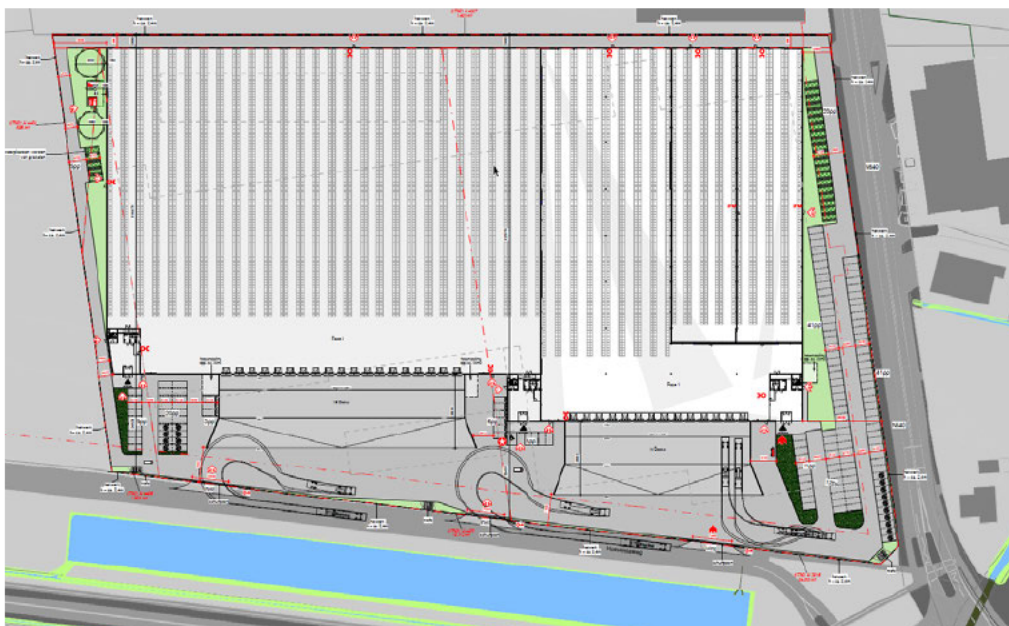


Opdrachtgever	ProDelta Real Estate Services B.V.
Datum	15 november 2022
Auteur	
Kenmerk	013356.20221104.N1.02
Pagina	1/8

Inleiding

In de gemeente Etten-Leur zijn plannen voor de (her)ontwikkeling van een DC in de oksel van het kruispunt Hoevenseweg/N640. De huidige huurder blijft hierbij ook in de nieuwe situatie de huurder en eindgebruiker. Onderdeel van de vergunningprocedure betreft een parkeerkundige onderbouwing. In het kader van de ontwikkeling is door de ontwikkelende partij een globale parkeerberekening opgesteld aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Vermoed wordt dat de berekende normatieve parkeervraag niet aansluit bij de daadwerkelijke toekomstige parkeerbehoefte in de praktijk; en een overschatting geeft van de daadwerkelijke parkeerbehoefte in de praktijk. Goudappel BV is gevraagd om ten behoeve van de ontwikkeling het ontwerp parkeerkundig te toetsen. In voorliggende notitie is deze parkeerkundige toets uitgewerkt.



Figuur 1.1: Ontwerp DC Etten-Leur (bron: opdrachtgever)

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

1. Toets parkeren conform gemeentelijk beleid

1.1 Aanpak

Bij het opstellen van de parkeertoets wordt een parkeerbalansberekening opgesteld. Hierbij wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling afgezet tegen het parkeeraanbod. De parkeerbehoefte wordt berekend door de omvang van de verschillende functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie eenheid; bijvoorbeeld per m² bvo). Hierbij wordt tevens rekening gehouden met de verschillende doelgroepen van medewerkers en bezoekers in de toekomstige situatie.

