dat de bewoners van woonblok 1 ongeveer even veel auto's bezitten als de bewoners van de woonblokken 2 en 3, kan de volgende herverdeling gemaakt worden naar het aantal auto's dat bij elk woonblok hoort:

- Woonblok 1: 34 (48 woningen) (*gemiddelde bezetting van woonblokken 2 en 3*)
- Woonblok 2: 34 (48 woningen)
- Woonblok 3: 34 (48 woningen)
- Woonblok 4: 14 (71 woningen) (*de 7 auto's die bij blok 4 geparkeerd staan plus 7 auto's die bij woonblok 1 geparkeerd staan*)

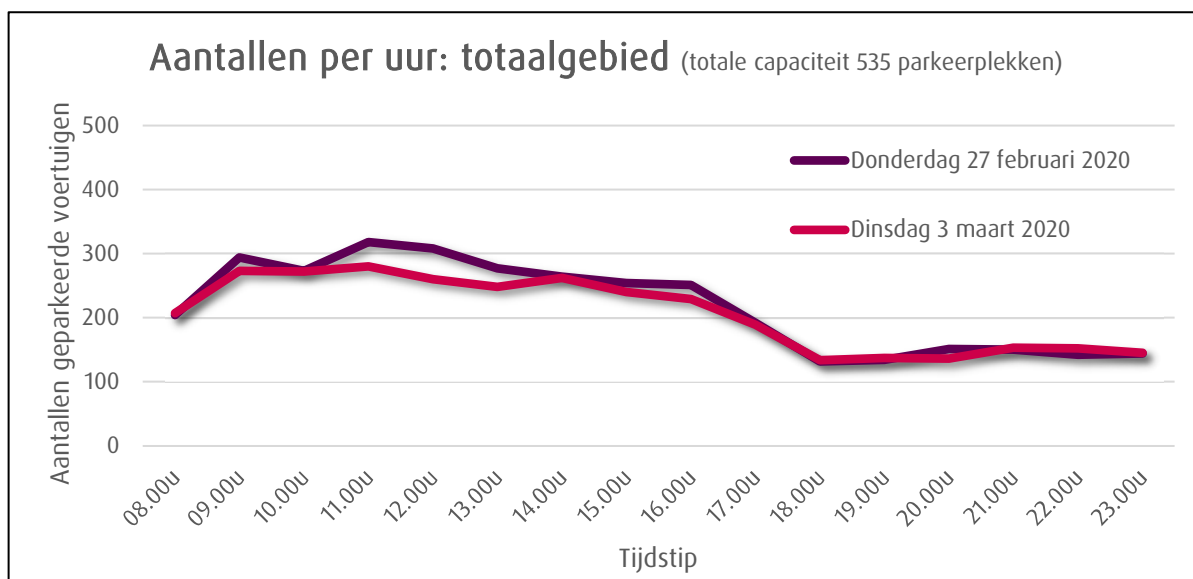
Dit betekent dat voor de betreffende woonblokken ten tijde van de parkeertelling de onderstaande feitelijke parkeerkentallen van toepassing waren:

- Woonblok 1: $34/48 = 0,7$ (volgens het parkeerbeleidsplan zou dit 1,0 moeten bedragen – huurappartement goedkoop)
- Woonblok 2: $34/48 = 0,7$ (volgens het parkeerbeleidsplan zou dit 1,0 moeten bedragen – huurappartement goedkoop)
- Woonblok 3: $34/48 = 0,7$ (volgens het parkeerbeleidsplan zou dit 1,0 moeten bedragen – huurappartement goedkoop)
- Woonblok 4: $14/71 = 0,2$ (volgens het parkeerbeleidsplan zou dit 0,8 moeten bedragen – seniorenwoning/aanleunwoning)

2.2 Resultaten parkeerdrukmeting

De volledige resultaten van de parkeerdrukmeting zijn bijgevoegd in Bijlage 1. In deze paragraaf wordt een analyse gegeven van deze resultaten. Figuur 2.4 geeft het gemeten verloop van de bezetting van parkeerplaatsen weer binnen het totale projectgebied De Velst. Dit geldt dus voor alle parkeersecties samen met een totale capaciteit van 535 parkeerplekken (exclusief 4 invalideparkeerplaatsen op kenteken in secties 26 en 34 en nog geen rekening houdend met het wegvallen van parkeerplaatsen door de bouw van 24 woningen). Hieruit blijkt dat de gemeten bezetting op donderdag 27 februari hoger is dan de gemeten bezetting op dinsdag 3 maart tussen 11:00 en 13:00. Dit kan door verschillende factoren worden verklaard:

- De weersomstandigheden op donderdag 27 februari tussen 11:00 en 13:00 waren regenachtig, waarop mensen hun mobiliteitsgedrag hebben aangepast.
- De activiteiten binnen Heliomare zijn op dinsdagen anders dan op donderdagen.
- Er dient ook rekening te worden gehouden met de kans op toeval.



figuur 2.4: Bezettingsgraad van parkeerplaatsen in projectgebied De Velst over de dag.

Hoewel er op 27 februari meer parkeerplekken bezet waren dan op 3 maart, zien wij een vrijwel gelijk verloop van parkeerbezetting optreden over de dag. De meetdagen onderscheiden zich niet significant van elkaar en kunnen daardoor beschouwd worden als representatief voor bepaling van de parkeerdruk. We zullen echter bij de berekeningen in deze rapportage uitgaan van de zwaarste parkeerdruk per deelgebied op beide dagen.

