

ir Sj Stienstra

Adviesbureau stedelijk verkeer bv

Memo

Plaats

Heiloo, augustus 2014

Referentienummer

SjS 201408256.DEF

Kenmerk

510

Aan

Synchroon

Arjan de Vries

Kopie aan

Van

Sjoerd Stienstra

Betreft

DUIVEN CORRIDOR**PARKEERVRAAG EN BEREKENING MANDELIG AANDEEL**

Behoort bij besluit van
burgemeester en wethouders
der gemeente DUIVEN
van 14 april 2015



mij bekend;
De secretaris;
Zaaknr. 14SZ0745
Besluitnr. 15BW0196

Inleiding

In 2006 is door Stienstra Advies ten behoeve van de ontwikkeling van bedrijventerrein De Corridor te Duiven een parkeemodel uitgewerkt ter bepaling van de parkeervraag en de wijze hoe deze parkeervraag is op te vangen. Dit resultaat van dit rekenmodel liggen ten grondslag aan de kostentoedeling van de kosten van de centrale parkeervoorziening aan de verschillende functies in het gebied. Het plangebied in de huidige plannen voor De Corridor komt overeen met het deelgebied Zuid in het parkeemodel 2006. Qua functionele invulling is ten opzichte van het oorspronkelijke programma het accent verschoven, in die zin dat in het actuele programma het aandeel detailhandel is toegenomen, terwijl het aandeel bedrijvigheid is gereduceerd. In eerdere notities is door ons onderzocht welke consequenties dit heeft voor de parkeerbalans en is een rekenmethodiek ontwikkeld die op een praktische wijze komt tot een optimaal bij de benutting van het parkeerterrein passende toedeling van de kosten van de centrale parkeervoorziening op basis van mandeligheid, die recht doet aan de mate waarin de verschillende functies gebruik maken van het parkeerterrein. In deze memo wordt een overzicht gegeven van de te verwachten parkeervraag en de daaruit volgende toedeling van kosten, rekening houdend met de meest actuele inzichten ten aanzien van de ruimtelijke programmering van het gebied.

Actueel programma

In het plangebied worden 6 kavels onderscheiden (zie bijlage), met actueel de volgende geplande invulling:

kavel 1: 3000 m² grootschalige detailhandel (buitensport)

kavel 2: op de ene helft van dit kavel 1500 m² grootschalige detailhandel (buitensport), de andere helft van het kavel is nog vrij. Hier wordt in eerste instantie gerekend met de oorspronkelijk invulling; commerciële bedrijvigheid (1500 m², niet detailhandel). Het bestemmingsplan biedt hiervoor ook de mogelijkheid voor detailhandel. Daarop wordt later ingegaan.

kavel 3: In de basisvariant werd oorspronkelijk rekening gehouden met 1000 m² horeca. De wens bestaat echter het horeca-aanbod te vergroten. In dit voorstel voor de berekening van de mandelig aandelen is uitgegaan van een horeca-aanbod van 1940 m² bvo.

kavel 4: nog geen plannen, oorspronkelijk werd hier gedacht aan opslag (met beperkte parkeervraag). Bij invulling van dit kavel wordt uitgegaan van parkeren op eigen terrein. Dit kavel wordt daarom in de berekeningen buiten beschouwing gelaten. Wanneer dit kavel in de toekomst wordt ontwikkeld zal de te vestigen functie moeten voorzien in parkeren op eigen terrein.

kavel 5: wordt niet ontwikkeld.

kavel 6: Saturn 4660 m² grootschalige (publieksintensieve) detailhandel, met 160 parkeerplaatsen op eigen terrein. Oorspronkelijk was hier bedrijvigheid voorzien. Centraal wordt een openbaar parkeerterrein gerealiseerd met een capaciteit van 189 parkeerplaatsen. Zoals vermeld beschikt Saturn daarnaast over 160 parkeerplaatsen op eigen terrein.

