

Parkeerbeleid



Juli 2014

G E M E E N T E

WADDINXVEEN



Colofon

Een product van de gemeente Waddinxveen

Tekst: Rick Luimes

Foto's: Rick Luimes

Parkeerbeleid

Versie: 10 juni 2014

Vastgesteld door de gemeenteraad: 9 juli 2014

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Uitgangspunten algemeen	5
3. Uitgangspunten per functie	7
4. Bijzondere doelgroepen	9
5. Stappenplan	11

G E M E E N T E

WADDINXVEEN



Gemeente Waddinxveen

Raadhuisplein 1

Postbus 400

2740 AK Waddinxveen

Telefoon: 14 0182

Email: gemeente@waddinxveen.nl

Website: www.waddinxveen.nl

1 Inleiding

Aanleiding

Parkeerbeleid is nieuw in de gemeente Waddinxveen. Tot nu toe hadden we geen volledig beeld van de parkeersituatie in Waddinxveen: waar de parkeerdruk hoog is, hoe het gebruik van de parkeerplaatsen is, waar de parkeersituatie voor onveiligheid zorgt, enzovoorts. Vragen van bijvoorbeeld bewoners over parkeren konden we daarom niet op een goed onderbouwde manier beoordelen en afhandelen. Wel hanteerden we bij parkeervraagstukken een aantal uitgangspunten en is er regelmatig parkeeronderzoek in specifieke gebieden in Waddinxveen uitgevoerd. Een duidelijk geheel ontbrak echter. Door deze onduidelijkheid konden we minder effectief werken.

Ambitie

We streven naar een goede en eerlijke parkeersituatie. Hiervoor stellen we in dit parkeerbeleid duidelijke uitgangspunten op. De uitgangspunten geven aan:

1. wat we verstaan onder een goede parkeersituatie;
2. wat het bereik is van de verantwoordelijkheid van de gemeente.

Op basis van de uitgangspunten spannen we ons in voor een goede en eerlijke parkeersituatie. Hiermee ontstaat de gewenste duidelijkheid. Buiten het bereik van de uitgangspunten ligt de verantwoordelijkheid niet primair bij de gemeente. Naast de gemeente heeft ook de samenleving, zoals bewoners, bedrijven, winkeliers scholen, verenigingen en automobilisten verantwoordelijkheden. Een onderdeel van dit parkeerbeleid is een stappenplan. Hierin geven we aan met welke maatregelen we ons willen inzetten voor een goede en eerlijke parkeersituatie.

Beleidscontext

‘Een optimaal bereikbaar Waddinxveen’ en ‘verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers’ zijn twee van de vier ambities uit het ‘Mobiliteitsplan Waddinxveen 2013-2020’. Een goede parkeersituatie past binnen deze ambities. Bereikbaarheid heeft niet alleen te maken met de rit naar de bestemming toe, maar ook met de parkeermogelijkheden. Een goede parkeersituatie zorgt ook voor minder onveilige situaties. Dit parkeerbeleid is een uitwerking van het mobiliteitsplan.

Afbakening

Dit parkeerbeleid heeft betrekking op de (toekomstige) bebouwde kom van Waddinxveen. De parkeersituatie buiten de bebouwde kom geeft op dit moment geen aanleiding om te beschouwen.



2

Uitgangspunten algemeen

We hanteren een aantal algemene uitgangspunten. Deze uitgangspunten vormen de basis van onze verantwoordelijkheid voor een goede en veilige parkeersituatie.

Richtlijnen CROW

Diverse richtlijnen voor parkeren zijn opgenomen in CROW-publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Deze publicatie is de basis voor veel van onze uitgangspunten. Het CROW maakt onderscheid in de stedelijkheidsgraad en de locatie. We gaan voor de hele gemeente uit van 'matig stedelijk' als stedelijkheidsgraad. Afhankelijk van de betreffende locatie kiezen we voor 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied'. Ook hanteert het CROW bandbreedtes. Afhankelijk van de locatie kiezen we een plek in de bandbreedte. Ook voor parkeerzaken die in dit parkeerbeleid niet worden genoemd gebruiken we CROW publicatie 317 als uitgangspunt. We kunnen ervoor kiezen om gemotiveerd van de richtlijnen af te wijken.

Normale omstandigheden

Een parkeersituatie beoordelen we op basis van normale omstandigheden. Dat is een situatie zonder incidentele gebeurtenissen die voor een korte periode meer parkeerplaatsen vragen, zoals een evenement of een gebeurtenis van eens per week gedurende één of twee uren.

