

Inleiding en kader

Bij nieuw te ontwikkelen gebieden dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, om parkeerproblemen in of rondom nieuw te ontwikkelen gebieden te voorkomen. Om het juiste aantal parkeerplaatsen te kunnen bepalen, zijn parkeernormen beschikbaar. Deze parkeernormen zijn vastgesteld in de nota Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 en zijn gebaseerd op CROW¹-publicatie 182, eveneens uit 2008. De parkeernormen zijn beschikbaar voor een breed scala van functies, waaronder diverse typen woningen.

Momenteel worden diverse locaties in de Rivierzone van Vlaardingen getransformeerd van industrie- en havengebied naar woongebied. Dit is in overeenstemming met het Actieplan Wonen. De Rivierzone in Vlaardingen heeft daarmee een bijzonder karakter als nieuw woongebied, gemengd met bestaande industrie- en havenactiviteiten en gelegen tussen de spoorlijn Hoekse Lijn en de Nieuwe Maas.

De nota Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 kent voor dergelijke specifieke woongebieden geen toegesneden kencijfers of normen. Daarom wordt aangesloten bij parkeernormen die in de nota opgenomen zijn voor reguliere woonwijken. Vaak ontstaan dan knelpunten, omdat het aantal parkeerplaatsen zich niet verhoudt tot de beschikbare ruimte en ook niet aansluit bij de behoefte van de toekomstige bewoner. Sinds het vaststellen van de parkeernormen in 2008 zijn er diverse beleidsontwikkelingen ten aanzien van parkeren, waardoor anders gekeken wordt naar herontwikkelingslocaties. In deze notitie wordt daar verder op ingegaan, teneinde een passende parkeernorm vast te stellen voor de herontwikkelingsgebieden in de Rivierzone. Daarbij wordt opgemerkt dat de nota Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 bij grotere herontwikkelingslocaties de mogelijkheid biedt om maatwerk te leveren. In deze notitie wordt onderbouwd waarom voor de projecten Stationsgebied, Eiland van Speyk en Park Vijfsluizen maatwerk noodzakelijk is.

Ontwikkelingen beleid parkeernormen

Sinds 2008 is er veel veranderd op het gebied van parkeernormen en de systematiek van toepassing. Het CROW heeft publicatie 317 (2012) uitgegeven, welke publicatie 182 vervangt. In deze nieuwe notitie is de parkeernorm verder gedifferentieerd naar woningtype. Daarnaast wordt de te stellen parkeernorm veel meer in samenhang met de stedenbouwkundige structuur van de ontwikkellocatie gezien en meer in relatie gezien met de beschikbaarheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer. Zo wordt in gebieden met een hoge stedenbouwkundige dichtheid en/of een hoogfrequente openbaar vervoersverbinding gekozen voor een lagere parkeernorm. Hierdoor wordt het rendement van de OV-verbinding vergroot.

Het gemeentelijk parkeerbeleid voorziet niet in dergelijke variaties in het parkeerbeleid. Inmiddels wordt er vanuit hogere overheden ook gewezen op het vergroten van het rendement bij stations door lagere parkeernormen en het opstellen van sturend parkeerbeleid. Een voorbeeld daarvan is de publicatie *Parkeren en Verstedelijking van de Provincie Zuid-Holland*. De publicatie is gebaseerd op de TOD-handreiking, welke opgenomen is in het programma *Ruimte van de Provincie Zuid-Holland*. TOD staat voor 'Transit Oriented Development', ofwel 'OV-georiënteerde ontwikkeling'. Ook in de *Uitvoeringsagenda bereikbaarheid (MRDH)* wordt de combinatie van stedelijke ontwikkeling in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer gestimuleerd vanwege de gunstige effecten op de mobiliteit.

Naar aanleiding van bovenstaande bestaat tevens het voornemen om het Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 voor wat betreft de parkeernormen op korte termijn te actualiseren, zoals ook genoemd in de *Herijking Parkeerbeleid Vlaardingen 2017* en zoals vastgelegd in het door het college van B&W vastgestelde Actieplan Mobiliteit. In het Actieplan Mobiliteit is voorts opgenomen dat bij het bepalen van de parkeereis meer flexibiliteit wordt betracht. Hierdoor kan een beter op de locatie toegesneden parkeernorm worden opgelegd, zonder dat dit leidt tot extra parkeerdruk.

