



<b>aan</b> M. van Strien A. Lavrijsen	<b>van</b> N. Uwland	<b>ter kennisname aan</b> R. de Jong
<b>datum</b> 27-02-2015	<b>doorkiesnummer</b> (070) 326 11 30	<b>bijlage(n)</b>
<b>betreft</b> Parkeren uitbreiding supermarkt Waldhoornplein		

## Parkeertoets

### Uitbreiding

In de gemeente Rijswijk bestaat het plan om de bestaande supermarkt aan het Waldhoornplein uit te breiden van circa 350m<sup>2</sup> BVO naar 800m<sup>2</sup> BVO, een uitbreiding met 450 m<sup>2</sup> BVO. Tot enige tijd geleden heeft er een supermarkt in de winkelruimte op het Waldhoornplein gezeten. Deze ruimte staat nu echter leeg. Om de verhuurbaarheid te vergroten is de wens deze ruimte uit te breiden. Hiervoor geldt de oud-voor nieuw regel, alleen voor het verschil in parkeerbehoefte moet een oplossing gezocht worden.

### Functie

In onderstaande tabel is de voor de parkeertoets opgenomen functies voor de toekomstige situatie opgenomen. Gezien de relatief beperkte oppervlakte BVO is bij de berekeningen van de parkeernormen uitgegaan van een functie als buurtsuper.

#### Opgenomen functie met oppervlakte

Functie	oppervlak	BVO
(Buurt)Supermarkt	800	m <sup>2</sup>

### Uitgangspunten voor de berekening

Gemeente Rijswijk heeft haar parkeernormenbeleid vastgelegd in de "Nota Parkeernormen Gemeente Rijswijk"; voortaan aangehaald als Nota Parkeernormen. Voor de meest voorkomende functies is de parkeernorm opgenomen in de bijlagen van dit document. Niet alle functies zijn hier echter in opgenomen. Voor functies die niet in de Nota Parkeernormen opgenomen zijn is de parkeerbehoefte daarom berekend op basis van algemene kencijfers van het CROW\*. De gebruikte parkeernormen en kencijfers zijn in de tabel op de volgende pagina opgenomen.

De kencijfers zijn geen parkeernormen. De parkeerkencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor ontwerpers en beleidsmakers om een orde van grootte te bepalen voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij bepaalde voorzieningen. Dit blijkt onder andere uit de bandbreedte die wordt aangegeven. Parkeernormen geven het aantal parkeerplaatsen bij een functie aan. Dit mag niet worden onder- of overschreven. Gemeenten kunnen zelf op basis van kencijfers, lokaal specifieke kenmerken en gemeentelijk (parkeer)beleid parkeernormen vaststellen. Voor deze parkeerbilans is uitgegaan van de normen als omschreven in de nota parkeernormen en de standaard kentallen uit de publicatie "Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering". (Gebaseerd op de ASVV, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom).

\* "Kencijfers Parkeren en verkeersgeneratie", Publicatie 317, oktober 2012, Ede, CROW, ook opgenomen in de "ASVV 2012"



Parkeerkencijfers worden beïnvloed door:

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
- specifieke kenmerken van de functie;
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van een gebouw;
- gemeentelijk parkeerbeleid.

In de Nota Parkeernormen staat aangegeven hoe met deze kenmerken omgegaan moet worden. Voor de verdere berekening zijn de aanwijzingen uit de Nota Parkeernormen gevolgd.

#### Gebruikte parkeernormen / kencijfers

Funcie	min	max	per
(Buurt)supermarkt <sup>†</sup>	1,6	3,6	100m <sup>2</sup> BVO

Met behulp van deze kencijfers kan de parkeerbehoefte berekend worden. Bij bepaling van het totaal moet naar boven afgerond worden, aangezien men geen halve parkeerplaats kan aanleggen. Bij de berekening van het totaal is overigens wel met gedeelten van parkeerplaatsen gerekend (bv. 6,1 parkeerplaats, wat in de tabellen als 7 zal zijn weergegeven). Hierdoor kan het totaal afwijken van de som van de afzonderlijke functies.

#### Toepassing kencijfers

Funcie	min	max
(buurt)supermarkt	13	29

#### **Parkeereis**

Aangezien de buurtsupermarkt goed per openbaar vervoer bereikbaar is en er bovendien enkele grote supermarkten in de omgeving zijn, wordt de parkeereis voor de ontwikkeling op 2,0 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> BVO gesteld<sup>†</sup>.