PARKEERVRAAG ACTUEEL PROGRAMMA DOORGEREKEND

Input

In de doorrekening van de parkeervraag wordt kavel 4 buiten beschouwing gelaten. Indien in de toekomst op dit kavel een functie wordt gevestigd zal deze in beginsel zijn parkeervraag op eigen terrein moeten oplossen.

Ook kavel 5 wordt in de berekeningen niet meegenomen; dit is een betrekkelijk klein restkavel, met weinig ontwikkelingsmogelijkheden. Wellicht zijn hier mogelijkheden om een beperkte uitbreiding van de openbare parkeer capaciteit te realiseren (op de beschikbare oppervlakte zijn ca 15 tot maximaal 20 parkeerplaatsen in te passen), die gezien de ligging ten opzichte van de overige functies bij voorkeur een functie voor langparkeren (ondernemers en personeel) zouden kunnen vervullen.

De functionele input voor de berekening van de parkeervraag bestaat derhalve uit:

Kavel	functie	m ² bvo
1/2	GDV (publ. ext.)	4500
	bedrijvigheid	1500
3	horeca	1940
6	GDV (publ. int.)	4660

Het rekenmodel voor de berekening van de parkeervraag gaat uit van de specifieke kenmerken van de verschillende functies. Deze methodiek is uitvoerig beschreven in onze

notitie van 2006 (Duiven TNT-terrein, parkeerbalans; Stienstra Advies, mei 2006). De bezoekerskenmerken van de verschillende functies (aantallen auto-aankomsten, verblijftijd, spreiding in de tijd, en dergelijke) vormen de basis voor de raming van omvang en samenstelling van de parkeervraag.

Over de verschillende functies kan daarbij het volgende worden opgemerkt:

detailhandel (GDV)

Bij detailhandel wordt onderscheid gemaakt in publieksextensief en publieksintensief.

Binnen de functies GDV kan namelijk een grote spreiding in bezoekingensiteit optreden; de bruin- en witgoedbranche (denk aan bijvoorbeeld MediaMarkt, BCC) kent over het algemeen hoge bezoekingensiteiten (5,5 of soms meer), terwijl andere GDV-functies eerder te vergelijken zijn met laagintensieve PDV-functies als bouwmarkten en woninginrichting. De bezoekingensiteit werkt door in het aantal te verwachten bezoekers, en de daarmee samenhangende parkeervraag.

Uit een verkenning van de hiervoor beschikbare literatuur is de volgende indeling van (SBI-) branches/ branchegroepen naar bezoekingensiteit af te leiden:

Indicaties van bezoekingensiteit per branche binnen de GDV-sector

GDV-branches		BEZOEK INTENSITEIT			OPM
SBI		laag	midden	hoog	
47	DETAILHANDEL				
47.11	Supermarkten			X	
47.4	consumenten-elektronica		X	X	Media-Markt/ Saturn hoog, overige formules veelal midden
47.51	kledingstoffen, huishoudtextiel				geen GDV-branche
47.52	doe-het-zelfartikelen	X			PDV
47.52.8	Bouwmarkten	X			PDV
47.59	meubels, verlichting en ov.	X			PDV
47.64.1	fietsen en bromfietsen	X			vb: Halfords
47.64.3	sportartikelen (geen watersport)	X	X		vb: Perry, Intersport
47.64.4	kampeerartikelen (geen caravans)	X			vb: Beversport
47.65	speelgoed		X		vb: Telstar Sport, Toychamp
47.71	kleding en mode-artikelen; textielsupermarkten		X		vb: Piet Zoomers, van de Belt. NB seizoenspieken!
47.72	schoenen en lederwaren		X		vb: Scapino
47.76	bloemen, planten, tuinbenodigdheden	X			PDV
47.79.3	tweedehands goederen (geen kleding)	X			vb: Kringloop

gebruikte bronnen o.a.: effect van GDV op Mobiliteit (D&O, 1995), Jaarboek Detailhandel (HBD, 2007), Kengetallen verkeer en vervoer ten gevolge van megacomplexen (A.M. van den Broeke et al., 2002), Verkeersgeneratie voorzieningen (CROW publicatie 272, 2008)

Uiteindelijk is ook binnen de branches nog sprake van een grote spreiding in bezoeksintensiteiten, onder meer afhankelijk van de specifieke formule van het te vestigen bedrijf.

