

Parkeren locatie Zilveren Kruis Noordwijk

Opdrachtgever
Titel rapport

Achmea Real Estate
Parkeren locatie Zilveren Kruis Noordwijk

Kenmerk
Datum publicatie

016325.20231101.R1.03
3 november 2023

© Copyright Goudappel BV 3-11-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Parkeren	2
2.1 Uitgangspunten	2
2.2 Parkeerbalans	3
2.3 Commerciële functie	4
2.4 Deelmobiliteit	6
2.5 Toets parkeeroplossing	6
3. Conclusie	8

1. Inleiding

In Noordwijk zijn plannen voor de herontwikkeling van de Zilveren Kruislocatie in de oksel van het kruispunt Gooweg / Van de Mortelstraat. In deze plannen wordt voorzien in de herontwikkeling van het woonprogramma. Aanvullend wordt mogelijk ook nog commerciële functie op het terrein gerealiseerd. Binnen de ontwikkeling worden de bestaande kantoorfuncties op de locatie gesloopt. Achmea Real Estate is betrokken bij de ontwikkelingsplannen en heeft Goudappel BV gevraagd een parkeerkundige onderbouwing voor deze ontwikkeling op te stellen.

2. Parkeren

In 2020 heeft de gemeente Noordwijk haar parkeernormen geactualiseerd. Deze normen zijn het vertrekpunt voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. De parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling wordt berekend door de omvang van de functie(s) te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm.

2.1 Uitgangspunten

Functieprogramma

Binnen de ontwikkeling van de Zilveren Kruislocatie wordt voorzien in de realisatie van woningen. Alle woningen worden gerealiseerd als appartementen. De woningen hebben verschillende oppervlakten. In totaal voorziet de ontwikkeling in de realisatie van 166 woningen. Alle woningen worden gerealiseerd in de vorm van appartementen.

Binnen het woonprogramma worden 50 appartementen gerealiseerd binnen de sociale huursector. Aanvullend worden 24 appartementen gerealiseerd als levensloopbestendige wooneenheden. De overige woningen worden gerealiseerd voor reguliere huishoudens; er wordt niet specifiek ontwikkeld voor specifieke doelgroepen (bijvoorbeeld studentenhuysvesting of zorgwoningen).

De woningen binnen de ontwikkeling zijn verdeeld over vier te realiseren woonblokken (zie afbeelding 2.1). In tabel 2.1 is het functieprogramma van de ontwikkeling per woonblok uiteengezet.



Figuur 2.1: Overzicht bouwblokken ontwikkeling (bron: Groosman Architecten)

	functie gemeentelijk beleid	omvang	eenheid
Blok A	appartement, klein, 40-70 m ² bvo	2	woning
	appartement, groot, 90-120 m ² bvo	38	woning
Blok B	appartement, klein, 40-70 m ² bvo	2	woning
	appartement, groot, 90-120 m ² bvo	42	woning
Blok C	appartement, klein, 40-70 m ² bvo	2	woning
	appartement, groot, 90-120 m ² bvo	30	woning
Blok D	sociale huur/goedkope huur	50	woning
totaal		166	woning

Tabel 2.1: Functieprogramma ontwikkeling (bron: Groosman Architecten)

Parkeercapaciteit

Binnen de ontwikkeling van de Zilveren Kruislocatie wordt conform het principebesluit met de gemeente (2020) gebruik gemaakt van het bestaande (private) parkeerterrein aan de overzijde van de Gooweg. Het bestaande parkeerterrein heeft een parkeercapaciteit van 250 parkeerplaatsen. Middels herinrichting en efficiënter ruimtegebruik wordt deze capaciteit verruimd met 47 parkeerplaatsen. Aanvullend worden op het terrein rondom de appartementen nog 32 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze parkeercapaciteit is beoogd voor de levensloopbestendige woningen en mindervaliden.

De totale parkeercapaciteit bedraagt hiermee $250 + 47 + 32 = 329$ parkeerplaatsen in de toekomstige situatie. Binnen de parkeeroplossing van de ontwikkeling wordt het parkeren voor bewoners en bezoekers apart gemarkeerd (middels bebording/afscheiding).

