

Motivering afwijken parkeernorm uit bestemmingsplan

datum 28 februari 2020
vestiging Den Haag
uw kenmerk -
ons kenmerk M.2019.0792.03.N001
2e lezer/secr. DWE|APT|OZU

project Mulderblauw - project Almere
betreft Parkeernorm
versie 002
auteur mr. C.P.J. (Coen) Ripson
contactpersoon ing. D.A.S.M. (Doede) Wessels
e-mail/telefoon dwe@dgmr.nl/088 346 78 20

Motivering afwijken parkeernorm uit bestemmingsplan Stichtsekant

1. Inleiding

DN13 is van plan om een datacenter te realiseren op bedrijventerrein Stichtsekant binnen de gemeente Almere. Hier wordt uiteraard ook gezorgd voor een parkeergelegenheid. Het personeel en de andere bezoekers van het datacenter zullen zich moeten melden bij de ontvangstpoort alwaar na autorisatie toegang wordt verleend tot de site en de auto kan worden geparkeerd. Een overzicht van de te realiseren parkeerplaatsen en van de rijbanen binnen de inrichting wordt gegeven in de bijgevoegde situatietekening.

Voor het realiseren van parkeergelegenheid bij een inrichting zijn parkeernormen vastgesteld. De parkeernormen die in het bestemmingsplan worden genoemd sluiten echter niet goed aan bij de kenmerken van een datacenter. De berekende parkeerbehoefte op basis van de genoemde normen in het bestemmingsplan wordt hierdoor onrealistisch hoog.

Het bestemmingsplan Stichtsekant Noord (NL.IMRO.0034.BP1R04-vg01) geeft parkeernormen voor het volledig parkeren op eigen erf. De parkeernormen in deze lijst zijn gebaseerd op de parkeerkentallen volgens de uitgave 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV) uit 2012 van het CROW. Daarnaast ligt er sinds 3 juli 2019 een parapluperherziening parkeren ter ontwerp voor dit bestemmingsplan. Het identificatienummer van deze herziening is NL.IMRO.0034.BPPAR03-on01. Bij de aanvraag moet worden aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen, waarbij wordt verwezen naar de Nota Parkeernormen 2019. In deze nota wordt echter geen specifieke norm voor datacenters genoemd. Dit is een belangrijk argument om van de in het bestemmingsplan opgenomen norm af te wijken. Hieronder wordt hier nader op ingegaan.

2. Parkeernormen datacenter: Bestemmingsplan vs herziening

In het bestemmingsplan worden de normen weergegeven uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen per brutovloeroppervlak (bvo). Er wordt geen aparte categorie voor datacenters genoemd, maar voor de laagste categorie waar ook een datacenter onder valt, te weten een arbeids- en bezoekersextensief bedrijf, moet nog steeds worden uitgegaan van een parkeernorm van 0,7 per 100 m² bvo.

In de parapluperherziening is deze norm zelfs nog hoger. In het geval van Almere wordt er namelijk in de parapluperherziening parkeren verwezen naar de Nota Parkeernormen Almere 2019 (momenteel nog in ontwerp en niet definitief). In deze nota is ook geen aparte datacentercategorie opgenomen, maar uit bijlage 3 (pagina 22 en 23) kan worden afgeleid dat het project zich bevindt in zone C (Hoge auto-afhankelijkheid).

Zowel de normen voor auto's als fietsers worden op pagina 23 genoemd voor verschillende soorten bedrijven (onder de categorie 'werken'). Voor de laagste categorie, i.c. een bedrijf dat zowel arbeids- als bezoekersextensief is, zou in dit geval een parkeernorm van 1,0 per 100 m² bvo gaan gelden. Voor deze categorie wordt geen aparte fietsparkeernorm genoemd.

Wanneer deze normen gehanteerd worden, leidt dit onder het geldende bestemmingsplan tot een realisatie van 473 parkeerplaatsen. Onder de parapluerhizing moeten 675 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Voor een datacenter betekent deze norm een substantieel overschot aan onnodige parkeerplekken, wat niet bijdraagt aan het beeld en optimaal gebruik van het gebied.

3. Parkeernormen datacenter: parkeerbehoefte auto en fiets

Uit onze ervaring met eerdere projecten is gebleken dat de parkeerbehoefte van datacenters aanzienlijk afwijkt van de parkeerbehoefte van doorsnee arbeids- en bezoekersextensieve bedrijven. Een datacenter heeft relatief veel onbemande vierkante meters vanwege onder meer de grote datahallen die gerealiseerd gaan worden. Hierdoor is de parkeerbehoefte van een datacenter, afgezet tegen het brutovloeroppervlak, een stuk lager. Andere gemeenten, zoals bijvoorbeeld de gemeente Haarlemmermeer, houden hier in hun beleid al rekening mee. Hiervoor wordt bijvoorbeeld het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' gebruikt. In de beleidsregel wordt aangegeven, dat landelijk onderzoek heeft uitgewezen dat er bij een datacenter gemiddeld één werknemer per 220 m² in dienst is. Bovendien is er bij een aantal datacenters die onlangs in Haarlemmermeer gerealiseerd zijn maatwerk toegepast voor de parkeernormen. Wij pleiten ervoor om dat bij dit project in de gemeente Almere ook te doen.

