

# Herontwikkeling jachthaven Laamens Aker-sloot

Verkeerskundige onderbouwing planontwikkeling



## Verantwoording

**Titel** : Herontwikkeling jachthaven Laamens  
**Subtitel** : Verkeerskundige onderbouwing planontwikkeling  
**Projectnummer** : 2021002  
**Referentienummer** : 2021002-1  
**Revisie** : Definitief\_v3  
**Datum** : 02 februari 2021

**Auteur(s)** : ██████████ (verkeerskundig ing.)  
**E-mail adres** : ██████████  
**Gecontroleerd door** :  
**Paraaf gecontroleerd** :  
**Goedgekeurd door** :  
**Paraaf goedgekeurd** :  
**Contact** : ██████████, Buro van Schooten

## Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	4
1.1	Aanleiding en doel .....	4
1.2	Plangebied .....	4
1.3	Leeswijzer .....	4
2	Huidige situatie .....	6
2.1	Huidige functies plangebied .....	6
2.2	Planologische onderdelen mobiliteit .....	6
2.2.1	Parkeerbalans huidige situatie .....	6
2.2.2	Verkeersgeneratie huidige situatie .....	7
2.3	Verkeerskundige inrichting huidige situatie .....	8
3	Parkeervraag nieuwe ontwikkeling .....	10
3.1	Planontwikkeling .....	10
3.2	Programma .....	11
3.3	Parkeerbeleid .....	11
3.4	Parkeernormen .....	11
3.5	Parkeerbalans .....	11
3.6	Parkeerbalans met aanwezigheidspercentage .....	12
4	Parkeerinpassing in planontwikkeling .....	13
4.1	Ontwerp plangebied .....	13
4.2	Parkeerinpassing .....	13
4.3	Loopafstand van parkeren .....	14
4.4	Looproutes en inrichting .....	15
4.5	Verkeersgeneratie plangebied .....	17
5	Conclusie .....	18
5.1	Planontwikkeling .....	18
5.2	Huidige verkeerskundige situatie .....	18
5.3	Verkeerskundig conclusie planontwikkeling .....	18
5.4	Conclusie .....	19

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

Aan de Geesterweg in Akersloot heeft Ontwikkelingsmaatschappij Groot Amsterdam BV een stedenbouwkundig plan opgezet voor de omvorming van de jachthaven Laamens. In deze parkeeronderbouwing worden de parkeervraag en de inpassing van deze parkeervraag in de planontwikkeling onderbouwd.

## 1.2 Plangebied

Het plangebied van de jachthaven Laamens is gelegen aan de Geesterweg in Akersloot, de verbindingsweg die loopt van noord naar zuid door het dorp Akersloot. De jachthaven Laamens is gelegen aan de noordzijde van het dorp, binnen de bebouwde kom van Akersloot.



1.1 Globale locatie plangebied in Akersloot langs de Geesterweg

## 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de verkeerskundige uitgangspunten van de bestaande situatie van het plangebied bepaald conform het huidige gemeentelijke parkeerbeleid. In hoofdstuk 3 is onderbouwd op welke parkeervraag en verkeergeneratie er, conform het parkeerbeleid, past bij de

planontwikkeling. Hoofdstuk 4 maakt zichtbaar op welke manier de parkeervraag is ingepast in de planontwikkeling. Waarna in hoofdstuk 5 een conclusie wordt gegeven betreffende de inpassing van de parkeervraag in de planontwikkeling.

## 2 Huidige situatie

### 2.1 Huidige functies plangebied

De huidige situatie van het plangebied bestaat uit meerdere functies.

- Jachthaven van 100 ligplaatsen voor boten
- Restaurant van ca. 880m<sup>2</sup> bvo
- Een bedrijfswoning
- Bedrijfsloodsen van ca. 2780m<sup>2</sup> bvo

### 2.2 Planologische onderdelen mobiliteit

Om inzicht te krijgen in het effect van de toekomstige ontwikkeling op het gebied van de verkeersintensiteiten en de parkeersituatie is de huidige situatie geanalyseerd op het gebied van het parkeren en de verkeersgeneratie van het plangebied. Voor deze analyse zijn de kencijfers toegepast uit publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren', uitgebracht door het CROW in december 2018. Verder in deze rapportage beschreven als CROW publicatie 381.