Parkeernormen

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de verschillende functies wordt gebruik gemaakt van parkeernormen uit het gemeentelijk parkeerbeleid van Noordwijk¹. Het gemeentelijk beleid maakt voor de parkeernormen onderscheid naar locatie. De ontwikkellocatie van de Zilveren Kruislocatie is gesitueerd in zone B. In tabel 2.2 zijn de te hanteren standaard gemeentelijke parkeernormen weergegeven. De gemeentelijke parkeernormen zijn inclusief bezoekersnorm. In tabel 2.2 zijn de gemeentelijke parkeernormen uitgesplitst naar een bewoners- en bezoekersdeel.

functie	categorie conform gemeentelijk beleid	norm	eenheid
appartement, klein, 40-70 m ² bvo (bewoners)	gestapeld, klein, 40-70 m ² bvo	1,3	woning
appartement, groot, 90-120 m ² bvo (bewoners)	gestapeld, groot, 90-120 m ² bvo	1,7	woning
sociale huur/goedkope huur (bewoners)	sociale huur/goedkope huur	1,2	woning
bezoek woningen	kantoor met baliefunctie	0,3	woning

Tabel 2.2: Te hanteren standaard gemeentelijke parkeernormen

2.2 Parkeerbalans

In tabel 2.3 is de standaard parkeerbalansberekening voor de beoogde ontwikkeling van de Zilveren Kruislocatie inzichtelijk gemaakt. Uit de berekening blijkt dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling in totaal afgerond 305 parkeerplaatsen bedraagt; waarvan 255 voor bewoners en 50 voor bezoekers. Met de toekomstige beoogde parkeercapaciteit van 329 parkeerplaatsen wordt hiermee voorzien in de volledige eigen parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Binnen de ontwikkeling is sprake van een restcapaciteit van $329 - 305 = 24$ parkeerplaatsen.

¹ Gemeente Noordwijk (2020) Nota parkeernormen voor auto en fiets gemeente

bouwdeel	doelgroep	functie	omvang	eenheid	norm	parkeerbehoefte
Blok A	bewoners	gestapeld, klein, 40-70m2 bvo	2	woning	1,3	2,6
		gestapeld, groot, 90-120m2 bvo	38	woning	1,7	64,6
	bezoekers	woningen blok A	40	woning	0,3	12,0
Blok B	bewoners	gestapeld, klein, 40-70m2 bvo	2	woning	1,3	2,6
		gestapeld, groot, 90-120m2 bvo	42	woning	1,7	71,4
	bezoekers	woningen blok B	44	woning	0,3	13,2
Blok C	bewoners	gestapeld, klein, 40-70m2 bvo	2	woning	1,3	2,6
		gestapeld, groot, 90-120m2 bvo	30	woning	1,7	51,0
	bezoekers	woningen blok C	32	woning	0,3	9,6
Blok D	bewoners	sociale huur/goedkope huur	50	woning	1,2	60,0
	bezoekers	woningen blok D	50	woning	0,3	15,0
parkeerbehoefte bewoners totaal						254,8
parkeerbehoefte bezoekers totaal						49,8
parkeerbehoefte totaal						304,6
parkeercapaciteit						329
saldo						+24,4

Tabel 2.3: Parkeerbehoefte woonprogramma Zilveren Kruislocatie Noordwijk

2.3 Commerciële functie

Binnen de ontwikkeling bestaat de mogelijkheid voor de toevoeging van van een commerciële functie. Deze wordt voorzien in het bestaande rotondegebouw op het terrein. De exacte invulling hiervan is op dit moment nog niet bekend. Gedacht kan worden aan een kantoorruimte, commerciële dienstverlening of bijvoorbeeld een kinderdagverblijf. Derhalve is berekend wat de parkeerkundige restcapaciteit binnen de ontwikkeling is. Hieruit volgt wat de mogelijkheden vanuit parkeerkundig oogpunt zijn voor de invulling van de commerciële ruimte.

Restcapaciteit

Door toevoeging van een extra functie ontstaat een ontwikkeling met meerdere functies (wonen en commercieel). Deze functies, en de bijhorende doelgroepen, genereren op verschillende momenten in de week een verschillende parkeerbehoefte. Hierdoor bestaat de mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit leidt tot een efficiëntere parkeersituatie. Voor het inzichtelijk maken van de effecten van dubbelgebruik, wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages uit het gemeentelijk beleid.