1.2 Uitgangspunten

Functieprogramma

Binnen de ontwikkeling is onderscheid te maken tussen twee typen van bedrijfsactiviteiten: kantoor en bedrijfshallen (warehouse). Binnen de ontwikkeling wordt onderscheid gemaakt tussen fase 1 en fase 2. In deze studie is gekeken naar de eindsituatie na volledige ontwikkeling van de beide fasen. In tabel 1.1 staat het functieprogramma voor de toekomstige ontwikkeling weergegeven. In de toekomstige situatie omvat de ontwikkeling in totaal 35.177 m² oppervlakte; waarvan 33.447 m² warehouse (inclusief mezzanine) en 1.730 m² kantoor.

oppervlakte	oppervlakte (m ²)
bedrijfshal	29.822
mezzanine	3.625
kantoor	1.730
totaal	35.177

Tabel 1.1: Functieprogramma DC Etten-Leur (bron: opdrachtgever)

Parkeernormen

De gemeente Etten-Leur heeft in het bestemmingsplan te hanteren parkeernormen opgenomen voor ontwikkelingen binnen het plangebied. In tabel 1.2 zijn de te hanteren parkeernormen voor deze ontwikkeling weergegeven. Binnen de ontwikkeling betreft de warehousing de dominante functie. Derhalve kan voor het kantoordeel worden uitgegaan van de norm voor extensieve bedrijvigheid. Vanuit oogpunt van robuustheid is voor het kantoordeel gerekend met een zelfstandige kantoorfunctie (zonder balie).

functie	categorie gemeentelijk beleid	norm	eenheid
bedrijfshal	bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (30 m ² bvo of meer per arbeidsplaats)	0,8	per 100 m ² bvo
mezzanine	bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (30 m ² bvo of meer per arbeidsplaats)	0,8	per 100 m ² bvo
kantoor	kantoor zonder baliefunctie	1,7	per 100 m ² bvo

Tabel 1.2: Te hanteren parkeernormen conform gemeentelijk beleid

Parkeercapaciteit

Binnen de ontwikkeling wordt conform het ontwerp een parkeercapaciteit van in totaal 173 parkeerplaatsen gerealiseerd. In het ontwerp zijn nog geen parkeerplaatsen specifiek beoogd voor bezoekers. Alle parkeerplaatsen liggen rondom de ontwikkeling in de nabijheid van een entree of toegang tot het pand.

1.3 Resultaat parkeerbalans gemeentelijke parkeernormering

Op basis van het functieprogramma en de gemeentelijke parkeernormen is de parkeerbehoefte op basis van het gemeentelijk beleid berekend. De parkeerbehoefte is afgezet tegen de beoogde parkeercapaciteit bij de ontwikkeling. Het resultaat hiervan is opgenomen in tabel 1.3.

Uit de berekening blijkt dat de normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling afgerond in totaal 297 parkeerplaatsen bedraagt; waarvan circa 29 parkeerplaatsen ten behoeve van de kantoorfunctie en 268 parkeerplaatsen voor de functie van bedrijfshallen. Op eigen terrein wordt voorzien in een parkeercapaciteit van 173 parkeerplaatsen. Hiermee is binnen de ontwikkeling sprake van een tekort van afgerond 124 parkeerplaatsen op eigen terrein om volledig te kunnen voorzien in de eigen normatieve parkeerbehoefte.

functie	categorie gemeentelijk beleid	norm	eenheid	omvang	parkeervraag
warehouse	bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (30 m ² bvo of meer per arbeidsplaats)	0,8	100 m ² bvo	298,22	238,6
mezzanine	bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersextensief (30 m ² bvo of meer per arbeidsplaats)	0,8	100 m ² bvo	36,25	29,0
kantoor	kantoor zonder baliefunctie	1,7	100 m ² bvo	17,30	29,4
totale parkeerbehoefte					297,0
totale parkeercapaciteit					173,0
saldo					-124,0

Tabel 1.3: Gemeentelijke parkeerbalans

2. Maatwerk onderbouwing

De huidige en toekomstige huurder verwacht dat in de toekomstige situatie circa 40 parkeerplaatsen volstaan om de volledige eigen parkeerbehoefte van de ontwikkeling. De gemeentelijke parkeernormen liggen hier fors boven. In dit hoofdstuk is verkend en getoetst welke parkeercapaciteit voor de toekomstige ontwikkeling passend is om te voorzien in de volledige eigen parkeerbehoefte op eigen terrein.

