

BOdG ruimtelijk advies

Nieuwbouw woningen Losplaatsweg te Noordwijk

Verkeer en parkeren



BODG ruimtelijk advies

Nieuwbouw woningen Losplaatsweg te Noordwijk

Verkeer en parkeren

Datum	23 april 2015
Kenmerk	RPT15180905-07

Verklaring en documentatie

Opdrachtgever(s)	BODG ruimtelijk advies
Titel rapport	Nieuwbouw woningen Losplaatsweg te Noordwijk Verkeer en parkeren
Kenmerk	RPT15180905-07
Datum publicatie	23 april 2015
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer H. de Groot
Projectteam BURO DB	de heer T.S. de Boer
Projectomschrijving	Onderzoek naar en beoordeling van verkeer en het parkeren van het nieuwbouwplan voor 24 woningen aan de Losplaatsweg in Noordwijk.

Advies en rapport	BURO DB
Adres	E. Eisingastraat 20
Postcode	8801 KG
Plaats	FRANEKER
Telefoon	+31 06 209 57 903
Website	www.burodb.nl
E-mail	info@burodb.nl

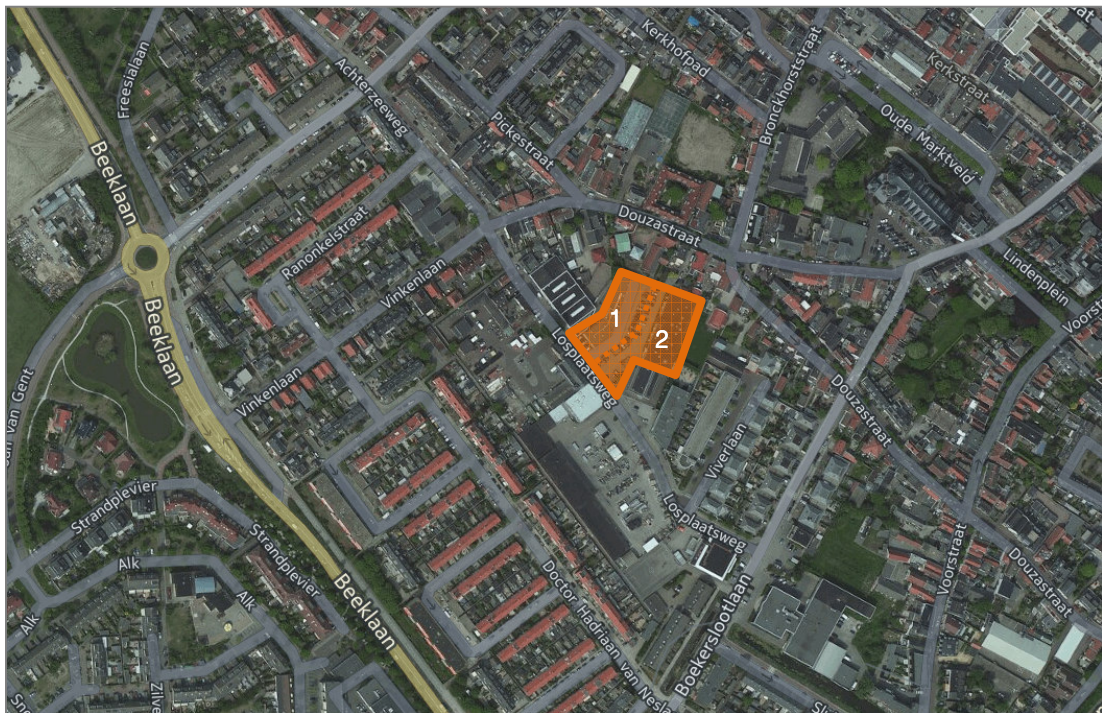
Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem/haar gebruikt worden voor het doel waarvoor het is opgesteld, met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij BURO DB.

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Planomschrijving	2
3	Verkeersgeneratie	5
3.1	Huidige situatie	6
3.2	Plansituatie	6
3.3	Saldo ritgeneratie	7
4	Parkeren	8
4.1	Gemeentelijk parkeerbeleid	8
4.2	Eindbeeld plan	10
4.3	Fase 1, parkeerbalans	12
5	Keerruimte	14
6	Samenvatting en conclusies	16
Bijlagen		
-		

1 Inleiding

Van der Wiel bouw uit Noordwijk heeft een plan voor de bouw van 24 nieuwe woningen aan de Losplaatsweg in Noordwijk. Het plan bestaat uit twee fasen. Fase 1 omvat de bouw van 11 eengezinswoningen op de kavel van het huidige adres Losplaatsweg 14. Fase 2 betreft de bouw van aanvullend 13 zogenaamde BEBO-woningen op het perceel van de huidige adressen Losplaatsweg 22 tot en met 32 (het bedrijfsverzamelgebouw). Het gaat daar om 6 tweekamer appartementen op de begane grond en om 7 maisonnette woningen op de verdieping.

