

Notitie

betreft: Nieuwbouw Cloetta Roosendaal
Onderbouwing parkeren
datum: 22 mei 2023
referentie: EBa/IKaCJ/F 22572-9-NO-002
van: MSc I.H. Kalverboer

1 Inleiding

Cloetta Holland B.V. (hierna te noemen: Cloetta) is voornemens een nieuwe productielocatie te realiseren op De Meeten 2 aan de Rucphensebaan/Spectrum, thans ongenummerd te Roosendaal. Op de te realiseren locatie is Cloetta voornemens snoepgoed (suikerwaren) onder diverse merknamen zoals Venco en Redband te produceren.

Deze ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan 'Majoppeveld_nr_2019', dat in 2008 is vastgesteld door gemeente Roosendaal. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Hiertoe zal gemotiveerd moeten worden dat ook na de beoogde ontwikkeling sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit kader vraagt het aspect parkeren om aandacht. In voorliggende notitie zal daarom ingegaan worden op de effecten van de beoogde ontwikkeling op de parkeersituatie ter plaatse van het plangebied en diens omgeving.

2 Ligging plangebied en beoogde ontwikkeling

2.1 Ligging plangebied

De inrichting is gelegen op het bedrijventerrein Majoppeveld-Zuid en wordt omsloten door de Rucphensebaan aan de noordzijde, het Spectrum aan de oost- en zuidzijde en een sloot aan de westzijde.

In figuur 2.1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven.

f2.1 Ligging plangebied (bron luchtfoto: Google Earth)



2.2 Beoogde ontwikkeling

Cloetta is in de huidige situatie actief op verschillende productielocaties in Nederland en België. Cloetta is voornemens de verschillende activiteiten samen te voegen op een nieuw te realiseren productielocatie op De Meeten 2 in Roosendaal. Middels het samenvoegen van de activiteiten kan Cloetta het productieproces verduurzamen en optimaliseren. Cloetta produceert snoepgoed onder verschillende merknamen zoals Redband en Venco. De totale productiecapaciteit in de beoogde situatie bedraagt 50.000 ton snoepgoed (suikerwaren) per jaar.

3 Toetsingskader

In de Nota Parkeernormen van de gemeente Roosendaal zijn de geldende parkeernormen voor nieuw- en verbouwplannen opgenomen. De parkeernormen van Roosendaal zijn gebaseerd op de gemiddelde parkeerkencijfers van het CROW. Indien deze landelijke normen worden gewijzigd heeft dit gevolgen voor de Roosendaalse cijfers. In de Nota parkeernormen wordt bovendien aangegeven dat het bestemmingsplan een instrument is om parkeerbeleid vast te leggen.

Per functie wordt een parkeernorm aangegeven. Uitgangspunt van het parkeerbeleid is dat een bouwplan dient te voorzien in voldoende parkeergelegenheid op het eigen terrein, waarbij intensivering van het ruimtegebruik dient te worden nagestreefd. Aan de hand van deze normen wordt beoordeeld of de beoogde ontwikkeling in voldoende parkeergelegenheid voorziet. Ontheffing van de parkeernormen is bovendien mogelijk conform de Nota Parkeernormen.

4 Beoordeling parkeersituatie

Parkeerbehoefte op basis van gemeentelijke parkeernormen

In eerste aanleg wordt de parkeerbehoefte bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormen. Voor de categorie 'groothandel/transport/industrie' geldt een parkeernorm van 2,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Op basis van het huidige ontwerp van de beoogde bebouwing wordt voorzien in circa 50.290 m². Dit zou betekenen dat er op basis van de gemeentelijke parkeernormen circa 1.308 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd zouden moeten worden.

Opgemerkt wordt dat de van toepassing zijnde functiecategorie uit het parkeerbeleid erg breed is, en er naar verwachting een grote variëteit aan soorten werkgelegenheid, met ook een verschillende parkeerbehoefte, binnen deze categorie valt. Arbeidsintensieve en bezoekersintensieve bedrijven kennen bijvoorbeeld dezelfde parkeernormen conform het parkeerbeleid. Op basis van het parkeerbeleid wordt gesteld dat indien een bouwplan/initiatief wordt ingediend waarvan de hoofdfunctie niet overeenkomt met de functionele indeling verwezen wordt naar de normen van het CROW. Ondanks dat de beoogde ontwikkeling een productielocatie betreft, en in eerste aanleg binnen de categorie 'groothandel/transport/industrie' ingedeeld kan worden kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling niet geheel binnen deze categorie past. De beoogde productielocatie kent namelijk een aanzienlijk lagere hoeveelheid bezoekers en arbeidskrachten dan bijvoorbeeld een groothandel of reguliere arbeidsintensieve industriefunctie. Derhalve is ook de parkeerbehoefte bepaald op basis van CROW-parkeernormen.

