

Notitie

Verkeer en parkeren planontwikkeling Gildestraat te Heerhugowaard, gemeente Dijk en Waard

1. Inleiding

In voorliggende memo worden de verkeerskundige effecten van realisatie van maximaal 107 woningen aan de Gildestraat in Heerhugowaard onderzocht. Het plangebied van de woningen is weergegeven in Figuur 1.



Figuur 1: Locatie plangebied Gildestraat

Op het kavel ten zuidwesten van het plangebied ('De Scheg') worden in totaal 345 woningen gerealiseerd. Het plangebied aan de Gildestraat deelt dezelfde ontsluitingen op het hoofdwegennet als de woningbouwontwikkeling op De Scheg. Conclusies uit een eerder uitgevoerd onderzoek door bureau Goudappel naar de verkeerskundige effecten van deze woningbouwontwikkeling op De Scheg dienen als basis voor voorliggend onderzoek.

2. Uitgangspunten

Bij het opstellen van deze memo zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van het plangebied is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie';
- Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van het plangebied is gebruik gemaakt van de Nota Parkeernormen 2022 van de gemeente Dijk en Waard;
- Het plangebied valt binnen Heerhugowaard onder de classificatie:
 - CBS, 2018:
 - Sterk stedelijk;
 - Centrum;
 - Nota Parkeernormen 2022:
 - Zone A 'Stadshart en Stationsgebied';
- De intensiteiten en kruispuntanalyses uit rapportage 'Woningbouw De Scheg en Westpoort' van bureau Goudappel, d.d. 08-09-2021;
- In de toekomstige situatie komt er mogelijk een doorsteek tussen de Abe Bonnemaweg en de Gildestraat. In deze rapportage wordt zowel de variant met- als zonder doorsteek beoordeeld;
- Voor het bepalen van de verdeling van het verkeer vanuit het plangebied dat gebruikmaakt van de doorsteek wordt een aanname gedaan op basis van de (model)intensiteiten uit bovengenoemde rapportage van Goudappel;
- De verkeersgeneratie van woningbouwlocatie De Scheg zoals door Sweco berekend in notitie met kenmerk Bijlage CNL.IMRO.1980.BP07DESCHEG-VO01_tb3;
- Het programma van de toekomstige woningbouw is weergegeven in Tabel 1. Alle woningen betreffen sociale huurwoningen.

Tabel 1: Programma woningbouwontwikkeling Gildestraat

Woningtype	Grootte in BVO	Aantal
1 kamer appartement	ca 30 m2	11
2 kamer appartement	ca 45-60 m2	63
3 kamer appartement	ca 75 m2	33
		107

3. Verkeersgeneratie

3.1 Berekening verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de planontwikkeling is berekend aan de hand van CROW-publicatie 381. In Tabel 2 is af te lezen dat deze is berekend op afgerond minimaal 214 en maximaal 309 motorvoertuigen per (werkdag)etmaal. In het drukste uur komt dit neer op 21 tot 31 motorvoertuigen.

Tabel 2: Verkeersgeneratie planontwikkeling Gildestraat

Woningtype	Aantal	Categorie CROW 381	Kencijfer (CROW 381)			
			Min.	Max.	Min.	Max.
Appartement, huur	107	Huur, appartement, midden / goedk. (incl. sociale huur)	1,8	2,6	193	278
	107				193	278
		Werkdag etmaal (*1,11)			214	309
		Drukste uur (10%)			21	31