Grootschalige detailhandel (buitensport) kent een lage bezoekersintensiteit, bij de Saturn moet daarentegen rekening worden gehouden met een hoge bezoekersintensiteit. Dit is verwerkt in de berekeningen.

Saturn realiseert 160 parkeerplaatsen op eigen terrein. Er wordt van uitgegaan dat de parkeerbehoefte van deze functie in eerste instantie wordt opgevangen op de eigen parkeervoorziening. Wanneer deze op piekmomenten volbezet is vindt overloop naar de centrale parkeervoorziening plaats.

horeca

In het actuele invullingsplan is een horeca-voorziening geprojecteerd met een netto vloeroppervlakte voor horeca van 1455 m², en een totaal bruto oppervlak van 1940 m² bvo. Het bedrijf richt zich op de avonduren (geopend vanaf 16:30 u), in de middaguren is een deel van het personeel aanwezig voor voorbereidende werkzaamheden.

Opgemerkt moet worden dat voor de berekening van de horeca-sector (restaurants) alleen algemene kencijfers ter beschikking staan. Het CROW geeft in de meest recente publicatie (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW publicatie 317, 2012) voor restaurants een kencijfers van 12 - 14 parkeerplaatsen per 100 m² bvo, met daarbij de opmerking dat dit een globaal kencijfer betreft.

Het is bekend dat er grote fluctuaties verschillen bestaan in de specifieke parkeerbehoefte van restaurants. Profileren van het restaurant, locatie, doelgroep, en dergelijke zijn daarbij van invloed. De geplande restaurant-functie die op dit moment voor vestiging op de Corridor in beeld is kent een lage vvo/bvo verhouding. Mede rekening houdend met de verwachte bezoekersaantallen wordt daarom uitgegaan van een parkeerkental van 10,1 pp/100m² bvo. Dat is lager dan waarvan in eerdere verkenningen werd uitgegaan op basis van algemene aannames ten aanzien van bedrijfstype en ruimtelijke indeling, maar nog ruim boven de gemeentelijke parkeernorm van 8,0 (zie Bestemmingsplan Centerpoort-Nieuwgraaf en Centerpoort-Zuid, Duiven, mei 2013).

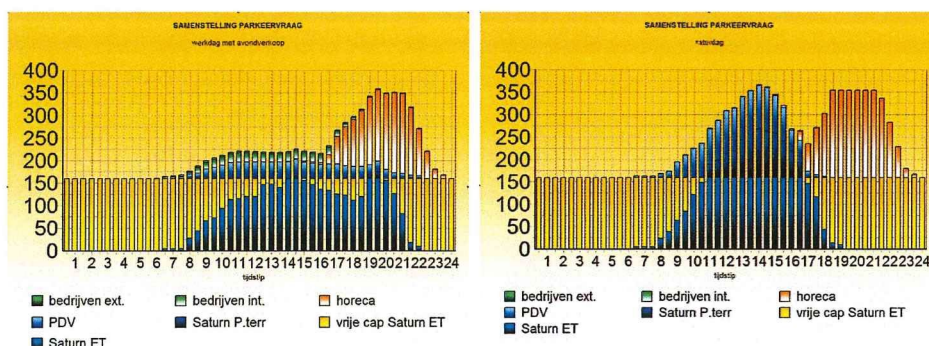
Commerciële bedrijvigheid

In aansluiting op de eerdere uitgangspunten wordt hierbij uitgegaan van niet-detailhandelsfuncties (kantoor- en productiewerkzaamheden), met de daarbij behorende bezoekerskenmerken (qua bezoeksintensiteit, spreiding over de week e.d.).

