Memo

Aan	:	De heer [redacted]
Cc	:	-
Van	:	[redacted]
Betreft	:	Onderbouwing parkeren Soendalaan 30, Vlaardingen (ZH)
Datum	:	5 juni 2024
Kenmerk	:	M08298-M2-E

Aanleiding

Op het adres Soendalaan 30 in Vlaardingen is er het voornemen om 14 koopappartementen van verschillende grootten te realiseren. In het plan is ruimte voor 11 parkeerplaatsen op eigen terrein en worden er in de openbare extra parkeerplaatsen gecreëerd. Momenteel is er op dit adres een garage gevestigd, welke in de nieuwe situatie komt te verdwijnen. Door het realiseren van deze ontwikkeling neemt de parkeervraag in de omgeving toe. In dit onderzoek stellen we een parkeerbalans op basis van de regels uit het parkeernormenbeleid van de gemeente op en onderbouwen we of het plan voldoet aan de parkeereis of niet.

Inventarisatie beleid

Voordat we de parkeervraag kunnen bepalen brengen we de kaders in kaart die vanuit het parkeerbeleid worden geboden.

<u>Gemeente Vlaardingen - bestemmingsplan - Paraplubestemmingsplan Parkeren 2019 - Vlaardingen</u>

Sinds 1 juli 2018 is het niet meer mogelijk om stedenbouwkundige voorschriften, waaronder parkeernormeringen te regelen in de bouwverordening. Deze moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan of beheersverordening. Daarom heeft de gemeente Vlaardingen op 30 januari 2020 het ‘Paraplubestemmingsplan Parkeren 2019 - Vlaardingen’ vastgesteld. Dit paraplubestemmingsplan voorziet in het opnemen van een algemene parkeerregel in alle geldende bestemmingsplannen. Deze parkeerregel is een open norm ‘voorzien in voldoende parkeergelegenheid’ en verwijst naar de als beleidsregel vastgestelde parkeernormen. Deze beleidsregel kan worden herzien als daar aanleiding voor is en werkt dan door zonder wijzigingen van het bestemmingsplan.

MOBYCON
VERKEER • MOBILITEIT • VERVOER
Postbus 2873 • 2601 CW Delft • (015) 214 78 99 • info@mobycon.nl • www.mobycon.nl
KvK 27195561 • BTW nr. NL 8099.42.549.B.01 • IBAN NL44 ABNA 0519 0865 38 • BIC ABNANL2A

Beleidsregel Parkeernormen 2019

De 'Beleidsregel Parkeernormen 2019' is vastgesteld in juli 2019 en is de meest actuele beleidsregel met betrekking tot parkeren. Daarmee vormt deze beleidsregel het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Vlaardingen. Het biedt de belangrijkste (rekenkundige) uitgangspunten voor het bepalen van de parkeeropgave. De parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke kencijfers van het CROW uit publicatie 182: 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering'. Voor de meest voorkomende functies worden parkeernormen geboden, voor minder voorkomende functies wordt verwezen naar kencijfers van het CROW.

We gaan op basis van de *'Beleidsregel Parkeernormen 2019'* uit van de volgende rekenkundige uitgangspunten:

- de stedelijkheidsgraad van de gemeente Vlaardingen is 'zeer sterk stedelijk' (H3);
- in bijlage 2 van de Beleidsregel Parkeernormen 2019 wordt de gebiedsindeling geboden voor de te kiezen stedelijke zone. Voor de Indische Buurt, waar de ontwikkeling zich in bevindt, geldt de zone 'woonwijken';
- bij vervangende nieuwbouw, verbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de normatieve parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Er mag dus worden gesaldeerd (Beleidsregel Parkeernormen 2019, paragraaf 4.1.4). Dit geldt alleen indien de parkeerplaatsen die in de bestaande situatie gebruikt werden blijven bestaan en beschikbaar komen voor de nieuwe ontwikkeling. Bij het verrekenen van de parkeerbehoefte van de bestaande situatie dient altijd gekeken te worden naar het maatgevende moment. Bij het bepalen of de parkeerplaatsen in de bestaande situatie beschikbaar komen voor de ontwikkeling wordt tevens de bestaande parkeerdruk betrokken. Bij een parkeerdruk hoger dan 90% kan de gemeente het gebruik van bestaande parkeerplaatsen voor de ontwikkeling beperken.

Verder gelden de volgende algemene uitgangspunten:

- als directe omgeving van de ontwikkeling wordt voor woonfuncties in woonwijken een loopafstand van 150 meter aangehouden (Beleidsregel Parkeren 2019, bijlage 2);
- in beginsel wordt parkeren op eigen terrein opgelost, met een minimum van één parkeerplaats per woning. Pas nadat aangetoond is dat niet (geheel) in de parkeerbehoefte voorzien kan worden, wordt gekeken naar mogelijkheden om (een deel van) de nieuwe parkeervraag onder te brengen in en op bestaande parkeervoorzieningen;
- parkeerplaatsen voor bezoekers moeten in principe openbaar toegankelijk zijn;
- omdat artikel 4.31 van het Bouwbesluit 2012 eisen stelt aan de aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen van de buitenberging bij woningen zijn er geen fietsparkeernormen voor de functie wonen opgenomen;
- maatwerk op de auto parkeereis is mogelijk wanneer de kaders goed bekend zijn bij zowel initiatiefnemer als gemeente en er een open discussie, argumentatie en bewijsvoering mogelijk is. Voor deze ontwikkeling relevante maatwerkoplossingen zijn de inzet van deelauto's, Mobility as a Service en het realiseren van extra parkeerplaatsen voor fietsen.