3.2 Spreiding verkeer

Situatie zonder doorsteek

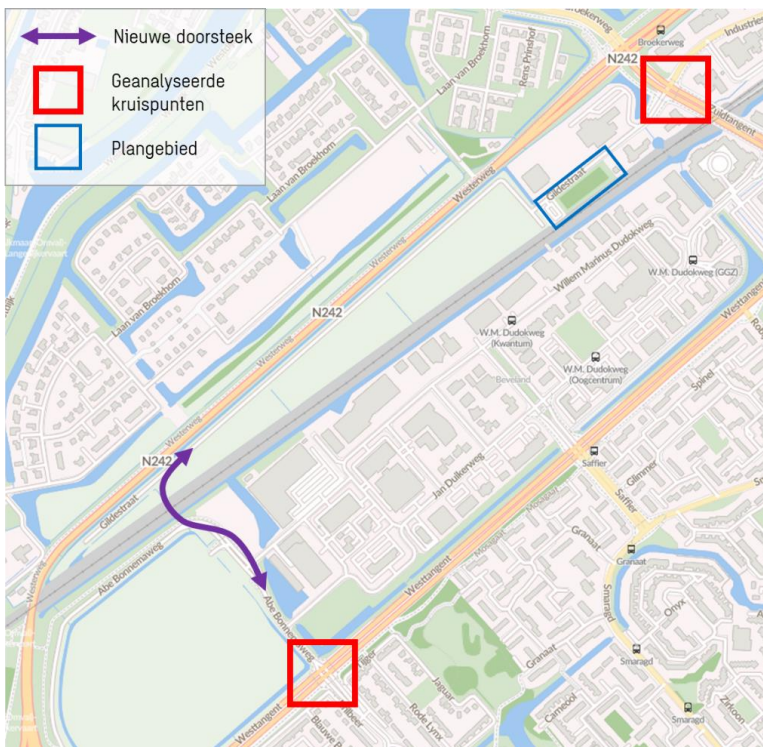
In de situatie zonder doorsteek wordt het volledige plangebied ontsloten middels de kruising Gildestraat – Zuidtangent. In het *drukste uur*¹ (10% van de etmaalintensiteit) komen er op deze kruising derhalve zo'n 30 motorvoertuigen bij.

Situatie met doorsteek

Om de spreiding van het verkeer vanuit het plangebied te bepalen is gebruik gemaakt van de rapportage 'Woningbouw De Scheg en Westpoort' van bureau Goudappel. In deze rapportage is reeds uiteengezet wat de effecten zijn van onder andere de woningbouw die ten westen van de Gildestraat, op De Scheg, wordt gerealiseerd.

Het plangebied wordt, in de 'situatie met doorsteek', op het hoofdwegennet ontsloten aan zowel de noordoost- als de zuidwestzijde. Aan de zuidwestzijde gebeurt dit middels een nieuw te realiseren doorsteek tussen De Scheg en de Abe Bonnemaweg. Zie hiervoor ook Figuur 2.

¹ Een binnen de verkeerskunde algemeen gehanteerde vuistregel



Figuur 2: Locaties kruisingen, doorsteek en plangebied

In de voornoemde rapportage van bureau Goudappel is de situatie op beide kruispunten doorgerekend aan de hand van het woningbouwprogramma dat op de Scheg wordt gerealiseerd (345 huur- en koopwoningen). Dit betekent dat de woningbouwontwikkeling binnen het plangebied aan de Gildestraat hierin nog niet is meegenomen.

Om een aanname te kunnen doen over hoe het verkeer vanuit het plangebied aan de Gildestraat zich verdeelt over de twee kruispunten uit Figuur 2, is gekeken naar de verdeling van verkeer afkomstig vanuit de in de rapportage van Goudappel doorgerekende 345 woningen.

Bij bovenstaande moet wel in ogenschouw worden genomen dat het een verdeling bij benadering betreft; met de informatie die uit het model voorhanden is kan niet met zekerheid worden gezegd hoe verkeer vanuit het plangebied Gildestraat zich in de toekomst daadwerkelijk spreidt. De aanname is echter wel gestoeld op de modelberekeningen uit de rapportage van Goudappel.

De verkeersgeneratie van de 345 woningen in De Scheg is door Sweco² berekend op maximaal 1.750 motorvoertuigen per etmaal. In de rapportage van Goudappel is verder te lezen dat de nieuwe doorsteek in het zuidwesten door 'ongeveer 600 motorvoertuigen per etmaal gebruikt zal worden'. Dit betekent dat zo'n $(600 / 1.750)$ 35% van het verkeer via de Abe Bonnemaweg en het zuidwestelijke kruispunt zal ontsluiten. 65% van alle verkeer ontsluit daarmee via de Gildestraat en de noordoostelijke aansluiting nabij de Zuidtangente.

Westtangente – Abe Bonnemaweg

Voor het kruispunt aan de Abe Bonnemaweg betekent bovenstaande berekening dat op etmaalniveau zo'n 106 motorvoertuigen (35%) extra afgewikkeld moet worden ten behoeve van verkeer vanuit het plangebied aan de Gildestraat. Wanneer als uitgangspunt wordt genomen dat 10% van de

² Notitie NL.IMRO.1980.BP07DESCHEG-VO01_tb3

etmaalintensiteit in het drukste uur rijdt, komt dit neer op zo'n 11 motorvoertuigen.

28-11-2023

Zuidtangent – Gildestraat

Voor het kruispunt aan de zijde van de Zuidtangent betekent een verkeersgeneratie van 65% van de etmaalintensiteit in absolute aantallen een extra belasting van circa 200 mvt/etmaal. Dit komt neer op een extra belasting van zo'n 20 motorvoertuigen in het drukste uur.