In figuur 1 is de locatie van het plangebied weergegeven.



Figuur 1.1 Locatie plangebied aan de Losplaatsweg in Noordwijk

BODG uit Rotterdam werkt aan de ruimtelijke onderbouwing voor het plan. Een beoordeling van de verkeerskundige aspecten is hiervan een onderdeel.

BODG heeft aan BuroDB opdracht verleend om het benodigde onderzoek uit te voeren. Er is onderzoek verricht naar de verkeerskundige effecten van het plan. Daarbij zijn de gevolgen van het plan voor verkeer (ritgeneratie) en het parkeren inzichtelijk gemaakt en beoordeeld. Het onderzoek en de resultaten daarvan zijn in deze rapportage beschreven.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport is het plan en het onderzoeksgebied nader omschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de verkeersgeneratie van het nieuwe plan en het verschil daarin met de bestaande situatie. Hoofdstuk 4 gaat in op de parkeersituatie en de parkeerbalans van het plan. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de keerruimte voor het verkeer binnen het plangebied. Tot slot wordt het onderzoek in hoofdstuk 6 kort samengevat en zijn de conclusies beschreven.

2 Planomschrijving

De aanleiding voor het onderzoek verkeer en parkeren is het plan voor de realisatie van 24 eengezinswoningen aan de Losplaatsweg in Noordwijk. In de huidige situatie is op het terrein kantoorbebouwing aanwezig. Aan de Losplaatsweg 14 staat het zogenaamde 'Zebragebouw' van Van der Wiel bouw. Dit gebouw heeft een omvang van 1.305 m² bvo. Op het andere deel van het terrein, aan de Losplaatsweg 22 t/m 32, staat momenteel een bedrijfsverzamelgebouw. Dit gebouw heeft een omvang van 2.176 m² bvo.

In fase 1 van het plan worden 11 van de 24 woningen gerealiseerd. Deze situatie is weergegeven in figuur 2.1.



De situatie na uitvoering van het gehele plan (24 woningen) is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: Fase 1+2 van het nieuwbouwplan

Het gehele plan omvat de realisatie van 24 woningen en voorziet in 27 openbare parkeervakken op maaiveld en in 24 parkeervakken in de te realiseren parkeergarage onder de BEBO-woningen van fase 2. Twee van de woningen van fase 1 krijgen een garage. Eén daarvan heeft tevens een eigen oprit.

Het plan past goed in de algehele transformatie van het gebied aan de Losplaatsweg van kantoren en bedrijven naar woonbestemming. De tot voor kort aanwezige gemeentewerf aan de overzijde van de weg is recentelijk geamoveerd en op dit terrein zullen ook nieuwe woningen worden gerealiseerd. Bij die plannen zal ook aandacht worden geschonken aan het parkeren, waarbij de benodigde parkeervakken binnen het plangebied zullen worden opgenomen.

In de huidige situatie van het onderhavige plan zijn er binnen de grenzen van het plangebied 20 openbare parkeerplaatsen aanwezig. De overige parkeerplaatsen zijn gelegen op eigen terrein. Het betreft 26 parkeerplaatsen bij het gebouw van Van der Wiel bouw en 20 parkeerplaatsen bij het bedrijfsverzamelgebouw, in totaal 46 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Naast de 20 openbare parkeerplaatsen binnen de grenzen van het plan zijn er aan de Losplaatsweg nog een aantal verspreid gelegen openbare parkeerplaatsen aanwezig, onder andere op de (provisoirisch ingerichte) parkeerplaats ter hoogte van het gebouw van de Nuon (zie foto in figuur 2.3). Direct ten oosten van het NUON-gebouw is een kinderdagverblijf gevestigd. Deze bestemming is voorzien van ruime parkeergelegenheid op eigen terrein.



Figuur 2.3: Weergave enkele openbare parkeerplaatsen aan de Losplaatsweg (bron: GoogleMaps)

De in de huidige situatie aanwezige openbare parkeerplaatsen aan de Losplaatsweg worden gemengd en wisselend gebruikt. Overdag met name door de enkele aanwezige MKB-bedrijven in de straat en 's-avonds en 's-nachts met name door bewoners van de Losplaatsweg.

3 Verkeersgeneratie

Door het bepalen van de verkeersaantrekkende werking van het plan en de vergelijking met de verkeersaantrekkende werking van het plangebied in de huidige situatie, kan een beoordeling worden gegeven van de invloed van het verkeer op de directe omgeving van het plangebied.

Voor een impressie van de huidige situatie is in figuur 3.1 een luchtfoto van het plangebied weergegeven.



