



Woningbouw Vlietweg 2 te Santpoort-Noord

Onderzoek stikstofdepositie



Woningbouw Vlietweg 2 te Santpoort-Noord

Onderzoek stikstofdepositie

opdrachtgever 1828-IV b.v.
rapportnummer O 16643-8-RA-005
datum 17 januari 2023
referentie KvdN/IKa/CJ/O 16643-8-RA-005
verantwoordelijke ir. K.V. van der Nat
opsteller MSc I.H. Kalverboer
+31 85 8228758
i.kalverboer@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 85 822 87 00, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2015

mook – zoetermeer – groningen – eindhoven – düsseldorf – dortmund – berlijn – nürnberg – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Plangebied en de beoogde ontwikkeling	5
2.1	Ligging plangebied	5
2.2	De beoogde ontwikkeling	5
3	Wet- en regelgeving	7
4	Uitgangspunten	8
4.1	Algemeen	8
4.2	Referentiesituatie	8
4.3	Toekomstige situatie	8
4.4	Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden	11
4.5	Modelvorming	11
5	Resultaten en beoordeling	12
5.1	Algemeen	12
5.2	Gebruiksfase	12
5.3	Aanleg-/bouwfase	12
6	Conclusie	13

1 Inleiding

Het voornemen bestaat een appartementencomplex te realiseren ter plaatse van de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Dit appartementencomplex is specifiek gericht op starters en jongeren tussen de 18 en 28 jaar.

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling ontstaat er een verandering van de emissie van stikstofhoudende verbindingen binnen het plangebied en daarmee ook van de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat dit een negatief effect heeft op deze natuurgebieden.

In dat kader is voorliggende rapportage opgesteld, waarin de stikstofdepositie ten gevolge van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk is gemaakt. Dit is, op basis van jurisprudentie, gedaan aan de hand van de referentiesituatie, in vergelijking met de toekomstsituatie waarin de beoogde ontwikkeling is gerealiseerd. De uitkomsten van het onderzoek zijn beoordeeld in het kader van de Wet natuurbescherming en in het licht van jurisprudentie aangaande stikstofdepositie.

2 Plangebied en de beoogde ontwikkeling

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de Vlietweg 2 te Santpoort-Noord. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich het stadscentrum van Haarlem. Ten westen van het plangebied is de N208 gelegen. In figuur 1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven. Ter plaatse van het plangebied is in de huidige situatie sprake van grasland.

f1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



2.2 De beoogde ontwikkeling

Het voornemen bestaat ter plaatse van het plangebied een appartementencomplex te realiseren. Het ontwerp voor de beoogde ontwikkeling omvat thans maximaal zes bouwlagen en in totaal maximaal 200 woningen. In figuur 2 wordt een impressie gegeven van de lay-out van de beoogde ontwikkeling. Hierbij worden ook de beoogde parkeerplaatsen op eigen terrein weergegeven.

De beoogde ontwikkeling valt binnen het concept '1828'. Hierbij richt de beoogde ontwikkeling zich voornamelijk op eenpersoonshuishoudens en dan specifiek op jongeren tussen de 18 en 28 jaar. Dit betreft vooral starters en jongeren in het laatste jaar van hun studie. Voor deze groep is het thans moeizaam een passende betaalbare woning te vinden. Er is namelijk sprake van een groot tekort aan betaalbare huurwoningen voor jongeren in deze leeftijdscategorie. De goede bereikbaarheid, in combinatie met de nabijheid tot Haarlem, maakt dit een goede locatie voor woningbouw voor deze doelgroep.

f2 *Impressie lay-out bebouwing*



3 Wet- en regelgeving

Sinds 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming (verder genoemd Wnb) in werking getreden. De Wnb biedt de juridische basis voor de vergunningverlening met betrekking tot te beschermen natuurgebieden. In het kader van een toets aan de Wnb wordt bepaald of bedrijfsactiviteiten (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaken op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Hiertoe dienen de mogelijke effecten op soorten, habitats van soorten en op habitattypen waarvoor het gebied is aangewezen in beeld te worden gebracht.

Vanwege emissies van luchtverontreinigende stoffen is de storende factor 'vermesting' en 'verzuring' mogelijk relevant. Vermesting is de 'verrijking' van ecosystemen met met name stikstof en fosfaat, verzuring van bodem of water is een gevolg van de emissie van vervuilende gassen. De effecten van verzurende stoffen zijn niet altijd te scheiden van die van vermestende stoffen, omdat een deel van de verzurende stoffen ook vermestend werkt (aanvoer van stikstof).

Diverse habitattypen in de Natura 2000-gebieden zijn gevoelig tot zeer gevoelig voor vermesting en verzuring. De gevoeligheid wordt uitgedrukt in een kritische depositiewaarde (KDW) per habitatype. Deze kritische depositiewaarde is de grens waarboven de kwaliteit van het habitatype significant wordt aangetast als gevolg van verzurende en/of vermestende invloed van de atmosferische stikstofdepositie (N-depositie).

Ten behoeve van toetsing van de mogelijke effecten dient de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden vanwege de voorgenomen activiteiten derhalve gekwantificeerd te worden.

Vanaf 1 juli 2015 werd dit gedaan middels de Programma Aanpak Stikstof (PAS). Met de invoering van het PAS was een vrijstelling van vergunningplicht geïntroduceerd in combinatie met een meldingsplicht. Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State uitgesproken dat het PAS niet langer als toestemmingsbasis voor activiteiten mag worden gebruikt.

Nadat provincies en Rijk het eens zijn geworden over een eenduidig beleid en regelgeving voor de vergunningverlening en stikstofaanpak, hebben de Gedeputeerde Staten in alle provincies tussen 29 oktober en 11 december 2019 de nieuwe provinciale beleidsregels vastgesteld. Op vrijdag 13 december zijn deze beleidsregels formeel in werking getreden. De beleidsregel bevat de voorwaarden voor het verlenen van vergunningen op basis van de Wet natuurbescherming. De voorschriften voor de mogelijkheid tot intern en extern salderen zijn vastgelegd.¹ Momenteel geldt bij alle activiteiten met een kans op een (significant) negatief effect een vergunningplicht in het kader van de Wnb.