Funcie	Parkeereis
(buurt)supermarkt	16

Planmatig gezien is er sprake van een uitbreiding. In de oude situatie had de supermarkt 7 parkeerplaatsen nodig, gebaseerd op een BVO van 350m<sup>2</sup>. Doordat een ontwikkeling de eigen parkeerbehoefte dient op te vangen, moet de ontwikkeling in 9 parkeerplaatsen op eigen terrein voorzien.

**Voor de uitbreiding van de supermarkt met 450m<sup>2</sup> is een parkeereis van 9 parkeerplaatsen welke op eigen terrein gerealiseerd dienen te worden.**

<sup>†</sup> In de nota parkeernormen is een norm opgenomen voor supermarkten, hiervoor is echter uitgegaan van supermarkten met een WVO groter dan 1000m<sup>2</sup>, waardoor de parkeernorm te hoog ligt. Er is gekozen om de parkeernorm voor een buurtsupermarkt uit de CROW Publicatie 317 te gebruiken.



## **Fietsparkeren**

De parkeereis voor auto's is relatief laag. Dit kan echter alleen als de locatie op aantrekkelijke manier bereikbaar is voor andere modaliteiten. Met name de fiets kan een groot deel van het autoverkeer naar deze winkel vervangen. Het is dan ook belangrijk om voldoende fietsparkeervoorzieningen te realiseren.

Het CROW geeft in publicatie 317 ook aanwijzingen met betrekking tot fietsparkeren. Zo is de fietsparkeernorm voor supermarkten op 1,6 – 4,3 (fiets)parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> BVO gesteld. Omdat er in de omgeving enkele grote supermarkten liggen die over een parkeergarage in de directe nabijheid beschikken, is deze buurtsupermarkt bij uitstek geschikt om fietsers aan te trekken. Dit te meer aangezien bij de grote supermarkten in de omgeving het fietsparkeren niet optimaal is. Daarom is de fietsparkeereis voor deze supermarkt vastgesteld op 3,5 fietsparkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> BVO. Er zijn in dat geval 28 fietsparkeerplekken nodig. Hier dient bij de (her) inrichting van het plein rekening mee gehouden te worden.

## **Parkeerdruk opvangen in de openbare ruimte**

Bij de uitbreiding van de supermarkt op het Waldhoornplein is geen mogelijkheid om op eigen terrein de parkeereis te realiseren. De nota parkeernormen biedt in dit geval een mogelijkheid om, mits aan enkele voorwaarden is voldaan, de voorziening toch te realiseren. Het college kan toestemming geven om van de parkeereis af te wijken en de parkeerdruk op te vangen in het openbaar gebied als na realisatie van de ontwikkeling, de parkeerdruk in de directe omgeving niet boven de 85% uitkomt op twee achtereenvolgend gemeten piekmomenten. Dit moet worden aangetoond door middel van een parkeeronderzoek.

### **Parkeerdrukonderzoek**

In 2013 is onderzoek uitgevoerd om de parkeerdruk in de directe omgeving van de supermarkt in kaart te brengen. De parkeerdrukmeting is uitgevoerd op de piekmomenten, de momenten dat de parkeerdruk in een bepaald gebied het hoogste is. Voor het Waldhoornplein en omgeving geldt de koopavond en de zaterdagmiddag als piekmoment. (zie toelichting Bijlage 1).

De tellingen zijn uitgevoerd op de volgende momenten:

- Donderdag 19 september 2013 – 20:30 (koopavond)
- Zaterdag 21 september 2013 – 13:00 (zaterdagmiddag)
- Donderdag 26 september 2013 – 19:00 (koopavond)
- Zaterdag 5 oktober 2013 – 15:30 (zaterdagmiddag)