#### 2.2.1 Parkeerbalans huidige situatie

Voor het parkeren is de parkeerbalans van de huidige situatie opgesteld. Hiervoor is het programma uit paragraaf 2.1 en de volgende uitgangspunten vanuit het CROW publicatie 381 toegepast.

- Locatie plangebied
- Weinig tot niet stedelijk plangebied
- Ligging plangebied rest bebouwde kom
- Parkeernorm toepassing gemiddelde norm CROW

Met behulp van deze uitgangspunten komt onderstaande parkeerbalans naar voren.

Programma huidige situatie					
	typologie	aantal	m <sup>2</sup> bvo	P-norm Totaal	P-norm eenheid
Jachthaven	jachthaven	100		0,6	0,6
Restaurant			880	15	100m <sup>2</sup> /bvo
Wonen bedrijfswoning	wonen, vrijstaand			2,1	woning
Bedrijfsloodsen	arbeidsextensief/bezoekersextensief		2780	1,1	100m <sup>2</sup>

Aanwezigheidspercentage				werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-ochtend	zaterdag-middag	zondag-middag	
Jachthaven	sportfunctie	bezoeker		25%	25%	50%	50%	0%	100%	50%	60%	
Restaurant	restaurant			10%	40%	100%	75%	0%	40%	100%	75%	
Wonen	koop, etage, vrijstaand	bewoner		50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	
		bezoeker		10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%	
Bedrijfsloods	werken			100%	100%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	
				norm		totaal						
Jachthaven	sportfunctie	bezoeker	0,6	60	15	15	30	30	0	60	30	36
Restaurant	restaurant		15	132	13	53	132	99	0	53	132	99
Wonen	koop, etage, vrijstaand	bewoner	1,8	1,8	1	1	2	1	2	1	1	1
		bezoeker	0,3	0,3	0	0	0	0	0	0	0	0
Bedrijfsloods	werken		1,1	30,58	31	31	2	0	0	0	0	0
				59,7	99,3	165,4	130,7	1,8	114,1	163,7	136,5	

## 2.1 Parkeerbalans huidige functies

Vanuit de parkeerbalans is er een parkeervraag in de huidige situatie aanwezig van 166 parkeerplaatsen op het piekmoment de werkdagavond.

In paragraaf 2.3 wordt er dieper ingegaan op de verkeerskundige inrichting. Uit deze analyse komt naar voren dat het parkeerterrein van de Geesterweg een capaciteit heeft van ca. 120 parkeerplaatsen. De bedrijfswoning heeft geen parkeervoorziening op eigen terrein. Bij de loods zijn enkele parkeerplaatsen (circa. 3) op eigen terrein aanwezig.

Er is hierdoor een parkeercapaciteit van 123 parkeerplaatsen in het huidige plangebied aanwezig. Voor de overige 43 parkeerplaatsen die planologisch benodigd zijn zal een beroep moeten worden gedaan op de openbare parkeerplaatsen die in de directe omgeving aanwezig zijn.

### 2.2.2 Verkeersgeneratie huidige situatie

Voor deze analyse zijn de kencijfers toegepast uit de CROW publicatie 381. Deze cijfers zijn aangevuld, voor de functies die niet in de CROW publicatie aanwezig zijn, met onderbouwde uitgangspunten voor deze verkeersgeneratie. Hierbij is er rekening gehouden met de parkeerswisselingen (turnover) van de parkeerplaatsen.

Verkeersgeneratie huidige situatie						
	typologie	parkeerplaatsen	m2 bvo	verkeersgeneratie	eenheid	totaal
Jachthaven*	jachthaven	100		1	turnover	200,0
Restaurant**		132		2	turnover	528,0
Wonen bedrijfswoning	wonen, vrijstaand			8,2	woning	8,2
Bedrijfsloods	arbeidsintensief/bezoekersintensief		2780	4,8	100/m2 bvo	133,4
						869,6

## 2.2 Verkeersgeneratie huidig plangebied

### \*Jachthaven

Bij de jachthaven wordt er maximaal uitgegaan van de bezetting van de 100 parkeerplaatsen met een turnover van 1. De gebruikers van de jachthaven zullen naar alle waarschijnlijkheid niet veel parkeerswisselingen hebben waardoor men eenmalig aankomt en vertrekt per dag. Hierdoor ontstaat een verkeersgeneratie van 200 verkeersbewegingen per etmaal.