¹ Met uitzondering van extern salderen met bedrijven met dier- en fosfaatrechten.

4 **Uitgangspunten**

4.1 **Algemeen**

De referentiesituatie (feitelijke en planologisch legale situatie ten tijde van besluitvorming over het bestemmingsplan) en de toekomstige situatie worden in beeld gebracht. De toekomstige situatie bestaat daarbij uit zowel een aanleg-/bouwphase als gebruiksfase.

4.2 **Referentiesituatie**

De referentiesituatie betreft de feitelijke, legaal planologische situatie ten tijde van besluitvorming over het bestemmingsplan. Ter plaatse van het plangebied is op deze locatie – legaal en feitelijk – sprake van grasland. Dit was eveneens aan de orde ten tijde van de aanwijzing² van de voor deze studie relevante natuurgebieden.

Opgemerkt wordt dat in de voorliggende situatie de referentiesituatie gelijk is aan de referentiesituatie die bij vergunningen wordt gehanteerd voor de beoordeling van stikstofdepositie in het kader van de Wet natuurbescherming. Hierbij wordt gekeken naar de situatie ten tijde van de aanwijzing van de relevante Natura 2000-gebieden of de vergunde situatie met de hoogste depositie aangaande stikstofdepositie sindsdien. Het huidige feitelijke gebruik is in de voorliggende situatie hier gelijk aan.

In de referentiesituatie is sprake van grasland. Worst-case worden de emissies ten gevolge van mogelijke (agrarische) activiteiten en het onderhoud van de gronden (grasmaaien e.d.) vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

4.3 **Toekomstige situatie**

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling is sprake van een tweetal te onderscheiden bronnen van stikstofhoudende verbindingen:

- emissie in de vorm van NO_x/NH₃ als gevolg van verkeersbewegingen met fossiele brandstof aangedreven motorvoertuigen;
- emissie van activiteiten/processen binnen het plangebied.

Voorafgaand aan de gebruiksfase is sprake van de sloop-/bouwphase welke tevens een (relatief kortdurende) emissie van stikstof kent. Hierna wordt de emissie voor deze fases in beeld gebracht.

2 Voor de relevante Natura 2000-gebieden gelden verschillende aanwijzingsdata. Deze data bevinden zich tussen 1994 en 2004.

4.3.1 Aanleg-/bouwfase

Thans is het opstellen van het bestemmingsplan aan de orde waarmee de beoogde ontwikkeling van woningbouw mogelijk wordt gemaakt. In deze fase is nog geen gedetailleerde informatie aangaande de emissies als gevolg van de aanleg-/bouwfase beschikbaar. De aanleg-/bouwfase zal naar verwachting in oktober 2023 van start gaan. De bouwfase zal circa 1,5 jaar in beslag nemen.

In het kader van de planologische procedure voor het bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat sprake is van een uitvoerbaar plan. Gezien de korte afstand tot het Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid' is het reeds bekend dat sprake is van een enigszins beperkende situatie wat stikstofdepositie betreft. Dit betekent dat – om een relevante emissie aan stikstofdepositie te voorkomen – de emissie als gevolg van de aanleg-/bouwfase sterk beperkt moet worden. In voorliggende situatie zal daarom naar alle verwachting sprake zijn van modulair bouwen. Dit is een bouwwijze waarbij grote delen van een gebouw in een fabriek worden gebouwd. Deze modules zijn doorgaans gebruiksklaar, en kunnen met een (elektrische) hijskraan geplaatst worden. Ten opzichte van reguliere bouw is hiermee ter plaatse van de bouwlocatie sprake van de inzet van veel minder materieel. Bovendien wordt aangestuurd om vrijwel enkel elektrisch materieel in te zetten. Hiermee komt de emissie als gevolg van de inzet van materieel naar verwachting vrijwel geheel te vervallen.

Voor de emissie als gevolg van de verkeersbewegingen als gevolg van aanleg-/bouwfase is aangesloten op kencijfers uit het onderzoek 'Stikstofdepositiebijdrage woningbouw Noord-Holland' van Tauw d.d. 10 december 2020. Dit onderzoek is tevens als bijlage opgenomen in het rapport 'Stikstofdepositie als gevolg van woningbouw' van provincie Noord-Holland. Onderstaand wordt dit nader toegelicht.

Verkeersbewegingen

Per appartement kan rekening gehouden worden met 55 verkeersbewegingen van licht verkeer, en 20 verkeersbewegingen van zwaar verkeer. Uitgaande van een bouwtijd van 1,5 jaar resulteert dit in 7.333 en 2.667 verkeersbewegingen van respectievelijk licht en zwaar verkeer per jaar.

Conform milieujurisprudentie dient de verkeersgeneratie beschouwd te worden tot het verkeer op is genomen in het heersende verkeersbeeld. Volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State³ is dit het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Het lijkt verdedigbaar om deze systematiek ook in de voorliggende situatie te hanteren. Daarnaast wordt in de instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator aangegeven dat in de regel het verkeer wordt meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

3 Onder andere in zaaknummer E03.99.0110 d.d. 20 juni 2001.

Het overgrote deel van het verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal naar verwachting van en naar het plangebied rijden via de N208. De voertuigen zullen via het direct ten zuiden gelegen parkeerterrein rijden. Op het moment dat het verkeer op de Vlietweg⁴ is beland, die als een drukke weg kan worden aangemerkt, wordt aangenomen dat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Op dit moment is het verkeer – zeker gezien de relatief beperkte hoeveelheid bouwverkeer per dag – verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Het bouwverkeer is gemodelleerd tot het midden van het plangebied. Naar verwachting zullen niet alle voertuigen deze gehele route afleggen. Daarbij is bovendien vanuit een worst case benadering voor alle verkeersbewegingen uitgegaan van een stagnatiefactor van 15% in file.