Indien we inzoomen op de deelgebieden A en B zijn zien we overdag de hoogste parkeerdruk ontstaan in deelgebied A op donderdag 27 februari en in deelgebied B op dinsdag 3 maart. En in de avond is de hoogste parkeerdruk voor deelgebieden A op dinsdag 3 maart en deelgebied B op donderdag 27 februari. In de analyse van de resultaten zal overdag worden uitgegaan van de aanwezige parkeerdruk in deelgebied A op 27 februari en in deelgebied B op 3 maart en voor de avond worden uitgegaan van de aanwezige parkeerdruk in deelgebied A op 3 maart en in deelgebied B op 27 februari, omdat deze momenten voor die gebieden kunnen worden beschouwd als de maatgevende parkeerdrukmomenten.

Figuren 2.5 en 2.6 geven het verloop over de dag weer van de bezetting van parkeerplaatsen in het projectgebied De Velst, waarbij onderscheid is gemaakt tussen het westelijk deel en het oostelijk deel van het projectgebied. Voor het westelijk deel is ook de bezetting weergegeven zonder de taxi parkeerplaatsen rondom Heliomare, ook wel de binnenring genoemd.

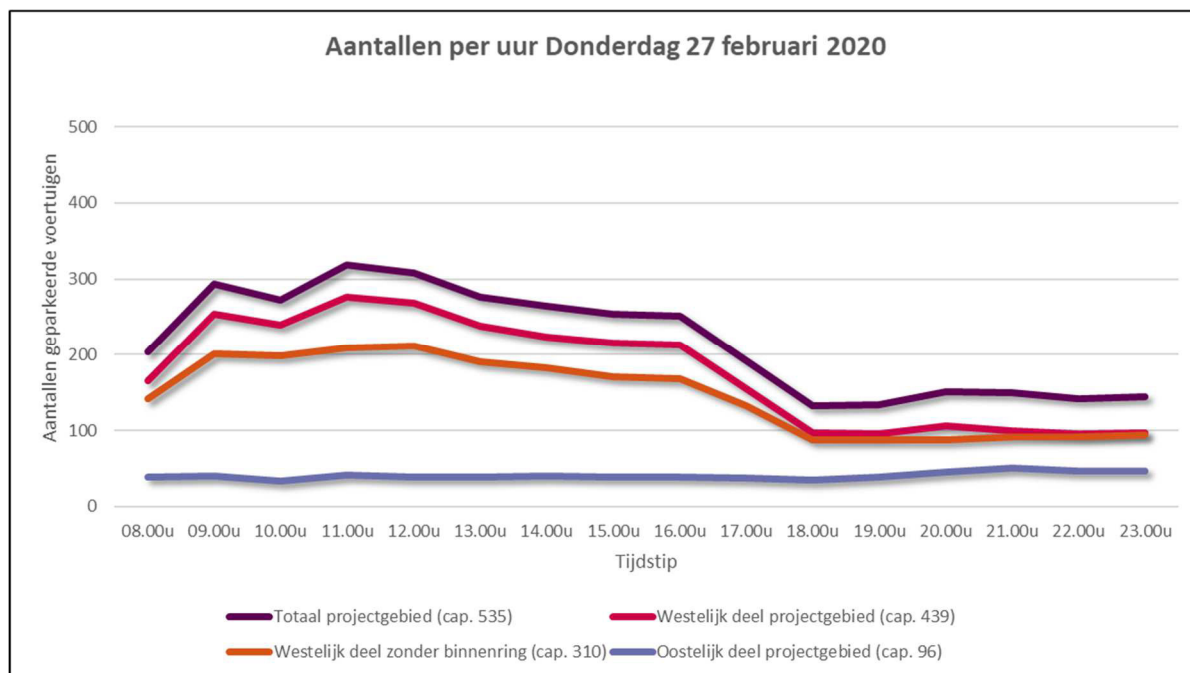
Tabel 2.1 geeft een overzicht van de maximale en minimale bezetting. Het westelijk deel heeft een piekbezetting om 11:00 's morgens, gelijk aan 277 bezette parkeerplaatsen. Zonder de P-taxi plekken in de binnenring rondom Heliomare is de piekbezetting gelijk aan 211 bezette parkeerplaatsen. Vanwege de relatief grote parkeercapaciteit van het westelijk deel, heeft ook de bezetting in het totale gebied een piek om 11:00. Het oostelijk deel van het projectgebied heeft een piek om 21:00 's avonds. Dit is te verklaren doordat de parkeerplaatsen in het oostelijke deel voornamelijk dienen voor

bewoners van de flats, die 's avonds om 21:00 thuis zijn. Daarnaast kunnen dit ook bezoekers zijn.