### \*\* Restaurant

Bij de functie restaurant wordt er maximaal uitgegaan van de bezetting van 132 parkeerplaatsen met een turnover van 2. Dit op basis van tweemaal een bezoek per dag aan het restaurant of een avondbezoek verdeeld in twee shifts. Hierdoor ontstaat een verkeersgeneratie van 528 verkeersbewegingen per etmaal.

Totaal komt de verkeersgeneratie, binnen de huidige bestemmingsplanfuncties, op circa. 870 mvt/etmaal. Dit is niet geheel representatief omdat op de weekdays de bedrijfsfunctie een maximale verkeersgeneratie heeft en de recreatieve en restaurantfunctie zich voornamelijk op de weekenddagen afspelen. Wanneer we de percentages vanuit de parkeerbezetting aanhouden zal de gemiddelde verkeersgeneratie van het huidige plangebied op ca. 700 mvt/etmaal uitkomen.

### 2.3 Verkeerskundige inrichting huidige situatie

Naast de berekeningen van de hoeveelheden parkeren en verkeersbewegingen is ook de verkeerskundige inrichting van het plangebied van belang om na te gaan welke effecten de nieuwe ontwikkeling op deze inrichting hebben.

Het huidige plangebied is in onderstaande afbeelding weergegeven. Hierin zijn de verschillende verkeerskundige kenmerken zichtbaar gemaakt.



2.3 Huidige situatie met verkeerskundige aandachtspunten

Locatie:1

De huidige voetgangersoversteek over de Geesterweg (gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50km/uur) is zeer sober vormgegeven. De attentiewaarde ontbreekt, evenals de middengeleider die de oversteekplaats verkeersveiliger zal maken voor voetgangers op deze locatie





2.4 Huidige oversteeklocatie voetgangers parkeerterrein

Locatie:2

De inrit voor de jachthaven is beperkt zichtbaar vanaf de rijweg. De combinatie van het beperkte zicht, de aanwezigheid van vrachtverkeer en het aanwezige snelheidsregime kan voor verkeersonveilige situaties zorgen.