¹ CROW: landelijk kenniscentrum verkeer en vervoer

Rivierzone

Diverse locaties in de Rivierzone Vlaardingen worden getransformeerd van industrie- en havengebied naar woongebied. Dit is in overeenstemming met het Actieplan Wonen. De Rivierzone in Vlaardingen heeft daarmee een bijzonder karakter als nieuw woongebied, gemengd met bestaande industrie- en havenactiviteiten en gelegen tussen de metrolijn Hoekse Lijn en de Nieuwe Maas. Bij het realiseren van nieuwe woningen dient de parkeerbehoefte bepaald te worden op basis van de Vlaardingse parkeernormen. Dit parkeerbeleid kent geen specifieke parkeernormen voor dergelijke transformatiegebieden in een industrieel gebied als de Rivierzone. Ook zijn landelijk inmiddels geactualiseerde parkeerkencijfers beschikbaar.

Omdat de Vlaardingse parkeernormen niet direct bruikbaar zijn voor herontwikkelingslocaties in de Rivierzone en nieuwe normen nog niet voorhanden zijn, is het wenselijk om voor drie specifieke projecten in de Rivierzone aparte passende parkeernormen vast te stellen. Vanwege het voeren van consistent beleid is het wenselijk om voor de drie projecten gezamenlijk een passende parkeernorm vast te stellen. Het gaat daarbij om de projecten Stationsgebied, Eiland van Speyk en Park Vijfsluizen. Hieronder wordt een onderbouwing gegeven voor de gekozen parkeernorm.