Figuur 3.1: Luchtfoto plangebied, impressie huidige situatie

Met behulp van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is het aantal gegenereerde ritten van de huidige en toekomstige situatie bepaald. De verkeersgeneratie (verkeersaantrekkende werking) van een bestemming is naast het type bestemming afhankelijk van de stedelijkheid van het gebied waarin het aanwezig is en van de afstand van de bestemming tot het centrum van de stad of het dorp. Op de onderhavige situatie is de situatie 'matig stedelijk' in de omgeving 'schil centrum' van toepassing. Dit komt overeen met de gebiedstypering 'overige bebouwde kom' die de gemeente hanteert in haar 'Nota Parkeren en Stallen Noordwijk 2013'.

In tabel 3.1 is dit schematisch weergegeven.

	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied
zeer sterk stedelijk				
sterk stedelijk				
matig stedelijk		✱		
weinig stedelijk				
niet stedelijk				

Tabel 3.1: Schematische weergave uitgangspunt onderzoek verkeersgeneratie locatie Losplaatsweg

3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zijn binnen het plangebied 2 kantoorgebouwen aanwezig. Een kantoor met een oppervlakte van 1.305 m² bruto vloeroppervlak (bvo) en een bedrijfsverzamelgebouw van 2.176 m² bvo.

Het kantoor kan volgens de richtlijnen van het CROW worden ingedeeld in de categorie 'bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief'. Het gaat om een kantoor met relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers. Een bedrijfsverzamelgebouw is binnen de richtlijnen van het CROW een eigen categorie.

In tabel 3.2 is van de beide bedrijfsgebouwen in onderhavige situatie de ritgeneratie volgens het CROW opgenomen.

Gebouw	Verkeersgeneratie, ritten per 100 m ² bvo		
	Minimaal	Maximaal	Gemiddeld
Kantoor Van der Wiel	7,7	9,4	8,6
Bedrijfsverzamelgebouw	5,6	7,4	6,5

Tabel 3.2: Verkeersgeneratie huidige situatie (bron: CROW publicatie 317)

Bij de berekening van het totale aantal gegenereerde ritten in de huidige situatie is uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie per bedrijfstype. Er is geen reden of aanleiding om hiervan af te wijken. In tabel 3.3 is de berekening van de totale ritgeneratie weergegeven.

Gebouw	Oppervlakte in m ² bvo	Ritgeneratie norm	Aantal ritten per etmaal
Kantoor Van der Wiel	1.305	8,6	113
Bedrijfsverzamelgebouw	2.176	6,5	142
Totaal	3.481		255

Tabel 3.3: Berekening ritgeneratie huidige situatie

In de huidige situatie wordt door het plangebied een aantal van circa 255 ritten per etmaal gegenereerd.

3.2 Plansituatie

In de eindsituatie van het plan zijn er binnen het plangebied 24 woningen aanwezig. Binnen de CROW-richtlijn behoren deze woningen tot de categorie 'koop, tussen- en hoekwoningen' of tot de categorie 'Koop, etage, goedkoop'. In tabel 3.4 is voor deze categorieën de verkeersgeneratie volgens het CROW opgenomen.

Woningen	Verkeersgeneratie, ritten per woning		
	Minimaal	Maximaal	Gemiddeld
Koop, tussen/hoek	6,5	7,3	6,9
Koop, etage, goedkoop	4,2	5,0	4,6

Tabel 3.4: Verkeersgeneratie plansituatie (bron: CROW publicatie 317)

Bij de berekening van het totale aantal gegenereerde ritten in de plansituatie is uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie per woning. Er is geen aanleiding om hier naar boven of naar beneden van af te wijken. In tabel 3.5 is de berekening van de totale ritgeneratie weergegeven. De onderverdeling van het plan in twee fasen is hierbij betrokken.

Woningen	Aantal	Ritgeneratie norm	Aantal ritten per etmaal
Fase 1	11	6,9	76
Fase 2	13	4,6	60
Totaal	24		136

Tabel 3.5: Berekening ritgeneratie plansituatie

In de plansituatie wordt door het plangebied een aantal van circa 136 ritten per etmaal gegenereerd.

3.3 Saldo ritgeneratie

In de huidige situatie wordt, volgens berekeningen op basis van de CROW-richtlijn een totaal van circa 255 ritten per etmaal gegenereerd door het plangebied. In de plansituatie zullen dat ongeveer 136 ritten per etmaal zijn. Per saldo neemt de verkeersgeneratie met circa 119 ritten per etmaal af. Voor de omgeving en de bewoners van de Losplaatsweg betekent dit dat het verkeer in de straat rustiger wordt. Een positief effect voor de leefbaarheid van het gebied op het aspect verkeer.