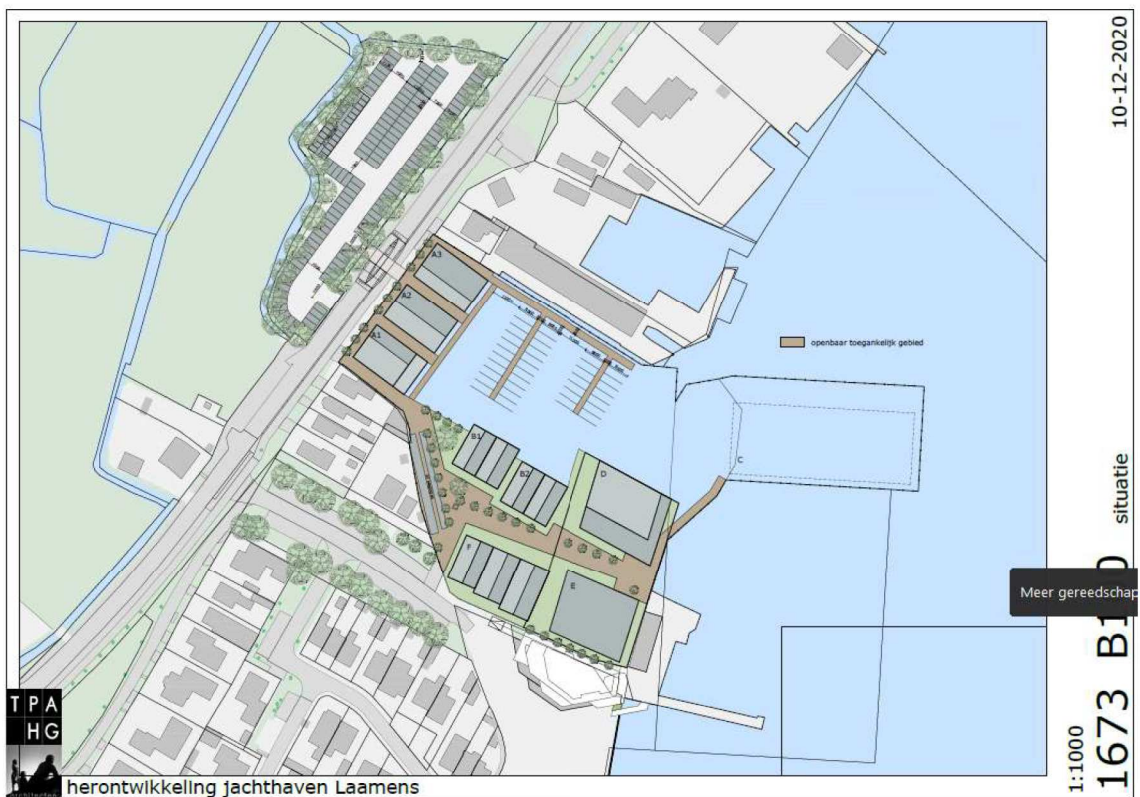


2.5 Locatie huidige inrit bedrijf

### 3 Parkeervraag nieuwe ontwikkeling

#### 3.1 Planontwikkeling

De planontwikkeling van de omvorming van de jachthaven naar een woningbouw is in afbeelding 3.1 weergegeven doormiddel van een stedenbouwkundig ontwerp van TPAHG architecten. Dit stedenbouwkundige plan zal bestaan uit een ontwikkeling van appartementen een cafetaria en een aantal recreatiearken. In de paragraaf 3.2 wordt het programma verder toegelicht.



3.1 stedenbouwkundig plan herontwikkeling jachthaven Laamens

### 3.2 Programma

Het programma van het plangebied is door Ontwikkelingsmaatschappij Groot Amsterdam BV op 9 december 2020 aangeleverd en bestaat uit 90 woningen, 14 recreatiearken en een cafetaria. In tabel 3.2 is dit weergegeven.

Typologie	Functie	Bvo (m2)	Aantal (stuks)
Wonen	Appartementen, koop, goedkoop,	< 80m2	27
Wonen	Appartementen, koop, midden	80m2 – 95m2	20
Wonen	Appartementen, koop, duur	> 95m2	43
Cafetaria	Cafe	100m2	1
Recreatiearken	Recreatie		14

#### 3.2 Programma ontwikkeling jachthaven Laamens

### 3.3 Parkeerbeleid

Uitgangspunt voor het bepalen van de parkeervraag is het parkeerbeleid van de gemeente. Het parkeerbeleid van de gemeente Castricum, waar Akersloot onder valt, is hierin leidend. De parkeernormen zijn op 2 december 2020 vastgesteld in de Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Castricum.

Als basis voor haar parkeernormen kiest de gemeente Castricum voor de meest recente parkeerkcijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn opgenomen in CROW publicatie 381.

Ten behoeve van de te gebruiken parkeernormen zijn de volgende uitgangspunten van belang.

- Locatie plangebied
- Weinig tot niet stedelijk plangebied
- Ligging plangebied rest bebouwde kom
- Parkeernorm toepassing gemiddelde norm CROW

### 3.4 Parkeernormen

De parkeernormen komen voort uit de Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Castricum. In onderstaande tabel zijn de parkeernormen (gemiddelde norm) per wooncategorie weergegeven. Aanvullend is de verdeling bewoner – bezoekers parkeren onderverdeeld.

Programma						
	typologie	m2 bvo	P -norm gem.	P-norm bezoek	P-norm Totaal	
Wonen (appartement) (<80m2)	koop, etage, goedkoop		1,3	0,3	1,6	
Wonen (appartement) (80-95m2)	koop, etage, midden		1,6	0,3	1,9	
Wonen (appartement) (>95m2)	koop, etage, duur		1,8	0,3	2,1	
Recreatiearken			1,7		1,7	
Cafetaria		100	7/100m2			

#### 3.3 Programma en parkeernormen

### 3.5 Parkeerbalans

Wanneer we de parkeernormen toepassen op het programma betreft de totale parkeeropgave van de planontwikkeling 203 parkeerplaatsen.

	typologie	aantal	m2 bvo	P-norm gem.	P-norm bezoek	P-norm Totaal
Wonen (appartement) (<80m2)	koop, etage, goedkoop	27		1,3	0,3	43,2
Wonen (appartement) (80-95m2)	koop, etage, midden	20		1,6	0,3	38,0
Wonen (appartement) (>95m2)	koop, etage, duur	43		1,8	0,3	90,3
Recreatiearken		14		1,7		23,8
Cafeteria		1	100	7/100m2	7	7,0
					Totaal	202,3