Conform het gemeentelijk beleid vallen de bedrijfsactiviteiten binnen de ontwikkeling onder de categorie 'arbeidsextensief/bezoekersextensief'. Dit is een algemene, brede categorie voor bedrijven met een groot oppervlakte voor op- en overslag van producten en machines. De producten, machines en de opslag van goederen en zich genereren geen parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte van de functies binnen de beoogde ontwikkeling wordt gevormd door het aantal werknemers en bezoekers. Het aantal medewerkers per vloeroppervlakte verschilt sterk binnen de bedrijven met functies als distributiecentra, op- en overslag en transport. Daar dit een groot deel van de totale parkeerbehoefte betreft, heeft deze categorie ook een grote impact op de totale parkeerbehoefte. In dit hoofdstuk is aan de hand van CROW-kencijfers en specifieke gegevens voor de ontwikkeling de toekomstige parkeerbehoefte van de ontwikkeling bepaald aan de hand van het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers.

2.1 Eigen inschatting parkeerbehoefte bedrijfshallen

Aan de hand van een opgave van de opdrachtgever is inzicht verkregen in de toekomstige aantal arbeidsplaatsen dat werkzaam zal zijn op de locatie. Conform opgave opdrachtgever omvat de kantoorfunctie in de toekomstige situatie maximaal 17 medewerkers. In en rond het warehouse zijn circa 30 medewerkers werkzaam; waarvan 20 in het warehouse en 10 chauffeurs.

Vanuit oogpunt van robuustheid wordt een ophoging van 10% gehanteerd voor mogelijke langere termijn groei van het aantal medewerkers. Voor de toekomstige situatie wordt derhalve uitgegaan van:

- 19 medewerkers op kantoor;
- 22 medewerkers in de bedrijfshallen;
- 11 chauffeurs.

Parkeernorm kantoor

De gemeentelijke parkeernormen gaan uit van 1,7 parkeerplaats per 100 m² bvo. Wanneer alle medewerkers met de auto naar kantoor zouden reizen dan bedraagt het oppervlakte $100 / 1,7 = 59$ m² per medewerker. Het kantoordeel binnen de beoogde ontwikkeling bedraagt 1.730 m². Hierbij zijn conform opgave opdrachtgever 19 medewerkers werkzaam. De oppervlakte per medewerker bedraagt in de praktijk in de toekomstige situatie 91 m² per arbeidsplaats. Hieruit blijkt dat de daadwerkelijke oppervlakte per medewerker binnen deze specifieke ontwikkeling aanzienlijk hoger ligt dan de gemeentelijke uitgangspunten.

Parkeernorm warehouse

De parkeernormen van de gemeente Etten-Leur zijn gebaseerd op de CROW kencijfers. De parkeerkencijfers van CROW gaan voor arbeidsextensieve / bezoekersextensieve functies uit van één arbeidsplaats per 30 tot 50 m² bvo¹. Het totale oppervlakte van de bedrijfshallen binnen de ontwikkeling bedraagt conform opgave opdrachtgever 33.447 m² bvo (zie tabel 1.1). Het maatwerk kencijfer voor de bedrijfshallen binnen de ontwikkeling bedraagt hiermee $(33.447 / 22 = 1.520)$ m² per arbeidsplaats. Hieruit volgt dat de verhouding tussen oppervlakte en arbeidsplaatsen sterk afwijkt van de landelijke en gemeentelijke algemene uitgangspunten.