Situatie	Ritgeneratie in ritten per etmaal
Huidige situatie	255
Plansituatie	136
Verschil/saldo	-119

Tabel 3.6: Berekening saldo ritgeneratie

4 Parkeren

Met de realisatie van het plan voor de bouw van 24 woningen wordt de functie van het gebied volledig gewijzigd. Van een werkgebied met kantoren wordt het een verblijfsgebied met woningen.

Wat het parkeren en het parkeergedrag betreft verandert de situatie daarmee ook aanzienlijk. In de huidige situatie wordt voornamelijk overdag, tijdens werkuren geparkeerd en zijn de parkeerplaatsen 's-avonds en 's-nachts overwegend vrij beschikbaar. In de nieuwe situatie wordt dit omgedraaid, zijn de bewoners overdag veelal met de auto naar het werk of onderweg en worden de parkeerplaatsen 's-avonds en 's-nachts door hen gebruikt.

Een vergelijking van het parkeren in de huidige situatie met het parkeren in de eindsituatie van het plan heeft voor het onderzoek dan ook geen toegevoegde waarde. Voor de toekomstige situatie is het van belang dat het parkeren in de plansituatie goed is georganiseerd en voldoet aan de parkeernormen van de gemeente Noordwijk. Voor de tijdelijke situatie van fase 1, waarin het bedrijfsverzamelgebouw nog aanwezig is, is de parkeerbalans wel beschouwd. In paragraaf 4.3 wordt hier verder op ingegaan.

4.1 Gemeentelijk parkeerbeleid

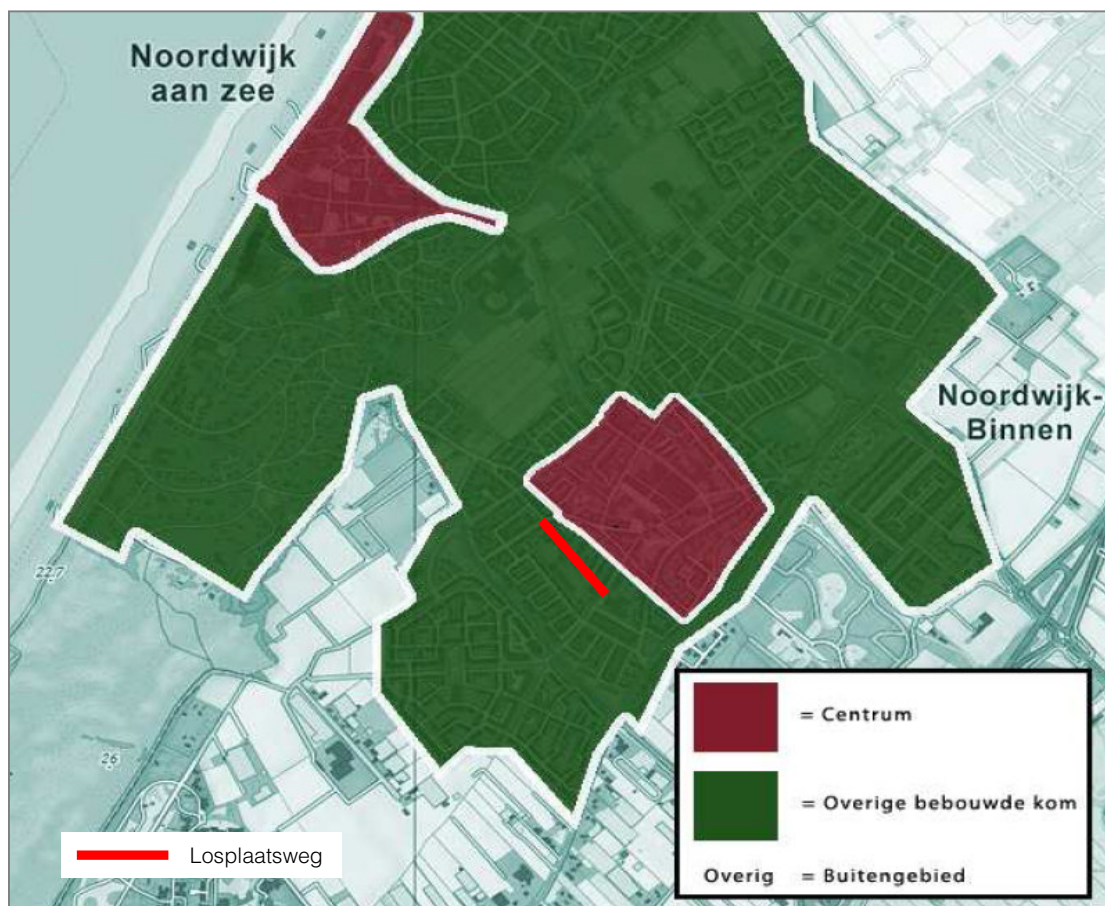
De gemeente heeft haar vigerende parkeerbeleid en -normen vastgelegd in de 'Nota Parkeren en Stallen Noordwijk 2013'. De gemeente is daarbij ingedeeld in drie gebieden, te weten: 'Centrum', 'overige bebouwde kom' en 'buitengebied'. Het plangebied ligt vlakbij het centrum (Noordwijk-binnen) maar behoort tot het gebied 'overige bebouwde kom'. In figuur 4.1 is de ligging van de Losplaatsweg weergegeven.