Uit voorgaande paragraaf blijkt dat binnen de ontwikkeling sprake is van een restcapaciteit van 24 parkeerplaatsen. Het parkeren van de commerciële ruimte wordt voorzien te combineren met het bezoekersparkeren van de woningen. In tabel 2.4 zijn de aanwezigheidspercentages conform gemeentelijk beleid voor de bewoners en bezoekers van de woningen uiteengezet. De parkeerplaatsen voor de bewoners zijn ook uitsluitend voor de bewoners van de nieuwe appartementen te gebruiken. Om hiermee rekening te houden, zijn de aanwezigheidspercentages voor deze doelgroep voor alle momenten op 100% gezet.

functiegroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
wonen (bewoners)	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
wonen (bezoek)	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.4: Aanwezigheidspercentages conform gemeentelijk parkeerbeleid

In tabel 2.5 is aan de hand van de aanwezigheidspercentages (tabel 2.4) en de berekende parkeerbehoefte van de bezoekers (tabel 2.3) de toekomstige parkeerbehoefte op het terrein per moment van de week bepaald. Door deze parkeerbehoefte af te zetten tegen de parkeercapaciteit ontstaat de restcapaciteit per moment van de week. Dit is de restcapaciteit die kan worden benut voor het parkeren van behoefte van de commerciële functie.

	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeerbehoefte bewoners	255,0	255,0	255,0	255,0	255,0	255,0	255,0	255,0	255,0
parkeerbehoefte bezoeker	49,8	5,0	10,0	39,8	34,9	0,0	29,9	49,8	34,9
parkeerbehoefte totaal	304,8	260,0	265,0	294,8	289,9	255,0	284,9	304,8	289,9
parkeercapaciteit	329,0	329,0	329,0	329,0	329,0	329,0	329,0	329,0	329,0
restcapaciteit	24,2	69,0	64,0	34,2	39,1	74,0	44,1	24,2	39,1

Tabel 2.5: Berekening restcapaciteit per moment van de week

Uit de berekening in tabel 2.5 volgt dat de minimale restcapaciteit aan parkeren binnen de ontwikkeling afgerond 24 parkeerplaatsen omvat. De uiteindelijke extra functie genereert niet op alle momenten in de week een parkeerpiek (aanwezigheidspercentages 100%). Ook deze zal verschillen per moment van de week. Op alle momenten in de week is hiermee sprake van restcapaciteit die kan worden benut voor parkeren van een extra (commerciële) functie. De hoeveelheid restcapaciteit verschilt per moment van de week.

Mogelijkheden extra functie

Het rotondegebouw, waarin de eventuele extra functie wordt voorzien, heeft conform opgave opdrachtgever een oppervlakte van 489 m² bvo. Ter indicatie is in tabel 2.6 berekend welke maximale parkeernorm hierbij hoort per moment van de week. De gepresenteerde parkeernormen betreffen het aantal parkeerplaatsen per 100m² bvo. De maximale parkeernormen zijn derhalve berekend door de restcapaciteit te delen door 4,89.

periode	restcapaciteit (tabel 2.5)	maximale parkeernorm (per 100m ² bvo)
werkdag overdag	64	13,1
werkdagavond	34	7,0
zaterdagmiddag	44	9,0
zaterdagavond	24	4,9
zondag	39	8,0

Tabel 2.6: Maximale parkeernorm bij de functie afhankelijk van de piek per moment in de week

Uit de tabel 2.6 blijkt dat op basis van de restcapaciteit en maximale parkeernormen voor de commerciële functie per moment van de week een grote verscheidenheid aan opties mogelijk is voor de uiteindelijke invulling van de commerciële functie. Kijkend naar de gemeentelijke parkeernormen van commerciële functies die op deze locatie zouden kunnen worden gerealiseerd, is voor deze fase voldoende flexibiliteit voor de uiteindelijke invulling van het rotondegebouw. Binnen de ontwikkeling is voldoende restcapaciteit om de mogelijk functies die het bestemmingsplan op de locatie mogelijk maakt, te realiseren.

2.4 Deelmobiliteit

Het gemeentelijk parkeerbeleid maakt de inzet van deelmobiliteit mogelijk; en in bepaalde situaties zelf wenselijk. Binnen de ontwikkeling wordt vooralsnog niet ingezet op deelmobiliteit. Desondanks is binnen deze studie wel de potentie van de inzet van deelmobiliteit verkend.

Het gemeentelijk parkeerbeleid schrijft voor dat deelmobiliteit binnen deze ontwikkeling uitsluitend ingezet kan worden bij het parkeren van bewoners. Hierbij geldt dat de maximale parkeerbehoefte van de bewoners kan worden gereduceerd met 25%. Uit de berekeningen blijkt dat de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners afgerond 255 parkeerplaatsen omvat. Dit houdt in dat maximaal $255 \times 25\% = 63,7$ (afgerond 64) parkeerplaatsen gereduceerd kunnen worden door de inzet van deelmobiliteit. De toekomstige parkeerbehoefte voor de bewoners bedraagt met de inzet van deelmobiliteit minimaal $255 - 64 = 191$ parkeerplaatsen.