Meervoudig gebruik

Elke functie heeft momenten waarop de vraag naar parkeerplaatsen het hoogste is (de maatgevende periode). Voor woningen is dat 's nachts, voor bedrijven is dat onder werktijd en voor sportvoorzieningen is dat op zaterdagmiddag. Parkeerplaatsen kunnen hierdoor meervoudig gebruikt worden. Een deel van de parkeerplaatsen die bijvoorbeeld 's nachts nodig zijn voor woningen, kunnen overdag gebruikt worden voor werken. We zetten ons in om zo efficiënt mogelijk met parkeerplaatsen om te gaan en dus zoveel mogelijk meervoudig gebruik na te streven.

Inbreiding

Voor nieuwe ontwikkelingen op inbreidingslocaties (ongeacht de functie) hanteren we de richtlijnen uit CROW publicatie 317 voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Parkeren wordt in eerste instantie op de te ontwikkelen locatie opgelost. We kunnen hiervan afwijken, bijvoorbeeld als blijkt dat er in de directe omgeving een overcapaciteit aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte is.

Uitbreiding

Voor nieuwe ontwikkelingen op uitbreidingslocaties (ongeacht de functie) hanteren we de richtlijnen uit CROW publicatie 317 voor het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen.

Hulpdiensten

Waddinxveen moet voor hulpdiensten goed bereikbaar zijn. In situaties waarbij de parkeersituatie ervoor zorgt dat de bereikbaarheid voor hulpdiensten onder druk staat (bijvoorbeeld als door geparkeerde auto's de doorgang te smal is voor een brandweerwagen), zetten we in op verbetering van de parkeersituatie.



Definiëring van CROW

CROW staat voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, Weg- en waterbouw en de verkeers-techniek. Het CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte en ontwikkelt praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. Het CROW deelt deze kennis vaak in de vorm van richtlijnen. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op Duurzaam Veilig. De richtlijnen hebben geen wettelijke status. Over het algemeen geldt wel dat er een goede motivatie nodig bij afwijking van de richtlijnen.

3

Uitgangspunten per functie

Per functie hanteren we specifieke uitgangspunten. Deze uitgangspunten geven (in combinatie met elkaar) onze verantwoordelijkheid aan voor een goede parkeersituatie. Dit geldt voor bestaande situaties en nieuwe ontwikkelingen. Drie uitgangspunten gebruiken we veel:

- Bezettingsgraad: het percentage parkeerplaatsen dat bezet is op de drukste momenten (de maatgevende periode);
- Loopafstanden: de maximaal aanvaardbare loopafstanden tussen parkeerplaats en bestemming;
- Parkeeraanbod: het aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is per woning.

Wonen

De parkeersituatie in bestaande woonwijken is direct gerelateerd aan het autobezit. In woonwijken hanteren we drie volgende uitgangspunten. Op bladzijde 10 is het gebruik van deze drie uitgangspunten met een voorbeeld geïllustreerd.

1. We gaan uit van een maximale bezettingsgraad van 90%. Een goede en voldoende flexibele situatie wordt bereikt als op de drukste momenten maximaal 90% van de beschikbare openbare parkeerplaatsen gebruikt wordt;
2. We gaan uit van een maximale loopafstand van 100 meter tussen woning en parkeerplaats. Een goede situatie wordt bereikt als bewoners binnen 100 meter een parkeerplaats kunnen vinden;
3. Op basis van het autobezit en het aantal woningen is het gemiddelde autobezit per woning berekend. Op basis hiervan hebben we het acceptabele parkeeraanbod per woning bepaald. We gaan uit van 1.2 parkeerplaatsen per woning. We rekenen alle openbare en private parkeerplaatsen mee bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Dus ook bijvoorbeeld opritten, garages aan huis en solitaire garageboxen rekenen we mee als parkeerplaats (aantallen volgens de richtlijnen uit CROW-publicatie 317). Met dit uitgangspunt geven we aan dat het inzetten op een verbetering van de parkeersituatie in bestaande woonwijken met een bovengemiddeld autobezit niet een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is. We zijn niet onbeperkt vraagvolgend.