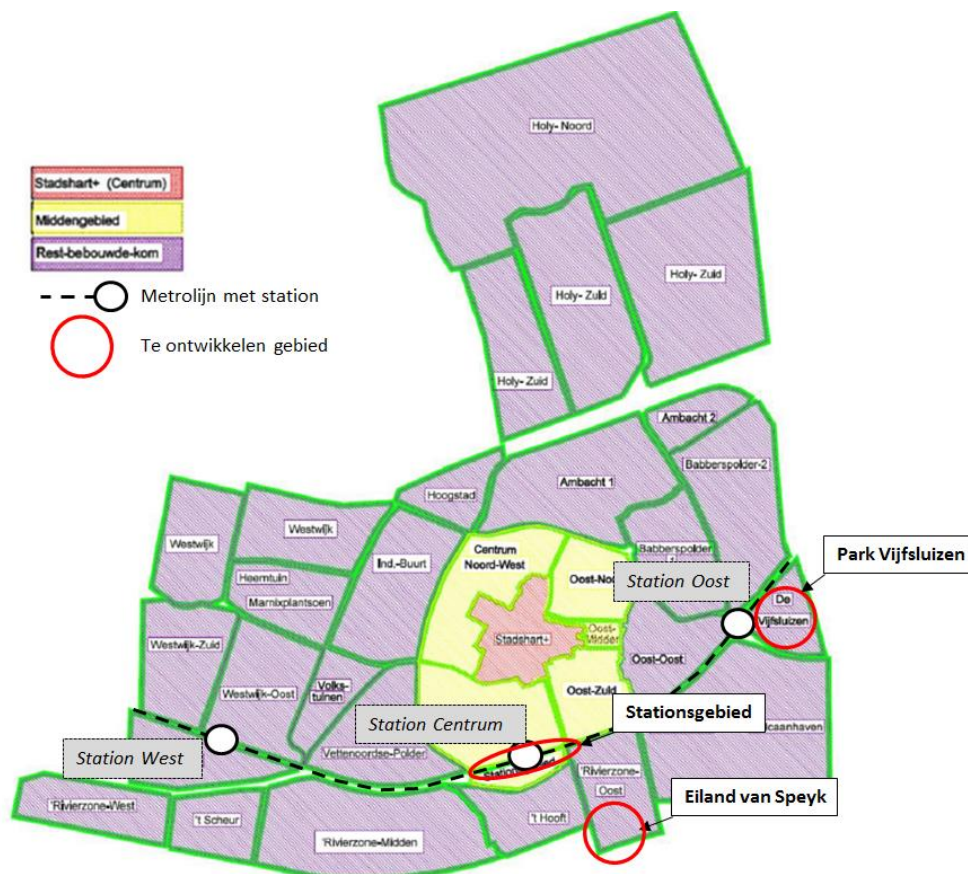
Parkeerbeleid Vlaardingen 2008

In het Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 zijn de gemeentelijke parkeernormen opgenomen. Deze parkeernormen zijn afgeleid van de landelijke parkeerkencijfers die door het CROW in publicatie 182 zijn vastgesteld. De parkeerkencijfers verschillen per stedelijkheidsgraad en kennen een bandbreedte (minimaal – maximaal). Deze gemeente Vlaardingen is op grond van CBS-cijfers een zeer sterk stedelijke gemeente. In het parkeerbeleid is ervoor gekozen aan te sluiten bij de maximale CROW-kencijfers bij deze stedelijkheidsgraad. Voorts is de stad verdeeld in drie zones:

- stadshart+;
- middengebied;
- rest bebouwde kom.

Zoals eerder gesteld biedt het Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 de mogelijkheid om bij grotere herontwikkelingslocaties maatwerk te leveren. In onderstaande figuur is de gebiedsindeling in de stad weergegeven, inclusief de genoemde projecten in de Rivierzone en de Hoekse Lijn (metro).

Figuur 1. Gebiedstypes parkeerbeleid Vlaardingen en de betreffende ontwikkelingsgebieden in de Rivierzone



Passende parkeernorm

De genoemde projecten in de Rivierzone liggen grotendeels in het gebiedstype 'Rest bebouwde kom'. Alleen de locaties rondom station Vlaardingen Centrum liggen in het gebiedstype 'Middengebied'. Het toepassen van de gemeentelijke parkeernormen zoals vastgelegd in de notitie Parkeerbeleid Vlaardingen 2008 leidt tot een relatief hoge parkeereis. Gelet op het karakter van het gebied en de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer, is deze parkeereis niet passend. De nabijheid van voorzieningen en de metrostations Vlaardingen Centrum en Vlaardingen Oost met hoogfrequente verbindingen naar de binnenstad van Rotterdam en diverse treinstations resulteert vaak in lager autobezit dan op meer perifeer gelegen locaties. De hoogte van de parkeernorm maakt de ontwikkeling, gelet op de fysieke ruimte, bovendien complex en doet daardoor ook afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Daarom is het van belang om te streven naar een duurzame, bruikbare en gezonde openbare ruimte. De Visie Openbare Ruimte van de gemeente Vlaardingen geeft hier invulling aan. Een duurzame openbare ruimte biedt voldoende parkeerplek voor nu en de toekomst, maar nodigt ook uit tot buitenspelen en wandelen. Voldoende groen en water geeft nieuwe wijken een eigen karakter en draagt bij aan de klimaatbestendigheid van een gebied. De geldende parkeernorm van 1,8-2,0 parkeerplaatsen per woning in combinatie met de beschikbare ruimte doet hier afbreuk aan en sluit vaak niet aan bij het daadwerkelijke autobezit op deze locatie.

Gelet op bovenstaande overwegingen wordt voor de betreffende projecten uitgegaan van de Vlaardingse parkeernormen voor het middengebied, welke met 15% worden verlaagd.

Een onderbouwing hiervoor volgt in de tekst hieronder. Daarbij wordt ingegaan op het gebiedstype, de aanwezigheid van openbaar vervoer, de herziene CROW-kencijfers, het gemiddelde autobezit en het in voorbereiding zijnde Actieplan Mobiliteit.

Gebiedstype

De volgende argumenten leiden ertoe dat voor de gebieden in de Rivierzone aangesloten mag worden bij het gebiedstype 'middengebied':

- de gebieden liggen niet in zuivere woongebieden, die vooral bedoeld worden met de gebieden 'Rest bebouwde kom';
- binnen de ontwikkelingen worden ook andere ontwikkelingen dan alleen woningen geprojecteerd. Ook in de directe nabijheid van de te ontwikkelen gebieden zijn voorzieningen aanwezig, zoals detailhandel en horeca;
- de te ontwikkelen gebieden liggen in de directe nabijheid van de metrostations aan de Hoekse Lijn, waardoor een hoogfrequente verbinding naar Rotterdam (6x/uur en in de spits 12x/uur) geboden wordt. Deze vorm van hoogwaardig openbaar vervoer vormt een goed alternatief voor de auto.

