



Notitie

Plaats

Heiloo, 23 maart 2021

Referentienummer

658avsc

Kenmerk

658.210323

Aan

HSB

Kopie aan

Van

Sjoerd Stienstra

Betreft

Hoogstraat Edam, parkeren en verkeersgeneratie

1. INLEIDING

Ten behoeve van de toelichting op het bestemmingsplan voor het plan Hoogstraat, Edam gaan we hier in op de effecten op parkeervraag en verkeersgeneratie. De parkeerbehoefte en verkeersgeneratie die wordt berekend voor de nieuw te creëren situatie wordt vergeleken met de situatie voorheen (voor de brand in 2017). Op die wijze ontstaat inzicht in de effecten die het plan heeft op de parkeer- en verkeerssituatie in de binnenstad van Edam.

2. FUNCTIONEEL PRORAMMA

In de nulsituatie waren binnen het plangebied de volgende functies aanwezig:

Hoogstraat:

- Een horecabedrijf (café) 110 m²
- een cafetaria & snackbar 60 m²
- een detailhandelsbedrijf (boekwinkel) 300 m²,
met bovenwoning

Nieuwehaven:

- het kantoor van de politie ca 80 m²
- kantoor en loods voor de brandweer ca 300 m².

In de nieuwe situatie worden de volgende functies voorzien:

- 3 detailhandelsunits, totaal 170 m²
- (maximaal) 14 woningen, nl:
 - o 2 herenhuizen woon/werk;
 - o 2 woningen (twee onder een kap);
 - o 1 grondgebonden gezinswoning;
 - o 3-5 appartementen;
 - o 3-4 appartementen sociale woningbouw.

Voor de berekening van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van een maximale invulling, met 14 woningen.

3. PARKEERBEHOEFTEBEREKENING

3.1 Uitgangspunten

Voor de berekening van de benodigde parkeerplaatsen wordt de parkeersituatie 2017 (voor de brand in 2017) als uitgangspunt genomen. Het is gebruikelijk dat nieuwbouwplannen primair moeten kunnen voorzien in hun eigen (toegevoegde) parkeervraag, en dat eventuele tekorten in een bestaande parkeersituatie hierbij buiten beschouwing worden gelaten. Indien de bestaande parkeersituatie een restcapaciteit zou kennen kan deze eventueel wel worden toegerekend aan de nieuwe functies.

Uit de gemeentelijke evaluatie van de parkeersituatie in Edam¹ blijkt -gezien de resultaten van het parkeeronderzoek 2018- dat de parkeersituatie in de binnenstad van Edam stabiel is. Uit het parkeeronderzoek 2018 blijkt dat de parkeerdruk tussen 2015 en 2018 nauwelijks is toegenomen. De maximale parkeerdruk is 74%. Deze parkeerdruk is om 06.00 uur gemeten, en bestaat voornamelijk uit bewonersparkeren. De parkeerdruk is daarmee ruimschoots onder de 85%, de door de gemeente gehanteerde grenswaarde waarbij zoekverkeer, op zoek naar een vrije parkeerplaats, zou kunnen ontstaan. In de praktijk zal ook bij hogere bezettingsgraden tot 90% of 95% vrijwel geen zoekverkeer ontstaan, rekening houdend met het bij bewonersparkeren relatief lage aantal wisselingen op de parkeerplaatsen.

Overdag is de parkeerdruk in de binnenstad van Edam, met een gemiddelde parkeerdruk overdag van 58%, een stuk lager dan 's nachts. Een deel van de bewoners zijn dan afwezig, en voor bezoekers zijn er dan ruimschoots parkeerplaatsen beschikbaar.

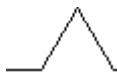
Voor de bepaling van de parkeerbehoefte wordt gebruik gemaakt van de meest recente CROW-parkeerkentallen².

