

Bijlage 2 Uitgangspunten verkeer en parkeren



ir Sj Stienstra

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

NOORDWIJK

Herinvulling Gat van Palace

PARKEERBALANS EN VERKEERSGENERATIE

INHOUD

1 Inleiding	2
2 Uitgangspunten parkeren	3
3 Parkeerbalans	4
4. Verkeersgeneratie	5

Heiloo, juni 2024

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

1 Inleiding

Ten behoeve van de planontwikkeling van het zogenoemde Gat van Palace en Esplanade te Noordwijk is inzicht gewenst in de daarmee samenhangende parkeerbehoefte. Daarnaast is, in relatie tot de mogelijke effecten op de omgeving, ook behoefte aan een raming van de te verwachten verkeersgeneratie van de ontwikkeling.

Beide aspecten komen in deze notitie aan de orde.

Het functionele programma voor de ontwikkeling omvat 83 woningen. Verder voorziet het bestemmingsplan in een plint voor commerciële centrumvoorzieningen met een oppervlakte van 1290 m². In het project is een tweelaagse parkeergarage met een beoogde capaciteit van 176 parkeerplaatsen voorzien.

2 Uitgangspunten parkeren

Het functioneel programma gaat uit van 83 appartementen, waarvan 26 met een oppervlakte van minder dan 90 m². De overige (57) woningen zijn groter dan 90 m².

De commerciële plint, met een oppervlakte van 1290 m² is te beschouwen als een aanvulling op het bestaande aanbod aan centrumvoorzieningen in het centrum van Noordwijk, en vervult een rol in het voorzieningenaanbod voor bestaande en nieuwe consumenten in Noordwijk.

Op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid zijn hierop de volgende parkeernormen van toepassing:

Woningen:

>90 m ²	bewonersparkeren	1,3 pp/won
70-90 m ²	bewonersparkeren	1,1 pp/won
Elke woning	bezoekersparkeren	0,3 pp/won

Centrumvoorzieningen:

Hoofdwinkelcentrum 30.000-50.000 inw.	3,5 pp/ 100 m ² bvo
---------------------------------------	--------------------------------

De parkeerdruk van de gebruikersgroepen bewoners, bezoekers van woningen en centrumbezoekers lopen niet parallel in de tijd. Dit effect wordt verdisconteerd door het toepassen van aanwezigheidspercentages, zoals deze door CROW worden gepubliceerd. Voor bewoners/ bezoekers zijn deze aanwezigheidspercentages ook in het gemeentelijk parkeerbeleid opgenomen, gezien het gemengde karakter van de centrumvoorzieningen in Noordwijk zijn daarvoor aangepaste aanwezigheidspercentages toegepast, met als basis de cijfers voor detailhandel, met grotere uitloop naar de avonduren.

Tabel 1 geeft hiervan een overzicht.

Tabel 1: Overzicht toegepaste aanwezigheidspercentages:

		WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
wonen	bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Centrumvoorz.		30%	60%	40%	75%	0%	100%	50%	100%

3 Parkeerbilans

Met deze uitgangspunten wordt de volgende parkeervraag, naar functie en periode, berekend:

Tabel 2: Parkeerbilans

PARKEERBALANS			WERKDAG					ZATERDAG		ZONDAG
		P max	ochtend	middag	avond	koopav.	nacht	middag	avond	middag
App <90 m ²	bewoners	28.6	14.3	14.3	25.7	22.9	28.6	17.2	22.9	20.0
App >90 m ²	bewoners	74.1	37.1	37.1	66.7	59.3	74.1	44.5	59.3	51.9
Woningen	bezoek	24.9	2.5	5.0	19.9	17.4	0.0	14.9	24.9	17.4
Centrumvoorzieningen		45.2	13.5	27.1	18.1	33.9	0.0	45.2	22.6	45.2
TOTAAL			67.4	83.4	130.4	133.5	102.7	121.7	129.6	134.5

De parkeervraag is het grootst in de avonden en weekenden, zowel de centrumvoorzieningen als bewoners en bezoekers kennen dan hoge aanwezigheidspercentages. De parkeervraag bedraagt op die momenten 130 -135 parkeerplaatsen.

Naast de eigen parkeervraag moet ook rekening worden gehouden met compensatie voor de bestaande parkeercapaciteit van het gebied: de 9 bestaande parkeerplaatsen in het gebied (Olieburg). Deze compensatie moet worden opgeteld bij de parkeervraag van de nieuwe functie, waarmee de totaal te realiseren parkeercapaciteit uitkomt op 144 parkeerplaatsen. De geprojecteerde parkeergarage (met een capaciteit van ca 176 parkeerplaatsen) is daarvoor ruim toereikend.

4. Verkeersgeneratie

Basis voor de berekening van de verkeersgeneratie vormt de relatie tussen parkeercapaciteit en daarmee samenhangende verkeersbewegingen; iedere parkeerhandeling is gekoppeld aan twee verkeersbewegingen (aankomst en vertrek). CROW geeft hiervoor in haar publicatie met parkeerkengetallen¹ voor de diverse combinaties sociaal-economische functies/ locatiemarkeringen, naast de parkeerdata, ook algemene kengetallen voor de verkeersgeneratie.