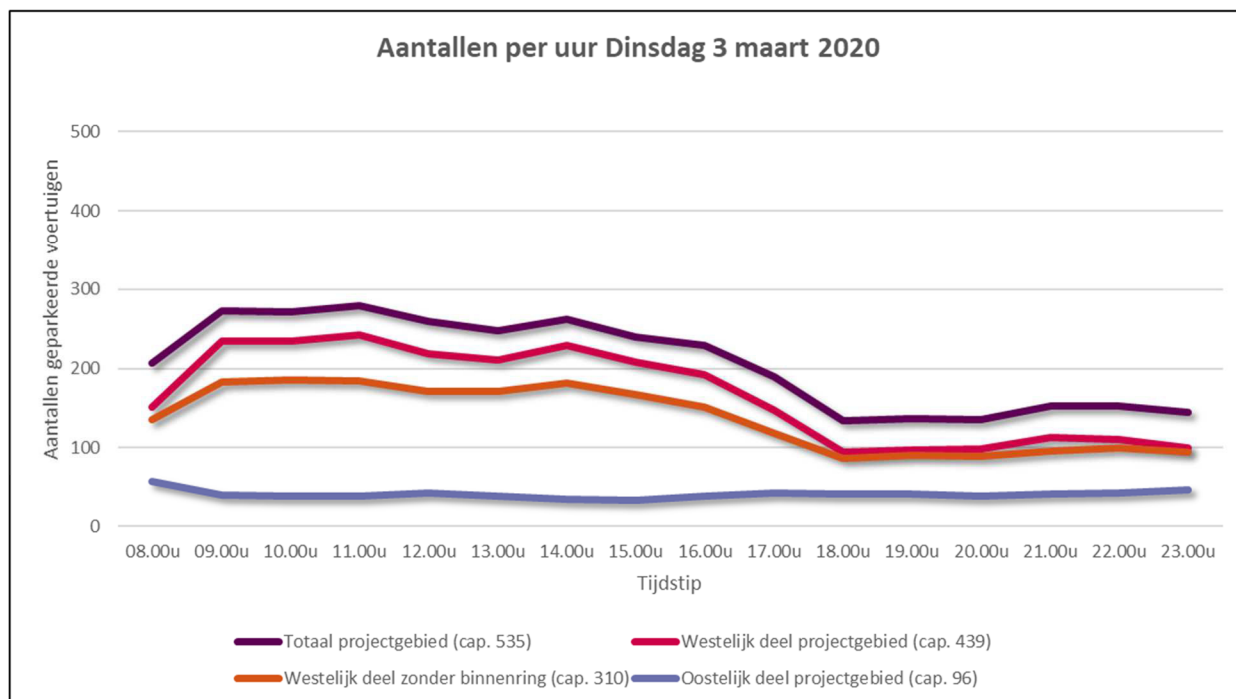
	Maximale bezetting			Minimale bezetting		
	Datum / tijdstip	aantal	bezettingsgraad	tijdstip	aantal	bezettingsgraad
Totaal (capaciteit: 535 parkeerplekken)	27/2 11.00u	318	59%	27/2 18.00u	132	25%
Westelijk (capaciteit 439 parkeerplekken)	27/2 11.00u	277	63%	3/3 18.00u	94	21%
Westelijk zonder binnenring (capaciteit 310 parkeerplekken)	27/2 12.00u	211	68%	3/3 18.00u	86	28%
Oostelijk (capaciteit 96 parkeerplekken)	3/3 8.00u	56	58%	3/3 15.00u	32	33%

tabel 2.1: Maximale en minimale bezetting van parkeerplaatsen

NB. In tabel 2.1 zijn de 4 invalideparkeerplaatsen op kenteken niet meegerekend. In de conclusie is wel rekening gehouden met deze parkeerplaatsen.



figuur 2.5: Verloop over de dag van bezetting parkeerplaatsen in De Velst op donderdag 27 februari 2020



figuur 2.6: Verloop over de dag van bezetting parkeerplaatsen in De Velst op dinsdag 3 maart 2020

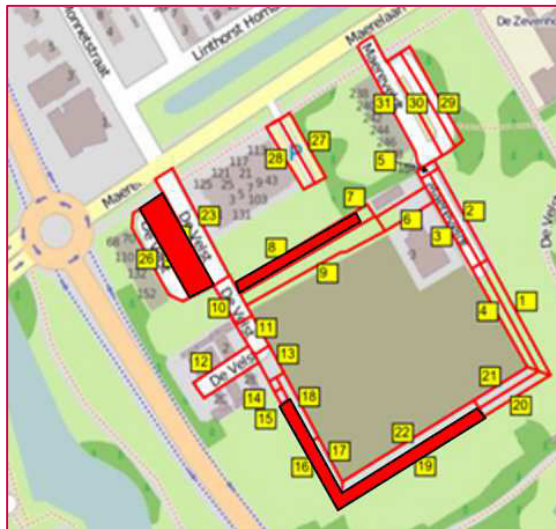
Tabel 2.2 geeft een overzicht van de secties in deelgebied A1 waarbij de gemiddelde bezetting om 11:00 groter is dan 80% en waar meer dan 10 auto's staan geparkeerd en dus een significante bijdrage leveren aan de parkeerdruk.

Uit tabel 2.2 wordt duidelijk dat de bezetting van parkeerplaatsen in sectie 8, 16 en 19 om 11:00 op 27 februari 2020 gelijk was aan 100%. Omdat deze secties aan Heliomare grenzen, is dit naar verwachting met name verkeer van werknemers en bezoekers van deze voorziening. Ook is de parkeerdruk significant hoog bij secties 24 en 25 gelegen naast de flat in het Noord-Westen van De Velst.

Bezetting om 11.00 uur				
Sectienr.	Sectieomschrijving	Totale capaciteit	Aantal auto's geparkeerd	bezettingsgraad
8	De Velst	24	24	100%
16	De Velst	20	20	100%
19	De Velst	36	36	100%
24	De Velst (bij flat)	20	16	80%
25	De Velst (bij flat)	17	14	82%

tabel 2.2: Parkeerdruk om 11:00 voor maatgevende secties

Figuur 2.7 geeft in een overzichtskaat de locaties weer van de parkeersecties die significant worden belast tijdens de maatgevende periode (11:00).



figuur 2.7: Locatie van secties met een significante parkeerdruk tijdens de piekperiode

3

Uitgangspunten Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017

Het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 noemt drie belangrijke criteria voor woningbouw:

- Parkeerkengetallen
- Aanwezigheidspercentage
- Acceptabele loopafstand

3.1 Parkeerkengetal

Het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 heeft parkeerkengetallen opgesteld voor diverse woningtypen. De Velst valt in 'woongebieden' zoals weergegeven in tabel 3.1. De kengetallen in deze kolom zijn van toepassing op de nieuw te bouwen woningen. In het kengetal zit een bezoekersaandeel van 0,3 per woning, ongeacht de functie.