### 3.4 Parkeeropgave totale plangebied

### 3.6 Parkeerbilans met aanwezigheidspercentage

Conform de Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Castricum worden de aanwezigheidspercentages van het parkeren toegepast. In onderstaande tabel is het programma berekend met de aanwezigheidspercentage voor bewoner en bezoeker conform de uitgangspunten van het parkeerbeleid van de gemeente Castricum. Opvallend is dat in dit beleid de zaterdagavond, zoals aangegeven in CROW publicatie 381, niet is opgenomen.

Parkeerbilans												
				werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- ochtend	zaterdag- middag	zondag- middag	
Wonen	koop, etage, goedkoop	bewoner		50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	
		bezoeker		10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%	
	koop, etage, midden	bewoner		50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	
		bezoeker		10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%	
	koop, etage, duur	bewoner		50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	
		bezoeker		10%	20%	80%	70%	0%	60%	80%	70%	
Recreatiearken	bewoner		50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%		
Horeca	Cafeteria		30%	40%	90%	80%	0%	100%	100%	45%		
				norm    aantal								
Wonen	koop, etage, goedkoop	bewoner	1,3	27	17,6	17,6	31,6	28,1	35,1	21,1	28,1	24,6
		bezoeker	0,3	27	0,8	1,6	6,5	5,7	0,0	4,9	6,5	5,7
	koop, etage, midden	bewoner	1,6	20	16,0	16,0	28,8	25,6	32,0	19,2	25,6	22,4
		bezoeker	0,3	20	0,6	1,2	4,8	4,2	0,0	3,6	4,8	4,2
	koop, etage, duur	bewoner	1,8	43	38,7	38,7	69,7	61,9	77,4	46,4	61,9	54,2
		bezoeker	0,3	43	1,3	2,6	10,3	9,0	0,0	7,7	10,3	9,0
Recreatiearken	bewoner	1,7	14	11,9	11,9	21,4	19,0	23,8	14,3	19,0	16,7	
Horeca	Cafeteria	7	1	2,1	2,8	6,3	5,6	0,0	7,0	7,0	3,2	
				89,0	92,4	179,4	159,1	168,3	124,2	163,2	139,9	

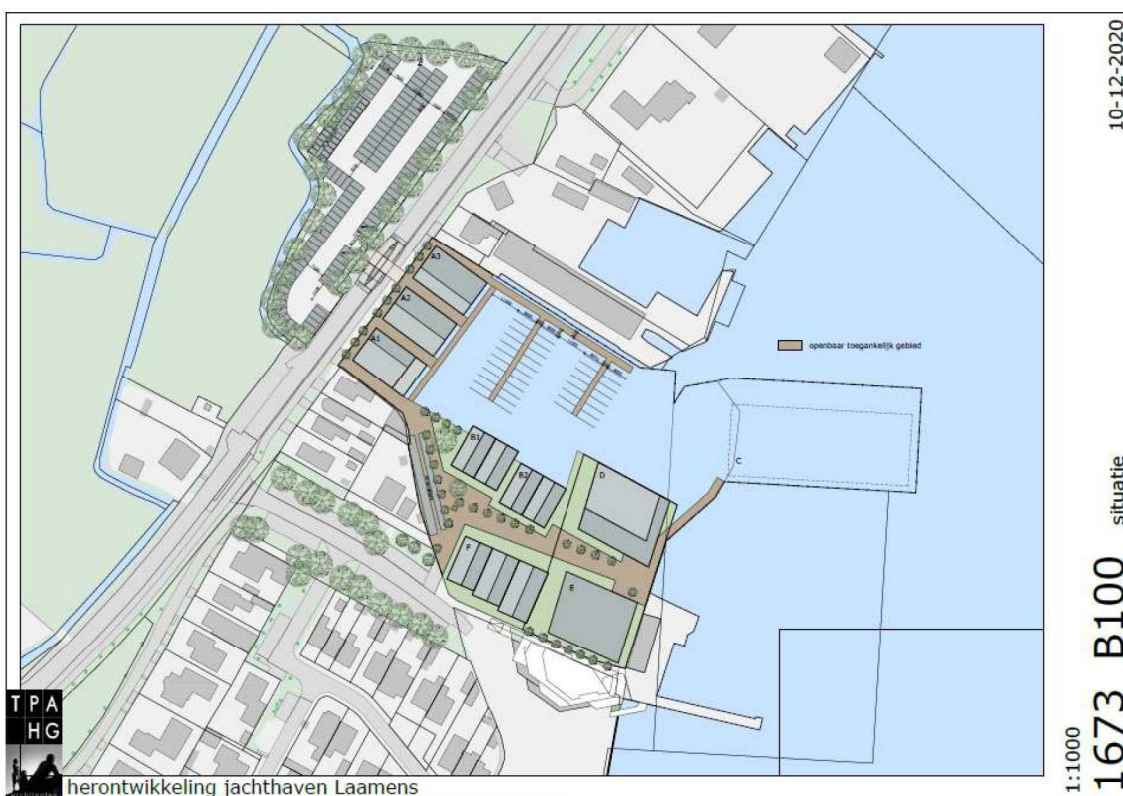
### 3.5 Parkeeropgave totaal plangebied incl. aanwezigheidspercentage