Parkeerbehoefte op basis van CROW-kentallen

De beoogde ontwikkeling betreft een arbeidsextensief en bezoekersextensief bedrijf. Veel van de productieprocessen vinden namelijk mechanisch plaats. Een grote hoeveelheid arbeidskrachten is hiermee niet aan de orde. Voor een dergelijk bedrijf geldt een parkeernorm van 0,7 tot 1,2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Dit resulteert in 352 tot 603 parkeerplaatsen. Hierbij is uitgegaan van een sterk stedelijke gemeente, en een locatie in de rest van de bebouwde kom. Ook dit aantal parkeerplaatsen is naar verwachting hoger dan dat nodig is voor de beoogde ontwikkeling.

Daadwerkelijk te verwachten parkeerbehoefte en parkeervoorziening

De productielocatie kent een 24/7 bezetting. Daarbij is het van belang om op te merken dat een groot deel van de werknemers in ploegendienst werkt. Hierdoor hebben de werknemers allen niet gelijktijdig een parkeerplaats nodig. Het drukste moment betreft het moment waarop naast de dagdienst (circa 40 medewerkers) ook sprake is van een ploegenwissel (circa 33 medewerkers per ploeg). In totaal is hiermee sprake van maximaal 126 medewerkers, en zijn er tevens maximaal 126 parkeerplaatsen benodigd voor het personeel.

Door Cloetta is aangegeven dat er – op basis van praktijkgegevens van de bezetting van overige productielocaties van Cloetta - per etmaal maximaal 150 personenwagens en bestelbusjes het terrein aandoen. Naast het personeel zullen namelijk ook leveranciers of bezoekers aanwezig zijn. Hiervoor is rekening gehouden met 24 parkeerplaatsen. In totaal zijn er hiermee 150 parkeerplaatsen benodigd. Middels Tabel 1 wordt toegelicht op welke wijze dit aantal is bepaald. Dit kan als worst case worden beschouwd.

Tabel 1 Bepaling benodigd aantal parkeerplaatsen

Omschrijving	Maximaal aantal personenwagens
Medewerkers ploegendienst (Uitgaande van 33 medewerkers, inclusief ploegwissel)	66
Dagdienst (aantal medewerkers)	42
Kantoor (aantal werkplekken)	18
Bezoekers (maximum aantal)	24
Totaal	150

Door minimaal 150 parkeerplaatsen te realiseren zal hiermee ruimschoots voldoende parkeergelegenheid aanwezig zijn.

Opgemerkt wordt dat er doorgaans geen 150 parkeerplaatsen benodigd zijn. Mogelijk zal een deel van de werknemers met openbaar vervoer (gezien de nabijheid van <200 meter tot een bushalte) of de fiets naar de inrichting reizen. Hiermee zijn voor het personeel naar verwachting geen 126 parkeerplaatsen benodigd. Cloetta stimuleert het gebruik van de fiets. Bij een woon-/werkafstand onder de 10 kilometer krijgen medewerkers geen reiskostenvergoeding, maar een fiets. Daarnaast kunnen medewerkers die op grotere afstand wonen ook gebruik maken van een fietsregeling. Om echter ook rekening te kunnen houden met zeer incidentele situaties, zoals een drukke bezetting (bijvoorbeeld ingeval een groter deel van de werknemers met de auto naar werk reist als gevolg van slecht weer) inclusief bezoekers, is Cloetta voornemens om alsnog alle parkeerplaatsen te realiseren. Hiermee wordt zorg gedragen dat geen sprake is van parkeerproblematiek, ook niet tijdens incidentele drukke momenten. Voor de bedrijfsvoering van Cloetta is het immers ook van groot belang dat bezoekers, leveranciers en werknemers beschikken over voldoende parkeergelegenheid op het parkeerterrein van de inrichting. Het realiseren van meer parkeerplaatsen is niet duurzaam, en leidt tot onnodige kosten. Daarnaast blijft met de realisatie van 150 parkeerplaatsen de hoeveelheid verkeer van en naar Cloetta beperkt.

Afwijken parkeernormen

In het gemeentelijk parkeerbeleid wordt aangegeven dat Burgemeester en wethouders de bevoegdheid kennen om ontheffing van de parkeernormen te verlenen. Hierbij wordt voorgesteld om het stappenplan uit het gemeentelijk parkeerbeleid te volgen.

