

Onderwerp	Analyse parkeerbehoefte uitbreiding Action Gilze
Opdrachtgever	Stichting beleggingsfonds Rox
Datum	7 april 2022
Opsteller	Martin Blankendaal

1 Inleiding

Stichting beleggingsfonds Rox (SBFR) is voornemens haar winkel, waarin Action is gevestigd, uit te breiden met 260,7 m² bvo. SBFR heeft gevraagd om een analyse van de parkeerbehoefte op te stellen op basis van deze uitbreiding conform de Nota Parkeernormen Gilze en Rijen 2017 (gehanteerde citeertitel: Nota Parkeernormen) en het vigerende bestemmingsplan.

Artikel 4.2.4 van het Bestemmingsplan bepaalt dat bij het oprichten en uitbreiden van gebouwen of het veranderen in gebruik de inrichting van elk perceel zodanig dient te zijn dat voldoende ruimte aanwezig is om zowel het parkeren als het eventueel laden en lossen op eigen terrein te kunnen afwikkelen en dat op eigen terrein voorzien dient te zijn in voldoende parkeeraccommodatie conform de parkeerrichtlijnen opgenomen als Bijlage 1 bij het Bestemmingsplan. Bijlage 1 bevat de “parkeerkencijfers Gilze en Rijen”.

In dit rapport wordt onderbouwd hoe in deze behoefte voor parkeren en laden en lossen kan worden voorzien.

Als input voor deze analyse heeft SBFR door Dufec een parkeeronderzoek laten uitvoeren naar de bezetting van de parkeercapaciteit rondom de locatie van Action: Parkeeronderzoek Steenakkerplein 20, Gilze – versie concept 28-3-2022.

2 Parkeerbehoefte uitbreiding Action

Op grond van artikel 4.2.4 van het bestemmingsplan en de bijbehorende parkeerkencijfers (Bijlage 1 bij het bestemmingsplan) geldt een parkeernorm van 3,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor de-tailhandel. De uitbreiding van 260,7 m² bvo heeft daarmee een parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen.

3 Parkeermogelijkheid uitbreiding Action

Het is niet haalbaar om de parkeerbehoefte van 10 plaatsen op eigen terrein te faciliteren; hiervoor ontbreekt de benodigde ruimte. Daarom is maatwerk noodzakelijk om in vervangende parkeerruimte te voorzien (er moet van het bestemmingsplan worden afgeweken). De Nota Parkeernormen onderscheidt hiervoor de volgende mogelijkheden:

1. De aanvrager geeft een vervangende private parkeerruimte op;

2. De aanvrager realiseert vervangende parkeerruimte in de openbare ruimte;
3. De aanvrager koopt de parkeereis af.

SBFR zie geen mogelijkheden vervangende parkeerruimte te realiseren of op te geven. Daarmee resteert de afkoop van de parkeereis. De Nota Parkeernormen vermeldt daarover het volgende:

“Wanneer de aanvrager niet kan voorzien in voldoende parkeervoorzieningen volgens situatie 1 of 2, kan het college van burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van de parkeereis en daarvoor een financiële vergoeding verlangen. De grondslag voor afkoop van de parkeereis vormt het mobiliteitsfonds. Deze lichten we toe in hoofdstuk vier. De financiële vergoeding baseren we op het afkoopbedrag zoals opgenomen in dit hoofdstuk¹.

Voorwaarde voor het afkopen van de parkeereis is dat er voldoende parkeerruimte op de openbare weg aanwezig is op de voor de functie relevante momenten, en dat de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan- niet boven de 85% uitkomt. De aanvrager moet dit aannemelijk maken aan de hand van actuele parkeerdrukgegevens. We beschrijven de wijze waarop de parkeerdruk berekend moet worden in bijlage 5.

Ten slotte stellen we een overeenkomst op met de aanvrager, daarin beschrijven we nadere afspraken. Deze overeenkomst kan onderdeel uitmaken van een ruimtelijke ordening procedure of vergunningverlening. Een voorbeeld van een dergelijke overeenkomst hebben we opgenomen in bijlage 6.”