Berekening parkeereis

Op basis van de beleidsmatige uitgangspunten bepalen we de parkeervraag.

Normatieve parkeervraag

De parkeernormen voor koopwoningen in woonwijken lopen uiteen van 0,9 tot 1,9 parkeerplaats per woning. De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van de oppervlakte van de woning. De huidige functie kan worden beschouwd als bedrijf arbeidsintensief/bezoekers extensief. Hiervoor geldt een norm van 1,9 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo.

In Tabel 1 is de normatieve parkeervraag te zien van het huidige en toekomstige programma. De normatieve parkeervraag voor de toekomstige functie is groter dan die van de huidige functie.

Programma	Functie parkeerbeleid	Aantal	Norm	per	Normatieve parkeervraag
Wonen bewoners	Koop, 50m2 / 75m2	8	0,9	1	7,2
Wonen bewoners	Koop, 75m2 / 100m2	6	1,1	1	6,6
Wonen bezoekers	Aandeel bezoekers	14	0,2	1	2,8
	Totaal toekomstig programma				**17**
Garage	Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	-593	1,9	100	-11,3
	Totaal te verdwijnen programma				**-11,3**

Tabel 1: Normatieve parkeervraag ontwikkeling

Maatgevende parkeervraag conform beleid

Er is sprake van twee sterk verschillende functies, namelijk een bedrijfs-/kantoorfunctie en een woonfunctie. Bedrijven genereren met name overdag parkeervraag en woningen 's avonds. We brengen daarom de parkeervraag tijdens het maatgevende moment in kaart doormiddel van een parkeerbalans (Tabel 2). Uitgangspunt is dat alle parkeerplaatsen door alle toekomstige functies gebruikt kunnen worden. De maatgevende parkeeropgave conform het parkeerbeleid is tijdens de werkdagavond en bedraagt afgerond 15 parkeerplaatsen.

Programma	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Werkdag-nacht	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
	7,2	7,5	12,4	13,0	13,8	10,0	13,8	11,6
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
	0,3	0,6	2,2	2,0	0,0	1,7	2,8	2,0
Te vervallen garage	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
	-11,27	-11,27	-0,56	-0,56	0,00	0,00	0,00	0,00
Parkeervraag na salderen	-5	-4	15	13	14	10	14	12

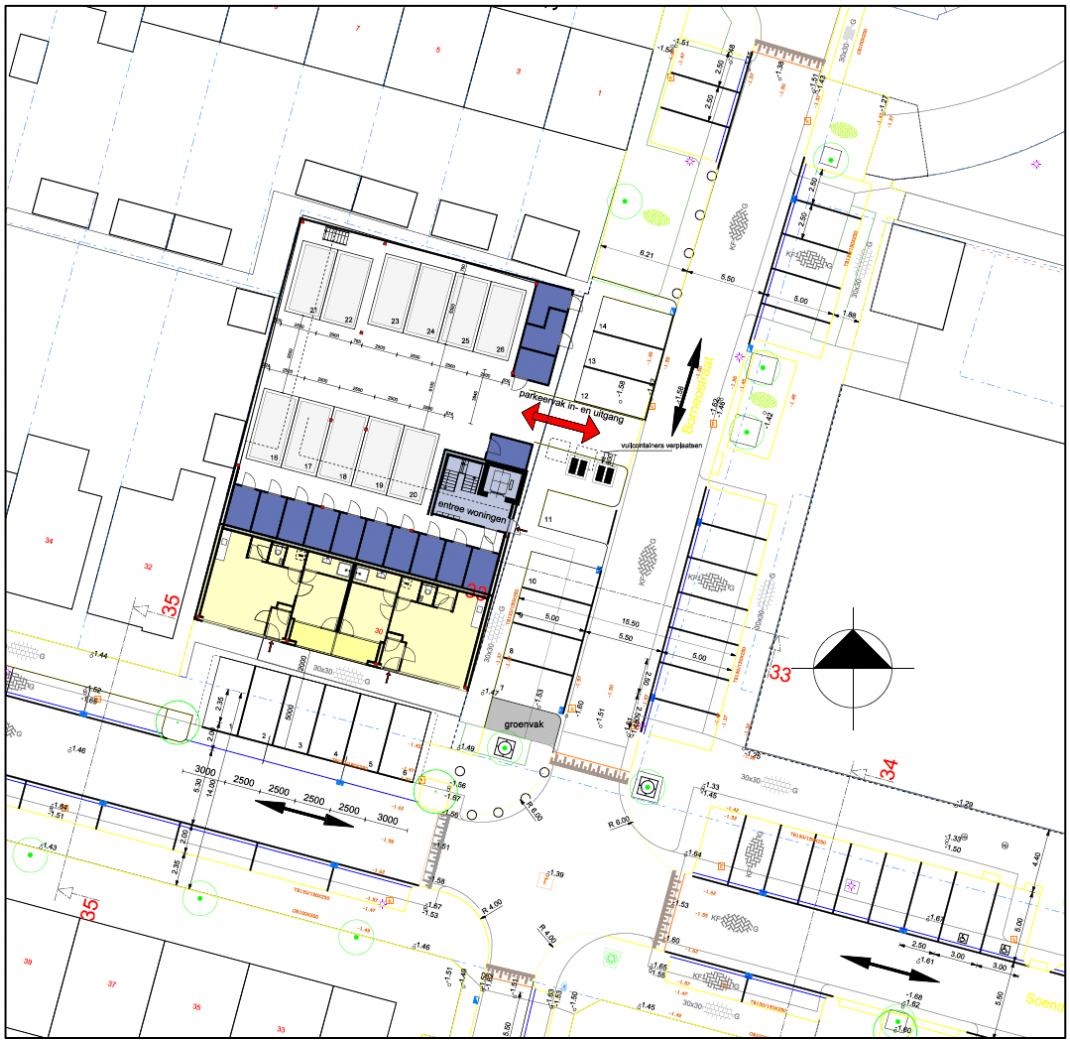
Tabel 2: Berekening maatgevende parkeervraag conform parkeerbeleid.