Activiteiten binnen het plangebied – inzet materieel

Gezien de bouwwijze, en de inzet van elektrisch materieel, is geen sprake van een relevante emissie aan stikstofhoudende verbindingen als gevolg van de inzet van materieel tijdens de aanleg-/bouwfase.

4.3.2 Gebruiksfase

Verkeersbewegingen

De beoogde ontwikkeling kent een verkeersaantrekkende werking, waardoor sprake zal zijn van de emissie van NO_x ten gevolge van verkeersbewegingen. Door Goudappel is een mobiliteitsplan (bijlage 1) opgesteld waarin de maximaal te verwachten verkeersgeneratie – op basis van het aantal benodigde parkeerplaatsen – wordt aangegeven. Voor reguliere parkeerplaatsen wordt per parkeerplaats 4,5 verkeersbewegingen per etmaal aangehouden, en voor parkeerplaatsen voor deelauto's worden per parkeerplaats 9 verkeersbewegingen per etmaal aangehouden. Uitgaande van 89 reguliere parkeerplaatsen en 4 parkeerplaatsen voor deelauto's, resulteert dit in een verkeersgeneratie van 436 verkeersbewegingen per etmaal. Dit zal met name lichte verkeersbewegingen betreffen aangezien vrachtverkeer conform het CROW verwaarloosbaar is voor woongebieden. In voorliggende situatie is echter vanuit een worst case benadering in aanvulling op de lichte verkeersbewegingen uitgegaan van 2 middelzware voertuigbewegingen per etmaal. Daarbij is vanuit een worst case benadering voor alle verkeersbewegingen uitgegaan van een stagnatiefactor van 15% in file.

De parkeerplaatsen binnen het plangebied bevinden zich aan de oostzijde van het plangebied. Daarnaast zal mogelijk door de toekomstige bewoners/bezoekers gebruikgemaakt worden van het direct ten zuiden gelegen parkeerterrein. De ontsluiting van het plangebied loopt via dit parkeerterrein. Het overgrote deel van het verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkeling zal naar verwachting van en naar het plangebied rijden via de N208. Op het moment dat het verkeer bij een op-/afrit van de N208 is beland, die als een drukke weg kan worden aangemerkt, wordt aangenomen dat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Op dit moment is het verkeer zeker verdund tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

4 Het bouwverkeer is eerder in het heersende verkeersbeeld opgenomen dan het verkeer in de gebruiksfase. De hoeveelheid verkeer als gevolg van de aanleg-/bouwfase is namelijk per etmaal vele malen lager dan het verkeer in de gebruiksfase.

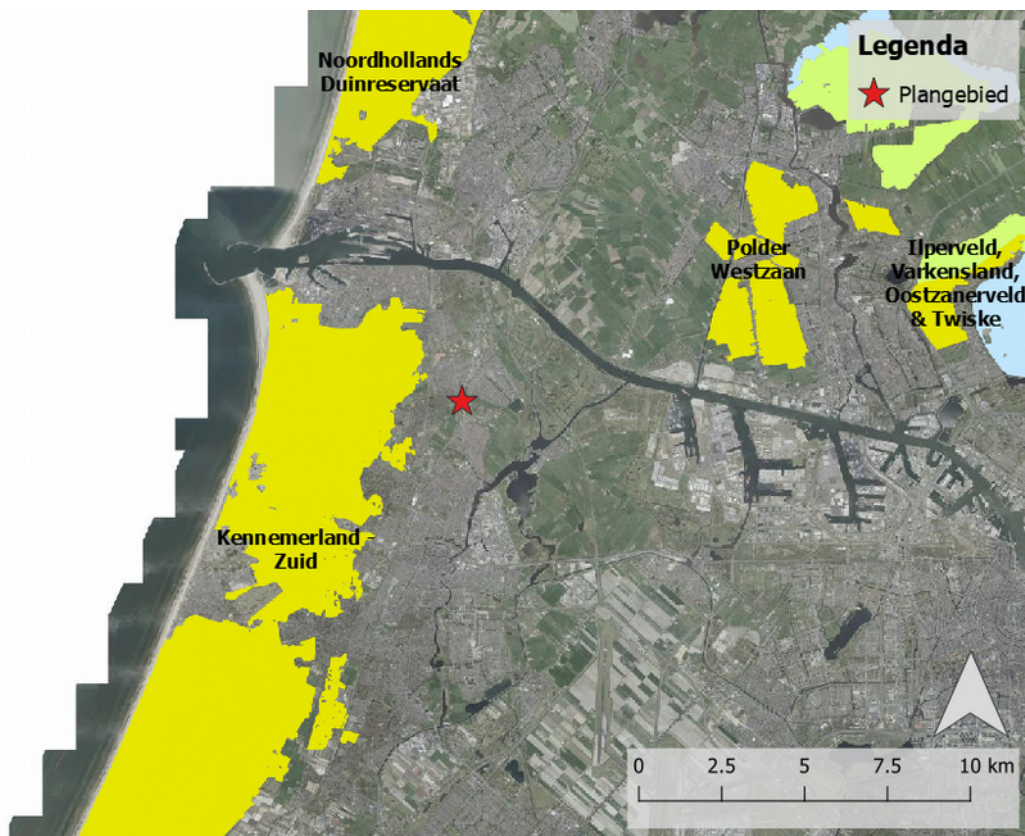
Activiteiten binnen het plangebied

De beoogde ontwikkeling zal niet op aardgas worden aangesloten, waarmee geen sprake is van de emissie van NO_x vanuit de ontwikkeling.

