



Memo

AAN : De leden van de commissie Ruimte en EFO

VAN : Wethouder A.W. Meijer en wethouder T.A.M. Duijvestein

C.C. :

DATUM : 21 oktober 2012

BETREFT : toelichting parkeerbalans kernwinkelgebied 's-Gravenzande

Zoals toegezegd in de gezamenlijke raadscommissie Ruimte/EFO op 16-10-2012, ontvangt u hierbij een toelichting op de parkeerbalans voor het kernwinkelgebied 's-Gravenzande welke als bijlage bij het bestemmingsplan Centrum 's-Gravenzande zal worden opgenomen.

Om te beginnen is het belangrijk te vermelden dat, aangezien er nog geen definitief ontwerp ligt, deze parkeerbalans niet te zien is als eindtoets. De parkeerbalans heeft als doel om in het kader van een goede ruimtelijke ordening aan te tonen dat het realistisch is dat de ontwikkelaar bij een representatieve maximale invulling van het programma dat is toegestaan volgens het bestemmingsplan kan voldoen aan zijn parkeereis. Bij het lezen van deze parkeerbalans is het dan ook belangrijk om te beseffen dat niet alle in- en output definitieve aantallen zijn. In het bestemmingsplan is ten aanzien van het parkeren opgenomen dat bij elke ontwikkeling het Westlands Verkeer en VervoerPlan 2006 (verder: WVVP) wordt toegepast. Dit geldt dus ook voor het kernwinkelgebied.

In de parkeerbalans wordt aan de hand van 6 berekeningen de berekeningsmethode uit het WVVP gevolgd. Zodoende wordt gecontroleerd of er aan de parkeernormering van het WVVP wordt voldaan. In deze memo zal aan de hand van de stappen uit de berekeningsmethode van het WVVP de parkeerbalans worden toegelicht.

Stappen 1 en 2 van de berekeningsmethode uit het WVVP:

1. Voor een nieuwe ontwikkeling wordt voor de afzonderlijke functies de parkeernorm berekend.
2. De norm wordt aangepast aan mogelijk dubbelgebruik binnen de functies.

De eerste twee stappen van de berekeningsmethode uit het WVVP worden in berekening 1 van de parkeerbalans doorlopen. Conform de berekeningsmethode uit het WVVP is allereerst berekend hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwe ontwikkeling voor de verschillende functies afzonderlijk benodigd zijn. Deze berekening is te zien in berekening 1.1 in de parkeerbalans. Zoals te zien is in de tabel wordt dit berekend aan de hand van de parkeernormen uit het WVVP.

Zoals in het WVVP stappenplan wordt vermeld, mag er bij grote ontwikkelingen rekening worden gehouden met mogelijk dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Aan de hand van aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik kan worden bepaald voor welke periode van de dag/week de parkeerbehoefte het grootst is. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is echter alleen mogelijk bij openbaar toegankelijke (verder: openbare) parkeerplaatsen. Bij privé-parkeerplaatsen is dubbelgebruik niet mogelijk. Bij privé-parkeerplaatsen mag dan ook niet met aanwezigheidspercentages worden gerekend. Door per functie het te realiseren aantal privé-

parkeerplaatsen af te trekken van het vereiste aantal parkeerplaatsen, is te berekenen hoeveel openbare parkeerplaatsen er per functie nog benodigd zijn. Dit is gedaan in berekening 1.2. Nu het benodigde aantal openbare parkeerplaatsen per functie bekend is, kan met behulp van de aanwezigheidspercentages uit het WVVP berekend worden hoeveel openbare parkeerplaatsen er in totaal nog benodigd zijn voor de nieuwe situatie. Dit is gedaan in berekening 1.3. In deze berekening zijn de aanwezigheidspercentages van de koopavond gebruikt, aangezien dan de totale parkeerbehoefte van de verschillende functies tezamen het grootst is.

Conclusie van berekening 1 is dat bij realisatie van 90 privé-pp er bij de representatieve maximale invulling van het bestemmingsplan nog een parkeerbehoefte overblijft van 359 openbare parkeerplaatsen.

Hiermee zijn de stappen 1 en 2 uit het stappenplan in het WVVP doorlopen.

Stap 3 van de berekeningsmethode uit het WVVP:

3. Voor reeds aanwezige functies wordt (voor zover de huidige parkeerplaatsen blijven bestaan) de oude norm afgetrokken van het totaal.

De parkeernorm (de te verwachten parkeerbehoefte) is nu bekend.

Om deze stap te doorlopen, zijn berekeningen 2 t/m 5 in de parkeerbalans uitgevoerd.