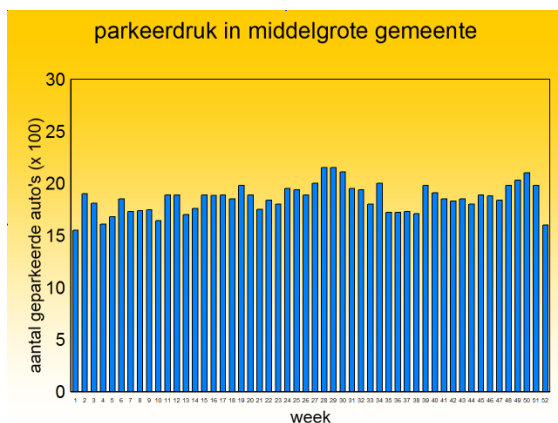
Voor de woningen is deze correlatie met de parkeernormen rechtstreeks te leggen. Gegeven de parkeernormen voor de woningen (zie hoofdstuk 2) volgt daaruit voor de 26 kleinere appartementen (< 90m²) een kengetal van 5.1 mvt/etm per woning, en voor de grotere appartementen (> 90m²) een waarde van 6.7 mvt/etm per woning.

Dat leidt een totale verkeersgeneratie voor de 83 geplande appartementen van 514.5 mvt/etm (weekdaggemiddelde).

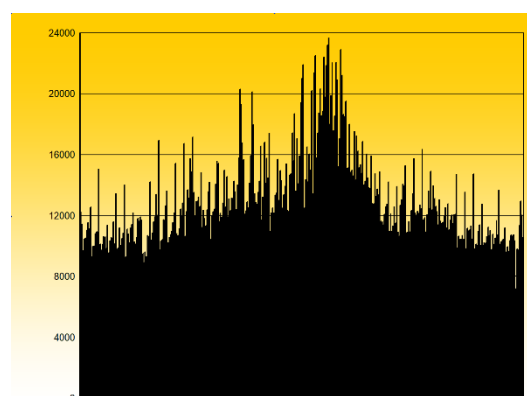
Werkdagen zijn daarbij ca 11% drukker (571 mvt/etm.), en weekenddagen liggen onder het weekdaggemiddelde. Op werkdagen vindt ca. 10% van de verkeersgeneratie plaats tijdens het ochtendspitsuur, het avondspitsuur op werkdagen ligt daar iets onder².

Bij de commerciële invulling van de plint (functie centrumvoorzieningen) moet rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van Noordwijk. De geplande centrumvoorzieningen maken een integraal deel uit van het centrumgebied van Noordwijk. In tegenstelling tot standaard centrumgebieden heeft een badplaats als Noordwijk veel grotere fluctuaties in parkeer- en verkeersdruk. Dit valt af te lezen uit een vergelijking van figuur 1 (het verloop van de parkeerdruk over het jaar in een standaard middelgroot stadscentrum³) en figuur 2 (het jaarlijkse verloop van verkeersbewegingen voor een centrumgebied aan zee⁴).

Figuur 1: jaarverloop parkeerdruk middelgroot centrumgebied



Figuur 2: jaarverloop verkeersdruk badplaats



¹ Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen; CROW-publicatie 381, Ede, 2018