Het bestemmingsplan laat inmiddels toe dat dit eventueel ook kan worden ingevuld met detailhandelsfuncties. Dat zou gepaard gaan met andere parkeerkenmerken. Op de consequenties daarvan wordt elders in deze notitie ingegaan.

Doorrekening van het omschreven programma, met de specifieke kenmerken van de daarin opgenomen functies, leidt tot de volgende parkeervraag:

Figuur 1: Parkeervraag Corridor werkdag en zaterdag o.b.v. actuele programma



Onder in deze grafieken is het verloop van de parkeervraag van Saturn op eigen terrein weergegeven, daarboven is het verloop van de parkeervraag op de openbare parkeervoorziening af te lezen. Daaruit valt af te lezen dat in de huidige opzet vooral de horeca, in combinatie met de detailhandel, een bepalende factor voor de benodigde omvang van de parkeervoorziening is. Zowel op vrijdagavond als op zaterdag wordt de beschikbare parkeercapaciteit (189 parkeerplaatsen op openbaar terrein, plus 160 parkeerplaatsen op eigen terrein Saturn) volbelast. Op beide tijdstippen wordt kortstondig zelfs een parkeervraag berekend die uitgaat boven de beschikbare parkeercapaciteit (vrijdagavond 7 en zaterdag 13 parkeerplaatsen). Ten behoeve van deze kortstondige extra parkeervraag worden op kavel 5 circa 12 à 13 parkeerplaatsen aangelegd zodat een sluitende parkeeroplossing ontstaat (zie bijlage).

Commerciële bedrijvigheid omzetten naar detailhandel?

Het bestemmingsplan laat de mogelijkheid de functie commerciële bedrijvigheid (1500 m²) op kavel 2 in te vullen met detailhandel. Hierdoor verschuift de parkeerdruk van deze invulling van uitsluitend werkdagen naar een toevoeging van de parkeerdruk op m.n. zaterdag. De parkeerdruk op werkdagen wordt lager, terwijl de parkeerdruk op zaterdag juist toeneemt.

Uit de analyse van de parkeerbalans blijkt dat daardoor het evenwicht in de parkeersituatie wordt verstoord; er is op zaterdag geen reservecapaciteit meer beschikbaar om deze toename van de parkeerdruk op te vangen. De omzetting van commerciële bedrijvigheid naar detailhandel genereert een toename van de parkeerbehoefte van 32 parkeerplaatsen, in het bijzonder op de zaterdag. Hiervoor zal een oplossing moeten worden gevonden, bijvoorbeeld aanleg van extra parkeerplaatsen op eigen terrein, zoeken naar mogelijkheden om deze extra parkeercapaciteit in het openbaar gebied te creëren, of gebruik maken van overloop naar parkeergelegenheden in de omgeving (Corridor-Noord, Makro).

TOEDELING KOSTEN PARKEERTERRAIN OP BASIS VAN MANDELIG AANDEEL

Feitelijk gebruik als basis

De mate waarin de verschillende voorzieningen gebruik maken van het centrale parkeerterrein vormt de basis voor de berekening van het mandelig aandeel van de verschillende functies in het parkeerterrein. Het rekenmodel voor de parkeervraag zou

daarvoor kunnen dienen; de resultaten daarvan en de vertaling ervan in de kostenverdeling, is evenwel niet eenvoudig te voorzien en daarmee voor derden minder transparant.

Om die reden is er voor gekozen een benadering te volgen die uitgaat van de (maximale) parkeerbehoefte van de diverse functies, en op basis daarvan te komen tot een evenredige kostentoedeling. Toetsing daarvan op basis van de eerste plannen voor invulling van het gebied gaven aan dat de gedetailleerde benadering op basis van het rekenmodel, en de pragmatische benadering op basis van de parkeerbehoefte, voldoende parallelliteit vertoonden om deze vereenvoudigde methode te rechtvaardigen. Wel bleek het gewenst om voor de sectoren detailhandel en horeca correcties toe te passen om in de vereenvoudigde berekeningsmethode optimaal rekening te kunnen houden met de kortere periode waarin de parkeerdruk van deze functies zich voordoet (bedrijvigheid 5 dagen per week, detailhandel vooral donderdag, vrijdag en zaterdag, horeca met een relatief korte piek op vrijdag- en zaterdagavond).

