



Bijlage

Parkeerbehoefteberekening en parkeercapaciteit Voorontwerp Bestemmingsplan Centrum Chaam fase 2.

Deze bijlage is onderdeel van de officiële inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan Centrum Chaam fase 2.

In het bestemmingsplan is uitgegaan van de verkeerde parkeernormen.

In deze bijlage hebben wij berekeningen gemaakt volgens de juiste parkeernormen. Tevens treft u onder 4 en 5 een herberekening aan ten opzichte van de berekeningen in ons schrijven van 8 juni 2015.

1. Parkeren winkels: In de structuurvisie wordt verwezen naar de CROW normen voor beleid. (zie blz 21 van Structuurvisie) In onderstaande tabellen hebben wij betreffende normen gehanteerd. Onderstaande tabel komt uit CROW-normen 317

Parkeerkcijfers fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)									
parkeren per 100 m ² bvo	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,5	3,5	2,7	4,7	3,4	5,4	n.v.t.	n.v.t.	93%
sterk stedelijk	2,1	4,1	3,6	5,6	4,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	2,1	4,1	3,7	5,7	4,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	
weinig stedelijk	2,6	4,6	4,3	6,3	5,2	7,2	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	2,7	4,7	4,6	6,6	5,5	7,5	n.v.t.	n.v.t.	

Onderstaande tabel komt uit het Voorontwerp Bestemmingsplan Centrum Chaam fase 2

Functie	Categorie (aantal)	Kencijfers		Parkeerbehoefte	
		Min.	Max.	Min.	Max.
Commerciële ruimte 1	Fullservice supermarkt. (1.857m ² bvo)	2,7	4,7	50	87
Commerciële ruimte 2	Detailhandel overig (325 m ² bvo)	2,4	4,4	8	15
Totaal benodigd aantal parkeerplaatsen				58	102

Uit de gehanteerde cijfers concluderen wij dat in het Voorontwerp de normen zijn gekozen die horen bij de rij "niet stedelijk" en kolom "centrum" (zie tabel CROW 317). In het plan is geen enkele onderbouwning te vinden voor deze keuzes. Overigens vinden wij deze keuzes onjuist. In de CROW-normen 317 staat een toelichting voor wat betreft "Bereikbaarheidskenmerken" (zie onderstaande tekst uit de CROW). De parkeernormen zijn voor "centrum" aanmerkelijk lager als gevolg van het feit dat in een "centrum" de



mogelijkheid aanwezig is voor het kiezen van alternatieve vervoerswijzen. Aangezien die keuze in Chaam niet aanwezig is en gezien de bovenregionale aantrekkingskracht van een van de supermarkten is er juist een omgekeerde beweging waar te nemen, waarbij vrijwel elke bezoeker aan het Brouwerijplein de auto gebruikt als vervoermiddel. Dat er toch nog zoveel bezoekers gebruik maken van de fiets heeft te maken met het overvolle parkeerterrein. De keuze had moeten zijn: "schil centrum", minimaal 4,6 tot maximaal 6,6 parkeerplaats per 100m².

De cijfers voor het bepalen van de "stedelijkheidsgraad" ontbreken.

Bereikbaarheidskenmerken

Uit parkeerstudies is gebleken dat functies in centra een lagere parkeervraag hebben dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Deze lagere parkeervraag is grotendeels het gevolg van de mogelijkheid tot het kiezen van alternatieve vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer. Binnen de CROW publicatie Parkeerkencijfers wordt onderscheid gemaakt naar: centrum, schil/overloopgebied of rest bebouwde kom. Voor de berekening van de parkeerbalans ten behoeve van de onderhavige planlocatie is uitgegaan van een locatie gelegen in de rest bebouwde kom.

Stedelijkheidsgraad

Tevens is gebleken dat de stedelijkheidsgraad van invloed is op het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en dus op de hoogte van het parkeerkencijfer. Er worden vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden: niet-stedelijk, weinig stedelijk, matig stedelijk, sterk stedelijk en zeer sterk stedelijk. Het CBS heeft bepaald dat Oosterhout valt in de adressendichtheid van 1000 tot 1500 adressen per vierkante kilometer, waarbij een stedelijkheidsgraad geldt van een matig stedelijk woonmilieu.

Ook is er in de CROW-normen nergens een verwijzing te vinden naar correcties ten gevolge van een "blauwe zone". Wij achten deze correctie niet wenselijk, gezien de grote behoefte aan parkeergelegenheid. Het argument dat de medewerkers om die reden ergens anders in Chaam moeten parkeren gaat in tegen de wens van de gemeente dat de ontwikkelaar moet voorzien in de parkeergelegenheid voor het eigen personeel. Het is ongewenst om hiermee het omliggende gebied te belasten, omdat de daar aanwezige parkeercapaciteit ook al onder elke norm ligt en onder druk staat. Noch is er in het plan een motivatie te vinden voor de keuze van kolom "min."