4 Resultaten parkeeronderzoek Steenakkerplein 20

Onderzoeksbureau Dufec heeft in maart 2022 in het gebied rondom de ontwikkellocatie een parkeeronderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de beschikbare restcapaciteit in de omgeving. Daarbij is op een aantal representatieve momenten beschouwd welke restcapaciteit aanwezig is. Deze momenten en de resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in Tabel 1. Conform de Nota Parkeernormen is hierbij een loopafstand van 200 meter gehanteerd en is het uitgangspunt gehanteerd dat na de uitbreiding van Action een maximale parkeerdruk van 85% acceptabel is. De metingen hebben plaatsgevonden op de tijdstippen die in bijlage 6 van de Nota Parkeernormen zijn opgenomen. De tijdvakken waarop de metingen hebben plaatsgevonden komen overeen met de drukste momenten van detailhandel, namelijk respectievelijk zaterdagmiddag, koopavond (de koopavond valt op vrijdag), werkdagmiddag en werkdagochtend.

¹ Nota Parkeernormen, pagina 23: *“De hoogte van het bedrag dat initiatiefnemer per parkeerplaats moet betalen, is opgebouwd uit de verwachte kosten voor de grond, realisatie en beheer en onderhoud. Het afkoopbedrag per parkeerplaats is vastgesteld op € 5.000,- exclusief BTW.”*

				PARKEERDRUK				RESTCAPACITEIT	
Periode		Capaciteit		Bezetting			Parkeerdruk	Bij acceptabele parkeerdruk van	
				Goed	Fout	Obstakel	Totaal	%	85%
Donderdag	Nacht	23-01u	202	138	0	0	138	68%	34
Vrijdag	Ochtend	10-12u	202	101	5	0	106	52%	66
	Middag	13-15u	202	99	3	0	102	50%	70
	Avond	18-20u	202	92	8	0	100	50%	72
Zaterdag	Middag	13-15u	202	113	5	0	118	58%	54

Tabel 1 - Resultaten parkeeronderzoek Steenakkerplein (bron: pagina 7 van de rapportage van Dufec)

Uit Tabel 1 blijkt dat op het drukste moment waarop gemeten is, de werkdagnacht, een restcapaciteit van 34 parkeerplaatsen beschikbaar is. Dit moment is niet representatief voor Action, aangezien deze 's nachts niet geopend is. Op de momenten die wel representatief zijn, zijn 54 (zaterdagmiddag) tot 72 (koopavond) parkeerplaatsen beschikbaar. Deze aantallen zijn aanzienlijk hoger dan de parkeerbehoefte van de uitbreiding van Action van 10 parkeerplaatsen. Daarmee is het dus goed mogelijk om deze parkeereis af te kopen. Op het drukste representatieve moment, zaterdagmiddag, was er tijdens het parkeeronderzoek sprake van een bezetting van 118 van de 202 parkeerplaatsen en een parkeerdruk van 58%. Als hierbij 10 plaatsen door de uitbreiding van Action worden gebruikt, ontstaat een bezetting van 128 van de 202 parkeerplaatsen en een parkeerdruk van 63%. Deze parkeerdruk is aanzienlijk lager dan de maximaal acceptabele parkeerdruk van 85%. Daarmee komt de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de omgeving op basis van de uitbreiding van Action dus niet boven de 85% uit, en is de afkoop van de parkeereis op basis van de Nota Parkeernormen mogelijk.