Reductiefactoren

In de berekeningen voor de kostentoedeling zijn, zoals hierboven aangegeven, de reductiefactoren toegepast zoals die op basis van de oorspronkelijke opzet voor het bedrijventerrein zijn vastgesteld. Met een reductiefactor van 5% voor detailhandel en 20 % voor horeca kon op deze wijze eenvoudig en transparant een evenredige kostentoedeling worden berekend die optimaal de evenredige kostentoedeling op basis van het feitelijk gebruik benadert. De reductiefactoren dienen uitsluitend om in de kostenberekening optimaal rekening te kunnen houden met de ongelijke duur van de piekbelastingen van de verschillende functies.

NB: In de bepaling van de parkeerbehoefte spelen deze reductiefactoren geen rol.

Berekenen parkeervraag

In de berekeningsmethode wordt de parkeerbehoefte voor de verschillende functies berekend aan de hand van parkeerkentallen (parkeerbehoefte per 100 m² bvo, of omgekeerd aantal m² van een functie in relatie tot 1 parkeerplaats).

De toe te passen parkeerkentallen zijn afgeleid uit de uitkomsten van het rekenmodel voor de parkeervraag (dat uitgaat van de specifieke bezoekerskenmerken van de parkeerders bij de verschillende functies, rekening houdend met de functiespecifieke bezoekerskenmerken op deze locatie):

Dit leidt tot de volgende parkeerkentallen op basis van het rekenmodel parkeervraag:

detailhandel buitensport grootschalig:	2.15 pp/100 m ² (46.5 m ² per pp)
bedrijven:	1.55 pp/100 m ² (64.5 m ² per pp)
horeca:	10.1 pp/100 m ² (9.9 m ² per pp)

Voor Saturn wordt een afwijkende benadering gevolgd. In tegenstelling tot de andere functies wordt de parkeervraag primair opgevangen op eigen terrein, het openbaar parkeerterrein dient vooral voor opvang van de (kortdurende) pieken in de parkeerbehoefte. Oorspronkelijk was voor dit kavel (met invulling bedrijvigheid) een

mandelig aandeel in het openbare parkeerterrein van ca 21,7% geraamd. Met Saturn is overeengekomen dat zij dit aandeel voor hun rekening nemen. Uit doorrekening van het parkeervraagmodel blijkt dat de parkeervraag van Saturn daarmee (op eigen terrein en medegebruik van het openbaar parkeerterrein) kan worden opgevangen. Het mandelig aandeel van Saturn wordt vastgepind op 41/189 (21.7%).

In de berekeningsmethodiek voor de verdeling van het overige deel (148 van de 189 parkeerplaatsen) gelden de hiervoor vermelde parkeerkentallen als uitgangspunt. In het bestemmingsplan Centerpoort-Nieuwgraaf en Centerpoort-Zuid Duiven worden de algemene parkeernormen voor de gemeente Duiven vermeld. Deze zijn als grondslag voor de berekeningen niet toepasbaar, de gemeentelijke normen houden te weinig rekening met de specifieke kenmerken van de bedrijvigheid in De Corridor, in het bijzonder waar het gaat om de functies (grootschalige) detailhandel en horeca. De gemeentelijke parkeernormen zijn ontleend aan het Duivens Verkeer- en Vervoerplan (2008), en gerelateerd aan de toen geldende kentallen van het CROW. Inmiddels zijn aangepaste, en veel meer gedifferentieerde, parkeerkentallen van het CROW verschenen (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW-publicatie 317, oktober 2012). Voor grootschalige, perifere locaties zijn nu gedetailleerdere kencijfers beschikbaar. Ook voor horeca wijken de huidige kencijfers af van de door de gemeente gehanteerde parkeernormen. De parkeerkentallen op basis van het bestemmingsplan zijn o.i. dan ook niet geëigend om te komen tot een reële kostentoedeling.