De cijfers voor 'overige detailhandel komen uit onderstaande tabel

Overige detailhandel (maximaal 600m ²)	3,3-3,8 pp per 100m ² bvo
---	--------------------------------------

Berekening:

Full service Supermarkt: 1857 m² bvo x min. 4,6 = 85 parkeerplaatsen; 1857 m² bvo x max. 6,6 = 122 parkeerplaatsen. In het plan wordt rekening gehouden met 43 (blauwe zone 85% van 50) parkeerplaatsen. Dit levert voor de minimale norm een structureel tekort op van 42 parkeerplaatsen. Overige Detailhandel: 325 m² bvo x min. 3,3 = 10,7 parkeerplaatsen; 325 m² bvo x max. 3,8 = 12,3 parkeerplaatsen. In het plan wordt rekening gehouden met 7 (blauwe zone 85% van 8) parkeerplaatsen. Dit levert voor de minimale norm een structureel tekort op van 3,7 parkeerplaatsen.

2. Parkeren wonen

Nergens hebben wij in gemeentelijke voorschriften, visies en plannen kunnen vinden dat "de gemeente een minimale parkeernorm van 1,2 hanteert. Voor Alphen wordt de parkeernorm voor de woningen van 1,8 (zie Masterplan Alphen centrum 2007) gehanteerd.

Berekening:

43 appartementen x 1,8 = 77 parkeerplaatsen. In het plan wordt rekening gehouden met 55 parkeerplaatsen. Dit levert een structureel tekort op van 22 parkeerplaatsen.



3. Tekort aan parkeerplaatsen totaal van onderhavig plan

Winkels tekort (42+3,7)	45,7 parkeerplaatsen
Wonen tekort	<u>22,0</u> parkeerplaatsen
Totaal tekort plan	<u>67,7</u> parkeerplaatsen

4. Parkeren winkels bestaande situatie.

In ons schrijven van 8 juni 2015 hebben wij een berekening gemaakt van de parkeerbehoefte en de parkeercapaciteit. Als wij dit opnieuw doorrekenen op basis van bovenstaande normen zijn dit de resultaten:

Berekening:

Full service Supermarkt: 2500 m2 bvo x min. 4,6 = 115 parkeerplaatsen; 2500 m2 bvo x max. 6,6 = 165 parkeerplaatsen.

Overige Detailhandel: 250 m2 bvo x min. 3,3 = 8,25 parkeerplaatsen; 250 m2 bvo x max. 3,8 = 9,5 parkeerplaatsen. In het plan wordt rekening gehouden met 7 (blauwe zone 85% van 8) Voor winkels een totale behoefte van: 115 + 8,25 = 123,25 parkeerplaatsen. Op het huidige Brouwerijplein zijn 74 parkeerplaatsen. Dit levert voor de minimale norm een structureel tekort op van 49,25 parkeerplaatsen.

5. Parkeren wonen bestaande situatie

Berekening:

32 appartementen x 1,8 = 57,6 parkeerplaatsen. Op het Brouwerijplein zijn voor de appartementen en woonhuizen 37 parkeerplaatsen ter beschikking. Dit levert een structureel tekort op van 20,6 parkeerplaatsen.

6. Parkeerbehoefte en parkeercapaciteit bestaande situatie

Winkels tekort	49,25 parkeerplaatsen
Wonen tekort	<u>20,60</u> parkeerplaatsen
Totaal tekort bestaande situatie	<u>69,85</u> parkeerplaatsen

7. Tekort aan parkeerplaatsen bestaande situatie + onderhavig bestemmingsplan.

Bestaande situatie / onderhavig plan	Functie winkels / wonen
Bestaande situatie 69,85	Winkels (45,7+49,25) 94,95
Onderhavig plan <u>67,70</u>	Wonen (22,0+20,6) <u>42,60</u>
TOTAAL 137,55	TOTAAL 137,55

Nogmaals willen wij benadrukken dat bovenstaande berekeningen zijn gemaakt op basis van de minimale CROW-normen. Derhalve zijn lagere normen onbespreekbaar.

8. Parkeercapaciteit volgens onderhavig bestemmingsplan

Het effect van de beperkte benutbaarheid van de ondergrondse parkeerplaatsen is niet meegenomen in de berekeningen. Op piekmomenten zijn deze essentieel, maar worden dan node gemist omdat ze ondergronds leeg staan.

Op blz. 43 is sprake van "54 nieuwe parkeerplaatsen" die aan het gebied zijn toegevoegd. Op het kaartje op blz. 8 zijn 35 parkeerplaatsen te tellen. Wij zouden graag een gedetailleerde onderbouwing van de berekening van de parkeercapaciteit zien.