4.4 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Het plangebied en de nabije omgeving maken geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebied betreft 'Kennemerland-Zuid' en is op circa 1,4 kilometer van het plangebied gelegen. In figuur 3 wordt de ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden weergegeven.

f3 Ligging Natura 2000-gebieden (bron luchtfoto: Google Earth)



4.5 Modelvorming

Om inzicht te verkrijgen in de stikstofdepositie die optreedt als gevolg van de diverse te beschouwen situaties dienen verspreidings-berekeningen uitgevoerd te worden. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenprogramma AERIUS Calculator 2021.2. In het model is het jaar 2023 als rekenjaar voor de aanleg-/bouwphase, en 2025 als rekenjaar voor de gebruiksfase, gehanteerd.

De volledige invoergegevens van het rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 2.

5 Resultaten en beoordeling

5.1 Algemeen

De stikstofdepositie in de toekomstige situatie is vergeleken met de stikstofdepositie in de referentiesituatie. Opgemerkt wordt dat in de referentiesituatie ter plaatse van het plangebied geen sprake is van activiteiten die een relevante emissie aan stikstofhoudende verbindingen kennen.

De volledige rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 2.

5.2 Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase is geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar. Ten opzichte van de referentiesituatie is hiermee geen sprake van een relevante toename aan stikstofdepositie.

5.3 Aanleg-/bouwfase

Uitgaande van de inzet van modulair bouwen en de inzet van elektrisch materieel is geen sprake van een toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

Opgemerkt wordt dat indien het niet redelijkerwijs mogelijk blijkt om de emissies aan stikstofhoudende verbindingen toereikend te reduceren een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd zal moeten worden. In dit geval zal een Passende Beoordeling uitgevoerd moeten worden. Hierbij wordt beoordeeld of de stikstofdepositie – die aan de orde is als gevolg van de aanleg-/bouwfase – een risico vormt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen zoals deze voor elk Natura 2000-gebied zijn bepaald. Indien uit een dergelijke ecologische beoordeling volgt dat er geen risico bestaat op de aantasting van natuurwaarden dan kan een vergunning worden verleend. Het is daarbij ook mogelijk om de negatieve effecten te compenseren door gebruik te maken van de stikstofruimte die ontstaat door beëindiging van activiteiten op een andere locatie. Dit heet ook wel extern salderen.

Het is bovendien van belang om op te merken dat de emissies ten gevolge van de aanleg-/bouwfase tijdelijk zijn en daarmee geen permanente of herhaaldelijke bijdrage aan stikstofdepositie in de toekomstige situatie leveren.

6 Conclusie

Uit voorliggend onderzoek volgt dat er ten gevolge van de gebruiksfase van de toekomstige situatie geen sprake is van een relevante toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden. Er is daarbij geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol N/ha/jaar als gevolg van de gebruiksfase van de beoogde ontwikkeling.

Voor de aanleg-/bouwphase is echter sprake van een enigszins beperkende situatie wat de emissie van stikstofhoudende verbindingen betreft. Uitgaande van de inzet van modulair bouwen en de inzet van elektrisch materieel is echter geen sprake van een toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.



Zoetermeer,

Dit rapport bevat 13 pagina's en 2 bijlagen.



Bijlage 1

Mobiliteitsplan

Mobiliteitsplan Project 1828 Santpoort Noord



Opdrachtgever	1828 BV
Titel rapport	Mobiliteitsplan project 1828 Santpoort Noord
Kenmerk	012894.20221003.R1.03
Datum publicatie	6 oktober 2022
Projectleider Goudappel	Tjitte Prins
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 6-10-22

Inhoudsopgave

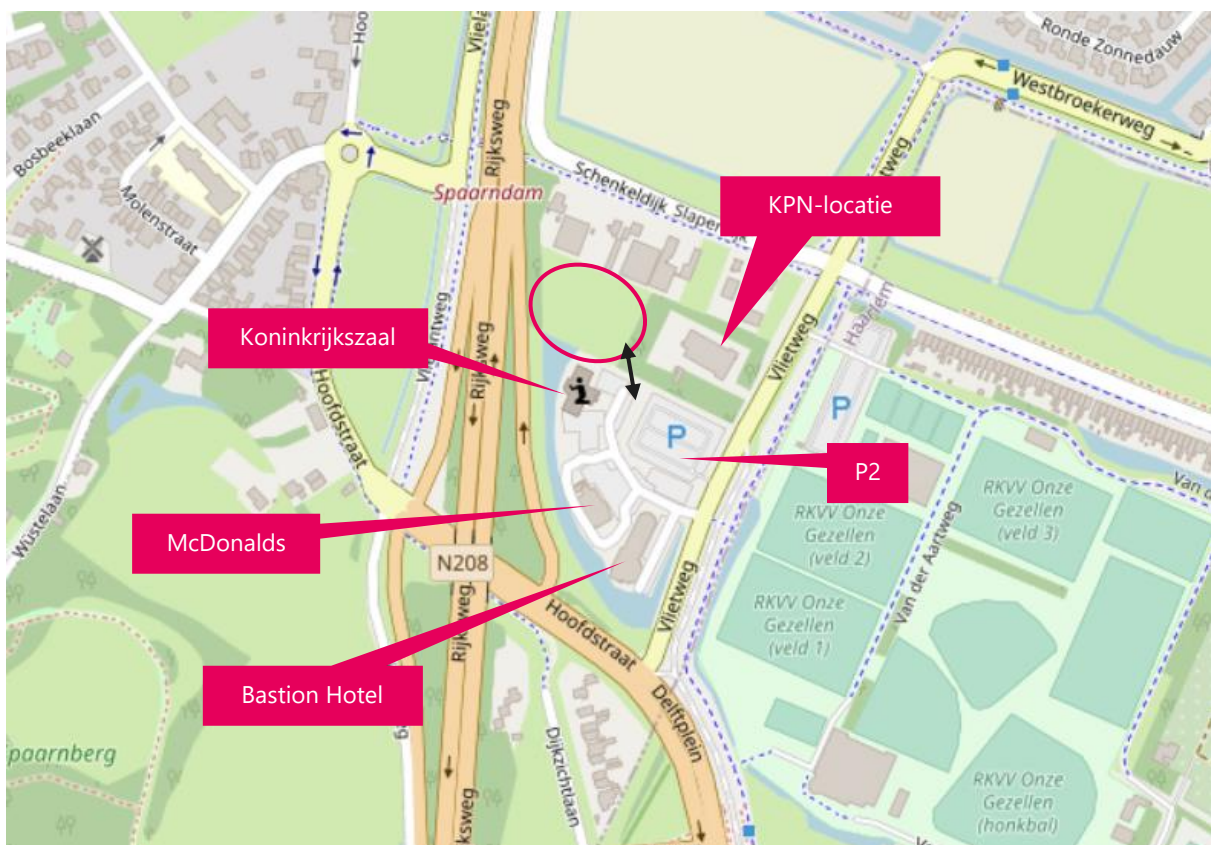
1. Inleiding	1
1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord	1
1.2 Beschrijving omgeving	3
1.3 Doel rapport	5
2. Parkeerbeleid	6
3. Bepalen parkeerbehoefte	7
3.1 Toepassen gemeentelijke normen – auto	7
3.2 Parkeerbehoefte - fiets	9
4. Verkeersgeneratie en ontsluiting	10
4.1 De verkeersgeneratie van het plan	10
4.2 Ontsluiting	11