5 Expeditie

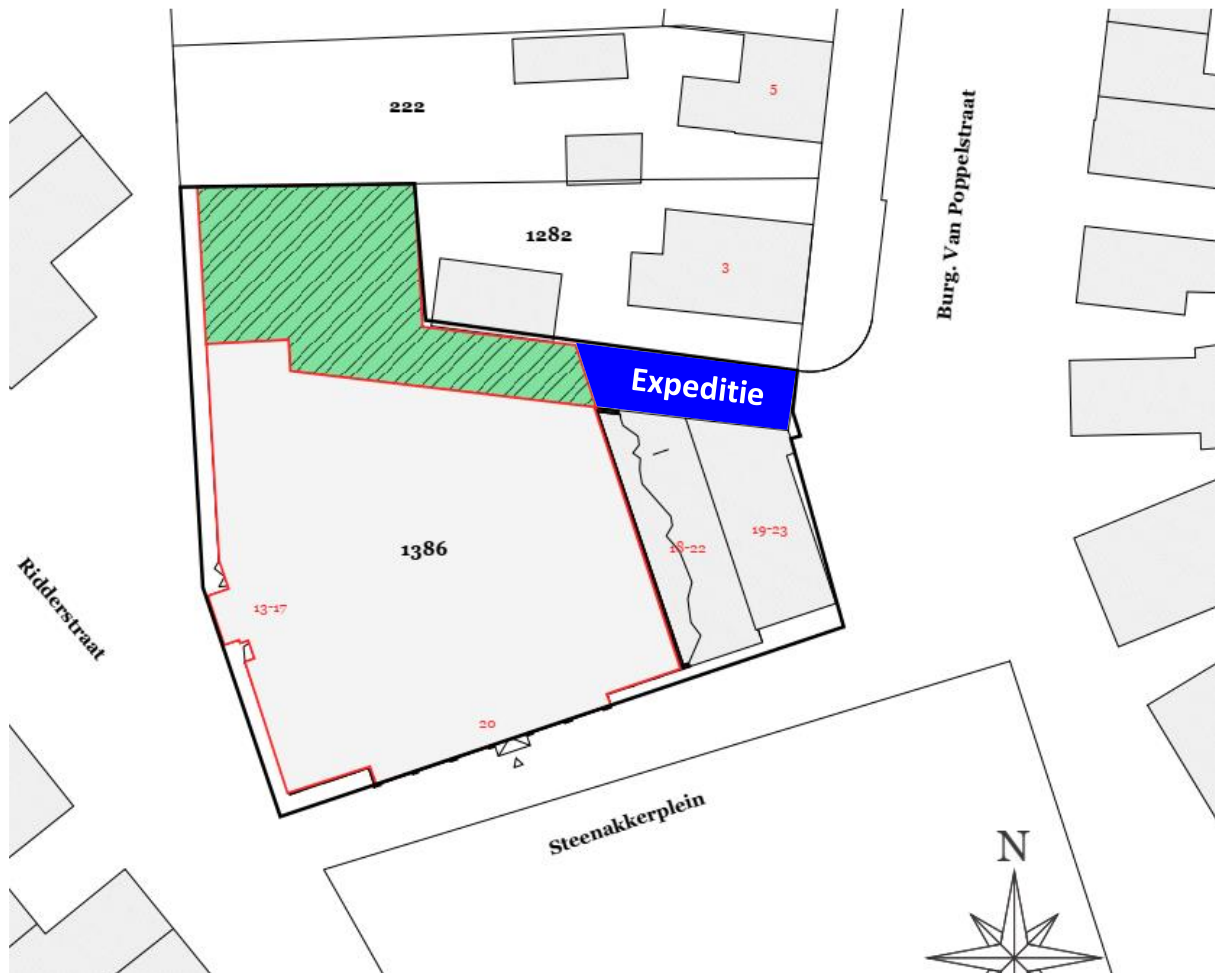
Voorts is er onvoldoende ruimte beschikbaar voor laden en lossen op eigen terrein. De inrit voor vrachtwagens is 15 meter, en een Action vrachtwagen is 18 meter lang. Dat betekent dus dat de vrachtwagen niet geheel op eigen terrein kan staan. Voor een deel wordt er daarom geladen en gelost op gronden van gemeente. Figuur 1 toont de toekomstige situatie met de ruimte voor expeditie.