Wonen					
Functie	Per	Centrum	Woon- gebieden	Bedrijven- terrein	Buiten- gebied
koop vrijstaand	Woning	1,5	2,0	2,0	2,0
koop twee-onder-een-kap	Woning	1,5	2,0	2,0	2,0
koop, tussen / hoek	Woning	1,4	1,8	1,9	2,0
koop, appartement, duur	Woning	1,4	1,8	2,0	2,0
koop, appartement, midden en goedkoop	Woning	1,3	1,6	1,7	1,8
huurhuis, vrije sector	Woning	1,4	1,8	1,9	2,0
huurhuis, sociale huur	Woning	1,2	1,5	1,6	1,6
huur, appartement, duur	Woning	1,3	1,7	1,8	1,9
huur, appartement, midden / goedkoop	Woning	1,0	1,3	1,4	1,4
kamerverhuur, zelfstandig	Woning	0,5	0,7	0,8	0,8
kamerhuur, studenten, niet zelfstandig	Woning	0,3	0,3	0,3	0,3
aanleunwoning/serviceflat	Woning	0,4	1,1	1,1	1,2

figuur 3.1: Parkeerkengetallen 'wonen' gemeente Heemskerk

3.2 Aanwezigheidspercentage

Het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 hanteert aanwezigheidspercentages. Bij de berekening van de parkeerplaatsverplichting wordt bij gebiedsontwikkeling gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. Bij meerdere functies kan er namelijk sprake zijn van een verschillend patroon van tijden waarop gebruikers, of bewoners aanwezig zijn. Zo is de parkeerdruk bij woningen bijvoorbeeld vooral 's avonds en 's nachts groot. Overdag ligt de aanwezigheid lager, omdat een groot deel van de bewoners met de auto naar het werk gaat. Dit biedt mogelijkheden om andere functies (bijvoorbeeld een kantoor) deze ruimte te laten benutten. Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden.

De aanwezigheidspercentages zijn ontleend aan publicatie: '317 - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, oktober 2012). Als de volledige parkeervraag van een functie gedurende een periode volledig aanwezig is geldt een aanwezigheidspercentage van 100%.

Functies	werkdagochtend	werkdagmiddag	werkdagavond	koopavond	werkdagnacht	zaterdagmiddag	zaterdagavond	zondagmiddag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

figuur 3.2: Aanwezigheidspercentages uit het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017

In plaats van gebruik te maken van aanwezigheidspercentages kan ook gekeken worden naar de feitelijke parkeerbehoefte. Voor bestaande bouw wordt dit bepaald door het doen van een parkeertelling op een representatief moment. Voordeel hiervan is dat we inzicht krijgen in de werkelijke parkeerbehoefte in plaats van een theoretische benadering. Nadeel is dat het een momentopname betreft en de parkeerbehoefte van toekomstige bewoners kan afwijken als gevolg van een andere gezinshuishouding. Deze afwijking zal kleiner zijn naarmate er zich meer huishoudens in het studiegebied bevinden en er minder functiewijziging plaatsvindt van type wonen.

3.3 Acceptabele loopafstand

Naast de hierboven genoemde kengetallen dient rekening te worden gehouden met acceptabele loopafstanden tussen woning en parkeerplek. Het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017 hanteert hier voor de afstanden, zoals weergegeven in figuur 3.3.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand centrum	Acceptabele loopafstand rest gemeente
Wonen	100 meter	100 meter
Winkelen	Binnen centrumgebied	200 meter
Werken	Binnen centrumgebied	voor werknemers 400 meter, voor bezoekers 200 meter
Ontspanning	Binnen centrumgebied	200 meter
Gezondheidszorg	100 meter	100 meter
Onderwijs	100 meter	100 meter

figuur 3.3: Acceptabele loopafstanden uit het Parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017

4

Conclusie

Parkeervraag bestaande woningen

Gezien het grote aantal woningen in het plan gebied (144 woningen WoonopMaat (woonblok 1, 2 en 3)) is het acceptabel om de parkeerdrukmeting te beschouwen als een representatieve parkeerbehoefte voor deze woonblokken naar de toekomst toe. Het valt echter op dat de parkeerbehoefte voor woonblok 4 momenteel zeer laag is t.o.v. het parkeerkentgetal zoals aangegeven in het parkeerbeleidsplan Heemskerk 2017. Indien de woonfunctie van woonblok 4 wijzigt zal de parkeerbehoefte bij dit woonblok aanzienlijk toenemen.

Wij adviseren daarom bij woonblok 4 niet uit te gaan van de huidige bezetting van 14 parkeerplaatsen, maar van het aantal parkeerplaatsen dat op basis van de gemeentelijke norm voor seniorenwoning/aanleunwoning verwacht zou worden. Dat zijn met de norm van 0,8 parkeerplaats voor deze 71 woningen 57 parkeerplaatsen. Dan wel om ruimte te reserveren nabij woonblok 4 om hier indien nodig in de toekomst extra parkeergelegenheid te realiseren.