In de volgende paragraaf wordt de berekening van de mandelig aandelen stapsgewijs weergegeven.

1. Uitgangspunt vormt de input in de vorm van de oppervlaktes, zoals gegeven in het functionele programma.
2. Met behulp van de afgeleide parkeerkentallen wordt per functie de maximale parkeervraag berekend (ongeacht het tijdstip waarop deze parkeervraag zich voordoet).
3. Waar dit van toepassing is wordt op deze maximale parkeervraag de relevante reductiefactor toegepast. Het totaal van de gezamenlijke parkeerpiek voor de kavels 1,2 en 3 bedraagt ruim 270. Dit vormt de basis voor een -naar evenredigheid met de individuele parkeerpiek- toedeling van de 148 parkeerplaatsen (78.3% van de totale parkeercapaciteit van 189 parkeerplaatsen) die door deze kavels zal moeten worden opgebracht.
4. Hieruit volgt de (procentuele en absolute) toedeling van de mandelig aandelen, waarin ook de vaste component van 21,7% voor kavel 6 (Saturn) is opgenomen.

Kostentoedeling op basis van huidige programma

Uitgangspunt voor de berekening is het functionele programma:

Input:

M2 bvo	bvo (m2)	Kavel	
Functies	programma		
Detailhandel	3000	1	
Horeca	1940	3	
Bedrijven zuid	1500	2	deel 2
Detailhandel kavel 2	1500	2	deel 1
Saturn	4660	6	

Toepassing parkeerkentallen:

Parkeerplaatsen obv parkeerkentallen		kentallen	
Functies		1 pp per 'x' m2 bvo)	pp/100m2
Detailhandel	64	46.5	2.15
Horeca	195	9.9	10.1
Bedrijven zuid	25	64.5	1.55
Detailhandel kavel 2	31	46.5	2.15
Saturn	nvt		
Totaal	315		

Toepassing reductiefactoren voor dubbelgebruik:

Functies		
Detailhandel	61	5% reductie
Horeca	156	20% reductie
Bedrijven zuid	25	
Detailhandel kavel 2	29	5% reductie
Saturn	nvt	
Totaal*	271	

* basis voor toedeling van 148 parkeerplaatsen (78.8% van totaalcapaciteit)

Resultaat:

Functies	Aandeel	corresponderend aantal parkeerplaatsen
Detailhandel	17.7%	33
Horeca	45.1%	85
Bedrijven zuid*	7.2%	14
Detailhandel kavel 2	8.3%	16
Saturn (vast aandeel)	21.7%	41
Totaal	100.0%	189

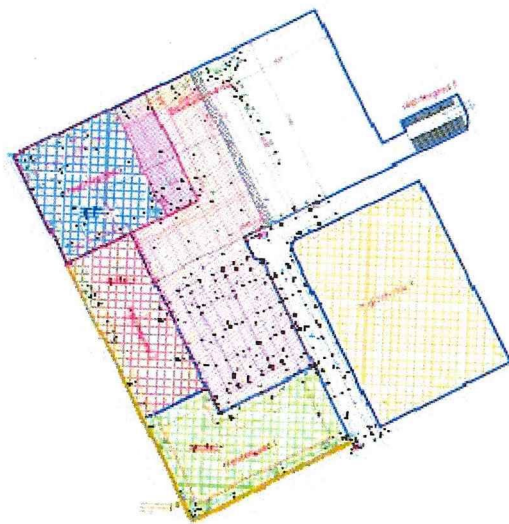
* Wanneer dit deel van kavel 2 ook wordt toegevoegd aan het detailhandelsaanbod zal daarvoor extra parkeercapaciteit moeten worden gevonden. Dit kan aanleiding geven tot wijzigingen in de berekening, afhankelijk van de gekozen oplossing voor extra parkeercapaciteit.

Kavelindeling De Corridor



PARKEERLOCATIE P-5

P 5: 13 pp



variant: P5: 12 pp