Versie Def 2.1

Projectnummer 51014426

4. Effectbepaling kruispunten

28-11-2023

4.1 Kruising Westtangent – Abe Bonnemaweg

Versie Def 2.1

Projectnummer 51014426

Situatie met doorsteek

In de rapportage van bureau Goudappel is onderzocht wat het effect van de woningbouwontwikkeling op De Scheg en in Westpoort betekent voor de doorstroming op kruising Westtangent – Abe Bonnemaweg wanneer De Scheg middels een nieuw te realiseren weg wordt aangetakt op de Abe Bonnemaweg. De avondspits is de drukste spits en is voor de in de rapportage uitgevoerde berekeningen dus maatgevend. Geconcludeerd wordt dat de cyclustijd van het kruispunt beperkt blijft tot enkele seconden extra wachttijd ten gevolge van de planontwikkeling in De Scheg en Westpoort.

In bovenstaande berekening zijn de woningaantallen van het plangebied aan de Gildestraat nog niet meegenomen. Zoals bij Paragraaf 2.2 berekend, bedraagt de geschatte extra verkeersbelasting ten behoeve van de woningbouwontwikkeling aan de Gildestraat zo'n 100 motorvoertuigen per etmaal. Deze toename is niet significant wanneer deze naast de intensiteiten uit de rapportage van Goudappel worden gehouden. Ook de totale intensiteiten geven geen reden tot een andere conclusie dan in het rapport van Goudappel worden getrokken.

De berekende cyclustijd komt volgens de rapportage op 96 seconden (*matig*) wanneer uit wordt gegaan van een situatie zonder voetgangers. Wanneer uit wordt gegaan van een situatie met voetgangers bedraagt deze cyclustijd 130 seconden (*slecht*). Zie hiervoor ook het 'beoordelingskader cyclustijd' zoals weergegeven in Tabel 3. In de rapportage wordt de aanwezigheid van voetgangers echter weerlegd: door de afstand tot voorzieningen (1.300 – 2.000 meter) wordt geacht dat andere vervoerswijzen de voorkeur genieten en er bij lang niet elke cyclus voetgangers aanwezig zijn.

In Tabel 4 is de wachttijd per ochtend- en avondspits weergegeven in een situatie zowel met als zonder voetgangers. Zonder aanwezigheid van voetgangers kwalificeert het kruispunt in de ochtendspits als *goed*. In de avondspits is deze score *matig*. De wachttijd met aanwezigheid van voetgangers neemt in de ochtendspits toe met 22 seconden en kwalificeert dan als *matig*. In de avondspits neemt deze toe met 34 seconden en krijgt de kwalificatie *slecht*.



Figuur 3: Kruising Westtangent - Abe Bonnemaweg (- Reuzenpandaslingel)

Tabel 3: Beoordelingskader cyclustijd (bron: rapportage Goudappel)

Beoordelingskader Cyclustijd		
	4-taks	3-taks
Goed	<= 90	<= 75
Matig	90 - 120	75 - 90
Slecht	> 120	> 90

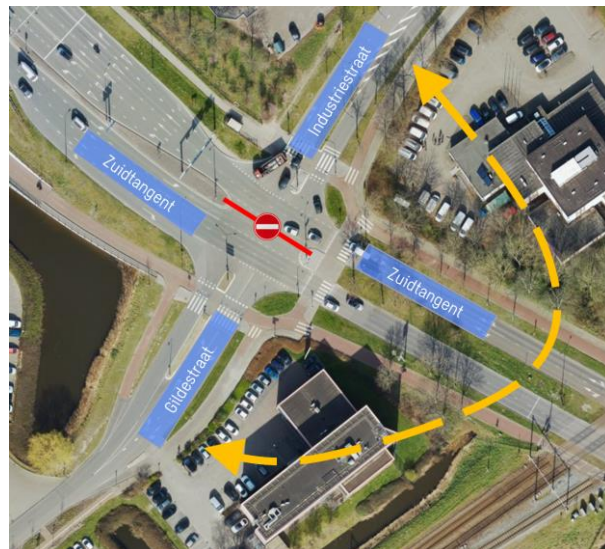
Tabel 4: Wachttijd kruising Westtangent – Abe Bonnemaweg (bron: rapportage Goudappel)

	Ochtendspits		Avondspits	
	Zonder doorsteek	Met doorsteek	Zonder doorsteek	Met doorsteek
Met aanwezigheid voetgangers	96 sec	96 sec	126 sec	130 sec
Zonder aanwezigheid voetgangers	73 sec	74 sec	94 sec	96 sec

4.2 Kruising Zuidtangent – Gildestraat

De verkeerssituatie op de kruising Zuidtangent – Gildestraat verandert toekomstig als gevolg van de realisatie van de onderdoorgang van de Zuidtangent bij het spoor. Dit is op hoofdlijnen weergegeven in Figuur 4.