Dit stappenplan kan als volgt worden samengevat:

1. De parkeernorm dient in eerste instantie op eigen terrein te worden gerealiseerd, waarbij de kwaliteit van de openbare ruimte niet lijdt onder dit principe.
2. Indien realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis.
3. Wanneer niet alle parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd, maar wanneer de initiatiefnemer wel over (voldoende eigen) parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand beschikt, kan het College van B&W besluiten het aantal beschikbare parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (maximaal 250 meter) in mindering te brengen op het aantal op eigen terrein te realiseren parkeerplaatsen.
4. Bij het bepalen of de huidige parkeerplaatsen in het openbaar gebied kunnen worden gebruikt ten behoeve van de opvang van de extra parkeerdruk die de ontwikkeling met zich meebrengt, dient de huidige situatie met betrekking tot parkeercapaciteit in beeld te worden gebracht.
5. Uitgangspunt bij het bepalen of in het openbaar gebied mag worden geparkeerd, is dat de situatie niet onevenredig verslechtert, waarbij de parkeerdruk op het maatgevende moment niet boven de 85% mag uitkomen, inclusief het parkeertekort van de initiatiefnemer.
6. Als laatste bestaat de optie om de niet gerealiseerde parkeerplaatsen conform parkeernormen af te kopen en dit bedrag te storten in een parkeerfonds.
7. Indien het niet mogelijk is om parkeren op eigen terrein en/of openbaar gebied te realiseren, het ook niet mogelijk is om de huidige parkeercapaciteit voor opvang van de extra druk te gebruiken, en ook geen gebruik wordt of kan worden gemaakt van het parkeerfonds, wordt de omgevingsvergunning in eerste instantie geweigerd. Het college van B&W kan in uitzonderingsgevallen echter gehele of gedeeltelijke ontheffing van storting van parkeerbijdrage verlenen. Dit gebeurt wanneer het naar oordeel van het College het belang van realisatie van het bouwplan binnen de gemeente Roosendaal zwaarder weegt dan het realiseren van de parkeereis.

In voorliggende situatie zal de parkeernorm niet op eigen terrein worden gerealiseerd. Dit omdat de parkeerbehoefte een stuk lager zal liggen dan op basis van de gemeentelijke (alsmede CROW-) parkeernormen wordt berekend. Het beoordelen of de parkeerbehoefte op andere wijze (stap 2 t/m 5) opgevangen kan worden is hiermee niet aan de orde. Evenmin is het afkopen middels het parkeerfonds benodigd. Dit parkeerfonds kent immers de volgende doelstelling:

Het verkrijgen van middelen door bijdragen van initiatiefnemers, waarmee parkeervoorzieningen of andere maatregelen op het gebied van parkeren kunnen worden gecreëerd, daar waar particulieren en bedrijven dat zelf niet kunnen en waarmee de gewenste kwaliteit van het stedelijke parkeerklimaat gegarandeerd blijft.

Het afkopen middels het parkeerfonds dient aldus ter compensatie om elders parkeervoorzieningen te kunnen realiseren. Op basis van het gemeentelijk beleid geldt hiervoor tevens een resultaatsverplichting. Indien geen fysieke parkeerplaatsen uit het parkeerfonds worden gerealiseerd in logische relatie tot de afgekochte parkeerplaatsen dient het bedrag terugbetaald te worden. Aangezien er geen parkeerproblematiek wordt verwacht wordt op voorhand een storting in het parkeerfonds overbodig geacht.

In voorliggende situatie kan worden aangesloten op stap 7. Sprake is van een uitzonderingsgeval. In voorliggende notitie is toegelicht dat de daadwerkelijk te verwachten parkeerbehoefte lager is dan hetgeen wordt berekend op basis van parkeernormen. Het is dan ook niet nodig om, uitgaande van deze verwachting, een substantieel overschot aan parkeerplaatsen te realiseren.

Gemeente Roosendaal heeft bovendien zekere ambities aangaande duurzaamheid en klimaatverandering. Door gemeente Roosendaal wordt in de Nota Roosendaal Natuurstad bijvoorbeeld aangegeven dat het beperken van parkeergelegenheid in de openbare ruimte leidt tot minder verharding, en meer groen. Dit heeft echter wel consequenties. Er zal daarom altijd samen met winkels, bedrijven en bewoners een passende oplossing gezocht moeten worden. Dit vergt maatwerk. De beoogde ontwikkeling ziet niet toe op het openbare gebied, maar hiervoor geldt uiteraard ook dat minder verharding gunstig is voor het realiseren van een klimaatadaptieve en duurzame omgeving. Het realiseren van meer parkeerplaatsen dan dat nodig blijkt te zijn heeft onnodige negatieve gevolgen voor de omgeving. Een overschot aan parkeerplaatsen gaat gepaard met onnodig veel verharding. Tevens wordt autogebruik hiermee juist gestimuleerd, terwijl het juist gewenst is om duurzame mobiliteitsvormen te bevorderen.

Resumerend kan gesteld worden dat een afwijking van de parkeernormen uit het gemeentelijk parkeerbeleid hiermee aanvaardbaar wordt geacht.



(i.o.)

Deze notitie bevat 6 pagina's.