Een totale parkeeropgave is op het piekmoment, de werkdagavond, een parkeervraag van 180 parkeerplaatsen.

## 4 Parkeerinpassing in planontwikkeling

### 4.1 Ontwerp plangebied

Het ontwerp en programma zijn in het stedenbouwkundige plan van het architecten bureau TPAHG ingepast. Dit is visueel gemaakt in onderstaande stedenbouwkundig ontwerp van 10 december 2020.



4.1 stedenbouwkundig plan herontwikkeling jachthaven Laamens datum 10 december 2020

### 4.2 Parkeerinpassing

De parkeerinpassing in het plangebied is vormgegeven door een gebouwde parkeervoorziening van 80 parkeerplaatsen en een parkeerterrein op maaiveld van 119 parkeerplaatsen. totale capaciteit wat ingepast is in het plangebied betreft 199 parkeerplaatsen. De locatie van de parkeerplaatsen is in afbeelding 4.2 weergegeven.



4.2 aanwezige parkeercapaciteit planontwikkeling

### 4.3 Loopafstand van parkeren

Naast de parkeervraag dienen de parkeerplaatsen, conform het parkeerbeleid van de gemeente Castricum, binnen een loopafstand van 100m van de woningen van de bewoners gesitueerd te zijn.

Gebied*	Functie		
	Wonen	Werken	Overig
Centrum Castricum	200 meter	600 meter	600 meter
Schil Castricum	150 meter	400 meter	200 meter
Rest bebouwde kom Castricum en overige kernen	100 meter	400 meter	200 meter
Buiten gebied	100 meter	200 meter	100 meter

\*Voor gezondheidsfuncties (ziekenhuis, huisartsenpraktijk etc.) geldt in heel Castricum een maximale loopafstand van 100 meter.

4.3 Loopafstanden parkeerbeleid gemeente Castricum (Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Castricum)

Ten behoeve van de bezoekers van het plangebied is er geen loopafstand opgenomen in het parkeerbeleid. Hiervoor is de CROW publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren' aangehouden de loopafstanden hebben hier een maximum van 250 meter. Zie tabel 3.5.

Tabel A13. Acceptabele loopafstanden

hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter (100 - 250 meter voor bezoekers)
winkelen	200 - 600 meter
werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 - 600 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