Het aantal arbeidsplaatsen per 100 m² bvo ligt binnen de ontwikkeling aanzienlijk lager. De gemeentelijke parkeernorm voor arbeidsextensieve bedrijven bedraagt 0,8 pp per 100 m² bvo. Gegeven een maximum oppervlakte van 50 m² bvo per arbeidsplaats leidt dit tot een parkeerkencijfer van $0,8 / 100 \times 50 = 0,4$ parkeerplaats per arbeidsplaats voor de medewerkers in de bedrijfshallen. De totale parkeerbehoefte van de medewerkers in de bedrijfshallen op basis van maatwerk bedraagt hiermee $0,4 \times 22 = 9$ parkeerplaatsen. Uitgaande dat alle toekomstige medewerkers met de auto van en naar kantoor gaan bedraagt de parkeerbehoefte van het warehouse (inclusief chauffeurs) $22 + 11 = 33$ parkeerplaatsen.

Toekomstige maatwerk parkeerbehoefte ontwikkeling

In tabel 2.1 is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling weergegeven op basis van opgave opdrachtgever. Hierbij is gerekend met het aantal parkeerplaatsen op basis van het maximaal te verwachten aantal medewerkers waarbij als uitgangspunt wordt gehanteerd dat iedere werknemer met de eigen auto van en naar het werk reist (worst case).

Conform de parkeerkencijfers van CROW bedraagt het bezoekersdeel van bedrijfshallen en het kantoordeel 5% van de totale parkeervraag. De totale parkeervraag van de ontwikkeling bedraagt $19 + 33 = 52$ parkeerplaatsen. Dit betreft 95% van de totale parkeervraag. De

¹ CROW-publicatie 182: Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, oktober 2008

totale parkeervraag van de ontwikkeling bedraagt afgerond $(52/95) \times 100 = 55$ parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte voor de bezoekers bedraagt derhalve minimaal $55 - 52 = 3$ parkeerplaatsen.

functie	parkeerbehoefte
kantoor	19
warehouse (incl. chauffeurs)	33
bezoek (5%)	3
totaal parkeerbehoefte	55
parkeeraanbod	173
saldo	+ 118

Tabel 2.1: Parkeerbilansberekening op basis van maatwerk

Uit de tabel blijkt dat de maatwerk parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling in totaal 55 parkeerplaatsen bedraagt. Hierbij is reeds rekening gehouden met een groei van 10% van de medewerkers. Binnen de ontwikkeling worden 173 parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee heeft de ontwikkeling voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein om te voorzien in de volledige eigen parkeerbehoefte. Op het eigen terrein is hiermee sprake van een restcapaciteit van 118 parkeerplaatsen.

2.2 Referenties

De gemeentelijke parkeernorm van de bedrijfshallen sluit niet aan bij de daadwerkelijke parkeerbehoefte van de ontwikkeling in de praktijk. De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke CROW-kencijfers. Gesteld wordt dat CROW-kencijfers een overschatting geven van de parkeervraag van het distributiecentrum in de praktijk. In warehouses vindt een toenemende trend plaats van (verdere) automatisering, specialisatie en schaalvergroting van op- en overslag waardoor relatief weinig mensen bij deze processen betrokken zijn. Dit heeft zijn weerslag op de parkeerbehoefte. Onderstaand zijn de maatwerk kencijfers getoetst aan de hand van referenties.

