



Memo bestemmingsplan Harmonielocatie – Verkeer

Datum	:	27 mei 2021
Zaaknummer	:	##
Aan	:	Projectleider Centrum Bergen
Kopie aan	:	Wethouder Valkering
Van	:	Projectgroep Harmonielocatie
Onderwerp	:	Memo bestemmingsplan Harmonielocatie – Verkeer

Aanleiding

Op 30 juni 2020 heeft de gemeenteraad van Bergen unaniem de nieuwe ruimtelijke randvoorwaarden voor de Harmonielocatie in het centrum van Bergen vastgesteld. Die ruimtelijke randvoorwaarden landen in een wijziging van het bestemmingsplan De Zeven Dorpelingen, thans Harmonielocatie. In dit bestemmingsplan speelt het onderwerp verkeer een belangrijke rol om de onderbouwing van de verkeersaspecten op een juiste manier vorm te geven is deze memo opgesteld.

Wettelijk kader

De Wet ruimtelijke ordening voorziet in de opstelling van bestemmingsplannen met als doel het bereiken van een goede leefomgeving en een duurzame ruimtelijke ordening en vormt daarmee de vertaling van kwaliteitseisen vanuit verschillende beleidsterreinen kunnen worden naar concrete ruimtelijke situaties. Om die reden is in de Wet ruimtelijke ordening ten aanzien van de inhoud van bestemmingsplannen gekozen voor de volgende.

In een algemeen artikel (artikel 3.1) is bepaald dat de gemeenteraad voor het gemeentelijke grondgebied in een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening de bestemming van de in het plan begrepen grond vaststelt. Artikel 3.28 bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels kunnen worden gegeven omtrent de inhoud van het bestemmingsplan. Daarbij kan worden gedacht aan ruimtelijk relevante kwaliteitseisen, zoals de huidige eisen in artikel 15 Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 met betrekking tot geluidhinder, maar ook aan ruimtelijk relevante eisen, bijvoorbeeld ten aanzien van externe veiligheid. Voorts kan worden gedacht aan sectorale ruimtelijk relevante kwaliteitseisen bijvoorbeeld op het gebied van wonen of waterbeleid en -beheer.

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan zal het vaststellende bevoegde gezag die eisen in acht moeten nemen of — als het streefnormen betreft — hiermee rekening dienen te houden. De formulering van artikel 3.1 maakt het ook mogelijk een betere relatie te leggen tussen de ruimtelijke ordening en het beleidsterrein van milieu. Aan de gemeenteraad vervolgens de opdracht te komen tot bestemmingsplannen die in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij is van belang het betrekken van het onderwerp verkeersaspecten in de meest brede zin van het woord.

Reikwijdte

Deze memo poogt niet de volledige ten behoeven van een eerdere versie van hetzelfde bestemmingsplan opgestelde verkeers- en parkeeronderzoeken over te doen. Dit zou geen recht doen aan deze onderzoeken en ook niet aan het feit dat reeds tot aan de Afdeling

Bestuursrechtspraak van de Raad van State¹ is geprocedeerd over, onder meer, de resultaten van deze onderzoeken. In deze notitie worden daarom de conclusies uit de eerdere onderzoeken afgezet tegen de hernieuwd berekende verkeersgeneratie en parkeerbehoefte.

Berekening verkeersgeneratie en parkeerbehoefte

Voor berekening van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte is aangesloten bij CROW publicatie 381 'Toekomstigbestendig parkeren' en de Nota Parkeernormen 2020, Gemeente Bergen.

De CROW Publicatie 381 'Toekomstigbestendig parkeren' gaat in op parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie. De parkeerkencijfers worden samengesteld uit CBS gegevens, literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten, maar zijn gebaseerd op een gemiddelde situatie.

De nota parkeernormen Bergen 2020 vervult een rol in het ruimtelijk toetsingskader voor nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen in de gemeente Bergen. Aan de hand van deze nota wordt het aantal parkeerplaatsen voor auto's bepaald dat aangelegd en in stand gehouden moet worden. Aan te leggen parkeerplaatsen moeten voldoen aan kwalitatieve eisen die de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen waarborgen.