In berekening 2 wordt berekend hoeveel parkeerplaatsen er benodigd zijn voor de reeds aanwezige functies (de huidige situatie). In tegenstelling tot wat de berekeningsmethode uit het WVVP aangeeft is hierbij alleen niet gerekend met oude normen, maar met de normen uit het WVVP. Doordat de oude normen lager zijn dan de normen uit het WVVP, wordt met gebruik van deze oude normen ook automatisch een eventueel historisch tekort meegerekend, waar we als gemeente verantwoordelijk voor zijn. Omdat tellingen echter accurater zijn dan normen om te kijken naar een huidige situatie, hebben wij om die reden parkeertellingen uitgevoerd. Uit deze parkeertellingen blijkt dat er momenteel geen historisch tekort is. Vandaar dat bij het berekenen van de parkeerbehoefte van de huidige situatie gewoon gebruik kan worden gemaakt van de normen uit het WVVP.

Het resultaat van berekening 2 is de parkeerbehoefte van de huidige situatie. Aangezien uit de parkeertellingen blijkt dat de parkeerdruk in het centrum van 's-Gravensande momenteel acceptabel is, kan worden geconcludeerd dat er in het centrum van 's-Gravensande momenteel voldoende openbare parkeerplaatsen zijn om in deze parkeerbehoefte te voorzien. Zoals in stap 3 van de berekeningsmethode van het WVVP wordt benoemd, is het relevant te weten hoeveel van deze bestaande openbare parkeerplaatsen behouden blijven. Om dit te bepalen moeten we dus eerst weten hoeveel van deze parkeerplaatsen er door het plan zullen verdwijnen. Dit laatste is berekend in berekening 3 van de parkeerbalans. Aan de hand hiervan is in berekening 4 berekend hoeveel van de bestaande parkeerplaatsen die in de parkeerbehoefte van de huidige situatie voorzien, behouden blijven. Hieronder vallen bijvoorbeeld (een deel van) de parkeerplaatsen op het Graaf Florisplein en op het parkeerterrein aan de Sand Ambachtstraat. Door vervolgens dit aantal te behouden openbare parkeerplaatsen af te trekken van de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie, ontstaat het aantal openbare parkeerplaatsen dat door het nieuwe plan gerealiseerd dient te worden. Dit is berekend in berekening 5. De uitkomst van berekening 5 is dus het aantal openbare parkeerplaatsen dat nog door het plan gerealiseerd dient te worden, op het moment dat er in het plan 90 privé-pp worden gerealiseerd.

Met het uitvoeren van berekeningen 1 t/m 5 van de parkeerbalans zijn daarmee de stappen 1 t/m 3 van de berekeningsmethode uit het WVVP doorlopen.

Stappen 4, 5 en 6 van de berekeningsmethode uit het WVVP:

4. *Gekeken wordt hoeveel auto's op eigen terrein een plaats kunnen vinden.*

5. *Gekeken wordt hoeveel auto's in het centrumgebied een plaats kunnen vinden.*

6. *Gekeken wordt hoeveel auto's bij derden een plaats kunnen vinden via een koop of huurovereenkomst.*

Het parkeeraanbod is nu bekend.

De norm minus het aanbod geeft het overschot/tekort.

In de stappen 4 t/m 6 van de berekeningsmethode in het WVVP wordt gekeken wat het aanbod is van parkeerplaatsen in het plan: op eigen terrein, in het centrumgebied of bij derden. Aangezien voor het plan kernwinkelgebied 's-Gravenzande geldt dat deze volledig in zijn eigen parkeerbehoefte moet voorzien (op eigen terrein dus), zijn de stappen 5 en 6 van het WVVP niet van toepassing.

De uitkomst van stap 4 van de berekeningsmethode uit het WVVP is opgenomen in berekening 6 van de parkeerbalans. Het betreft hier alleen het aantal openbare parkeerplaatsen dat door het plan wordt gerealiseerd. Door hiervan het aantal openbare parkeerplaatsen dat nog door het plan gerealiseerd dient te worden, van af te trekken, is te concluderen of het plan in zijn eigen parkeerbehoefte kan voorzien.

In dit geval is te concluderen dat bij realisatie van 90 privé-pp er tevens voldoende openbare parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd om in totaal aan de parkeernorm te kunnen voldoen. Aan de hand van deze parkeerbalans kan dan ook worden geconcludeerd dat het realistisch is dat de ontwikkelaar bij een representatieve maximale invulling van het programma dat is toegestaan volgens het bestemmingsplan kan voldoen aan zijn parkeereis.

Verhouding parkeerplaatsen bestemd voor kortparkeren versus parkeerplaatsen bestemd voor langparkeren.

In het bestemmingsplan wordt gegarandeerd dat er in totaal voldoende parkeerplaatsen zullen komen voor de nieuwe ontwikkeling.

Voor het goed functioneren van het centrum is het niet alleen van belang dat er in totaal voldoende parkeerplaatsen komen, het is ook van belang dat er een goed evenwicht komt tussen parkeerplaatsen bestemd voor kort parkeren en parkeerplaatsen bestemd voor lang parkeren. Bij de verdere uitwerken van het plan zal hier zeker aandacht aan worden besteed.