Het middenvak van de kruising wordt in de toekomst afgesloten. Het is nog steeds mogelijk vanuit de Gildestraat de Zuidtangent te bereiken in zuidelijke richting. In noordelijke richting dient men toekomstig gebruik te maken van een “by-pass”. Hierbij rijden de voertuigen over de Zuidtangent vanuit de Gildestraat naar de Handelsstraat en de Industriestraat. Vanuit de Industriestraat is invoegen op de Zuidtangent in Noordelijke richting mogelijk. Vanuit de Industriestraat is de Zuidtangent in zuidelijke richting bereikbaar door de “by-pass” in tegenovergestelde richting te nemen. Dit geldt ook voor route vanuit de Gildestraat direct naar de Industriestraat, en andersom.



Figuur 4: kruising Zuidtangent - Gildestraat (- Industriestraat)

In onderstaande beschouwing is rekening gehouden met deze “by-pass”, welke is meegenomen in de rapportage van Goudappel.

Er wordt vanuit gegaan dat de “by-pass” inclusief de directe aansluiting op Gildestraat/Handelsstraat/Industriestraat voldoende capaciteit heeft voor de verkeersafwikkeling inclusief de ontwikkeling van het plan aan de Gildestraat. In het verkeersonderzoek ter onderbouwing van de onderdoorgang van de Zuidtangent, waarin de “by-pass” is meegenomen, zijn de toekomstige ontwikkelingen in en rondom het stationsgebied van Heerhugowaard evenals de autonome ontwikkelingen reeds meegenomen.

Situatie zonder doorsteek

Tabel 5 is afkomstig uit de rapportage van Goudappel. Het bevat de resultaten van een VISSIM-simulatie voor dit voorrangskruispunt, rekening houdend met de “by-pass”.

Tabel 5: VISSIM-simulatie situatie zonder doorsteek

Richting	Ochtendspits	Avondspits
Invoeger Industriestraat	6 sec	11 sec
Invoeger Gildestraat	4 sec	9 sec

Door het toevoegen van de 107 woningen in het plangebied aan de Gildestraat stijgt de belasting van deze kruising in de nieuwe situatie met ongeveer 309 motorvoertuigen per werkdagemaal. In het drukste uur betekent dit een extra verkeersbelasting van maximaal 31 motorvoertuigen.

In de situatie zonder toevoegen van de 107 woningen blijft de wachttijd (zoals af te lezen in tabel 5) in alle gevallen ver binnen de acceptabele marges – er is sprake van een goede verkeersafwikkeling. Een extra verkeersbelasting van 31 motorvoertuigen in een drukste uur is marginaal en zal niet bijdragen aan onacceptabele wachttijden.

Situatie met doorsteek

28-11-2023

De voorrang op de kruising Zuidtangent – Gildestraat is in de huidige situatie niet middels een verkeersregelininstallatie geregeld. In de toekomstige situatie blijft dit onveranderd. Door het toevoegen van de 107 woningen in het plangebied aan de Gildestraat stijgt de belasting van deze kruising in de nieuwe situatie met zo'n 200 motorvoertuigen per etmaal.

Versie Def 2.1
Projectnummer 51014426

Door Goudappel is berekend dat er in de nieuwe situatie met doorsteek in het drukste uur van zowel de ochtend- als avondspits al zo'n 620 motorvoertuigen afslaan of invoegen richting de Gildestraat of de Industriestraat. Een stijging van zo'n 20 motorvoertuigen in het drukste uur op deze kruising is niet significant te noemen.

4.3 Conclusie

De berekende toename van verkeer op beide kruispunten is in beide gevallen niet significant. Hoewel de verdeling van verkeer afkomstig vanuit het plangebied is gestoeld op een modelberekening en dit altijd een 'benadering' van de realiteit blijft, leidt deze toename in verkeer met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet tot een wachttijd langer dan 120 seconden op kruispunt Abe Bonnemaweg – Westtangent.

Met een toename van zo'n 20 motorvoertuigen in het drukste uur op de kruising Zuidtangent – Gildestraat is ook hier de geschatte toename in wachttijd marginaal.