Functie	Verkeersgeneratie
<i>4 koop etage, duur</i>	28,8 mvt/etmaal
<i>8 koop etage, midden</i>	44 mvt/etmaal
<i>2 sociale huur, eengezins</i>	9,4 mvt/etmaal
<i>13 sociale huur, etage</i>	46,8 mvt/etmaal
<i>1490m² bvo detailhandel</i>	524,5 mvt/etmaal
<i>140m² gbo maatschappelijke voorziening</i>	82 mvt/etmaal
	735,5 mvt/etmaal

Voor berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' en de gebiedsindeling 'centrum'. Uitgegaan is van de maximale waarden.

Functie	Parkeerbehoefte
<i>4 koop etage, duur</i>	4,8 plaatsen
<i>8 koop etage, midden</i>	8 plaatsen
<i>2 sociale huur, eengezins</i>	1,8 plaatsen
<i>13 sociale huur, etage</i>	9,1 plaatsen
<i>1490m² bvo detailhandel</i>	41,7 plaatsen
<i>140m² gbo maatschappelijke voorziening</i>	2,8 plaatsen
	68,2 plaatsen

Voor berekening van de parkeerbehoefte is uitgegaan van een worstcase benadering waarbij

¹ Zie ABRvS 10 april 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1105 r.o. 15. t/m 19.2.

Voor fietsparkeren zijn in de nota parkeernormen Bergen 2020 geen specifieke normen opgenomen voor de in het plan voorkomende functies. Omdat de woonruimte in eigen fietsenstalling/berging voorzien is hier, hoewel dus niet verplicht vanuit het beleid, een berekening gemaakt voor het fietsparkeren vanuit de analogie met de norm voor winkelcentra. Bij toepassing zouden dan voor de maatschappelijke en de detailhandelsfuncties samen 44 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. In het gebied is daarvoor afdoende ruimte.

Gevolgen eerdere onderzoeken

In het 'verkeers- en parkeeronderzoek Bergen centrum' van Rho adviseurs voor leefruimte (zie bijlage) is tevens de verkeerssituatie onderzocht. De conclusie uit dit rapport luidt als volgt:

- *Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er nauwelijks restcapaciteit in de omgeving is. De parkeerdruk is in grote delen van het centrum hoog, maar met regulering/handhaving kan het parkeren beter over de beschikbare terreinen verdeeld worden. In de directe omgeving van Mooi Bergen zijn nog maximaal 7 pp op het maatgevende moment beschikbaar; daarnaast is op het parkeerterrein Smalle Pad nog een restcapaciteit van 3 pp (uitgaande van 85%).*
- *Op basis van een parkeerbalans kan inzichtelijk worden gemaakt op welk moment hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk zijn en hoe zich dit verhoudt tot de parkeerdruk op de verschillende gemeten dagen.*
- *Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersafwikkeling goed is. Soms kan het zijn dat het verkeer stagneert als gevolg van veel afstaand verkeer, fietsverkeer of expeditieverkeer. Dit past bij het normale verkeersbeeld in centrumgebieden. De verkeersveiligheid vormt een aandachtspunt, vanwege de hoge verkeersintensiteit in combinatie met de relatief hoge snelheid. Ook de oversteekbaarheid vormt in relatie tot de herinrichting een belangrijk aandachtspunt.*
- *De parkeergarage kan ontsloten worden via de doorsteek. De hoeveelheid fietsverkeer vormt hier wel een aandachtspunt bij de inrichting. Ontsluiting van de parkeergarage naar het Plein is niet noodzakelijk en zou bovendien tot een nieuw conflictpunt met de vele fietsers en voetgangers leiden. De ontsluiting van de parkeergarage via de doorsteek tussen Het Plein en de Karel de Grotelaan is qua bereikbaarheid en verkeersveiligheid goed mogelijk, mits goed vormgegeven.*

Onderstaande tabel geeft het verschil tussen de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte tussen de maximale gebruiksmogelijkheden uit het plan waart het onderzoek op ziet en het plan na wijziging zoals hierboven door gerekend. Saldering is in deze beschouwing niet afzonderlijk meegenomen nu de huidige situatie niet wijzigt en dus slechts de verschillen in de planvorming relevant zijn.

	Plan oud	Plan nieuw
Verkeersgeneratie		735,5
Parkeerbehoefte	77	68,2