Maatwerk parkeereis conform beleid

Wanneer de maatgevende parkeervraag hoger is dan het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden biedt de gemeente Vlaardingen verschillende opties voor maatwerk. Zo kunnen er speciale maatregelen genomen worden met betrekking tot mobiliteit, waardoor de autoafhankelijkheid kan verminderen. Bij deze ontwikkeling wordt er geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheden om de parkeervraag te reduceren.

Invulling parkeeropgave

Wanneer alle parkeerplaatsen in het plan voor alle functies toegankelijk zijn, kan er uit worden gegaan van de maatgevende parkeeropgave van 15 parkeerplaatsen. Dit betekent dat de bezoekers van de woningen ook gebruik moeten kunnen maken van de parkeerplaatsen op eigen terrein. In deze paragraaf gaan we in hoe er aan deze parkeervraag kan worden voldaan. De uitwerking van het parkeerplan is te zien in Figuur 1.



Figuur 1: Parkeerplan ontwikkeling

Zoals te zien is in het parkeerplan worden er 11 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Daarnaast worden er aan de Soendalaan en Borneostraat extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte gecreëerd. Aan de Soendalaan komen er in de toekomstige situatie 6 haakse parkeervakken.

In de huidige situatie zijn is zoals te zien in Figuur 2 parkeergelegenheid voor drie auto's, aangezien er niet voor de uitrit van de garage geparkeerd mag worden. Dit geeft een toename is van 3 parkeerplaatsen.

Aan de Borneostraat zijn er in de toekomstige situatie 8 officiële parkeerplaatsen. In de huidige situatie lijkt er aan de Borneostraat ruimte te zijn voor 9 auto's om te parkeren. Zoals te zien in Figuur 3 zijn er echter twee relatief recent aangelegde parkeervakken die niet aan de afmetingseisen van het CROW voldoen. Er is onvoldoende (obstakelvrije) ruimte. Daarom gaan we uit van een parkeercapaciteit van 7 parkeerplaatsen in de huidige situatie. Dit is een toename van 1 parkeerplaats.



Figuur 2: Huidige parkeergelegenheid Soendalaan



Figuur 3: Te smalle parkeervakken Borneostraat

Zoals te zien is in Tabel 3 worden er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om te komen tot een sluitende parkeerbalans. De parkeeropgave van de ontwikkeling bedraagt 15 parkeerplaatsen. Dit is tevens het aantal parkeerplaatsen dat er in de nieuwe situatie bij komt.

Locatie	Aantal parkeerplaatsen huidige situatie	Aantal parkeerplaatsen toekomstige situatie	Netto resultaat
Eigen terrein	0	11	+11
Soendalaan	3	6	+3
Borneostraat	7	8	+1
Totaal			**+15**

Tabel 3: Invulling parkeeropgave

Conclusie
De parkeeropgave voor het realiseren van 14 koopappartementen aan de Soendalaan 30 bedraagt na het toepassen van dubbelgebruik en salderen 15 parkeerplaatsen. Hierbij is de werkdagavond het maatgevende moment.

Onderdeel van het plan is het aanleggen van 11 parkeerplaatsen op eigen terrein en het toevoegen van 4 parkeerplaatsen aan de openbare weg rondom de ontwikkeling. De parkeeropgave van deze ontwikkeling is daarmee sluitend.