De in de parkeernota van de gemeente opgenomen parkeernormen zijn grotendeels overgenomen uit de CROW-publicatie 317. Het plan omvat de bouw van 11 woningen (fase 1) met een gebruiksoppervlakte van meer dan 120 m². De 13 woningen van fase 2 hebben een gebruiksoppervlakte¹ die kleiner is dan 120 m².

Vanuit de gemeentelijke parkeernota hoort bij de woningen groter dan 120 m² een norm van 2,0 parkeerplaatsen per woning. Voor de kleinere woningen wordt een norm van 1,8 parkeerplaatsen per woning gehanteerd.

In de parkeernota is een weging opgenomen voor privé parkeerplaatsen op eigen terrein. Binnen het plan is één woning met een garage met oprit opgenomen en één woning met alleen een garage. Een garage met enkele oprit geldt als 1,0 parkeerplaats. Een garage bij een woning zonder oprit geldt als 0,4 parkeerplaats.

¹ De tweekamerappartementen circa 66 m² en de maisonnettes circa 88 m²



Figuur 4.1: Ligging Losplaatsweg in de gebiedsindeling van de 'Nota Parkeren en Stallen Noordwijk 2013'

Op basis van de hiervoor beschreven normstelling is voor het plan de benodigde parkeercapaciteit bepaald. De berekening is opgenomen in tabel 4.1.

Woningen	Aantal	Parkeernorm Gemeente [pp/won]	Benodigde plaatsen [pp]	Eigen Terrein [pp]	Minimale capaciteit [pp]	Benodigde capaciteit afgerond [pp]
Fase 1	11	2,0	22,0	-1,4	20,6	21
Fase 2	13	1,8	23,4	0,0	23,4	24
Totaal	24		46		44,0	45

Tabel 4.1: Berekening benodigde parkeercapaciteit

Voor de realisatie van planfase 1 zijn (afgerond) ten minste 21 parkeerplaatsen benodigd. Voor de realisatie van planfase 2 zijn (afgerond) ten minste 24 parkeerplaatsen nodig. Voor het gehele plan van alle 24 woningen dient, volgens de norm, te worden voorzien in ten minste 44 openbare parkeerplaatsen. Omdat het plan in fasen wordt gerealiseerd wordt bij dit onderzoek uitgegaan van 1 parkeerplaats extra; een benodigde parkeercapaciteit van 45 parkeerplaatsen.

4.2 Eindbeeld plan

Parkeercapaciteit

In figuur 4.2 is het ontwerp van het (eindbeeld van het) plan weergegeven. Uit de figuur valt af te lezen dat het plan voorziet in $14+6+4+3=27$ openbare parkeervakken op maaiveld. Daarnaast worden in de parkeergarage nog 24 parkeerplaatsen voor de bewoners van fase 2 gerealiseerd. In totaal wordt daarmee in het plan voorzien in 51 parkeerplaatsen.



Figuur 4.2: Ontwerp plan (bron: Architectenbureau Van Manen)

Dat is 6 parkeerplaatsen meer dan de minimaal benodigde 45 parkeerplaatsen voor het plan. Het plan voldoet daarmee in de eindsituatie ruimschoots aan de door de gemeente gestelde parkeernorm. Er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Afmeting parkeervakken

In artikel 5.3.8 van de NEN2443 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages' van maart 2013 zijn richtlijnen voor de (minimale) maatvoering van parkeervakken opgenomen.

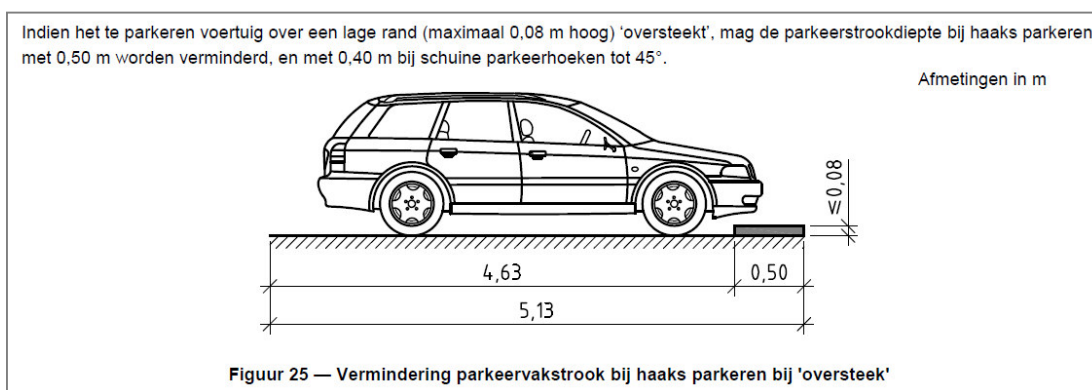
Voor de minimale afmetingen van parkeervakken bij haaks parkeren zijn in de NEN2443 tabellen opgenomen. In figuur 4.3 is het relevante deel hiervan opgenomen.