Er wordt geen substantiële bijdrage aan doorstromingsproblematiek voorzien op beide kruispunten ten gevolge van de planontwikkeling.

5. Parkeren

5.1 Berekening parkeerplaatsen

Het aantal benodigde parkeerplaatsen is afgestemd met de gemeente Dijk en Waard. Uitgangspunt is dat er wordt uitgegaan van een dynamische parkeerbalans, waarbij wordt gekeken naar de parkeerdrukke gedurende een gemiddelde week en het dubbelgebruik van bewoners en bezoekers. De dynamische parkeerbalans is weergegeven in tabel 6. In Bijlage 1 is de parkeerbalans ook opgenomen.

Tabel 6: Parkeerbalans Gildestraat, Heerhugowaard

Parkeerbalans Gildestraat, Heerhugowaard

13-11-2023

														Dubbelgebruik										
Omschrijving	Aantal	Eenheid	Parkeernorm				Normatieve parkeervraag % Aantal	Werkdag ochtend % al	Werkdag middag % al	Werkdag avond % al	Koopaavond % al	Werkdag nacht % al	Zaterdag middag % al	Zaterdag avond % al	Zondag middag % al									
Parkeervraag nieuwe functies GBO						Categorie NP 2022	Categorie aanw. perc.																	
1 kamer appartement ca 30 m2	11	1 woning	0,5		Sociale huur: Studio (<45 m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	5,5	50%	2,8	50%	2,8	90%	5,0	80%	4,4	100%	5,5	60%	3,3	80%	4,4	70%	3,9
2 kamer appartement ca 50-60 m2	63	1 woning	0,6		Sociale huur: Appartement / etagewoning klein (<=75m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	37,8	50%	18,9	50%	18,9	90%	34,0	80%	30,2	100%	37,8	60%	22,7	80%	30,2	70%	26,5
3 kamer appartement ca 75 m2	33	1 woning	0,7		Sociale huur: Appartement / etagewoning (>75m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	23,1	50%	11,6	50%	11,6	90%	20,8	80%	18,5	100%	23,1	60%	13,9	80%	18,5	70%	16,2
Totale parkeervraag	107						66	33	33	60	53	66	40	53	46									
Bezoekers																								
Bezoekers woningen n.v.t.	107	1 woning	0,3		n.v.t.	Woningen bezoekers	100%	32,1	10%	3,2	20%	6,4	80%	25,7	70%	22,5	0%	0,0	60%	19,3	100%	32,1	70%	22,5
Totale parkeervraag							32	3	6	26	22	0	19	32	22									
Totale parkeervraag bewoners en bezoekers							99	36	40	85	76	66	59	85	69									

Uit de parkeerbalans komt naar voren dat de parkeerbehoefte op de werkdagavond en zaterdagavond het hoogste is, met een parkeervraag van 85 parkeerplaatsen.

5.2 Reductie door fietsparkeren

Initiatiefnemer en de gemeente Dijk en Waard hebben gezamenlijk ook gekeken naar een reductie van het aantal benodigde parkeerplekken. Dit kan worden verwezenlijkt door het realiseren van voldoende extra fietsparkeerplekken in het plan. Hierdoor kan een reductie van 0,1 autoparkeerplek per woning worden verwezenlijkt. De parkeernorm van bezoekers blijft hierbij gelijk (0,3).

In tabel 7 is de dynamische parkeerbalans weergegeven waarin de reductie voor het fietsparkeren is meegenomen. Uit de tabel komt naar voren dat het aantal autoparkeerplekken kan worden gereduceerd met 9. Er zijn in dit geval 77 autoparkeerplekken nodig in het plan.

De gemeente Dijk en Waard stelt een aantal voorwaarden voor bovengenoemde reductie. Dit betreft in het algemeen:

Randvoorwaarden reductie fietsparkeren

De gemeente Dijk en Waard stelt een aantal voorwaarden voor de reductie voor het fietsparkeren:

- Er dient te worden voorzien in een voldoende parkeerregulering in en rondom het plangebied.
- De fietsparkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd in een centrale afgesloten ruimte op eigen terrein. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor langparkeerders.
- De collectieve fietsvoorziening is eenvoudig en comfortabel bereikbaar vanaf de openbare weg.
- In de collectieve fietsvoorziening wordt rekening gehouden met stallingsruimte voor bijzondere fietsen, scooters, oplaadpunten voor elektrische fietsen, etc.
- Het minimaal benodigde aantal extra fietsparkeerplaatsen wordt berekend door het aantal woningen te vermenigvuldigen met 0,5. De

verhouding geeft vijf extra fietsparkeerplaatsen in plaats van één autoparkeerplaats.