De frequentie en wijze van expeditie is nader beschreven in het geluidsrapport dat Peutz heeft opgesteld en is op hoofdlijnen als volgt:

De aan- en afvoer van goederen vindt plaats met één vrachtwagen in de dagperiode. De goederen worden (uitzonderingen daargelaten) van maandag tot en met zaterdag tussen 07:00 en 09:00 geleverd. Bij vertragingen op de weg kan bij uitzondering de levering na 09:00 uur plaatsvinden. De vrachtwagen rijdt achteruit met een snelheid van 5 km/uur langs de woning aan de Burgemeester van Poppelstraat 3 naar de laad- en loslocatie. Om geluidsoverlast voor de omwonenden te voorkomen heeft de vrachtwagen geen geluidssignalering tijdens het achteruitrijden. Tijdens een meetdag duurde laden en lossen circa 17 minuten. De laad- en losduur kan echter variëren indien er meer rolcontainers worden geladen en gelost dan tijdens de meetdag. De verwachting is dat de het laden

en lossen maximaal 25 minuten per vrachtwagen zal duren. Na het laden en lossen rijden de vrachtwagens vooruit de inrichting af met een snelheid van 10 km/uur.

In aanvulling hierop heeft Action aangegeven dat tijdens het aanrijden en wegrijden van het voertuig een medewerker aanwezig is die toezicht houdt en de expeditie begeleidt bij de voertuigmanoeuvres, om de verkeersveiligheid te optimaliseren.



Figuur 1 - Toekomstige situatie met ruimte voor expeditie (donderblauw gearceerd)

In centra en binnensteden is het gebruikelijk dat expeditievoertuigen achteruit rijden naar expeditievoorzieningen en/of tijdelijk stilstaan op de openbare weg. Veel winkels beschikken immers niet over een expeditieruimte op eigen terrein. Aangezien expeditie een beperkte tijdsduur heeft van maximaal 25 minuten is dat acceptabel, zeker aangezien in deze situatie slechts een gedeelte van het voertuig niet binnen de expeditievoorziening past.

In dit geval kan het laden en lossen gedeeltelijk op gemeentegrond plaatsvinden, mede gelet op de volgende uitgangspunten:

- Laden en lossen buiten het 'eigen terrein' is niet in strijd met de bestemming 'Verkeer', nu dit de openbare weg betreft en laden en lossen op de openbare weg op grond van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 is toegestaan (ECLI:NL:RVS:2013:2886, r.o. 8.3);
- Laden en lossen buiten het 'eigen terrein' leidt in dit geval niet tot een verkeersonveilige situatie voor voetgangers (ECLI:NL:RVS:2016:1542, r.o. 7.1);
- De laad- en losplaats kan op een verkeersveilige wijze worden bereikt. Door het achteruit inrijden van vrachtwagens ontstaat geen verkeersonveilige situatie (ECLI:NL:RVS:2019:160, r.o. 5.3);
- Het is niet gewenst om de gronden die nu tot de openbare weg behoren, over te dragen aan Action, zodat wel op 'eigen terrein' kan worden geladen en gelost. Bijvoorbeeld omdat de gemeente het in het algemeen belang om deze gronden in eigendom te houden, zodat de eventueel daarin gelegen kabels en leidingen te allen tijde bereikbaar zijn (ECLI:NL:RVS:2016:1542, r.o. 10.2).

6 Conclusie

De uitbreiding van de Action genereert een parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen kunnen niet worden voorzien op eigen terrein. Omdat echter op de openbare weg voldoende parkeerruimte aanwezig is op de voor de functie relevante momenten, en de bezettingsgraad in de nabije omgeving -inclusief de toename ten gevolge van het bouwplan- niet boven de 85% uitkomt, kan de parkeereis worden afgekocht.

Het laden en lossen zal gedeeltelijk op gemeentegrond plaatsvinden. Deze gronden hebben een verkeersbestemming. Het laden en lossen op gemeentegrond is ruimtelijk aanvaardbaar bevonden.