Het verwachte aantal werknemers in het nu beoogde datacenter is 30 personen. Daarnaast gaat men uit van een maximum van 60 (werknemers van) klanten die tegelijk binnen de inrichting aanwezig kunnen zijn. In het uiterste geval zijn er dus 90 personen tegelijk aanwezig wanneer het datacenter volledig gerealiseerd en operationeel is.

Op basis van de operationele datacenters bij dezelfde ontwikkelaar heeft men de kengetallen vertaald naar dit project. Daaruit volgt een norm van 0,5 pp's/100 m² bvo voor de kantoordeelen, wat ook overeenkomt met het Handboek 2018 van de gemeente Haarlemmermeer. De toepassing van deze norm leidt tot een parkeerbehoefte van minder dan 100 parkeerplaatsen.

Daarnaast kunnen we als vertrekpunt de normen van CROW hanteren. Voor het te realiseren datacenter gelden de volgende uitgangspunten.

- Totaal BVO: 69.935 m²
- Kantoor BVO: 3.654 m²
- Datahal BVO: 66.281 m²

De CROW gaat uit van een norm van 1,6/100 m² voor een kantoor. Afgezet tegen het BVO van het kantoorgedeelte van het datacenter komt dit neer op een behoefte van $(3654/100 \times 1,6 =)$ 59 parkeerplaatsen. Indien er personeel aanwezig is in de datahallen, dan zijn zij afkomstig van het kantoorgedeelte. Het personeel houdt immers geen kantoor in de datahallen.

Indien wij hier toch een opslag van bijvoorbeeld 0,1/100 m² hanteren in verband met bijvoorbeeld eventuele bezoekers dan moet er als gevolg van de datahallen nog een aanvullend aantal van 67 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Met de CROW-norm voor het kantoorgedeelte als uitgangspunt moeten er op deze manier dus 126 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Ten slotte zou ook nog kunnen worden gekeken naar de norm van de parapluherziening van parkeren, te weten 2,5/100 m² BVO (zone C Kantoor zonder baliefunctie), maar dan alleen voor het kantoorgedeelte. Dit betekent dan dat er $(3654/100 * 2.5 =)$ 92 parkeerplaatsen minimaal gemaakt moeten worden.

DN13 is van plan om 142 parkeerplaatsen te realiseren. Hiervan worden er 110 parkeerplekken gerealiseerd op het plot van het datacenter en nog eens 32 plekken op het plot van het substation. Dat is ruim voldoende om de parkeerbehoefte van het datacenter binnen de inrichting te kunnen opvangen. In de praktijk valt de parkeerbehoefte mede gelet op de hiervoor genoemde aantallen duidelijk lager uit.

Bovendien realiseert DN13 fietsenstallingen, zodat medewerkers en klanten die uit de buurt komen de mogelijkheid hebben om het datacenter met de fiets te bezoeken. Hoewel er geen norm is opgenomen in de parapluherziening voor deze categorie bedrijven, realiseert DN13 hierbij tien fietsparkeerplaatsen.

4. Conclusie

Zowel in het bestemmingsplan als in de parapluherziening opgenomen parkeernormen houden ze geen rekening met het specifieke karakter en de specifieke parkeerbehoefte van een datacenter. Andere gemeenten, zoals bijvoorbeeld de gemeente Haarlemmermeer, hebben hun beleid hier al op aangepast, waarbij alternatieve normen worden gehanteerd die aansluiten bij de behoeften van een datacenter.

Het is dan ook goed mogelijk om van de niet passende parkeernormen uit het bestemmingsplan af te wijken. In hoofdstuk 3 is aangetoond dat de toepassing van een minimale norm van 0,5 parkeerplaats per 100 m² kantoor BVO realistisch is. Ook een eventuele toepassing van de CROW-norm van 1,6 voor het kantoorgedeelte inclusief een beperkte marge voor eventuele bezoekers van de datahallen is hierbij een geschikt uitgangspunt. Vanuit onze ervaring met eerdere projecten is gebleken dat deze normen namelijk beter aansluiten bij de parkeerbehoefte van een datacenter. Omdat DN13 van plan is om 142 parkeerplaatsen te realiseren wordt hiermee ruimschoots aan beide normen voldaan.

Aangezien de parkeernorm volgens het bestemmingsplan dusdanig afwijkt van hetgeen noodzakelijk is voor de bedrijfsvoering van het gebouw voorziet het plan in een gereserveerde plek waar aanvullende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden wanneer er klachten in de omgeving van het project ontstaan. Voorstel is dat in de vergunning wordt vastgelegd dat bij klachten over geparkeerde voertuigen, die aan de inrichting kunnen worden toegewezen, het bevoegd gezag de inrichtingshouder kan verzoeken deze gereserveerde ruimte te realiseren.



ing. D.A.S.M. (Doede) Wessels
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.