Parkeer- hoek (α)	Diepte van de enkele parkeerstrook (P_1)	Diepte van de dubbele parkeerstrook (P_2)	Diepte van de dubbele parkeerstrook bij visgraat- opstelling (P_2)	Parkeeweg- breedte (W)	Parkeervak- breedte (b)	Lengte van de parkeer- eenheid bij eenzijdig parkeren (B_1)	Lengte van de parkeer- eenheid bij tweezijdig parkeren (B_2)
90,00	5,13	10,26	N.v.t.	6,67	2,40	11,80	16,93
90,00	5,13	10,26	N.v.t.	6,33	2,45	11,46	16,59
90,00	5,13	10,26	N.v.t.	6,00	2,50	11,13	16,26
90,00	5,13	10,26	N.v.t.	5,67	2,55	10,80	15,93

Figuur 4.3: Afmetingen parkeervakken bij haaks parkeren (bron: NEN2443)

Op basis van de richtlijnen dient in het plan aan de Losplaatsweg te worden voorzien in parkeervakken haaks parkeren van minimaal 5,13 meter lang en 2,40 meter breed (openbare parkeerplaatsen). Bij openbaar intensief gebruik heeft het de voorkeur een breedte voor parkeervakken te hanteren van 2,50 meter.

Volgens de NEN2443 mag de lengte van een parkeervak met maximaal 50 cm worden verminderd indien er een lage (stoep)rand van maximaal 8 cm aanwezig is. Dit is weergegeven in figuur 4.4.



Figuur 4.4: Mogelijke afwijking op de benodigde parkeervaklengte uit de NEN2443

Volgens opgave is bij de maatvoering van de parkeervakken in het planontwerp uitgegaan van:

- 5,00 x 2,40 meter voor de parkeervakken van het haaks parkeren bij de bouwblokken 2 en 3;
- 5,13 x 2,50 meter voor alle overige parkeervakken.

De aangehouden wegbreedte tussen de parkeervakken aan weerszijden van de ontsluitingsweg is 6,70 meter. Deze maatvoering van de parkeervakken en wegbreedte in het plan voldoet aan de richtlijnen van de NEN2443.

De parkeervaklengte bij voor langsparkeren moet volgens de NEN2443 ten minste 6,25 meter bedragen bij openbare parkeergelegenheden. De minimale parkeervakbreedte bij langsparkeren moet ten minste 1,80 meter bedragen.

In het ontwerp (fase 2) zijn 6 vakken voor langsparkeren opgenomen met een lengte van 6,25 meter en een breedte van 2,00 meter. Deze maatvoering van de parkeervakken voldoet aan de richtlijnen van de NEN2443.

4.3 Fase 1, parkeerbalans

Omdat het deelgebied van fase 2 met 13 woningen pas in een later stadium kan worden ontwikkeld en er in de tijdelijke situatie wel een parkeerbehoefte is van het bedrijfsverzamelgebouw, is de parkeersituatie van fase 1 apart beschouwd. Voor een verbeelding wordt nogmaals verwezen naar figuur 2.1 van dit rapport, waarin het ontwerp van de situatie na realisatie van planfase 1 is afgebeeld.

In de situatie na realisatie van fase 1 zijn er 11 nieuwe woningen aanwezig. Bij die 11 woningen zijn ook de woning met alleen een garage en de woning met garage en oprit. Op basis van de gemeentelijke parkeernorm zijn voor deze 11 woningen in totaal 22 parkeerplaatsen nodig.

Binnen planfase 1 zullen $14+4+3=21$ openbare parkeerplaatsen worden aangelegd. Inclusief de opgenomen 1,4 privé parkeerplaatsen zijn er ten minste 22 parkeervakken beschikbaar en wordt er voor de nieuwbouw voldaan aan de norm.

In de huidige situatie zijn er voor de ingang van de kantoorgebouwen $5+6+6+3=20$ openbare parkeervakken aanwezig. Door de realisatie van planfase 1 komen deze 20 parkeervakken te vervallen.

Het na realisatie van fase 1 nog aanwezige bedrijfsverzamelgebouw blijft in de tijdelijke situatie nog in gebruik. Het gebouw heeft in de huidige situatie op eigen terrein 20 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarnaast maken vooral de werknemers en bezoekers van het gebouw overdag gebruik van de beschikbare openbare parkeerplaatsen voor het hek.