Deze parkeerkentallen zijn gedifferentieerd naar locatiekenmerken, te weten de stedelijkheidsgraad en de ligging van de locatie (centrum/ schil centrum/ overig bebouwde kom). Voor de binnenstad van Edam wordt uitgegaan van de locatiekenmerken 'matig stedelijk, centrumlocatie'. Conform gemeentelijk beleid³ wordt daarbij uitgegaan van de gemiddelde waarde van de parkeerkencijfers zoals die door het CROW zijn gepubliceerd.

¹ Evaluatie parkeren Edam-Volendam, Gemeente Edam-Volendam, augustus 2019

² Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen, CROW-publicatie 381, 2018

³ Paraplusherziening parkeren c.a., Gemeente Edam-Volendam, 14 juni 2018



Voor de berekeningen van de parkeerbehoefte zijn de volgende functies van belang:

Detailhandel algemeen: Hiervoor gaan we uit van de parkeerkencijfers voor de kleinste categorie binnensteden die door het CROW worden onderscheiden (20.000 – 30.000 inwoners). Weliswaar heeft Edam minder inwoners (ruim 7000), alternatieve categorieën (dorpscentra, wijkcentra) zouden echter een vertekend beeld opleveren omdat daarin een relatief groter deel van de parkeerkencijfers wordt bepaald door het relatief grote aandeel dat het supermarktaanbod (met een verhoudingsgewijs hoger aandeel van de auto in de verdeling) inneemt in de parkeervraag. Voor de kleinste categorie binnensteden geeft CROW de betreffende locatiemarkers een range van 2,8 – 3,8 (gemiddelde waarde 3,3) parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Horeca: de meest overeenkomende categorie binnen de CROW-parkeerkencijfers is in dit geval 'café, bar, cafetaria'. Hiervoor gelden de volgende globale⁴ parkeerkencijfers: 4 - 6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. De gemiddelde waarde bedraagt 5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Politiekantoor: Voor het politiekantoor gaan we uit van de functie 'kantoor met baliefunctie'. Hiervoor geeft CROW als parkeerkencijfers: 1,8 – 2,3 (gemiddeld 2,05) parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Brandweer: Voor de brandweerfunctie maken we onderscheid tussen de loods (raming oppervlakte 200 m²) en kantoor/bedrijfsgebouw (raming oppervlakte 100 m²). Voor de loods wordt uitgegaan van de categorisering Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief, met de bijbehorende parkeerkencijfers: 0,4 – 0,9 (gemiddeld 0,65) parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Voor het bedrijfsgebouw is aangesloten bij de categorisering Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief, met de bijbehorende parkeerkencijfers: 1,3 – 1,8 (gemiddeld 1,55) parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Wonen

In de planvorming wordt uitgegaan van verschillende typen (koop-)woningen:

Appartementen/ bovenwoningen: In totaal wordt rekening gehouden met maximaal totaal 9 appartementen, waarvan maximaal 4 in de sociale sector. Bij realisering van het maximaal aantal appartementen zal de oppervlakte relatief kleiner zijn. Er wordt daarom van uitgegaan dat in dat geval alle appartementen, zowel de vrije als de sociale sector, zullen vallen in de categorie 'koop, appartement, goedkoop'. Daarvoor geeft CROW als parkeerkencijfers: 0,9 – 1,7 parkeerplaatsen per woning. De gemiddelde waarde is 1,3 parkeerplaats per woning, waarvan 0,3 voor bezoekersparkeren en 1,0 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren.

Hierbij moet worden opgemerkt dat CROW geen specifieke parkeernormen geeft voor woningen in het sociale segment. Uit analyses van CBS-data blijkt dat het autobezit van inkomensgroepen die in aanmerking komen voor sociale woningbouw lager ligt dan het gemiddeld autobezit voor bewoners in de vrije sector. Naar verwachting zal dit ook voor de sociale woningbouw in het project Hoogstraat gelden, temeer daar de oppervlakte van de appartementen beperkt zal blijven tot ca 45 m² (studio's). Er zou dan voor kunnen worden gekozen hiervoor een aangepaste parkeernormering te hanteren, en bijvoorbeeld aan te sluiten bij de parkeernormen voor een kleine eenpersoonswoning (0,35 parkeerplaats per woning, waarvan 0,2 voor bezoekersparkeren).