De vervagingswaarde van een deelauto bedraagt conform gemeentelijk beleid vier reguliere auto's per deelauto. Hiermee kunnen maximaal $63,7 / 4 = 16$ deelauto's worden ingezet. Deze voertuigen hebben ook een eigen parkeerplek nodig. Met de inzet van deelmobiliteit kan de toekomstige parkeerbehoefte worden gereduceerd naar minimaal $191 + 16 = 207$ parkeerplaatsen. De extra restcapaciteit van $522 - 207 = 48$ parkeerplaatsen kan indien noodzakelijk eveneens worden vrijgespeeld voor het faciliteren van parkeren van de mogelijke extra functie. Alternatief kan worden overwogen om de ruimtebesparing te gebruiken voor bijvoorbeeld (openbaar) groen of andersoortige kwaliteitsimpuls aan de ruimtelijke vormgeving. Deelmobiliteit is vooralsnog niet meegenomen in de ontwikkeling.

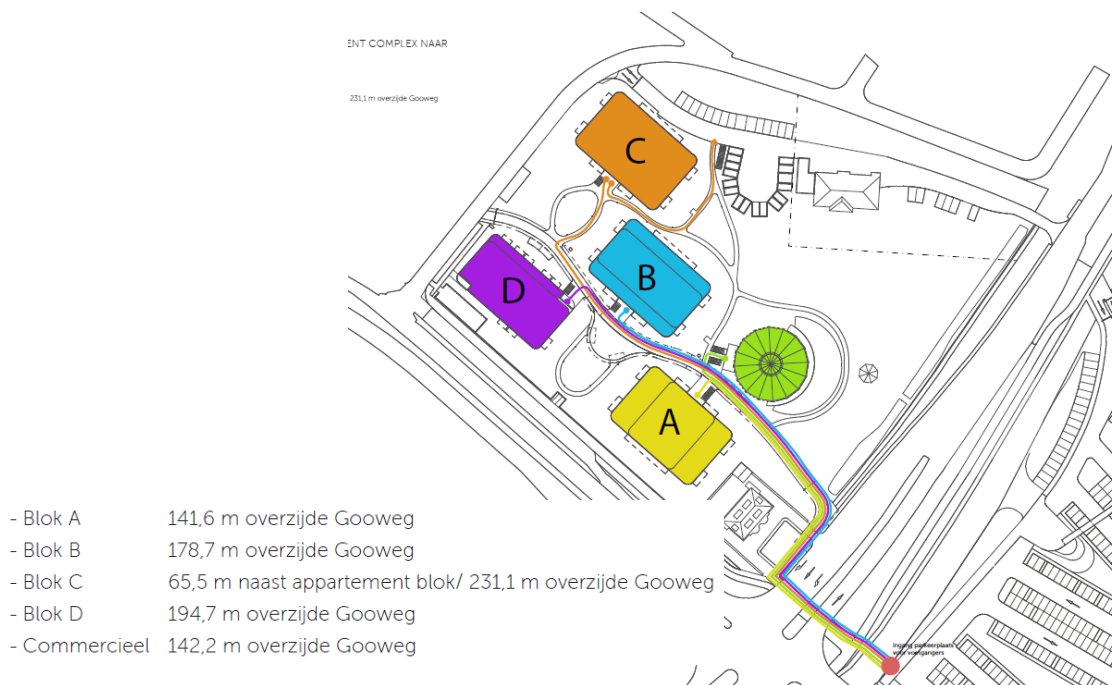
2.5 Toets parkeeroplossing

In het gemeentelijk parkeerbeleid zijn maximaal wenselijke loopafstanden opgenomen. Deze verschillen per (parkeer)zone. De ontwikkeling is gesitueerd in zone B. Conform gemeentelijk beleid bedraagt de maximaal wenselijke loopafstand voor bewoners 200m. Voor bezoekers van de woningen en de eventuele extra functie bedraagt de maximaal wenselijke loopafstand respectievelijk 200m en 400m.

Behoudens de parkeerplaatsen op eigen terrein, voor de levensloopbestendige woningen en mindervalidenparkeren, wordt conform het principebesluit met de gemeente (2020) het parkeren voorzien op het bestaande parkeerterrein aan de overzijde van de Goorstraat. De loopafstanden tussen de entrees van de woningblokken en de parkeervoorziening vallen binnen de maximaal wenselijke loopafstanden (zie figuur 2.2).