Parkeerdrukmeting

Op het drukste parkeermoment (27 februari 2020, 12:00) in het westelijk deel, exclusief parkeerplekken in de binnenring rondom Heliomare, zijn er 99 parkeerplekken beschikbaar. Na de bouw van de 24 woningen zijn dit nog 80 parkeerplekken. In het oostelijke deel zijn er op het drukste parkeermoment (3 maart 2020, 8:00) 40 parkeerplekken beschikbaar. Met name rondom Heliomare en de woonflats in het Noordwesten van het projectgebied loopt de bezetting van parkeerplaatsen tegen z'n capaciteit aan. In de overige delen is meer dan voldoende parkeercapaciteit. Het halen en brengen door busjes bij Heliomare heeft geen gevolg voor het aantal hierboven genoemde beschikbare parkeerplekken voor de woningbouw, want de parkeergelegenheid op de binnenring rondom Heliomare is op het westelijk deel buiten beschouwing gelaten.

Op basis van acceptabele loopafstand adviseren wij om geen uitwisseling van parkeren te laten plaatsvinden tussen deelgebied A (westen) en deelgebied B (oosten).

Wat betekent dit voor de nieuw te bouwen woningen in de beide deelgebieden?

Indien door ruimtelijke ontwikkelingen één of meer parkeerplekken in de door ons meegenomen secties komt te vervallen ofwel worden toegekend aan andere gebruikers, dan dient dit aantal parkeerplekken in mindering te worden gebracht op het aantal vrije parkeerplekken in de hier ondergenoemde deelgebieden.

Bij deze bepaling van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van de feitelijke parkeerkengetallen van de woonblokken 1 t/m 4, zoals bepaald tijdens de parkeermeting. Met de feitelijke parkeerkengetallen wordt bedoeld het huidig aantal geparkeerde auto's per woning. De feitelijke telling is een acceptabele ondergrens voor het vaststellen van de parkeerbehoefte (dit betekent wel dat het huidige type woonfunctie in deze woonblokken behouden dient te blijven). De bovengrens kan bepaald worden door de parkeerkengetallen uit het parkeerbeleidsplan ook te hanteren voor de woningen in de woonblokken 1 t/m 4.

Als alleen gebruik wordt gemaakt van het aantal vrije parkeerplekken in de huidige situatie, dan bedraagt de ondergrens voor het aantal parkeerplekken in de deelgebieden (hierbij wordt gebruikgemaakt van de parkeerkengetallen zoals genoemd in figuur 3.1):

Deelgebied A1:

Het aantal vrije parkeerplekken verschuift over de dag. Voor deelgebied A1 zijn er 2 maatgevende momenten, namelijk:

1. Het drukste moment bij dubbelgebruik nieuw te bouwen woningen en Heliomare en overige voorzieningen (dit is gemeten op 27 februari, 12:00 uur). Het aantal vrije parkeerplekken in deelgebied A1 bedraagt dan 80 (rekening houdend met het opheffen van parkeerplaatsen door de komst van de 24 woningen). Voor de woningen geldt op dat moment een aanwezigheidspercentage van bewoners van 50% en van bezoekers 20%. Het maximaal aantal nieuw te bouwen woningen dat hiervan gebruik kan maken is afhankelijk van het type woning. Hieronder volgt een berekening indien gekozen wordt voor alleen huurappartementen goedkoop (parkeerkengetal 1,3): $50\% \times 1,0 \times (142 \text{ woningen}) + 20\% \times 0,3 \times (142 \text{ woningen}) = 80$ parkeerplaatsen. Binnen de beschikbare 80 parkeerplaatsen is dus conform de parkeernormeringen ruimte voor 142 huurappartementen-goedkoop.
2. het drukste moment bij enkel gebruik nieuw te bouwen woningen (dit is in deelgebied A1 gemeten op 3 maart, om 23:00 uur). Het aantal vrije parkeerplekken in deelgebied A1 bedraagt dan 191 parkeerplaatsen (rekening houdend met de op te heffen parkeerplaatsen voor de 24 woningen). Voor de woningen geldt op dat moment een aanwezigheidspercentage van bewoners van 90% en van bezoekers 80%. Het maximaal aantal nieuw te bouwen woningen dat hiervan gebruik kan maken is afhankelijk van het type woning. Hieronder volgt een berekening indien gekozen wordt voor alleen huurappartementen goedkoop (parkeerkengetal 1,3): $90\% \times 1,0 \times (167 \text{ woningen}) + 80\% \times 0,3 \times (167 \text{ woningen}) = 191$ parkeerplaatsen. Binnen de beschikbare 191 parkeerplaatsen is dus conform de parkeernormeringen ruimte voor 167 huurappartementen-goedkoop.

Uit 1 en 2 blijkt dat bij deze invulling van deelgebied A1 berekening 1 maatgevend te zijn voor het aantal te bouwen woningen.

Deelgebied B:

In dit deelgebied is dubbelgebruik aanwezig van nieuw te bouwen woningen en een basisschool. De parkeerbehoefte van de school is overdag goed op te vangen. Bij de parkeerbehoeftebepaling is de parkeerbehoefte van de woningen maatgevend. De hoogste parkeerdruk is gemeten op 27 februari 2020 om 21:00 's avonds. Het aantal vrije parkeerplekken in deelgebied B bedraagt dan 45 parkeerplaatsen. Voor de woningen geldt op dat moment een aanwezigheidspercentage van bewoners van 90% en van bezoekers 80%.

Het maximaal aantal nieuw te bouwen woningen dat hiervan gebruik kan maken is afhankelijk van het type woning. Hieronder volgt een berekening indien gekozen wordt voor alleen huurappartementen goedkoop (parkeerkenngetal 1,3): $90\% \times 1,0 \times (39 \text{ woningen}) + 80\% \times 0,3 \times (39 \text{ woningen}) = 45 \text{ parkeerplaatsen}$. Binnen de beschikbare 47 parkeerplaatsen is dus conform de parkeernormeringen ruimte voor 39 huurappartementen-goedkoop.