4.5 Tabel A13 CROW publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren' acceptabele loopafstanden.

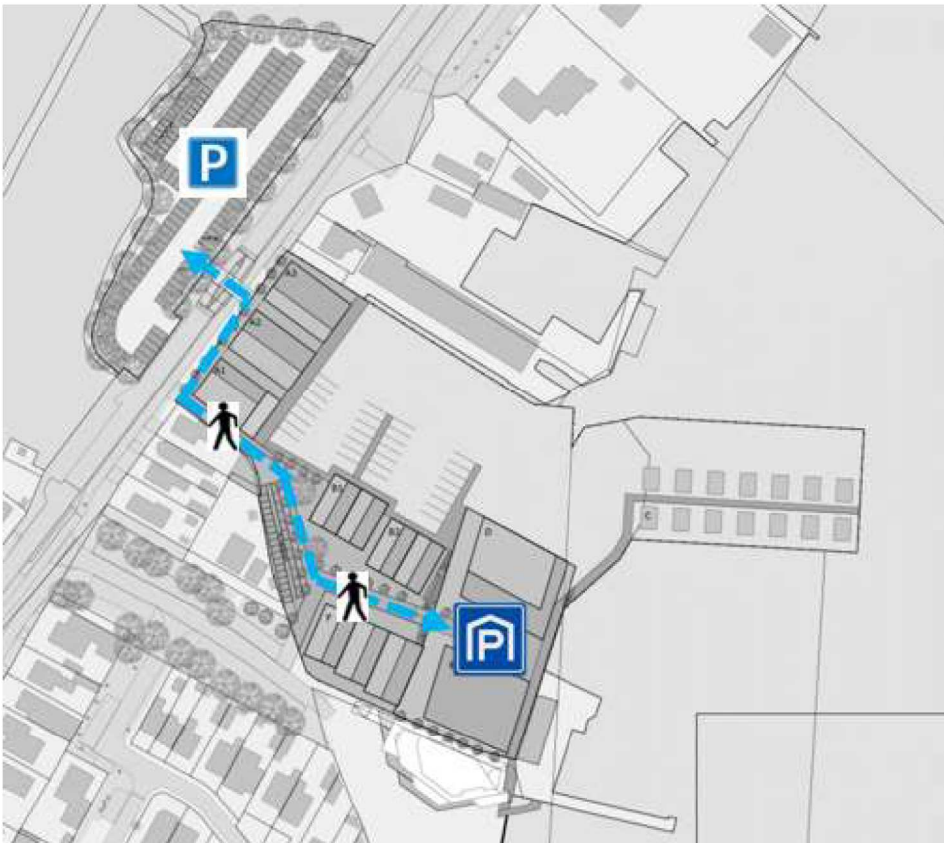
Om de loopafstanden zichtbaar te maken zijn deze loopafstanden van 100m voor bewoners en de 250m voor bezoekers, conform de CROW normering. In onderstaande afbeelding 3.6 is dit weergegeven. Hierbij is zichtbaar dat de woonfuncties binnen de loopafstanden van de parkeervoorzieningen aanwezig zijn.



4.6 Loopafstanden parkeren binnen plangebied.

#### 4.4 Looproutes en inrichting

Voor een goede parkeeroplossing is niet alleen de loopafstand van belang. Deze afstand kan namelijk meer of minder aantrekkelijk worden



4.7 Loopafstanden parkeren binnen plangebied.

De looproute van en naar beide parkeervoorzieningen is een vrijliggend voetpad. Hierbij wordt een directe en sociaal veilige route gefaciliteerd in het plangebied. De oversteek van de Geestesweg wordt in de planontwikkeling meegenomen. Deze oversteeklocatie voor voetgangers zal voorzien worden van aanvullende verkeerskundige maatregelen. De verkeersveiligheid en attentie wordt verhoogd door de inpassing van een middeneiland op de rijbaan en aanvullende markering. Hierdoor wordt de oversteeklengte over de rijweg verkort en neemt de verkeersveiligheid toe.



4.8 Voorbeeld van het principe van de oversteeklocatie met een middengeleider



#### 4.5 Verkeersgeneratie plangebied

Naast de parkeeropgave is ook de verkeersaantrekkende werking van het plangebied (verkeersgeneratie) berekend conform de kencijfers uit de CROW publicatie 381. De verkeersgeneratie van de planontwikkeling zal bestaan uit ca. 601 mvt/etm.

Verkeersgeneratie planontwikkeling						
	typologie	aantal (woningen)	parkeerplaatsen (stuks)	verkeersgeneratie (mvt/etm)	eenheid	totaal (mvt/etm)
Wonen (appartement) (<80m2)	koop, etage, goedkoop	27		4,9	per woning	132,3
Wonen (appartement) (80-95m2)	koop, etage, midden	20		5,6	per woning	112,0
Wonen (appartement) (>95m2)	koop, etage, duur	43		7,1	per woning	305,3
Recreatiearken	recreatie	14		1,7	per woning	23,8
Cafeteria			7	2	turnover	28,0
						601,4

#### 4.9 Berekening verkeersgeneratie plangebied

## 5 Conclusie

### 5.1 Planontwikkeling

Aan de Geesterweg in Akersloot heeft Ontwikkelingsmaatschappij Groot Amsterdam BV een stedenbouwkundig plan opgezet voor de omvorming van de jachthaven Laamens. In de ontwikkeling komt totaal een programma van 90 woningen, 14 recreatiewoningen en een cafeteria. In deze rapportage is een analyse gemaakt van de huidige en toekomstige verkeerskundige situatie van deze planontwikkeling op basis van de beleidsuitgangspunten van de gemeente Castricum.