1. Inleiding

In dit rapport wordt nagegaan wat de parkeervraag is voor het project 1828 in Santpoort Noord. Daarbij wordt enerzijds aangesloten bij het gemeentelijke parkeerbeleid, maar wordt tevens rekening gehouden met de specifieke omstandigheden van het project. Daarnaast wordt naar de verkeersaspecten gekeken.

1.1 Het plan 1828 Santpoort Noord

1828 BV ontwikkelt woonlocaties voor jongeren: de doelgroep van 18 tot 28 jaar. Het plan is om voor deze doelgroep woonruimte te creëren aan de Vlietweg in Santpoort Noord, gemeente Velsen.



Figuur 1.1: Locatie van het plan 1828 (omcirkeld) en de beoogde ontsluitingsweg via P1

Het voornemen is het plangebied te ontsluiten via de bestaande parkeerplaats P2 en gebruik te maken van de bestaande indirecte aansluiting op de Vlietweg, zie figuur 1.1.

Deze ontsluiting heeft een aantal voordelen, zoals het feit dat het plan naar het zuiden gericht is en er geen extra ontsluiting/oversteek op/van de Vlietweg plaats hoeft te vinden.

Tevens biedt dit de mogelijkheid om de bebouwing in zuidelijke richting te verplaatsen, conform de verzoeken van omwonenden.



Figuur 1.2: Aansluiting van P2 op de Vlietweg

Het plan 1828 bevat 194 appartementen als volgt verdeeld:

type	omvang m ² gbo	aantal
type A appartementen	24,2	166
type C appartementen	48,8	28
totaal		194

Tabel 1.1: Programma Plan 1828 Santpoort Noord

In figuur 1.2 is een ontwerp van de ontsluiting opgenomen. De aantakking van het plan op de Vlietweg is gepland via de aansluiting van de parkeergarage P2. Ten oosten van het gebouw zijn 29 tot 31 parkeerplaatsen ontworpen¹ en fietsenstallingen met plaats voor 220 fietsen. In dit rapport wordt nader ingezoomd op de parkeerbehoefte van het plan.

¹ In dit rapport wordt uitgegaan van de realisatie van 30 parkeerplaatsen.



Figuur 1.3: Ontwerp van het plan 1828

1.2 Beschrijving omgeving

Het plan 1828 ligt bij de Vlietweg, achter een KPN-locatie. In de directe omgeving zijn meerdere functies gevestigd:

- McDonalds met een McDrive.
- Bastion-hotel.
- Koninkrijkszaal van de Jehova's getuige.
- Parkeerplaats P2 met 128 parkeerplaatsen.



Figuur 1.4: De aantakking van de parkeerplaats P2 op de Vlietweg

Parkeeronderzoek P2

De parkeerplaats P2 heeft 128 parkeerplaatsen en draagt het teken van McDonalds, maar de locatie wordt hier niet veel door klanten van deze keten gebruikt. P2 heeft mogelijk een overloopfunctie voor de sportvelden aan de overzijde van de Vlietweg: als de parkeerplaatsen bij de sportvelden vol zijn.

Om zicht te krijgen op het daadwerkelijk gebruik van de parkeerplaats P2 is een parkeeronderzoek gehouden op twee weekenden in september 2021. Dit waren weekenden waarin de sportvelden weer volop werden gebruikt.

De resultaten van het parkeeronderzoek zijn:

	bezet	onbezet	bezettingsgraad
zaterdag 11 september, 10.00 uur	35	93	27%
zaterdag 11 september, 15.00 uur	20	108	16%
zondag 12 september, 10.00 uur	3	125	2%
zaterdag 18 september, 10.00 uur	20	108	16%
zaterdag 18 september, 15.00 uur	32	96	25%
zondag 19 september, 10.00 uur	14	114	11%

Tabel 1.2: Resultaten parkeeronderzoek (De verkeerstellers, september 2021)

De hoogste totale bezetting van de openbare parkeerplaats P2 was op zaterdag 11 september 2021 met een bezetting van 35 plaatsen. De bezettingsgraad is dan 27%. Er zijn dan nog 93 plaatsen vrij. Uitgaande van een bezettingsgraad van 85% is er dan een restcapaciteit van 79 plaatsen.

