Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Hoorn
Datum	14 december 2022
Kenmerk	013427.20221013.N01.03
Status	Definitief
Pagina	1/4

Gevolgen gewijzigd programma Bestemmingsplan Pelmolenpad

Inleiding

De gemeente Hoorn is bezig met de binnenstedelijke planontwikkeling van de deelgebieden Pelmolenpad en Stationsgebied. De bestemmingsplannen van de twee deelgebieden doorlopen aparte procedures. Het bestemmingsplan voor Pelmolenpad zal naar verwachting vooruitlopend op het Stationsgebied aan de gemeenteraad ter vaststelling worden voorgelegd.

In het 'Verkeersonderzoek Poort van Hoorn' (008870.20120517.R1.01, 1juli 2021) zijn de verkeerseffecten van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de Poort van Hoorn (Pelmolenpad en Stationsgebied) beschreven. Hierbij is zowel onderzoek verricht naar de planwegen, de omliggende wegen als de kruispunten. De effecten zijn berekend met het vigerende verkeersmodel van de gemeente Hoorn. Het onderzoek geeft een beeld van het planeffect.

Met ontwikkelende partijen is de gemeente zich aan het voorbereiden op de verdere uitvoering van het project. Daartoe is ondermeer in september 2022 een anterieure overeenkomst met marktpartijen gesloten voor het deelgebied Pelmolenpad.
In deze overeenkomst zijn enkele wijzigingen in het programma van het deelgebied Pelmolenpad voorgesteld.
In deze notitie wordt ingegaan op de wijzigingen en de mogelijke consequenties voor de verkeerskundige onderbouwing.

PROGRAMMAWIJZIGINGEN

Op basis van door de gemeente Hoorn per e-mail (d.d. 21092022) aangeleverde informatie is het programma als volgt:

functie Pelmolenpad	programma 2021 (Verkeersrapport)	programma 2022
woningbouw	60.000 m^2	64.000 m^2
	(max 600 woningen)	(max 610 woningen)
buurtfuncties	1.500 m^2	1.500 m^2
parkeren:		
- capaciteit	max 720 parkeerplaatsen	391 gebouwde voorzieningen
		182 maaiveldplekken
- gemiddelde parkeernorm	1,0 pp/woning	0,94 pp/woning

Er is een beperkte toename van het aantal woningen (+1,7%) met daarnaast een afname van de parkeercapaciteit.
In deze notitie wordt ingegaan op de mogelijke effecten die deze wijziging heeft op de verkeerskundige onderbouwing en wordt beschreven wat de verandering van de parkeercapaciteit tot gevolg heeft.

VERKEERSEFFECTEN VERANDERING WONINGBOUWPROGRAMMA

De berekeningen in de Verkeersstudie Poort van Hoorn zijn uitgevoerd met het vigerende verkeersmodel van de gemeente Hoorn. Dit verkeersmodel is voor de studie gecontroleerd en gevalideerd. Het basisjaar van het verkeersmodel is 2017. De autonome situatie (de referentiesituatie) is het modeljaar 2030. De verkeerseffecten van het plan zijn vergeleken met het referentiejaar.

Bij gebiedsontwikkeling wordt de verkeersgeneratie van woningbouw en voorzieningen berekend en getoetst op onder andere verkeersafwikkeling en doorstroming. Hierbij wordt een toekomstjaar gehanteerd waarin naast de gebiedsontwikkeling ook met andere (regionale) ontwikkelingen rekening gehouden wordt en met een autonome groei van het verkeer.
De toekomst is echter maar tot op zekere hoogte voorspelbaar. De modellen hebben daarmee een onzekerheidsmarge ofwel een bandbreedte. Door een goede ingangscontrole en transparante werkwijze wordt de onzekerheid geminimaliseerd.

Het verkeersmodel van de gemeente Hoorn is een zogenaamd unimodaal verkeersmodel. Met een dergelijk verkeersmodel is het niet mogelijk de modal shifteffecten te berekenen (bijvoorbeeld verandering van vervoerwijze). In deze modellen zijn inwoners, huishoudens en arbeidsplaatsen bepalend voor de hoeveelheid verkeer die over een verkeersnetwerk rijdt.

Kleine correcties op de parkeernorm voor een relatief klein aantal woningen heeft geen effect op de modelresultaten. Maar ook het feitelijke effect op de verkeersproductie van de woonwijk zal marginaal zijn.

Een verruiming van het bouwprogramma leidt tot een toename van de verkeersproductie; minder parkeerplaatsen per woning kan dit weer reduceren. Echter de toename met 10 woningen (+1,7%) zal tot maximaal 60 autoritten per etmaal extra leiden. Dit effect valt weg in de marge van de berekeningen en zelfs in de afronding van de berekeningen.

PARKEEREFFECTEN VERANDERING WONINGBOUWPROGRAMMA

De verandering in het woningbouwprogramma naar 610 woningen aan het Pelmolenpad heeft effect op het benodigde aantal parkeerplaatsen. In tabel 1 en 2 is de parkeerbalans voor respectievelijk de koopwoningen en het openbaar parkeren opgenomen.

functie	omvang [woning]	parkeernorm [parkeerplaats/woning]	parkeervraag [parkeerplaatsen]
koopwoningen Pelmolenpad	489	0,8	391
parkeeraanbod			391

Tabel 1: Parkeerbalans bewonersparkeren koopwoningen Pelmolenpad

functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners sociale huur	36	18	18	32	29	36	22	29	25
bestaande bewoners	21	11	11	19	17	21	13	17	15
bezoek wonen	134	13	27	107	94	0	80	134	94
binnenstad, hoofdwinkelcentrum	56	17	33	6	42	0	56	0	0
totaal	247	59	89	165	182	58	171	180	134
parkeeraanbod	182	182	182	182	182	182	182	182	182

Tabel 2: Parkeerbalans openbaar parkeren Pelmolenpad

Op basis van de parkeerbalansen voor het bewonersparkeren van de koopwoningen en het openbaar parkeren, blijkt dat met de verruiming van 600 naar 610 woningen, binnen het plangebied in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien.

Conclusie

De bijstelling van 600 naar 610 woningen voor het deelgebied Pelmolenpad en de vermindering van het aantal parkeerplaatsen leiden tot een zeer geringe verandering van de verkeersbelasting op de wegen in het Pelmolenpad en omgeving. De verandering is zodanig gering dat deze geen invloed heeft op de uitgevoerde berekeningen in het kader van het verkeersonderzoek Poort van Hoorn. Het benodigde parkeeraanbod wijzigt en is nog steeds voldoende.