Toets maatwerk kencijfer bedrijfshallen

Het parkeerkencijfer voor het warehouse bedraagt 33 parkeerplaats. Het totale oppervlakte van de bedrijfshallen bedraagt 33.447 m² bvo. Het maatwerk kencijfer voor deze ontwikkeling bedraagt $33 / (33.447/100) = 0,10$ parkeerplaats per 100 m² bvo. In tabel 2.2 is een overzicht van enkele referentiecijfers weergegeven zoals door Goudappel

tegengekomen in eerdere studies. Uit de tabel blijkt dat het maatwerk kencijfer voor deze ontwikkeling onder de referentiecijfers ligt. Het gemiddelde kencijfer van de referentieprojecten bedraagt 0,28 parkeerplaats per 100m² bvo warehouse. Ook dit kencijfer is aanzienlijk lager dan de gemeentelijke norm van 0,8 parkeerplaats per 100m² bvo.

locatie	oppervlakte	kencijfer per 100 m ² bvo
Haarlemmermeer	43 ha	0,20
Moerdijk	142,2 ha	0,30
Venlo	1,0 ha	0,21
Gorinchem	4,1 ha	0,20
Westland	1,6 ha	0,44
Bergen op Zoom	8 ha	0,33
Nijmegen	6,2 ha	0,20
Alblasserdam	3,7 ha	0,35

Tabel 2.2: Referenties parkeerkencijfer warehouses

Toets algemeen kencijfer ontwikkeling

De totale parkeervraag van de ontwikkeling bedraagt 55 parkeerplaatsen (zie tabel 2.1). Het totale oppervlakte van de ontwikkeling bedraagt 35.177 m²bvo. Het gemiddeld parkeerkencijfer van deze ontwikkeling bedraagt hiermee $55 / (35.177/100) = 0,16$ parkeerplaats per 100 m² bvo.

In de praktijk zijn vanuit Goudappel verschillende casussen bekend van vergelijkbare functies waarbij de (specifieke) parkeerkencijfers lager liggen dan de standaard voor deze categorie bedrijven. In tabel 2.3 zijn voorbeelden hiervan weergegeven. Het betreft hier verschillende bedrijven in de sectoren distributie, opslag en transport. Het gepresenteerde kencijfer betreft een gemiddeld kencijfer voor de totale functies; in de tabel is geen onderscheid gemaakt tussen kantoor en overige medewerkers. Uit de referentievoorbeelden blijkt dat ook voor deze ontwikkeling de daadwerkelijke parkeerbehoefte lager ligt dan de referentievoorbeelden. Tegelijkertijd ligt het daadwerkelijke parkeerkencijfers bij de referentieprojecten overal lager dan de gemeentelijke norm.

locatie	oppervlakte (m ² bvo)	parkeerplaatsen	kencijfer
Tiel	76.200	220	0,29
Raamsdonkveer	35.700	100	0,28
Geldermalsen	85.800	310	0,35
Wijchen	38.400	100	0,26
Veghel	39.300	90	0,23
Westland	18.270	110	0,60
Venlo	118.700	510	0,43
Maasbree	44.000	109	0,25

Tabel 2.3: Parkeerkencijfers referentieprojecten

3. Conclusie

Op basis van het gemeentelijk parkeerbeleid bedraagt de normatieve parkeerbehoefte van de ontwikkeling afgerond 297 parkeerplaatsen. Uit maatwerkberekeningen voor deze specifieke ontwikkeling blijkt dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte van de ontwikkeling in de praktijk afgerond 55 parkeerplaatsen bedraagt. Deze parkeerbehoefte ligt hiermee lager dan de gemeentelijke normen. Op eigen terrein wordt voorzien in een parkeercapaciteit van 173 parkeerplaatsen. Hiermee worden voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd om volledig te voorzien in de toekomstige parkeervraag op eigen terrein.

Uit vergelijking met referentieprojecten blijkt dat de kencijfers van oppervlakte per medewerker en parkeerplaats per 100 m² bvo in alle situatie lager ligt dan de gemeentelijke norm. Als gevolg van automatisering, specialisatie en schaalvergroting van op- en overslag zijn tegenwoordig steeds minder mensen bij deze processen betrokken zijn. Het aantal arbeidsplaatsen in warehouses is hierdoor steeds lager; en hiermee ook de parkeerbehoefte. Tegenwoordig is hierdoor het aantal medewerkers bepalend voor de parkeervraag van logistieke functies in plaats van het oppervlakte.