⁴ CROW geeft hierbij de kanttekening dat de parkeerbehoefte bij deze functie in sterke mate afhankelijk is van de specifieke situatie. In de praktijk kunnen grotere marges optreden.



Herenhuizen woon/werk: Voor de beide herenhuizen woon/werk (wonen en werkruimte/ atelier gecombineerd) van woningcategorie 'koop, huis, tussen/hoek'. Daarvoor geeft CROW als parkeerkencijfers: 1,1 – 1,9 parkeerplaatsen per woning. De gemiddelde waarde is 1,5 parkeerplaats per woning, waarvan 0,3 voor bezoekersparkeren en 1,2 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren.

Woningen twee onder een kap: Voor koopwoningen twee-onder-een-kap CROW als parkeerkencijfers: 1,3 – 2,1 parkeerplaatsen per woning. De gemiddelde waarde is 1,7 parkeerplaats per woningen, waarvan 0,3 voor bezoekersparkeren en 1,4 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren.

Gezinswoning: Het gaat hier om een vrijstaande woning op de plaat van de brandweerloods. Daarvoor geeft CROW als parkeerkencijfers: 1,4 – 2,2 parkeerplaatsen per woning. De gemiddelde waarde is 1,8 parkeerplaats per woningen, waarvan 0,3 voor bezoekersparkeren en 1,5 parkeerplaats per woning voor bewonersparkeren.

Voor de doorrekening van de parkeerbehoefte van de toekomstige ontwikkelingen gaan we uit van de gemiddelde waarde voor de gegeven bandbreedtes.

Tabel 1 geeft een overzicht van de voor de berekeningen van de parkeerbehoefte toegepaste parkeernormeringen.

Tabel 1: Parkeernormen voor Edam, project Hoogstraat

functie	parkeernorm		eenheid
detailhandel alg.	3,3		parkeerplaatsen per 100 m ² bvo
horeca	5,0		parkeerplaatsen per 100 m ² bvo
politiekantoor	2,05		parkeerplaatsen per 100 m ² bvo
brandweerloods	0,65		parkeerplaatsen per 100 m ² bvo
brandweer bedrijfsgebouw	1,55		parkeerplaatsen per 100 m ² bvo
WONEN	bewoners	bezoekers	
appartementen/ bovenwoningen	1,0	0,3	parkeerplaatsen per woning
<i>alternatief sociale sector⁵</i>	<i>0,35</i>	<i>0,2</i>	<i>parkeerplaatsen per woning</i>
herenhuizen woon/werk	1,2	0,3	parkeerplaatsen per woning
woningen twee onder een kap	1,4	0,3	parkeerplaatsen per woning
gezinswoning	1,5	0,3	parkeerplaatsen per woning

Niet iedere functie bereikt zijn maximale parkeerbehoefte op hetzelfde moment. De parkeerbehoefte van de verschillende functies fluctueert in de loop van de week. Om daarmee rekening te houden wordt gebruikt gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals die door CROW worden gegeven, en die die voor de relevante functies zijn weergegeven in tabel 2. Voor de functies politie/ brandweer geeft CROW geen specifieke aanwezigheidspercentages, deze zijn ingeschat op basis van de overweging dat deze functies in principe 24/7 bereikbaar en inzetbaar dienen te zijn. Omdat in de binnenstad van Edam in feite geen specifieke koopavond meer bestaat is daarvoor geen specifieke aanwezigheidsfactor aangehouden.

⁵ In eerste aanleg is in deze rapportage gerekend met de algemene parkeernorm voor appartementen/ bovenwoningen. In de conclusie (paragraaf 3.4 van de rapportage) wordt kort ingegaan op het effect van het toepassen van de alternatieve normering voor appartementen in de sociale sector.