28-11-2023

Versie Def 2.1
Projectnummer 51014426

Bovenstaande uitgangspunten dienen te worden meegenomen bij de uitwerking van het gebouw. Er wordt vanuit gegaan dat er hieraan kan worden voldaan, gezien het schetsontwerp in Figuur 5. Hierin zijn namelijk op de begane grond voldoende ruimte voor centrale fietsvoorzieningen opgenomen.

Tabel 7: Parkeerbalans met reductie voor fietsparkeren voor Gildestraat, Heerhugowaard

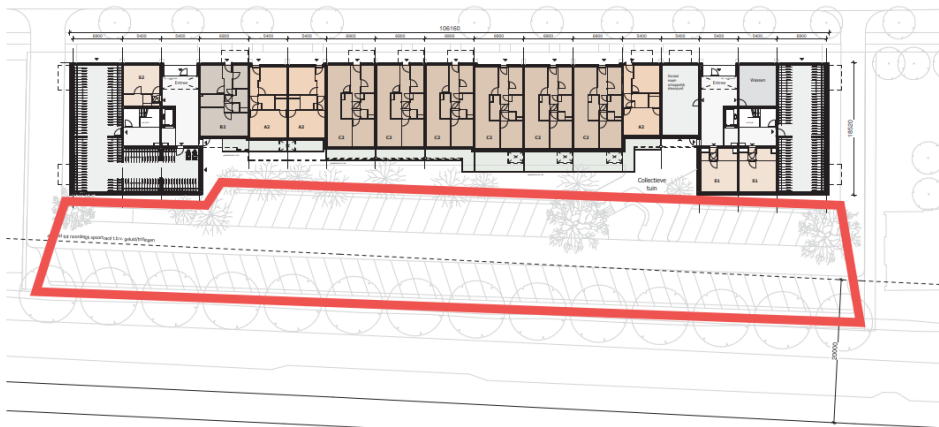
Parkeerbalans Gildestraat, Heerhugowaard

13-11-2023

										Dubbelgebruik															
Omschrijving	Aantal	Eenheid	Parkeernorm*			Normatieve parkeervraag	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Kooppavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag											
						% Aantal	% af	% af	% af	% af	% af	% af	% af	% af											
Parkeervraag nieuwe functies GBO						Categorie NP 2022									Categorie aanw. pers.										
1 kamer appartement	ca 30 m2	11	1 woning	0.4		Sociale huur: Studio (<45 m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	4.4	50%	2.2	50%	2.2	90%	4.0	80%	3.5	100%	4.4	60%	2.6	80%	3.5	70%	3.1
2 kamer appartement	ca 50-60 m2	63	1 woning	0.5		Sociale huur: Appartement / etagewoning klein (<=75m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	31.5	50%	15.8	50%	15.8	90%	28.4	80%	25.2	100%	31.5	60%	18.9	80%	25.2	70%	22.1
3 kamer appartement	ca 75 m2	33	1 woning	0.6		Sociale huur: Appartement / etagewoning (>75m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	19.8	50%	9.9	50%	9.9	90%	17.8	80%	15.8	100%	19.8	60%	11.9	80%	15.8	70%	13.9
Totale parkeervraag	107							56	28	28	50	45	56	33	45	39									
Bezoekers						Categorie aanw. pers.																			
Bezoekers woningen	n.v.t.	107	1 woning	0.3		n.v.t.	Woningen bezoekers	100%	32.1	10%	3.2	20%	6.4	80%	25.7	70%	22.5	0%	0.0	60%	19.3	100%	32.1	70%	22.5
Totale parkeervraag								32	3	6	26	22	0	19	32	22									
Totale parkeervraag bewoners en bezoekers								88	31	34	76	67	56	53	77	61									

5.3 Aanbod parkeerplaatsen & parkeerbalans

In het plan zijn momenteel 78 parkeerplaatsen opgenomen, zoals rood-omkaderd is weergegeven op de ontwerp-tekening van Figuur 5.



Figuur 5: Locatie parkeerplaatsen in het ontwerp van de nieuwbouw Gildestraat

In Tabel 8 is de parkeerbalans voor Gildestraat weergegeven, gegeven 78 plekken in het huidige ontwerp.