Wijziging parkeerareaal of wijziging woningtypen:

Mogelijk ten overvloede wijzen wij erop dat de bovenstaande woningaantallen gebaseerd zijn op de aanname dat de nieuw te bouwen woningen vallen binnen het segment huurappartementen-goedkoop. Indien besloten wordt tot de realisatie van woningen binnen een ander woonsegment, dan zal het aantal te realiseren woningen, gebruikmakend van de huidige aanwezige vrije parkeerruimte leiden tot andere aantallen.

Daarnaast kan het aantal te realiseren woningen binnen de deelgebieden A1 en B vergroot worden, indien de gemeente door ruimtelijke inpassing extra parkeerplekken aan deze deelgebieden toevoegt.

Bijlage 1

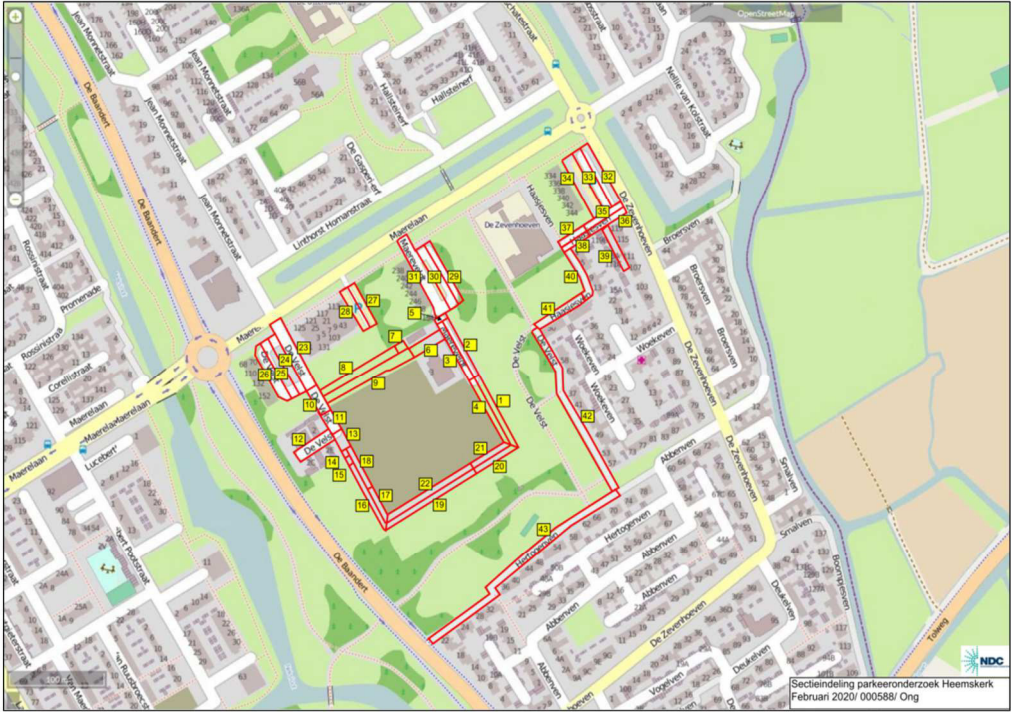
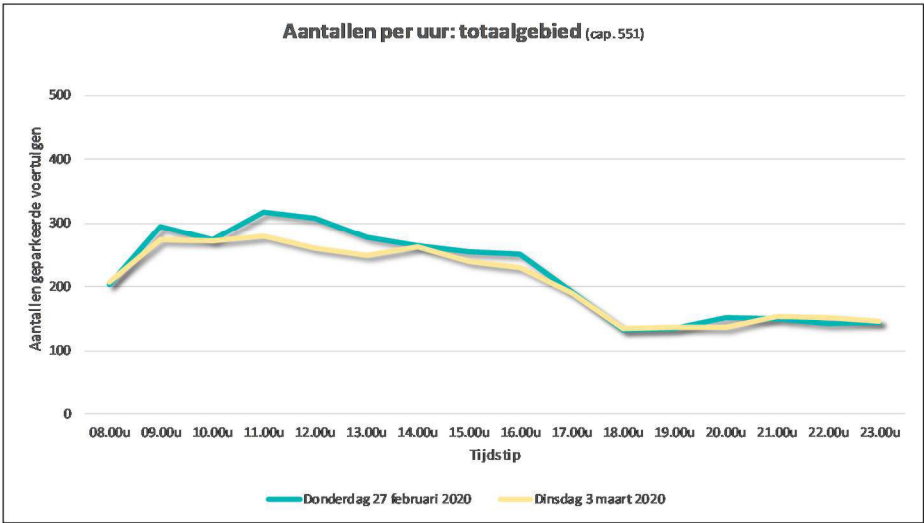
Resultaten parkeerdrukmeting

Samenvattingsblad parkeeronderzoek De Velst Heemskerk

Aantallen per uur voor het totaalgebied
Donderdag 27 februari en dinsdag 3 maart 2020
000588



	Aantallen per uur: totaalgebied (cap. 535)															
	08.00u	09.00u	10.00u	11.00u	12.00u	13.00u	14.00u	15.00u	16.00u	17.00u	18.00u	19.00u	20.00u	21.00u	22.00u	23.00u
Donderdag 27 februari 2020	204	294	273	318	308	277	264	254	251	192	132	134	151	150	142	144
Dinsdag 3 maart 2020	207	273	272	280	260	248	262	240	229	189	134	137	136	153	152	145