De theoretische parkeerbehoefte van het bedrijfsverzamelgebouw is afgeleid uit de kencijfers van de CROW-publicatie 317. Met een gesteld minimum van 1,3 en een maximum van 1,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo, geldt er een gemiddelde norm van 1,55 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Het bedrijfsverzamelgebouw heeft een oppervlakte van 2,176 m². Bij een volledige vulling en gebruik van het gebouw heeft het daarmee volgens de richtlijn behoefte aan circa 34 parkeerplaatsen.

Ontwikkelaar Van der Wiel bouw heeft aangegeven dat het voor de tijdelijke situatie 20 parkeervakken kan en zal aanleggen voor het bedrijfsverzamelgebouw. Deze parkeervakken worden dan langs de westgevel van het gebouw georiënteerd (haaks parkeren). Eventueel is er (in de tijdelijke situatie) ook nog enige ruimte voor parkeren aan de noordzijde van het gebouw. Voor de tijdelijke situatie van fase 1 ontstaat er daarmee een theoretisch tekort van $34-20=14$ parkeerplaatsen voor de gebruikers van het bedrijfsverzamelgebouw.

De oplossing voor dit theoretische tekort wordt in de praktijk gevonden in het gebruik (uitwisseling) van de nieuw aangelegde parkeervakken van de woningen tijdens de dagperiode (de werkuren). Als de bewoners van de nieuwe woningen overdag met de auto weg zijn, kunnen de werknemers en bezoekers van het bedrijfsverzamelgebouw deze prima gebruiken. Daarnaast is er theoretisch gezien nog enige extra openbare parkeerruimte beschikbaar door het recentelijk sluiten van de gemeentewerf aan de overzijde van de weg. Dit heeft de parkeerdruk op de aanwezige openbare parkeerplaatsen in de dagperiode reeds verminderd.

Voor de nieuwe woningen worden in de tijdelijke eerste fase 21 openbare parkeervakken aangelegd. Van een groot deel van deze parkeerplaatsen zal gedurende de dagperiode geen gebruik worden gemaakt door de bewoners, omdat zij dan met de auto naar het werk of naar andere bestemmingen onderweg zijn.

Een uitwisseling van twee derde van de nieuwe parkeerplaatsen is nodig om aan het theoretisch benodigde aantal van 14 parkeerplaatsen voor het bedrijfsverzamelgebouw te komen. Dit aantal is realistisch en goed haalbaar. Bij het gebruik van 14 van de 21 nieuwe parkeerplaatsen door werknemers en bezoekers van het bedrijfsverzamelgebouw, zijn er gedurende de dagperiode nog 7 openbare parkeerplaatsen (en 1,4 privé) voor 11 woningen beschikbaar. Dat is circa 0,7 plaatsen per woning in de dagperiode. Dat kan worden beoordeeld als acceptabel en voldoende.

Uiteraard kunnen er zich in de tijdelijke situatie momenten voordoen waarin er kort tijdelijk een schaarste is aan beschikbare parkeerplaatsen. Maar die situatie is niet anders dan in de huidige situatie.

5 Keerruimte

Bij de verkeerskundige beoordeling van het plan vormt de mogelijkheid van keren voor het verkeer in het plangebied een aandachtspunt. De ontsluitingsweg van het plan is een doodlopende weg en verkeer dat het gebied inrijdt moet de mogelijkheid hebben om te keren en terug te rijden.

De geplande wegbreedte (tussen de parkeervakken) is 6,70 meter en dat is goed. Verkeer in beide richtingen kan elkaar passeren en geparkeerde voertuigen (in de haaks parkeervakken) hebben voldoende ruimte om in en uit de vakken te rijden. De situatie voldoet aan de normen van de NEN2443.

De lengte van de weg met de aanliggende parkeervakken is ongeveer 40 meter. Daarvan kan worden gesteld dat het aan het begin van de weg nog goed is te overzien of er sprake is van beschikbare parkeerplaatsen. Het tevergeefs inrijden van de straat om parkeerruimte te vinden zal naar verwachting dan ook slechts sporadisch voorkomen.

De mogelijkheid tot keren op de weg zelf is in het beoogde ontwerp niet goed mogelijk. Zeker in geval van aan weerszijden geparkeerde auto's, is de breedte van de rijbaan (6,70 meter) te gering om daarop te kunnen keren.

Een mogelijke oplossing voor dit punt is het creëren van een keerruimte aan het einde van de (doodlopende) weg. Dit is mogelijk door een deel van de parkeervakken aan de oostzijde (voor bouwblok 3) in het plan te laten vervallen en als openbare weg open te laten. Gedacht wordt aan het laten vervallen van 2 parkeervakken uit het ontwerp, een gebied van circa 4 bij 12 meter. In figuur 5.1 is de keerruimte schematisch weergegeven.