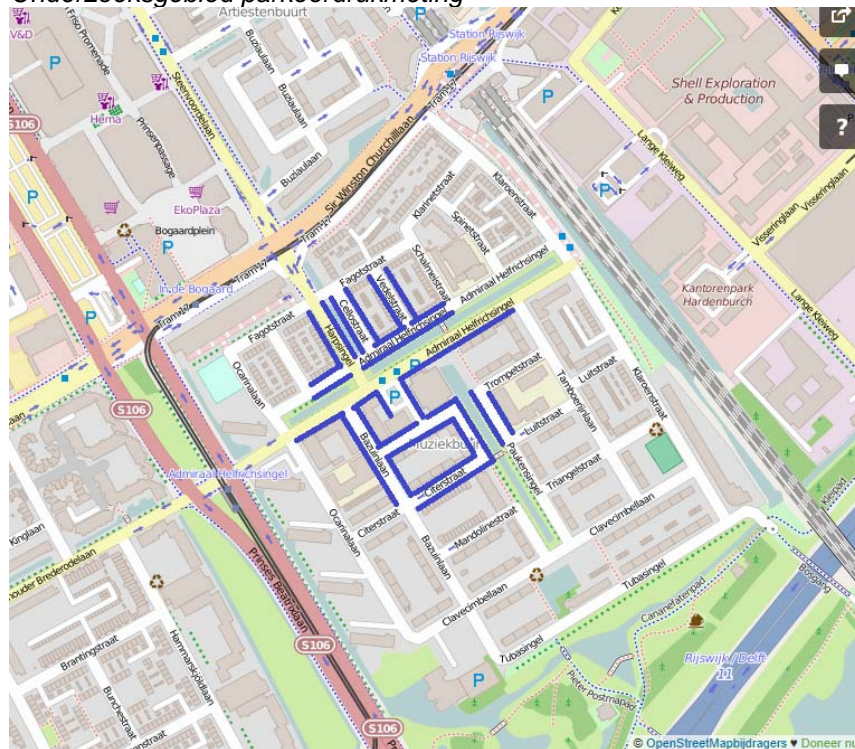
In de Nota Parkeernormen gemeente Rijswijk is vastgelegd wat per functie als 'directe omgeving' moet worden gezien. Voor winkelen is dat circa 600 meter, voor werken circa 800 meter, voor wonen en overige functies circa 100 meter.

Het parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd in een gebied tot circa 100 meter vanaf het Waldhoornplein. Daarnaast is ook de parkeerdruk gemeten in een groter gebied.

Een kaart van het onderzoeksgebied is onderstaand weergegeven.



### Onderzoeksgedebied parkeerdrukmeting



Tijdens het onderzoek zijn de volgende gegevens verzameld:

Capaciteit en bezetting parkeerplaatsen – huidige situatie, 100 meter						
	Parkeerschijf Plaatsen	Vergunning	Gehandicapten	Gereserveerd	Geen regime	Totaal
<b>Capaciteit</b>	<b>119</b>	<b>151</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>379</b>
Bezetting 19 sept	76	120	6	0	65	267
Bez. Graad 19 sept	64%	79%	86%	0%	64%	70%
Bezetting 21 sept	81	91	7	0	67	246
Bez. Graad 21 sept	68%	60%	100%	0%	66%	65%
Bezetting 26 sept	88	104	7	0	67	266
Bez. Graad 26 sept	74%	69%	100%	0%	66%	70%
Bezetting 5 okt	92	97	5	0	71	265
Bez. Graad 5 okt	77%	64%	71%	0%	70%	70%

#### Toelichting op de tabel:

In de tabel is te zien wat de capaciteit en de bezetting en de parkeerdruk (%) is op verschillende meetmomenten. De laatste kolom (totaal) is daarbij leidend voor de parkeerdruk. De parkeerdruk ligt op de piekmomenten op maximaal 70%. De tabel laat ook een uitsplitsing zien naar parkeerregimes (parkeerschijfplaatsen, vergunningplaatsen, etc.).

### Parkeerdruk, na toevoeging supermarkt

#### Parkeercapaciteit

Uitbreiding van de supermarkt gaat ten koste van parkeerplaatsen. In eerste instantie betekent dit een daling van de parkeercapaciteit op het Waldhoornplein met 17 plaatsen. Door herinrichting van het Waldhoornplein kunnen 6 plaatsen worden teruggebracht, waardoor de parkeercapaciteit op het Waldhoornplein in totaal daalt met 11 parkeerplaatsen.



### Toename parkeerbehoefte

Naast een daling van de parkeercapaciteit staat ook een toename aan parkeerplaatsen als gevolg van de supermarkt. Uitbreiding leidt tot 9 extra plaatsen. Omdat de huidige supermarkt nu al leeg staat (en dus niet in de parkeerdrukmeting is meegenomen), wordt de parkeerbezetting in totaal met 16 plaatsen opgehoogd.