1.3 Doel rapport

Doel van dit rapport is om te komen tot een passende parkeeroplossing (auto en fiets) voor het project 1828 Santpoort Noord. Deze oplossing dient te voldoen aan de volgende doelstellingen:

- Het parkeeraanbod dient passend te zijn bij de parkeerbehoefte van de verschillende functies in het project.
- Er dient geen parkeeroverlast op te treden voor de omgeving.
- Er wordt geen overmaat aan parkeerplaatsen gerealiseerd, want dit geeft extra kosten en een overmaat aan verhard oppervlakte.

2. Parkeerbeleid

De gemeente Velsen heeft haar parkeerbeleid vastgelegd in de Nota Parkeernormenbeleid 2022. Met haar beleid sluit de gemeente aan bij de kencijfers parkeren van het CROW en heeft deze vertaald naar de lokale situatie.

Het plangebied ligt in 'Schil centrum'.

Parkeernormen

In de nota Parkeernormenbeleid heeft de gemeente de volgende normen opgenomen voor gestapelde woningen:

categorie	P-norm	bewoners	bezoekers	fietsparkeren
Koop, klein (< 65 m2 bvo)	1,0	0,7	0,3	2
huur vrije sector	1,2	0,9	0,3	3
sociale huur	0,8	0,5	0,3	2
kamerverhuur zelfstandig	0,5	0,3	0,2	1

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeente Velsen voor gestapelde woningen (voor fietsen is sprake van kentallen)

Opvallend is dat in het beleid van de gemeente er geen onderscheid is naar grootte voor de huurappartementen, maar wel bij de koopappartementen. In dit project vallen de 28 grotere appartementen (48,8 m² gbo) formeel onder 'huur vrije sector', maar de oppervlakte is nogal wat kleiner dan de grenswaarde van de kleine koopappartementen. Daarom oriënteren we ons voor de parkeerentallen op de kleine koopappartementen.

De 166 eenkamerappartementen vallen onder 'kamerverhuur zelfstandig'.

Voor wonen wordt 100 m als een maximaal acceptabele loopafstand gehanteerd naar de parkeerplaats. Voor bezoekers geldt een loopafstand van 100-250 m.

Bij openbaar toegankelijke parkeerplaatsen is dubbelgebruik door bewoners en bezoekers mogelijk en mag rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages:

categorie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	za-middag	za-avond	zo-middag
wonen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.2: Aanwezigheidspercentages Nota Parkeernormenbeleid 2022

Deelauto's

In de nota Parkeernormenbeleid geeft de gemeente aan dat door het plaatsen van deelauto's vier reguliere autoparkeerplaatsen kunnen worden vervangen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk.

3. Bepalen parkeerbehoefte

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte van het Plan bepaald voor auto en fiets. In eerste instantie worden daartoe de gemeentelijke normen voor autoparkeren toegepast (paragraaf 3.1). Plan 1828 richt zich op een specifieke doelgroep, waarbij het autobezit nogal afwijkt (paragraaf 3.2). In paragraaf 3.3 wordt de parkeerbehoefte voor de fiets berekend.

3.1 Toepassen gemeentelijke normen – auto

Alle te realiseren appartementen vallen voor het beleid van de gemeente in de categorie zeer klein. Toepassing van de gemeentelijke parkeernormen levert de volgende bruto parkeerbehoefte op:

type	aantal	P-norm	P-behoefte
bewoners A app (kamer, zelfstandig)	166	0,3	49,8
bewoners C app (huur, vrije sector)	28	0,9	25,2
bezoekers A app (kamer, zelfstandig)	166	0,2	33,2
bezoekers C app (huur, vrije sector)	28	0,3	8,4
totaal			116,6

Tabel 3.1: Toepassing parkeernorm gemeente Velzen

Toepassing van de parkeernormen van de gemeente Velsen levert een bruto parkeerbehoefte van 117 parkeerplaatsen op, waarvan 75 voor bewoners en 42 voor bezoekers. Bij het toepassen van de normen van kleine koopappartementen zou dit uitkomen op 111 parkeerplaatsen.

Toepassen deelfervoer

De ontwikkelaar is voornemens deelfervoer in te zetten, mede omdat de verwachting is dat een groot deel van de jonge doelgroep geen auto bezit en incidenteel een auto nodig heeft. Hierdoor is de noodzaak voor bewoners om een eigen auto aan te schaffen lager. Voor het bepalen van het aantal deelauto's wordt ervan uitgegaan dat 20% van de parkeervraag van bewoners kan worden vervangen door deelauto's:

- 20% van 75 is 15 pp.

Afgerond kunnen 4 deelauto's worden ingezet, waarmee de parkeervraag voor bewoners uitkomt op $(75 - 16 =) 59$ pp.

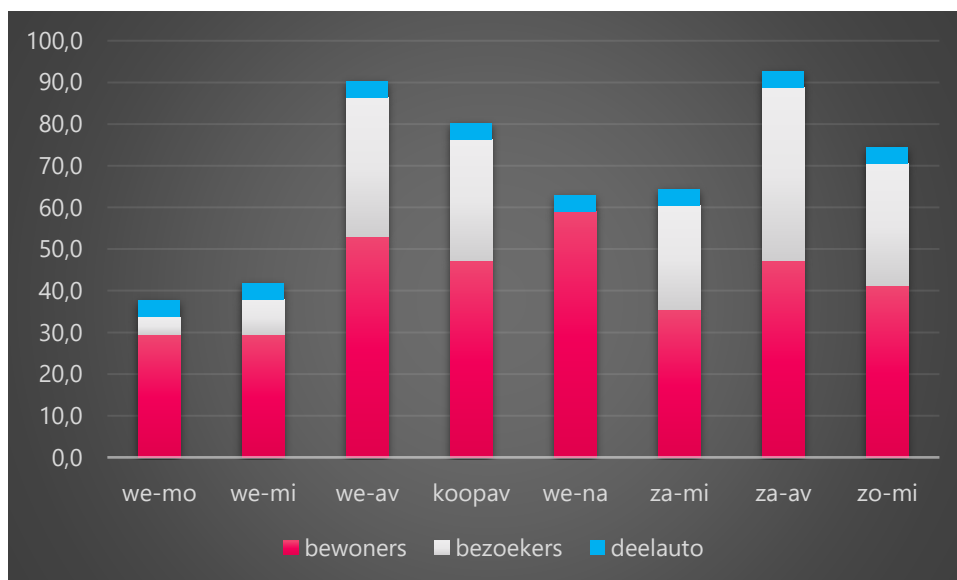
Toepassen medegebruik

Bij volledig medegebruik mag rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages uit tabel 1.2. Dit resulteert in het volgende overzicht:

	bruto	we-mo	we-mi	we-av	we-na	koop av	za-mi	za-av	zo-mi
bewoners	59	29,5	29,5	53,1	47,2	59,0	35,4	47,2	41,3
bezoekers	41,6	4,2	8,3	33,3	29,1	0,0	25,0	41,6	29,1
deelauto's	4	4	4	4	4	4	4	4	4
totaal	104,6	37,7	41,8	90,4	80,3	63,0	64,4	92,8	74,4

Tabel 3.2: Berekening van de maatgevende parkeervraag

Bij volledig medegebruik van de parkeerplaatsen is de maatgevende parkeervraag 93 plaatsen. Deze parkeervraag treedt op op de zaterdagavond. Ook tijdens werkdagavonden is de vraag hoog met 91 plaatsen. Als er geen sprake is van medegebruik zijn er 105 parkeerplaatsen nodig. Grafisch is dit de weergave van de parkeervraag op de verschillende tijdstippen:



Figuur 3.1: Parkeervraag in aantal parkeerplaatsen naar categorie op de verschillende tijdstippen

Uit de tabel en figuur blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners het grootst is gedurende de avonden als er zowel een hoge parkeervraag is van bewoners en bezoekers.

Parkeeroplossing

De parkeervraag van het plan (bruto 105 pp en bij medegebruik 93 pp) overstijgt het aantal parkeerplaatsen in het plangebied (29 - 31 pp). Echter op P2 is ruimte beschikbaar: in hoofdstuk 1 is becijferd dat de restcapaciteit hier ieder geval 73 parkeerplaatsen is. Dit aanbod van 29 - 31 pp op eigen terrein en 73 pp op P2 (=102 - 104) is voldoende om te voldoen aan de parkeervraag bij medegebruik². Ook is het bij deze aantallen mogelijk om de

² Overigens is er in de praktijk ook sprake van verschillende piektijden in de vraag van bezoekers van het sportveld: zaterdag en dan vooral in de ochtend en de piek in de vraag van de bewoners en bezoekers van Plan 1828. Dit betekent dat de restcapaciteit in de praktijk groter zal zijn.

29-31 pp bij de nieuwbouw te reserveren voor deelauto's en bewoners. Hierbij wordt overigens niet uitgegaan van toegewezen parkeerplaatsen per appartement. De overige bewoners en de bezoekers kunnen dan een plekje vinden op P2.

Indien wenselijk kan ook een parkeerplaats voor mindervaliden worden gereserveerd bij de ingang van het complex.

3.2 Parkeerbehoefte - fiets

De totale parkeerbehoefte voor de bewoners aan fietsparkeerplaatsen in het plan is als volgt:

type	aantal	fietsparkeernorm	totaal
type A-appartement	166	1	166
type C-appartement	28	2(3)	56 (84)
totaal	180		222 (250)

Tabel 3.3: Berekening totale parkeerbehoefte fietsen

In het ontwerp is plaats gereserveerd voor 220 fietsen. Bij toepassing van de kentallen van kleine koopappartementen past dit aantal; bij de hogere kentallen voor huur vrije sector zijn meer plaatsen nodig.

Duidelijk is dat hier maatwerk nodig is om voldoende ruimte te vinden voor de fietsen en de specifieke voertuigen, zoals: snorfietsen, scooters, fietsen met krat, bakfietsen et cetera. Het voornemen is om in te spelen in de daadwerkelijke vraag, zoals deze optreed bij de gebruikers en hierop de ruimte adequaat in te richten.

4. Verkeersgeneratie en ontsluiting

4.1 De verkeersgeneratie van het plan

De verkeersgeneratie kan worden bepaald met behulp van de kentallen van het CROW conform de publicatie 381. In deze publicatie staan kencijfers voor het aantal parkeerplaatsen en kencijfers voor de verkeersgeneratie per weekdagemaal en op deze wijze kan de verkeersgeneratie per parkeerplaats worden bepaald. Dit is gedaan in tabel 4.1; hierbij is gewerkt met de gemiddelde waarden van de kencijfers uit CROW 381, waarbij het plan-gebied ligt in een schil van een sterk stedelijke gemeente.

categorie	P-norm	VG/app	gemiddelde VG/pp
huur app middelduur	1,0	3,2	3,2
kamerverhuur zelfstandig	0,35	1,65	4,7
gemiddeld (gewogen)			4,5

Tabel 4.1: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (VG) per weekdagemaal per parkeerplaats (pp)

Voor deelauto's wordt uitgegaan van een dubbele verkeersgeneratie: 9 ritten per deelauto. Dit resulteert in de volgende berekening:

	aantal pp	verkeers- generatie/pp	totale verkeersgeneratie
aantal pp	89	4,5	400
aantal deelauto's	4	9	36
totaal	93		436

Tabel 4.2: Berekening gemiddelde verkeersgeneratie (per weekdagemaal)

436 ritten per weekdagemaal komt overeen met 480 autoritten per werkdagemaal.

De berekende ritten betreffen zowel aankomende als vertrekkende ritten.

Van het gemiddelde aantal van 480 per etmaal wordt:

- 7% (34 ritten) afgelegd in het drukste ochtendspitsuur en
- 9% (43 ritten) afgelegd in het drukste avondspitsuur.