Met de realisatie van de keerruimte resteren in de eindsituatie nog voldoende parkeervakken voor het woongebied. In totaal zijn er dan binnen het plangebied 49 parkeervakken beschikbaar. Volgens de norm zijn er minimaal 45 plaatsen nodig.



Figuur 5.1: Plan met voorstel voor keerruimte

6 Samenvatting en conclusies

Van der Wiel bouw uit Noordwijk werkt aan het plan voor de bouw van 24 woningen aan de Losplaatsweg in Noordwijk. BOdG uit Rotterdam stelt hiervoor een ruimtelijke onderbouwing op. In dat kader is door BuroDB een onderzoek 'verkeer en parkeren' uitgevoerd. Hierbij zijn de effecten en consequenties van het plan voor de hoeveelheid verkeer en het parkeren onderzocht en beoordeeld.

Met de realisatie van het plan voor de bouw van de woningen wordt de functie van het gebied volledig gewijzigd. Van een werkgebied met kantoren wordt het een verblijfsgebied met woningen. Het plan past goed in de algehele transformatie van het gebied aan de Losplaatsweg van kantoren en bedrijven naar woonbestemming. De tot voor kort aanwezige gemeentewerf aan de overzijde van de weg is recentelijk geamoveerd en op dit terrein zullen ook nieuwe woningen worden gerealiseerd.

Uit het onderzoek naar de verkeersgeneratie en de effecten voor de verkeersdruk op de Losplaatsweg volgt dat de ritgeneratie van het plangebied met circa 119 ritten per etmaal zal afnemen. De 24 woningen genereren per saldo minder verkeer dan de kantoorgebouwen in de huidige situatie. Voor de omgeving en de bewoners van de Losplaatsweg betekent dit dat het verkeer in de straat rustiger wordt. Een positief effect voor de leefbaarheid van het gebied op het aspect verkeer.

Wat het parkeren betreft voorziet het plan in het eindbeeld in de realisatie van 27 openbare parkeerplaatsen op maaiveld, 1,4 privé parkeerplaatsen bij de woningen van fase 1 en 24 parkeerplaatsen in de parkeergarage van fase 2. Een totaal van 52,4 parkeerplaatsen. Op basis van de norm, zoals gesteld in het gemeentelijke parkeerbeleid ('Nota Parkeren en Stallen Noordwijk 2013'), dienen binnen het plan ten minste 45 parkeerplaatsen te worden aangelegd, waarvan in dit geval minimaal 21 openbare parkeerplaatsen op maaiveld ten behoeve van de woningen van fase 1. De in het plan gerealiseerde parkeercapaciteit is daarmee dus ruim voldoende.

In de tijdelijke situatie, waarin er 11 woningen zijn gerealiseerd en het bedrijfsverzamelgebouw nog aanwezig en in gebruik is, kan in de parkeerbehoefte worden voorzien door gezamenlijk gebruik van de dan aangelegde parkeervakken voor de nieuwe woningen (21 openbare plaatsen) en de voor het bedrijfsverzamelgebouw aangegeven plaatsen (minimaal 20 bij het gebouw). Doordat bewoners voornamelijk buiten werkuren parkeren en de gebruikers en bezoekers van het bedrijfsverzamelgebouw juist tijdens de werkuren parkeerruimte gebruiken, kan deze uitwisseling van parkeerplaatsen uitstekend worden benut.

In het plan is langs de ontsluitingsweg aan weerszijden voorzien in 20 parkeervakken. 14 vakken voor haaks parkeren aan de westzijde en 6 parkeervakken voor langsparkeren aan oostzijde van de weg. Aandachtspunt voor het verkeer is de mogelijkheid tot keren aan het einde van de doodlopende straat. In het opgestelde plan is deze mogelijkheid beperkt.

Door aan het einde van de (doodlopende) ontsluitingsweg van het plan een open terrein te creëren, is er voor het verkeer wel voldoende keerruimte. Deze ruimte kan worden gerealiseerd door het aantal parkeervakken aan de oostzijde van de ontsluitingsweg te verminderen van 6 tot 4 vakken. Door de laatste 2 parkeervakken open te houden als openbare weg wordt een goede keermogelijkheid gecreëerd.

Met deze vermindering aan parkeerplaatsen op maaiveld komt de (openbare) parkeercapaciteit van het plan op maaiveld op 25 parkeerplaatsen. En dat is nog steeds 4 plaatsen meer dan het (volgens de norm) minimaal benodigde aantal van 21 openbare parkeerplaatsen op maaiveld voor fase 1. Voor de woningen van fase 2 wordt in voldoende parkeercapaciteit voorzien door de realisatie van de parkeergarage.

Gesteld kan worden dat het plan hiermee goed past binnen het gemeentelijke (parkeer)beleid.