Overige functies

De parkeersituatie bij de functies niet zijnde wonen (zoals bedrijven, kantoren, detailhandel en scholen) is in tegenstelling tot wonen niet het resultaat van autobezit, maar van autogebruik. De parkeersituatie wordt daarmee bepaald door mobiliteitsgedrag: men maakt de keuze om met de auto te komen. Maatregelen om deze functies op een andere manier bereikbaar te maken hebben dus effect op de parkeersituatie. We zetten daarom in op een optimale bereikbaar-

heid per fiets en met het openbaar vervoer. Dit zijn ook twee ambities uit het mobiliteitsplan. Een voorbeeld is de voorziene aanleg van station Waddinxveen-Zuid. Bedrijventerrein Coenecoop wordt hiermee beter per trein bereikbaar. De uitgangspunten bij de hieronder genoemde functies komen overeen met de richtlijnen van het CROW. Soms zijn ze aangevuld met extra uitgangspunten. Bij functies die hieronder niet zijn genoemd hanteren we de richtlijnen uit CROW publicatie 317.

Bedrijven en kantoren

Bij bedrijven en kantoren hanteren we de volgende uitgangspunten:

1. We gaan uit van een maximale bezettingsgraad van 90% voor de openbare parkeerplaatsen;
2. We gaan uit van een maximale bezettingsgraad van 90% voor de private parkeerplaatsen;
3. We gaan uit van een maximale loopafstand van 200 meter tussen bedrijf/kantoor en parkeerplaats.

Detailhandel

Bij detailhandel hanteren we de volgende uitgangspunten:

1. We gaan uit van een maximale bezettingsgraad van 90% voor de openbare parkeerplaatsen;
2. We gaan uit van een maximale bezettingsgraad van 90% voor de private parkeerplaatsen;
3. We gaan uit van een maximale loopafstand van 200 meter tussen winkel en parkeerplaats.

Scholen

Verkeersveiligheid is voor deze functie erg belangrijk. Daarom willen we bij alle basisscholen 'veilige schoolomgevingen' creëren. Dat is een pakket maatregelen dat attentieverhogend werkt. We stimuleren het gebruik van de fiets voor het halen en brengen van leerlingen. Daarom spannen we ons in voor optimale bereikbaar zijn per fiets. Bij scholen hanteren we de volgende uitgangspunten:

1. We gaan uit van een maximale bezettingsgraad van 90%;
2. We gaan voor het halen en brengen van leerlingen uit van een maximale loopafstand van 100 meter tussen schoolplein en parkeerplaats en/of kiss&ride-voorziening;
3. We gaan voor werknemers uit van een maximale loopafstand van 200 meter tussen schoolplein en parkeerplaats.

Gemengde gebieden

Er zijn locaties in Waddinxveen waar verschillende functies door elkaar voorkomen. We hanteren hier de uitgangspunten van de betreffende functies in combinatie met elkaar. Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen is hier relevant.

4

Bijzondere doelgroepen

Fietsparkeren

We stimuleren het gebruik van de fiets. Dit is één van de ambities uit het Mobiliteitsplan Waddinxveen 2013-2020. Voldoende en goede voorzieningen voor fietsparkeren kunnen leiden tot minder autogebruik en daarmee ook minder vraag naar parkeerplaatsen. Dit geldt voor alle functies, behalve voor woningen. We hanteren de richtlijnen uit CROW publicatie 317 voor fietsparkeren:

- Bij groot onderhoud in gebieden met functies niet zijnde wonen;
- Bij het toevoegen of wijzigen van functies niet zijnde wonen.

Mindervaliden

Bij publieke functies zijn vaak algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig. Voor het bepalen van percentages en aantallen hanteren we de richtlijnen uit CROW publicatie 317. Mindervaliden kunnen bij aantoonbare noodzaak een persoonsgebonden gehandicaptenparkeerplaats aanvragen. Hiervoor worden in 2014 specifieke uitvoeringsregels vastgesteld. Nadat de gesteldheid van de aanvrager is beoordeeld, zullen de belangrijkste criteria zijn:

- Een persoonsgebonden gehandicaptenparkeerplaats wordt alleen toegekend als er geen parkeergelegenheid op eigen terrein beschikbaar is;
- Een persoonsgebonden gehandicaptenparkeerplaats die in het verleden toegekend is, wordt ingetrokken als blijkt dat er niet (meer) aan de criteria wordt voldaan. Bijvoorbeeld als er op eigen terrein parkeergelegenheid is;
- We kunnen een bovengrens hanteren voor het aantal persoonsgebonden gehandicaptenparkeerplaatsen in openbaar gebied.