4.2 Ontsluiting

De drukste momenten van de locatie 1828 vallen deels wel en deels niet samen met die van de andere bestemmingen, onderstaand is dit inzichtelijk gemaakt:

bestemming	ochtendspits	avondspitsuur
Koninkrijkszaal		
McDonalds		X
Bastionhotel	X	X
overloop parkeren sportvelden		

Tabel 4.3: Samenvallen spits 1828 met andere bestemming rond P2

De huidige aansluiting van het gebied P2 met de Vlietweg is vormgegeven met een middenberm op de Vlietweg. De aansluiting van P2 ligt vlakbij:

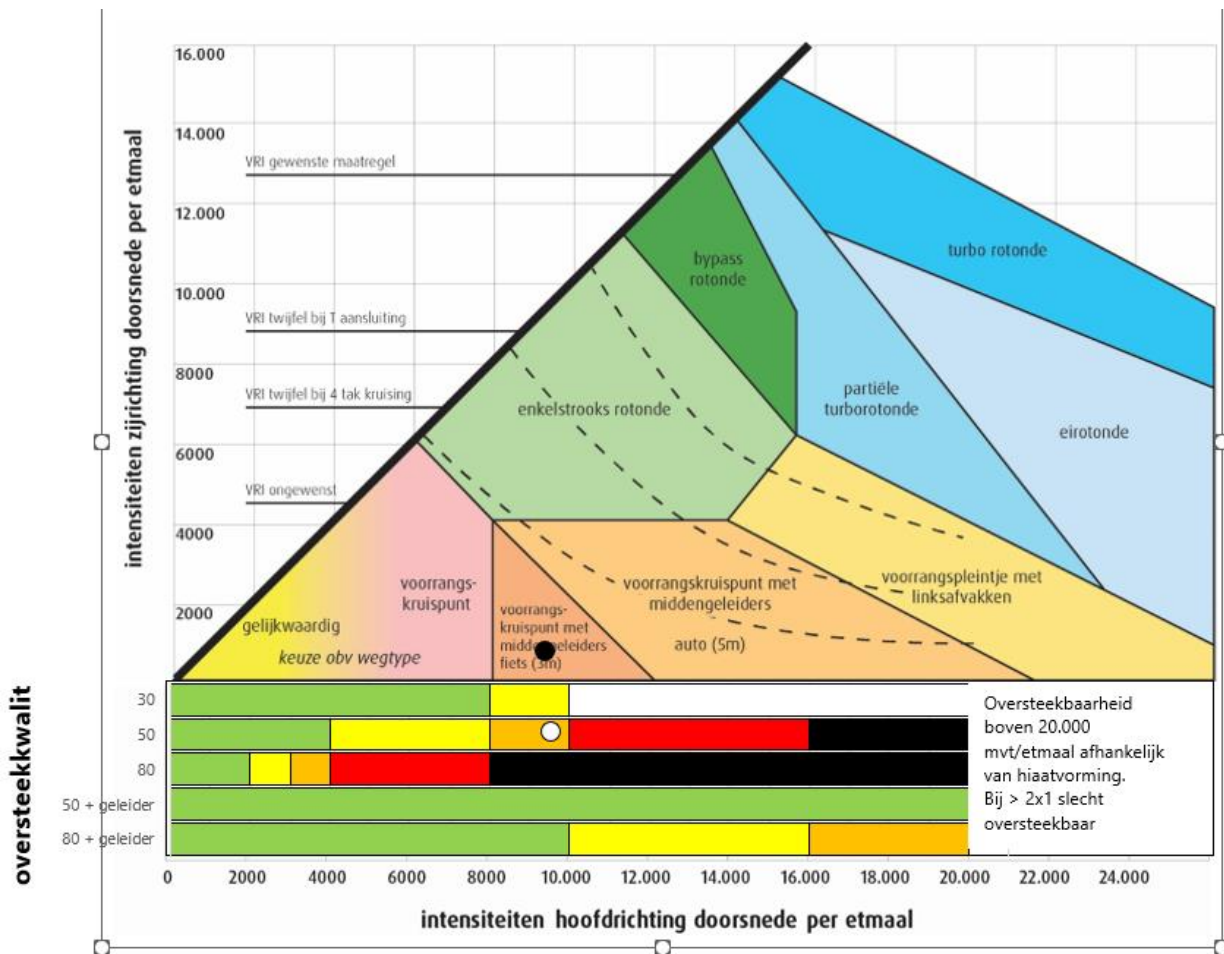
- de Bastionhotel/McDonalds (afstand 20 m): deze aansluiting is vormgegeven met een middenberm;
- de aansluiting van de busbaan op de hoofdrijbaan (afstand 20 m tot de stopstreep); deze aansluiting is met verkeerslichten geregeld.

Fietsers moeten de Vlietweg oversteken om het fietspad te gebruiken.



Figuur 4.1: Aansluiting op de Vlietweg

Op de Vlietweg rijden in 2030 in totaal 9.500 mvt/etm (bron verkeersmodel Noord-Holland Zuid, versie 3.1) en uitgaande van 750 mvt/etm op de zijrichting (inclusief verkeer van/naar de parkeerplaats) is in de figuur de kruispuntverkenner uit de Wegenscan opgenomen. Hier geeft de zwarte punt aan welk kruispunttype het meest geschikt is en de witte stip hoe de oversteekwaliteit voor fietsers is.



Figuur 4.2: Kruispuntverkenner van de wegscan

Op basis van de Kruispuntverkenner is er voor de oversteek van de fietsers een middengeleider nodig. Dit kan worden opgelost door de fietsers gebruikt te laten maken van de aansluiting bij het Bastionhotel. Deze aansluiting heeft ook een doorsteek naar het fiets-/voetpad. De oversteekwaliteit wordt met een middengeleider als 'goed' beoordeeld. Het autoverkeer kan gebruik maken van de bestaande aansluiting van P2.



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



Bijlage 2

AERIUS