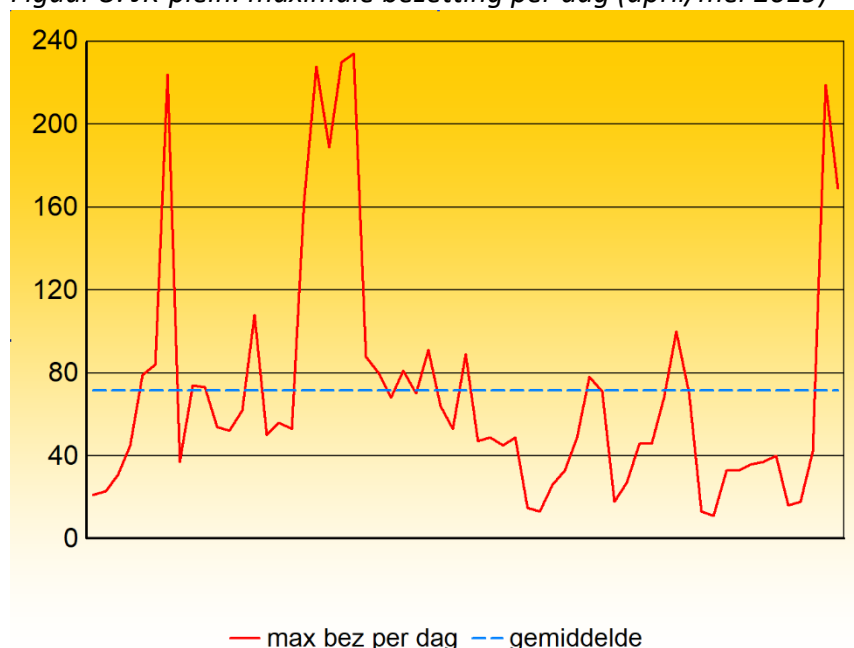
² Bronnen: CROW

³ Bron: Goudappel

⁴ Verkeerstellingen Egmond aan Zee

Omdat parkeerkencijfers worden bepaald door de parkeerbehoefte die op een maatgevend (druk) moment moet kunnen worden opgevangen, terwijl de verkeersgeneratie juist een beeld geeft van een gemiddelde weekdag, zal voor centra met sterke seizoensinvloeden door de grote fluctuaties in verkeer en parkeren het verschil tussen gemiddelde en piek evident meer uiteen lopen, en zal een correctie nodig zijn op de algemene verkeersgeneratiekencijfers, die zijn afgeleid van de (op de piek gedimensioneerde) parkeerkencijfers en uitgaan van een standaard drukteverloop (als in figuur 1). Ook in Noordwijk is dat het geval. Jaarcijfers voor Noordwijk zijn niet bekend, maar uit data die zijn verkregen voor analyse van de parkeereffecten van de ontwikkeling van het Jan Kroonsplein (gedetailleerde parkeerdata per dag over april/mei 2019) blijkt dat ook hier het verschil tussen de gemiddelde parkeerbezetting en de incidentele maxima aanzienlijk is. (zie figuur 3)

Figuur 3: JK-plein: maximale bezetting per dag (april/mei 2019)



De gemiddelde maximale dagbezetting over deze periode bedraagt nog geen 80 (nl. 71,5) parkeerplaatsen, op de drukste dag is de hoogste dagbezetting ongeveer drie keer zo hoog (234). De pieken vallen samen met Hemelvaartsdag, Pinksteren en een periode met heel mooi weer eind mei. Dat is zeker een aanwijzing dat de verschillen tussen piek en gemiddelde in Noordwijk veel groter zijn dan in een 'doorsnee' stadscentrum. In een gemiddeld stadscentrum is de zaterdag de drukste dag van de week. Het aantal bezoekers op die dag is dan ongeveer 20% van het totaal aantal bezoekers dat in de gehele week het centrum bezoekt⁵. Het weekdaggemiddelde bedraagt over een week $100/7 =$ ongeveer 14% (de 100% 'uitgesmeerd' over de 7 dagen van de week). Hieruit volgt daarmee een verhouding gemiddeld/piek van 70% ($14/20$) voor een standaard centrumgebied.

Die verhouding lag in april/mei op het Jan Kroonsplein veel lager. Uit ervaringen elders (zie bijvoorbeeld figuur 2) blijkt dat met name in de zomer een groter aantal piekdagen is te verwachten en ook in december zullen enkele pieken te verwachten zijn. In centra met een

⁵ Ervaringsgegevens, gebaseerd op o.a. analyses van vele tientallen bezoekersonderzoeken in winkelgebieden.

dergelijke sterke seizoensinvloed kan het jaarlijks aantal piekdagen worden geraamd op circa 50⁶ (ongeveer 15% van alle dagen in een jaar, in de onderzoeksdata van het Jan Kroonsplein van april/mei 2019 was dat percentage 11.5). Uitgaande van 15% piekdagen zou dat leiden tot een raming van de gemiddelde maximum dagbezetting over het hele jaar voor de onderzochte locatie van 93.5⁷. Een reële verhouding gemiddeld/piek voor de specifieke situatie Noordwijk komt dan op 40%⁸, aanmerkelijk lager dan de 70% voor een standaard centrumgebied, die ook ten grondslag ligt aan het 'algemene' kencijfer voor de verkeersgeneratie van een stadscentrum.

Op grond daarvan zou een reductiefactor voor Noordwijk kunnen worden gehanteerd van $40/70 = 0,56$. Het kencijfer voor de verkeersgeneratie van de centrumvoorzieningen komt dan uit op $0,56 * 27^9 = 15,12$ mvt/etm per 100 m² bvo.

Voor een totale oppervlakte van de centrumvoorzieningen in de plint van 1290 m² bvo resulteert dat dan in een verkeersgeneratie van 195 mvt/etm. Pieken in de verkeersgeneratie zullen zich vooral voordoen op de genoemde 'stranddagen'.

In totaal wordt per gemiddelde weekdag de verkeersgeneratie van de ontwikkeling van het Gat van Palace op deze wijze berekend op 709,5 mvt/etm.

⁶ Gebaseerd op het verband tussen weersomstandigheden ('stranddagen') en bezoekerspieken, en de frequentie van voorkomen van deze omstandigheden (analyse van (KNMI-)weerdata over meerdere jaren)

⁷ $15/11.5 * 71.5$

⁸ 93.5 (geëxtrapoleerde gemiddelde bezetting)/234 (parkeercapaciteit)

⁹ Het kengetal voor verkeersgeneratie voor een standaard centrumgebied, passend bij de in tabel 2 vermelde parkeernorm.