Voor woonblok C valt de loopafstand tot de centrale parkeervoorziening hier net buiten. De maximale loopafstand tussen woonblok C en het parkeerterrein bedraagt 230m. De route naar de parkeervoorziening is dermate direct en overzichtelijk dat zowel vanuit het woonblok als vanuit de parkeervoorziening op vrijwel de gehele looproute zicht is op de bestemming. De route vormt hiermee een directe route. Daarnaast wordt een deel van de extra meters veroorzaakt door de route via de verkeerslichten. Dit leidt tot een kleine omloopbeweging maar faciliteert hiermee wel een veilige oversteek. In de praktijk kan men ook op een andere locatie aan de Gooweg oversteken; bijvoorbeeld ter hoogte van de auto entree voor de parkeervoorziening. De loopafstand wordt daarmee korter. Echter vanuit de ontwikkeling wordt vanuit verkeersveiligheid volledig ingezet op stimuleren en gebruiken van de route via de verkeerslichten.

Binnen de ontwikkeling wordt een nieuw voetgangerspad vanuit het plan over het openbaar gebied naar de parkeerplaats aangebracht waarmee voetgangers duidelijk worden begeleidt richting het parkeerterrein. Daarnaast zijn naast appartementencomplex blok C 32 parkeerplaatsen gesitueerd, waarvan 24st voor de bewoners van de levensloopbestendige woningen en 6 st mindervaliden plekken. Ook is een verkeerslus in het plan tussen de appartementen aanwezig met tijdelijke laad- en los plekken zodat bewoners boodschappen tot dichtbij bij de voordeur kunnen brengen of mensen kunnen laten in- en uitstappen.



Figuur 2.2: Loopafstanden (bron: opdrachtgever)