Scenario	Benodigd aantal parkeerplekken	Parkeeraanbod
Dynamische parkeerbalans	85	-7
Dyn. + reductie fietsparkeren	77	+1

In het huidige SO wordt uitgegaan van private parkeerplaatsen. Er wordt daarbij in het SO voldaan aan de normen van NEN2443. In het SO hebben de parkeerplekken een parkeerhoek van 70 graden. In het ontwerp zijn de parkeerplekken 2,35 m breed en circa 5,5 meter diep. De breedte van de weg dient hierbij 4,36 m breed te zijn. Hier wordt ongeveer aan voldaan (nu 4 m) maar is voldoende ruimte in het plan aanwezig om de minimale breedte te waarborgen. Ook de langsparkerplekken voldoen aan de minimale afmetingen. In een (technische) vervolgfase wordt het parkeerterrein verder

uitgewerkt conform geldende regelgeving en maatvoering. Er wordt ervan uitgegaan dat er voldoende ruimte voor parkeervoorzieningen is voor het plan, gebaseerd op het SO in Figuur 5.

28-11-2023

Versie Def 2.1

Projectnummer 51014426

Reductie door deelmobiliteit

Als er gebruik wordt gemaakt van deelmobiliteit is een verdere reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen mogelijk. Dit levert in dit geval in totaal 68 benodigde parkeerplaatsen op, exclusief een ruimtereservering voor drie deelauto plekken. Er wordt echter momenteel niet ingezet op deelmobiliteit.

5.4 Fietsparkeren

De Nota Parkeernormen van de gemeente Dijk en Waard geeft ook kengetallen voor aantallen fietsparkeerplaatsen. Er wordt gebruikgemaakt van een reductie voor autoparkeerplekken door het realiseren van extra fietsparkeerplekken. De berekening is in tabel 9 weergegeven. In de tabel is af te lezen dat in totaal 398 fietsparkeerplekken moeten worden gerealiseerd.

Tabel 8: Berekening fietsparkeerplaatsen

							Normatieve parkeervraag	
Omschrijving	Aantal	Eenheid	Parkeernorm				%	Aantal
Fietsparkeervraag	GBO				Categorie NP 2022	Categorie aanw. perc.		
1 kamer appartement*	ca 30 m2	11	1 kamer	0,9	Sociale huur: studio (<45 m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	22,0
2 kamer appartement*	ca 50-60 m2	63	2 kamer	0,9	Sociale huur: etagewoning klein (<= 75 m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	126,0
3 kamer appartement	ca 75 m2	33	3 kamer	0,9	Sociale huur: etagewoning (>75 m2 bvo)	Woningen bewoners	100%	89,1
Totale parkeervraag								237
Bezoekers								
Bezoekers woningen	n.v.t.	107	1 woning	1	n.v.t.	Woningen bezoekers	100%	107,0
Totale parkeervraag								107
Fietsparkeerplekken reductie fietsparkeren								
Gemeenschappelijke plekken	n.v.t.	107	1 woning	0,5	n.v.t.	Woningen bezoekers	100%	53,5
Totale parkeervraag								54
Totale parkeervraag bewoners en bezoekers								398
Waarvan bezoekers openbaar toegankelijk								107
Waarvan bewoners in pandig								291

* Per appartement dienen er minimaal 2 fietsparkeerplekken te worden gerealiseerd. In dit geval betekent dit dus een hoger aantal fietsparkeerplekken (namelijk 2) dan via de parkeernorm is berekend.

In het plan zijn momenteel 308 fietsparkeerplekken in pandig opgenomen. Er is nog geen specifieke ruimte opgenomen voor de 107 benodigde fietsparkeerplekken in de openbare ruimte. Er wordt vanuit gegaan dat dit te realiseren is binnen de plangrenzen maar ook in combinatie met locaties buiten deze grenzen, bijvoorbeeld rondom de Gildestraat. In een vervolgfase dient dit verder te worden uitgewerkt, waarbij in overleg met de gemeente Dijk en Waard verder invulling wordt gegeven aan de hoeveelheid fietsparkeerplekken in de openbare ruimte en de locatie hiervan (bijvoorbeeld rondom de entrees).

5.5 Conclusie

Momenteel zijn 78 parkeerplekken opgenomen in het SO van Gildestraat. Door middel van een reductie van fietsparkeren wordt een sluitende parkeerbalans gerealiseerd (+1 plekken). Het plan moet plaats bieden aan in totaal 398 fietsparkeerplekken. In overleg met de gemeente Dijk en Waard wordt verder uitgewerkt hoeveel fietsparkeerplekken er in de openbare ruimte worden gerealiseerd, en op welke locaties.

6. Conclusie

6.1 Verkeersgeneratie & kruispuntafwikkeling

De 107 woningen aan de Gildestraat genereren in de toekomstige situatie tussen de circa 214 en 309 motorvoertuigen per (werkdag)etmaal, uitgaande van CROW-kengetallen.