Tabel 2: Aanwezigheidspercentages

	WERKDAG				ZATERDAG		ZONDAG
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
detailhandel alg.	30%	60%	10%	0%	100%	40%	100%
horeca	5%	25%	90%	0%	40%	100%	40%
politie/brandweer	100%	100%	50%	10%	50%	25%	50%
wonen, bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
wonen, bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	80%	70%

3.2 Raming parkeerbehoefte

Met de in de vorige paragraaf vermelde uitgangspunten kan nu de parkeerbehoefte van het plangebied in beeld worden gebracht.

Nulsituatie

In de eerste plaats wordt nu parkeerbehoefte behorend bij de oorspronkelijke situatie in 2017 (de nulsituatie) berekend. Het resultaat daarvan is weergegeven in tabel 3:

Tabel 3: raming parkeerbehoefte nulsituatie, verloop over de week

PARKEERVRAAG NULSITUATIE			WERKDAG				ZATERDAG		ZONDAG
		P max	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
detailhandel		9.9	3.0	5.9	1.0	0.0	9.9	0.0	0.0
horeca		8.5	0.4	2.1	7.7	0.0	3.4	8.5	3.4
politie		1.6	1.6	1.6	0.8	0.2	0.8	0.4	0.8
brandweerloods		1.3	1.3	1.3	0.7	0.1	0.7	0.3	0.7
brandweergebouw		1.6	1.6	1.6	0.8	0.2	0.8	0.4	0.8
	subtotaal		7.9	12.6	10.9	0.4	15.5	9.6	5.6
appartement	bewoners	1	0.5	0.5	0.9	1.0	0.6	0.8	0.7
WONEN	bezoek	0.3	0.0	0.1	0.2	0.0	0.2	0.2	0.2
	subtotaal		0.5	0.6	1.1	1.0	0.8	1.0	0.9
TOTAAL			8.4	13.1	12.0	1.4	16.3	10.7	6.6

Op dezelfde wijze is ook de toekomstige situatie, uitgaande van een maximale invulling met 14 woningen, doorgerekend. Dat resulteert in het overzicht, zoals weergegeven in tabel 4:

Tabel 4: raming toekomstige parkeerbehoefte, verloop over de week

PARKEERVRAAG TOEKOMST			WERKDAG				ZATERDAG		ZONDAG
		P max	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
detailhandel		5.6	1.7	3.4	2.2	0.0	5.6	2.2	5.6
	subtotaal		1.7	3.4	2.2	0.0	5.6	2.2	5.6
appartement	bewoners	9	4.5	4.5	8.1	9.0	5.4	7.2	6.3
herenhuizen	bewoners	2.4	1.2	1.2	2.2	2.4	1.4	1.9	1.7
twee onder 1kap	bewoners	2.8	1.4	1.4	2.5	2.8	1.7	2.2	2.0
gezinswoning	bewoners	1.5	0.8	0.8	1.4	1.5	0.9	1.2	1.1
WONEN	bezoek	4.2	0.4	0.8	3.4	0.0	2.5	3.4	2.9
	subtotaal		8.3	8.7	17.5	15.7	11.9	15.9	13.9
TOTAAL			10.0	12.1	19.7	15.7	17.6	18.2	19.5

3.3 Effect op parkeerdruk centrum

Door vergelijking van de parkeervraag in de toekomstige situatie met de parkeervraag in de nulsituatie ontstaat inzicht in de effecten die het project heeft op de parkeersituatie in het centrum van Edam. Een overzicht daarvan wordt gegeven in tabel 5:

Tabel 5: Per saldo effect parkeervraag van ontwikkeling bouwplan Hoogstraat

PARKEEREFFECT TOEKOMST		WERKDAG				ZATERDAG		ZONDAG
		ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
Saldo parkeervraag		+2	-1	+8	+15	+2	+8	+13
Toevoeging capaciteit 4 pp		4	4	4	4	4	4	4
Toe-/afname parkeerdruk		-2	-5	+4	+11	-2	+4	+9