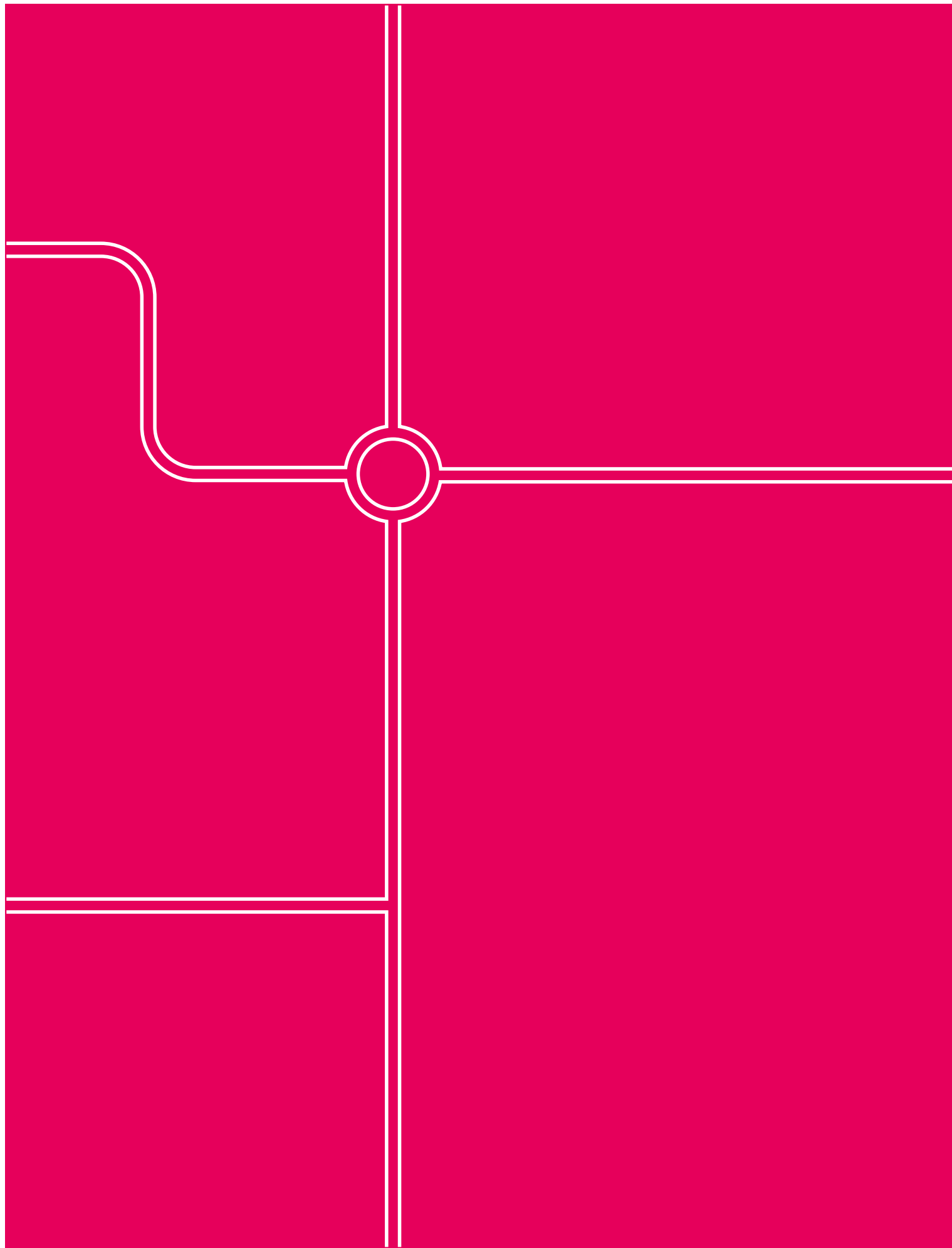
3. Conclusie

Binnen de ontwikkeling van de Zilveren Kruislocatie wordt in de basis voorzien in de realisatie van woningbouw. Binnen de ontwikkeling wordt hiervoor voldoende parkeercapaciteit gerealiseerd om te voorzien in de volledige eigen parkeerbehoefte op eigen terrein. Op eigen terrein is sprake van een restcapaciteit (overschot) aan parkeerplaatsen. De beoogde looproute valt voor één woonblok net buiten de wenselijke loopafstanden. De extra afstand is echter beperkt en wordt mede veroorzaakt door het sturen binnen de ontwikkeling op het gebruik maken van de verkeerslichten op de Gooweg. De route vormt zelf een directe en logische route; waarbij vrijwel over de gehele route zicht is op de (eind)bestemming. De beperkte overschrijding van de maximaal wenselijke loopafstanden is hiermee acceptabel. Daarnaast zijn naast appartementencomplex blok C 32 parkeerplaatsen gesitueerd, waarvan 24 voor de bewoners van de levensloopbestendige woningen en 6 parkeerplaatsen voor mindervaliden. Ook is een verkeerslus in het plan tussen de appartementen aanwezig waar voertuigen kunnen halteren voor bijvoorbeeld laden en lossen of in- en uitstappen van mensen tot dichtbij de voordeur.

In het rotondegebouw op het terrein is de mogelijkheid tot invullen middels een commerciële functie. De uiteindelijke invulling hiervan is nog niet bekend. De exacte invulling hiervan is niet bekend. Op alle momenten in de week is sprake van restcapaciteit aan parkeren op eigen terrein. De hoeveelheid restcapaciteit hangt af van het moment van de week. Afhankelijk van de uiteindelijke invulling van de extra functie kan worden getoetst in hoeverre binnen de ontwikkeling voldoende restcapaciteit aanwezig is. Op basis van de restcapaciteiten de gemeentelijke parkeernormen voor mogelijke functies is een breed pallet aan invullingen voor de extra functie mogelijk.

Binnen de ontwikkeling wordt niet ingezet op deelmobiliteit. Hier bestaat wel de mogelijkheid toe. Eventuele extra restcapaciteit die als gevolg van de inzet van deelmobiliteit ontstaat, kan op verschillende andere manieren worden benut; bijvoorbeeld voor een kwaliteitsimpuls in de ruimte of parkeren voor de beoogde extra functie. Vooralsnog wordt niet uitgegaan van het inzetten van deelmobiliteit.

De ontwikkeling volstaat vanuit parkeerkundig oogpunt. Binnen de ontwikkeling wordt voldoende parkeercapaciteit gerealiseerd om te voorzien in de volledige eigen parkeerbehoefte. Tevens is sprake van ruim voldoende restcapaciteit voor realisatie van een commerciële functie binnen de ontwikkeling. De beperkte overschrijding van de maximale wenselijke loopafstanden is acceptabel vanwege de logische, directe route, het zicht op de (eind)bestemming gedurende vrijwel de gehele route en de aanvullend genomen maatregelen op eigen terrein (parkeren mindervaliden, keerlus, mogelijkheid laden/lossen).



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+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