In de nieuwe situatie ontstaat dan het volgende beeld:

	Parkeerdruk huidige situatie	Parkeerdruk nieuwe situatie
<b>Capaciteit</b>	<b>379</b>	<b>368</b>
Bezetting 19 sept	267	283
<i>Bez. Graad 19 sept</i>	70%	77%
Bezetting 21 sept	246	262
<i>Bez. Graad 21 sept</i>	65%	71%
Bezetting 26 sept	266	282
<i>Bez. Graad 26 sept</i>	70%	77%
Bezetting 5 okt	265	281
<i>Bez. Graad 5 okt</i>	70%	76%

De parkeerdruk na realisatie van een buurtsuper op het Waldhoornplein neemt toe met 6 a 7%. In alle gevallen blijft de parkeerdruk in het gebied op het drukste moment ruim onder de 85%.

### Parkeerdruk uitgesplitst naar parkeerregime

Uit onderstaande tabel blijkt dat de parkeerplaatszones en plaatsen zonder regime een hogere bezetting kennen dan de vergunningplaatsen. Vooralsnog wordt uitgegaan van behoudt van de plaatsen voor vergunninghouders en gehandicapten. Advies is om in de uitwerking van de plannen nader te onderzoeken hoe de exacte verdeling tussen parkeerschijfplaatsen en vergunningplaatsen moet worden vormgegeven.

Capaciteit en bezetting parkeerplaatsen – nieuwe situatie, 100 meter				
	Parkeerschijf en geen regime	Vergunning	Gehandicapten	Totaal
<b>Capaciteit</b>	<b>210</b>	<b>151</b>	<b>7</b>	<b>368</b>
Bezetting 19 sept	157	120	6	283
<i>Bez. Graad 19 sept</i>	75%	79%	86%	77%
Bezetting 21 sept	164	91	7	262
<i>Bez. Graad 21 sept</i>	78%	60%	100%	71%
Bezetting 26 sept	171	104	7	282
<i>Bez. Graad 26 sept</i>	81%	69%	100%	77%
Bezetting 5 okt	179	97	5	281
<i>Bez. Graad 5 okt</i>	85%	64%	71%	76%



### **Advies**

- Gezien de functie en locatie van de supermarkt wordt aanbevolen om voor de supermarkt uit te gaan van een parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> BVO;
- Gezien de functie en locatie van de supermarkt wordt aanbevolen om voor de supermarkt uit te gaan van een fietsparkeernorm van 3,5 fietsparkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> BVO
- Er mogen geen extra parkeervakken op de Admiraal Helfrichtsingel aangelegd worden;
- De verbinding naar de Admiraal Helfrichtsingel mag niet als uitgang gebruikt worden, wel als ingang.
- Bij herinrichting van Waldhoornplein moet rekening gehouden worden met maximaal 11 parkeerplaatsen die komen te vervallen.
- Bij inachtneming van bovenstaande kan het college positief geadviseerd worden de ontwikkeling toe te staan de parkeerdruk in de openbare ruimte op te vangen.





### Bijlage 1 Bepalen piekmoment parkeerdruk Waldhoornplein

Het piekmoment voor de parkeerdruk is op iedere locatie anders en hangt af van de gebruiksfuncties op de locatie. Rondom het Waldhoornplein bevindt zich met name een woonfunctie. Verder is er detailhandel, een restaurant, een grote sportzaal en liggen er twee scholen rond het invloedsgebied. Ook is de parkeerdruk voor een supermarkt meegenomen, aangezien die functie voorzien is in het nu leegstaande pand. In de onderstaande tabel is de bezetting van deze functies voor diverse tijdstippen weergegeven. De gegevens zijn overgenomen uit CROW Publicatie 317 'Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie' (oktober 2012 – CROW Ede)

	Werkdag Ochtend	- Middag	- Avond	Koop avond	Zaterdag Middag	Zaterdag Avond	Zondag
Wonen	50%	60%	90%	100%	60%	60%	70%
Detailhandel	30%	70%	20%	75%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	100%	40%	0%
Restaurant	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Sport	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%

Dagonderwijs heeft relatief weinig invloed op de parkeerdruk in het onderzoeksgebied zelf, omdat de scholen aan de rand van het gebied liggen. Hoewel niet iedere functie een even zware invloed op het gebied heeft, is goed te zien dat op een koopavond en zaterdagmiddag de parkeerdruk voor de meeste functies hoog ligt. Deze momenten zijn als piekmoment gekozen.