Secleindeling parkeeronderzoek Heemskerk
Februari 2020/ 000588/ Ong

Sectie	Omschrijving sectie	Capaciteiten	Opmerkingen
Deel A1			
1	De Velst	23	
2	De Velst	20	
5	De Velst	3	
7	De Velst	3	
8	De Velst	24	
10	De Velst	6	2 vakken afgekruid--> geen capaciteit
11	De Velst	4	P alleen bewoners woonwagencentrum
12	De Velst	6	
13	De Velst	4	P alleen bewoners woonwagencentrum
14	De Velst	4	
15	De Velst	3	
16	De Velst	20	
19	De Velst	36	
20	De Velst	16	
23	De Velst	10	Op de toegangsweg slechts eenzijdig parkeren
24	De Velst (bij flat)	20	
25	De Velst (bij flat)	17	
26	De Velst (bij flat)	14	incl. 2 invalideparkeerplekken op kenteken (niet meegenomen in telling)
27	Maereveldt (bij flat)	11	
28	Maereveldt (bij flat)	16	
29	Maereveldt (bij flat)	20	
30	Maereveldt (bij flat)	16	
31	Maereveldt (bij flat)	16	
	subtotaal	312	
Deel A2			
3	De Velst	13	
4	De Velst	19	
6	De Velst	12	
9	De Velst	27	
17	De Velst	12	
18	De Velst	7	
21	De Velst	12	
22	De Velst	27	
	subtotaal	129	
Deel B			
32	Haasjesven (bij flat)	24	
33	Haasjesven (bij flat)	20	
34	Haasjesven (bij flat)	20	incl. 2 invalideparkeerplekken op kenteken (niet meegenomen in telling)
35	Haasjesven	3	
36	Haasjesven	12	
37	Haasjesven	11	
38	Haasjesven	8	
39	Haasjesven	0	Toegangsweg garages
	subtotaal	98	
	Totaal	539	

Parkeerdrukmetingen parkeeronderzoek De Velst, Heemkerk
Donderdag 27 februari 2020
000588

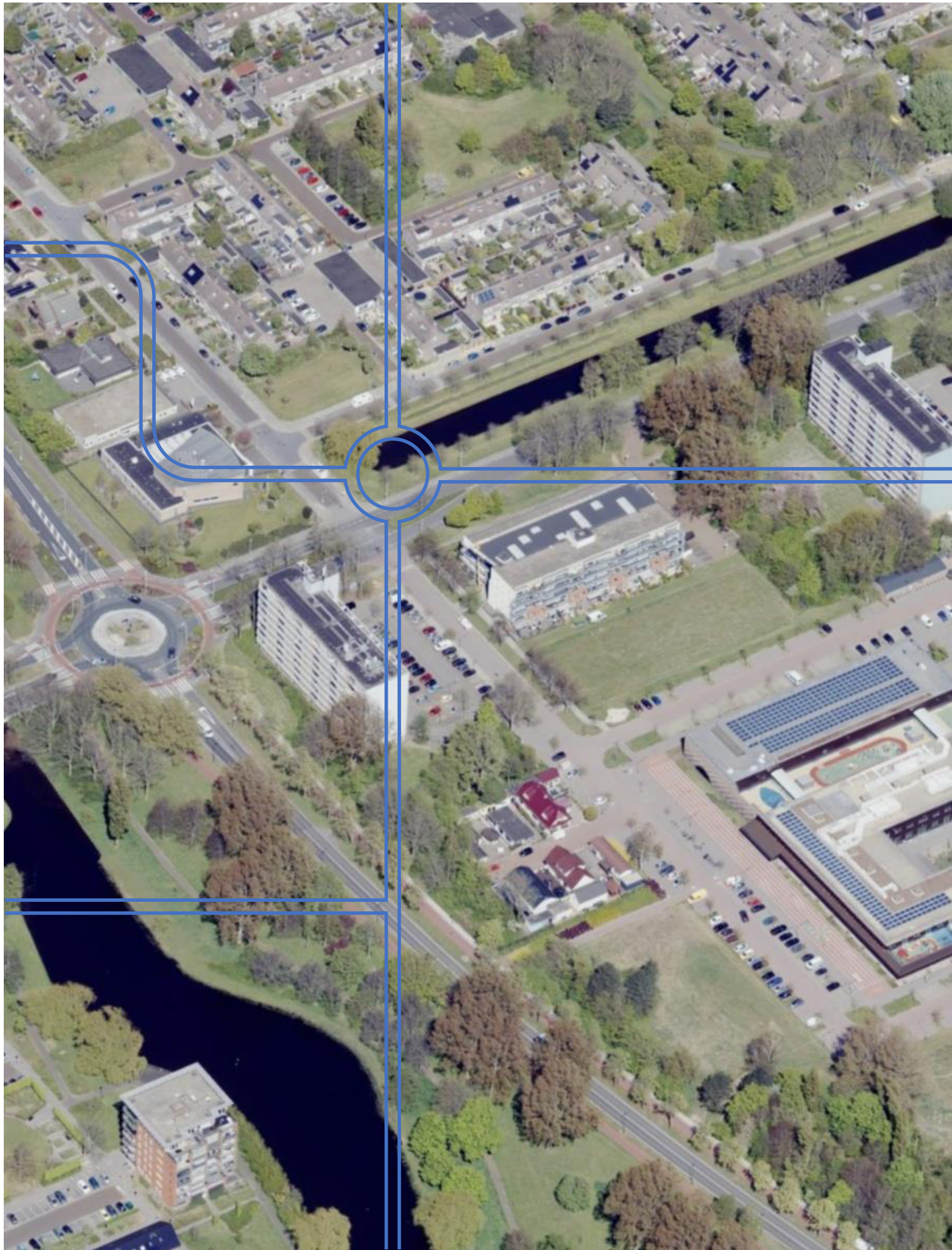
- = 0 - 84% bezetting
- = 85 - 100% bezetting
- = >100% bezetting
- = geen capaciteit, geen bezetting
- = geen capaciteit, wel bezetting