### 5.2 Huidige verkeerskundige situatie

De huidige situatie van het plangebied bestaat uit verschillende functies. Dit zijn een woning, jachthaven, bedrijvigheid en een restaurant. Op basis van de functies die binnen het huidige bestemmingsplan aanwezig zijn is de parkeervraag en de verkeersaantrekkende werking (verkeersgeneratie) berekend van het plangebied. Dit conform de CROW publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

- Huidige parkeervraag plangebied, op het piekmoment de werkdagavond, van 163 parkeerplaatsen.
- Deze parkeervraag wordt voor 123 parkeerplaatsen binnen het eigen plangebied opgevangen. De overige 40 parkeerplaatsen worden opgevangen in het openbaar parkeren van de directe omgeving van het plangebied, waaronder De Noord.
- Huidige verkeersgeneratie per etmaal van het plangebied betreft circa. 700 mvt/etmaal.

#### Verkeerskundige inrichting huidig

De huidige situatie van het plangebied is niet optimaal verkeerskundig ingericht. Door een aantal elementen;

- De verkeersveiligheid van de voetgangers oversteekplaats voldoet niet aan de richtlijnen vanuit het CROW ASVV. De oversteekplaats mist attentie en heeft een grote oversteeklengte.
- Het beperkte zicht op de inrit naar de jachthaven zorgt voor een afname van de verkeersveiligheid van de situatie af.

### 5.3 Verkeerskundig conclusie planontwikkeling

Het programma van het plangebied is door Ontwikkelingsmaatschappij Groot Amsterdam BV op 9 december 2020 aangeleverd en bestaat uit 90 woningen, 14 recreatiearken en een cafeteria. De parkeervraag van dit programma is, conform het parkeerbeleid van de gemeente Castricum de "Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Castricum" berekend. Aanvullend is de verkeersgeneratie van dit plangebied conform de CROW publicatie 381 berekend.

- De toekomstige parkeeropgave van de planontwikkeling is op het piekmoment, de werkdagavond, 180 parkeerplaatsen. Er worden binnen het plangebied 199 parkeerplaatsen ingepast. Het plan heeft hierdoor een overcapaciteit van 19 openbare parkeerplaatsen.

- De parkeeropgave in het plangebied is binnen de planontwikkeling ingepast op de loopafstanden conform de CROW richtlijnen.
- De toekomstige verkeersgeneratie per etmaal voor de planontwikkeling bedraagt circa 602 mvt/etm. Dit is ca. 100mvt/etm minder dan de verkeersgeneratie van de huidige functie van het plangebied.

#### Verkeerskundige inrichting planontwikkeling

Door de verkeerskundige inrichting van het plangebied zal de verkeersveiligheid van de weggebruiker toenemen.

- De oversteekplaats voor voetgangers wordt voorzien van een middengeleider om gefaseerd oversteken mogelijk te maken. Aanvullend zal de attentie worden verhoogd.
- De inrit direct op de Geesterweg zal komen te vervallen waardoor de verkeersveiligheid toeneemt.
- De inrit naar het parkeerterrein aan de Geesterweg zal door de vernieuwde vormgeving in de planontwikkeling een betere attentie krijgen.

#### **5.4 Conclusie**

De verkeerskundige aspecten van de planontwikkeling voldoen aan het beleid van de gemeente Castricum. De parkeeropgave wordt conform het parkeerbeleid van de gemeente Castricum ingepast in het plangebied. Aanvullend zal door de ontwikkeling de verkeersgeneratie, op basis van de functies binnen het bestemmingsplan, afnemen. De verkeerskundige inrichting van de planontwikkeling, met name langs de Geesterweg zal verbeteren.