Met uitzondering van de werkdagmiddag leidt realisatie van het project Hoogstraat tot enige toename van de parkeervraag in de binnenstad. Die loopt uiteen van een beperkte toename overdag, een iets grotere toename in de avonduren en ruim 10 parkeerplaatsen 's nachts en op zondagmiddag. Deze verdeling in de tijd hangt samen met het grotere aantal woningen dat in het bouwplan is opgenomen: de parkeerbehoefte van woningen is het grootst in de avond en nacht. In het plan is de aanleg van 4 parkeerplaatsen op het binnenterrein, nabij de voormalige gebouwen van politie en brandweer voorzien. Het netto effect op de parkeerdruk in het centrum is daarmee afname van de parkeerdruk overdag, een lichte toename (4 parkeerplaatsen) 's avonds en een toename van circa 10 parkeerplaatsen 's nachts en op zondagmiddag.

Deze toename 's avonds en 's nachts kan eenvoudig worden opgevangen binnen het openbare parkeerareaal van het centrum van Edam. De gemeente Edam-Volendam meet elke 3 jaar de parkeerdruk in de gehele gemeente. Uitgangspunt bij de interpretatie daarvan is dat bij een bezettingsgraad beneden de 85% er voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Tussen de 85% en 100% kan er zoekverkeer naar vrije parkeerplaatsen optreden en boven de 100% is er een capaciteitsprobleem waardoor men fout gaat parkeren⁶.

Uit de meest recente meting (juni 2018) blijkt dat de parkeerdruk in de binnenstad van Edam in 2018 t.o.v. 2015 nauwelijks is toegenomen. De grootste parkeerdruk wordt 's nachts (06:00 u) gemeten.

⁶ Evaluatie parkeren Edam-Volendam, pagina 10 (Gemeente Edam-Volendam, augustus 2019)



De parkeerdruk is dan 74,9%. Overdag is de parkeerdruk in de binnenstad van Edam lager dan 's nachts (gemiddeld 58%). Zowel voor bewoners als voor bezoekers van het centrum zijn er blijkens deze tellingen ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Gezien de resultaten van de tellingen kan worden berekend dat een toename van de parkeervraag met (netto) 11 parkeerplaatsen 's nachts zou leiden tot een bezettingsgraad van de bestaande parkeercapaciteit van 75,7%, een toename van minder dan 1%. De bezettingsgraad blijft ook dan ruimschoots onder de kritische waarde van 85%, die door de gemeente wordt aangehouden. Overdag is zelfs een beperkte daling van de bezettingsgraad te verwachten.

Hierbij kan worden opgemerkt dat in de berekeningen van de parkeerbalans voor de nulsituatie is uitgegaan van de planologische functies in het gebied, op basis van het oude bestemmingsplan. Voor het politiekantoor is daarbij dus gerekend met de functie 'maatschappelijk'. In de praktijk is het betreffende pand al geruime tijd in gebruik geweest als woning. Als deze woonfunctie voor de nulsituatie wordt aangehouden leidt dit, ten opzichte van tabel 5, tot een licht hoger parkeereffect op de werkdag overdag (minder dan 1 parkeerplaats), en een iets lager op de overige momenten effect (1 parkeerplaats, en 's nachts 2 parkeerplaatsen). In dat geval zou de netto toename van de parkeervraag 's nachts dus beperkt blijven tot 9 parkeerplaatsen.

3.4 Conclusie

De conclusie luidt dat met de realisatie van de geplande functies in het plan Hoogstraat de parkeerdruk van het plangebied enigszins verschuift naar de avond en nacht. De parkeervraag in de avond en nacht neemt toe, en daalt overdag.