Hoogfrequent openbaar vervoer

Zoals hiervoor aangegeven liggen de gebieden binnen de directe invloedssfeer van de metrostations Vlaardingen Centrum en -Oost. Hierdoor zal het OV-gebruik onder bewoners en bezoekers van gebieden die in de directe invloedssfeer van een station liggen, naar verwachting, relatief hoog zijn. Dit leidt, naar verwachting, tot een lager autobezit. Directe nabijheid van het hoogfrequent openbaar vervoer is van invloed op de vervoerswijzekeuze van de bewoner en bezoeker en draagt bij aan het verduurzamen van de mobiliteit.

Herziene CROW-kencijfers

De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op landelijke parkeerkencijfers. In 2012 zijn deze kencijfers geactualiseerd naar de nieuwste inzichten en onderzoeken. Voor de functiecategorie wonen is daarbij een aantal aanpassingen doorgevoerd. Het aantal categorieën is uitgebreid met onderscheid in gestapeld en niet-gestapeld en onderscheid in huur en koop. Hierdoor is een meer verfijnde indeling in woningtypering tot stand gekomen, waardoor een betere inschatting van de parkeerbehoefte per type woning mogelijk is.

Gemiddeld autobezit

Om de positie van een passende parkeernorm binnen de bandbreedte van CROW te bepalen is het gemiddelde autobezit in Vlaardingen afgezet tegen het autobezit in andere gemeenten met dezelfde stedelijkheidsgraad. Daaruit blijkt dat het autobezit in geheel Vlaardingen gemiddeld 11% lager ligt dan gemiddeld (bron: 'Passende parkeernormen transformatie Rivierzone Vlaardingen', Goudappel Coffeng, 12 juni 2017). Het is daarom logisch om de gemiddelde CROW-kencijfers, die een ruime

marge kennen, met 11% te reduceren. Vanwege het feit dat er nog geen nieuwe Nota Parkeernormen Vlaardingen is vastgesteld, worden de parkeernormen vervolgens gerelateerd aan het vigerende beleid. Het reduceren van de CROW-kencijfers met 11% komt ongeveer overeen met een reductie van 15% ten opzichte van de gemeentelijke parkeernormen voor het middengebied.

Actieplan Mobiliteit

Het Actieplan Mobiliteit is op 26 september 2017 vastgesteld door het college van b&w en ligt thans ter besluitvorming voor bij de gemeenteraad. Hierin is opgenomen dat bij bouwplannen meer flexibiliteit wordt getoond ten aanzien van de parkeereis.

Parkeernormen ontwikkelingen Rivierzone

Op basis van bovenstaande worden de parkeernormen voor woonfuncties binnen de projecten Stationsgebied, Eiland van Speyk en Park Vijfsluizen in de Rivierzone gebaseerd op de normen voor 'middengebied', op grond van het Parkeerbeleid Vlaardingen 2008, met dien verstande dat een reductie van circa 15% wordt toegepast op deze parkeernormen.

In onderstaande figuur is de parkeernorm per woningtype weergegeven. Daarbij is steeds de vigerende parkeernorm (geel) en de minimaal te realiseren parkeernorm voor de Rivierzone (paars) weergegeven ten opzichte van de bandbreedte die het CROW hanteert. Daaruit blijkt dat de keuze voor de parkeernorm Rivierzone nooit onder de minimale bandbreedte van het CROW ligt en altijd minimaal 1,2 parkeerplaatsen per woning bedraagt. Op die manier wordt ook rekening gehouden met het feit dat een deel van de bewoners meerdere auto's zal bezitten.

Voorgesteld wordt om met betrekking tot de volgende projecten in de Vlaardingse Rivierzone van deze parkeernormen uit te gaan: Stationsgebied, Eiland van Speyk en Park Vijfsluizen. De parkeernormen voor alle andere functies worden ontleend aan het vigerende parkeerbeleid. Daarnaast is het van belang voldoende fietsparkeerplaatsen te realiseren, waarbij CROW-publicatie 317 als leidraad dient.

Figuur 2. Parkeernorm per woning Rivierzone, ten opzichte van vigerend beleid en CROW-richtlijn