De Scheg, het kavel waarop het plangebied ligt, ontsluit in de toekomstige situatie aan twee zijden. Voor de verdeling over de twee aansluitingen waarop De Scheg aantakt op het hoofdwegennet, is een aanname gedaan op basis van een eerder uitgevoerd onderzoek. Beide kruispunten krijgen te maken met een marginale verkeerstoename.

Het is niet te verwachten dat het toevoegen van 107 woningen binnen het plangebied bijdraagt aan doorstromingsproblematiek op deze kruisingen.

6.2 Parkeren

Middels een parkeerbalans is de parkeerbehoefte van het plangebied bepaald. Het maatgevende moment ligt op de werkdagavond met een parkeervraag van 85 parkeerplaatsen. Dit aantal wordt gereduceerd naar 77 plekken als gevolg van het realiseren van een centrale fietsvoorziening in het plan. In het ontwerp van de nieuwbouwontwikkeling zijn 78 parkeerplaatsen opgenomen. Dit betekent dat er een positieve parkeerbalans ontstaat.

Het verdient aandacht om in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht te besteden aan parkeerplaatsen voor doelgroepen (mindervaliden) alsook laadinfrastructuur voor elektrische auto's.

Bijlage 1: Parkeerbalansen Gildestraat, Heerhugowaard

0. Zonder reductie

Parkeerbalans Gildestraat, Heerhugowaard

13-11-2023

						Dubbelgebruik									
						Normatieve parkeervraag	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	
Omschrijving	Aantal	Eenheid	Parkeernorm			% Aantal	% al	% al	% al	% al	% al	% al	% al	% al	% al
Parkeervraag nieuwe functies GBO						Categorie NP 2022					Categorie aanw. perc.				
1 kamer appartement	ca 30 m2	11	1 woning	0,5	Sociale huur: Studio (<45 m2 bvo)	100%	5,5	50%	2,8	50%	2,8	90%	5,0	80%	4,4
2 kamer appartement	ca 50-60 m2	63	1 woning	0,6	Sociale huur: Appartement / etagewoning klein (<=75m2 bvo)	100%	37,8	50%	18,9	50%	18,9	90%	34,0	80%	30,2
3 kamer appartement	ca 75 m2	33	1 woning	0,7	Sociale huur: Appartement / etagewoning (>75m2 bvo)	100%	23,1	50%	11,6	50%	11,6	90%	20,8	80%	18,5
Totale parkeervraag	107					66	33	33	60	53	66	40	53	46	
Bezoekers															
Bezoekers woningen	n.v.t.	107	1 woning	0,3	n.v.t.	100%	32,1	10%	3,2	20%	6,4	80%	25,7	70%	22,5
Totale parkeervraag						32	3	6	26	22	0	19	32	22	
Totale parkeervraag bewoners en bezoekers						99	36	40	85	76	66	59	85	69	

1. Reductie fietsparkeren

Parkeerbalans Gildestraat, Heerhugowaard

13-11-2023

						Dubbelgebruik									
						Normatieve parkeervraag	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag	
Omschrijving	Aantal	Eenheid	Parkeernorm*			% Aantal	% al	% al	% al	% al	% al	% al	% al	% al	% al
Parkeervraag nieuwe functies GBO						Categorie NP 2022					Categorie aanw. perc.				
1 kamer appartement	ca 30 m2	11	1 woning	0,4	Sociale huur: Studio (<45 m2 bvo)	100%	4,4	50%	2,2	50%	2,2	90%	4,0	80%	3,5
2 kamer appartement	ca 50-60 m2	63	1 woning	0,5	Sociale huur: Appartement / etagewoning klein (<=75m2 bvo)	100%	31,5	50%	15,8	50%	15,8	90%	28,4	80%	25,2
3 kamer appartement	ca 75 m2	33	1 woning	0,6	Sociale huur: Appartement / etagewoning (>75m2 bvo)	100%	19,8	50%	9,9	50%	9,9	90%	17,8	80%	15,8
Totale parkeervraag	107					56	28	28	50	45	56	33	45	39	
Bezoekers															
Bezoekers woningen	n.v.t.	107	1 woning	0,3	n.v.t.	100%	32,1	10%	3,2	20%	6,4	80%	25,7	70%	22,5
Totale parkeervraag						32	3	6	26	22	0	19	32	22	
Totale parkeervraag bewoners en bezoekers						88	31	34	76	67	56	53	77	61	