De toename van de parkeervraag wordt voor een deel opgevangen door de geprojecteerde parkeerplaatsen binnen het plangebied. Daarnaast is een beperkte toename (ca. 10 parkeerplaatsen, minder dan 1% bezettingsgraad) van de parkeerdruk in het centrum te voorzien, die evenwel probleemloos kan worden opgevangen binnen de beschikbare openbare parkeercapaciteit. De totale bezettingsgraad blijft ruimschoots onder de grenswaarde van 85%.

Wanneer rekening wordt gehouden met het feitelijk gebruik van de politie-locatie (woonhuis) is het effect zelfs nog iets geringer.

Als voor de appartementen in de sociale sector wordt uitgegaan van een aangepaste parkeernorm, passend bij de beperkte oppervlakte van deze 'studio's', wordt berekend dat de parkeerdruk op het maatgevende moment met drie parkeerplaatsen minder (ten opzichte van de basisberekening) zal toenemen.

Ook in deze gevallen is een beperkte stijging van de parkeerdruk 's avonds en 's nachts te verwachten, die dan beperkt ruim onder de 1% bezettingsgraad.

Dat neemt niet weg dat bij de ontwikkeling van het project vanuit maatschappelijke overwegingen beperking van automobiliteit zeker zal worden gestimuleerd. In de plannen is voorzien in goed toegankelijke fietsparkeervoorzieningen, om daarmee het gebruik van milieuvriendelijke vervoerwijzen te bevorderen. Ook zullen -indien daar vanuit de gebruikers draagvlak voor bestaat- voorzieningen voor deelmobiliteit en/of elektrisch aangedreven voertuigen in de planvorming worden gefaciliteerd.



4 VERKEERSGENERATIE

Ook voor de effecten voor de verkeersgeneratie zijn de kengetallen van het CROW, zoals gepubliceerd in de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen', als uitgangspunt genomen. Evenals bij de parkeernormen wordt hierbij uitgegaan van de gemiddelde waarden van de door CROW gegeven range. De toegepaste waarden zijn weergegeven in tabel 6.

Tabel 6: kengetallen verkeersgeneratie per weekdag

functie	kengetal verkeersgeneratie	eenheid
detailhandel alg.	30,65	mvt/etm per 100 m ² bvo
horeca	13,5	mvt/etm per 100 m ² bvo
politiekantoor	9,6	mvt/etm per 100 m ² bvo
brandweerloods	3,5	mvt/etm per 100 m ² bvo
brandweer bedrijfsgebouw	7,15	mvt/etm per 100 m ² bvo
WONEN		
appartementen/ bovenwoningen	4,3	mvt/etm per woning
herenhuizen woon/werk	6,8	mvt/etm per woning
woningen twee onder een kap	7,3	mvt/etm per woning
gezinswoning	7,7	mvt/etm per woning

Hiermee kunnen zowel de nulsituatie als de toekomstige situatie nu worden doorgerekend. De gedetailleerde resultaten daarvan zijn weergegeven in tabel 7.

Tabel 7: Verkeersgeneratie gekwantificeerd

functie	Nulsituatie (2017)	Herontwikkeling Hoogstraat
detailhandel alg.	91,95	51,11
horeca	22,95	
politiekantoor	7,68	
brandweerloods	7,0	
brandweer bedrijfsgebouw	7,15	
WONEN		
appartementen/ bovenwoningen	4,3	38,7
herenhuizen woon/werk		13,6
woningen twee onder een kap		14,6
gezinswoning		7,7
TOTAAL	141,03	126,71

In de nieuwe situatie wordt een verkeersgeneratie (weekdagintensiteit) van ruim 126 motorvoertuigen/etmaal verwacht. Dat is ten opzichte van de oude situatie een lichte (ca 10%) daling.

Bij aangepaste kengetallen voor de appartementen in de sociale sector is ook voor de verkeersgeneratie een beperkte daling ten opzichte van de berekende waarde na herontwikkeling te verwachten.