NB. 4 invalideparkeerplekken op kenteken in secties 26 en 34 op dit blad niet meegenomen in capaciteiten en tellingen



		Totale capaciteit	Donderdag 27 februari 2020																
Sectienr.	Sectieomschrijving		Bezetting in aantallen																
			08.00 uur	09.00 uur	10.00 uur	11.00 uur	12.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	15.00 uur	16.00 uur	17.00 uur	18.00 uur	19.00 uur	20.00 uur	21.00 uur	22.00 uur	23.00 uur	
Deel A1																			
1	De Velst	23	5	8	9	11	12	11	9	10	11	10	4	4	4	3	3	4	
2	De Velst	20	7	20	13	18	18	13	16	16	8	4	0	0	2	4	3	4	
5	De Velst	3	2	3	2	2	2	2	2	2	5	1	0	0	0	0	0	0	
7	De Velst	3	0	2	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
8	De Velst	24	23	24	24	24	23	22	20	20	17	8	1	1	3	5	0	0	
10	De Velst	6	0	5	6	5	4	3	3	3	5	0	0	0	0	0	0	0	
11	De Velst	4	1	0	1	1	1	1	1	0	1	2	2	2	1	1	1	1	
12	De Velst	6	5	2	4	6	7	7	6	5	3	5	5	4	4	4	4	4	
13	De Velst	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
14	De Velst	4	3	4	4	4	4	4	4	4	0	1	0	1	0	0	0	0	
15	De Velst	3	0	3	1	2	2	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	
16	De Velst	20	10	20	20	20	20	20	17	17	20	13	4	0	0	0	0	0	
19	De Velst	36	12	35	35	36	34	33	30	26	28	14	3	0	0	0	0	0	
20	De Velst	16	1	0	2	9	8	2	3	0	1	2	0	0	0	0	1	1	
23	De Velst	10	0	2	2	2	1	1	2	3	2	0	1	2	1	0	0	0	
24	De Velst (bij flat)	20	18	17	16	16	19	16	17	14	17	17	16	18	17	18	20	19	
25	De Velst (bij flat)	17	16	16	17	14	16	14	15	12	10	10	10	10	12	13	12	13	
26	De Velst (bij flat)	12	9	8	10	9	9	10	8	10	7	7	7	11	9	9	9	9	
27	Maereveldt (bij flat)	11	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
28	Maereveldt (bij flat)	16	5	5	5	5	5	5	4	4	5	6	7	7	7	7	7	7	
29	Maereveldt (bij flat)	20	10	4	4	5	5	6	6	5	5	6	5	5	5	5	7	7	
30	Maereveldt (bij flat)	16	15	12	10	11	8	9	9	10	10	12	10	8	9	9	11	11	
31	Maereveldt (bij flat)	16	0	11	11	7	11	10	9	8	10	11	12	14	13	14	14	14	
Subtotaal		310	142	201	198	209	211	191	182	171	168	132	87	87	87	92	92	94	
Deel A2																			
3	De Velst	13	1	3	2	6	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
4	De Velst	19	0	2	3	7	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6	De Velst	12	7	12	8	12	11	9	9	10	9	5	7	5	11	4	2	2	
9	De Velst	27	15	26	21	25	25	24	22	19	16	7	2	2	8	3	0	0	
17	De Velst	12	0	2	1	10	11	6	2	4	10	5	1	1	0	0	0	0	
18	De Velst	7	0	5	7	7	7	7	4	7	6	4	0	0	0	0	0	0	
21	De Velst	12	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
22	De Velst	27	0	3	0	1	0	1	0	3	3	2	0	0	0	0	1	1	
Subtotaal		129	23	53	42	68	58	47	42	44	45	23	10	8	19	7	3	3	
Deel B																			
32	Haasjesven (bij flat)	24	5	6	6	7	6	5	5	4	5	7	5	7	8	8	7	7	
33	Haasjesven (bij flat)	20	8	7	7	8	8	9	8	11	10	10	9	10	12	14	12	14	
34	Haasjesven (bij flat)	18	10	10	7	9	12	9	9	11	10	10	11	12	14	13	14	13	
35	Haasjesven	3	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	1	1	1	1	
36	Haasjesven	12	5	4	4	4	4	4	4	4	3	3	5	5	4	7	4	4	
37	Haasjesven	11	8	8	6	8	7	7	8	6	8	5	1	1	4	3	4	2	
38	Haasjesven	8	3	4	2	3	2	4	3	3	2	1	1	2	2	5	4	5	
39	Haasjesven	0	0	1	1	2	0	1	1	0	0	1	2	1	0	0	1	1	
Subtotaal		96	39	40	33	41	39	39	40	39	38	37	35	39	45	51	47	47	
Totaal			535	204	294	273	318	308	277	264	254	251	192	132	134	151	150	142	144

Parkeerdrukmetingen parkeeronderzoek De Velst, Hoemkerk					NB. 4 invalideparkeerplekken op kenteken in secties 26 en 34 op dit blad niet meegenomen in capaciteiten en tellingen															
Dinsdag 3 maart 2020																				
000588																				



Goudappel werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32