Uitwijkers

In de parkeergarage onder het nieuwe centrum wordt gedacht aan betaald parkeren (na de eerste twee uur vrij parkeren). Betaald parkeren kan zorgen voor uitwijkgedrag. Men parkeert dan net buiten het gebied waar betaald parkeren geldt. Uitwijkgedrag kan daarom zorgen voor een minder wenselijke parkeersituatie. Dit kan blijken na onderzoek. Als we uitwijkgedrag onwenselijk vinden, kunnen we maatregelen nemen. Dat vraagt om een specifieke aanpak.

Grote voertuigen

De openbare parkeerplaatsen in de bebouwde kom zijn bedoeld voor voertuigen met een maximale lengte van 6.00 meter en met een maximale hoogte van 2.40 meter. Voor voertuigen die langer of hoger zijn (de grote voertuigen), mogen niet parkeren binnen de bebouwde kom, behalve op werkdagen tussen 08:00 en 18:00 uur. Daarom bieden we specifieke parkeergelegenheid aan. Dit is in meer detail opgenomen in de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Waddinxveen.

Carpoolen

In de gemeente Waddinxveen zijn twee carpoolplaatsen: langs de Tweede Bloksweg vlakbij de aansluiting op de A12 en N219 en langs de Henegouwerweg, vlakbij de aansluiting op de A12 en de N452. Carpoolen vinden we gewenst mobiliteitsgedrag, het zorgt immers voor minder verkeer. Een goed bezet carpoolplein zien we daarom als positief. Om het gebruik te stimuleren dienen carpoolplaatsen sociaal veilig te zijn ingericht. We hanteren één uitgangspunt bij carpoolplaatsen:

1. We gaan uit van een maximale bezettingsgraad van 90%. Dit geldt voor auto's en voor fietsers.



Toepassing uitgangspunten bestaande woonwijken

Voorbeeld 1



Voorbeeld 2



De voorbeelden laten twee situaties zien met het aantal woningen, het aantal auto's en het aantal parkeerplaatsen. Bij beide voorbeelden is de bezettingsgraad 100%. Bij beide voorbeelden is er binnen 100 meter geen andere parkeerplaatsen. In voorbeeld 1 is het aantal parkeerplaatsen per woning 1,0. Bij voorbeeld 2 is dat 1,5. Dit betekent dat we bij voorbeeld 1 ons inzetten voor verbeteringen en bij voorbeeld 2 niet. De hoge bezettingsgraad bij voorbeeld 2 wordt veroorzaakt door een bovengemiddeld autobezit.

5

Stappenplan

Maatregelen

Op basis van de uitgangspunten kunnen er locaties naar voren komen waar we onze verantwoordelijkheid nemen en ons in willen zetten om de parkeersituatie te verbeteren. Deze locaties stellen we vast na onderzoek. Het verbeteren van de parkeersituatie kan met verschillende maatregelen. We hanteren hiervoor een stappenplan. Als we ons inzetten voor de verbetering van de parkeersituatie beginnen we bij stap 1. Is hier niet voldoende winst te behalen dan gaan we naar stap 2 en ten slotte naar stap 3. De mogelijkheden bij de stappen zijn niet beperkt tot de hier genoemde voorbeelden. Voldoende financiële dekking is een randvoorwaarde voor het uitvoeren van maatregelen.

Stap 1: Bevorderen van alternatieven, zoals:

- Stimuleren van het gebruik van de fiets;
- Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer;
- Stimuleren van gezamenlijk gebruik van auto's, zoals carpoolen of deelauto's.

Stap 2: Beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen, zoals:

- Efficiëntere indeling van de bestaande parkeervoorzieningen;
- Benutten van parkeerplaatsen die 's nachts weinig gebruikt worden, bijvoorbeeld bij bedrijven;
- Zorgen voor goede sociale veiligheid (zoals verlichting) op afgelegen parkeerplaatsen;
- Bevorderen van het gebruik van garageboxen voor parkeren;
- Stimuleren van parkeren op eigen terrein.

Stap 3: Uitbreiding van parkeervoorzieningen, zoals:

- Instellen van eenrichting. Een smallere rijbaan geeft ruimte voor meer parkeren;
- Aanleg van nieuwe parkeerplaatsen binnen het vigerende bestemmingsplan;
- Wijzigen van het vigerende bestemmingsplan om nieuwe parkeerplaatsen aan te kunnen leggen.

Het invoeren van betaald parkeren en/of het werken met parkeervergunningen heeft meestal een effect op de parkeersituatie. Gebruik van deze maatregelen voorzien we niet op korte termijn. Een uitzondering is de parkeergarage onder het nieuwe centrum.

Efficiëntie

We zetten in op een zo efficiënt mogelijke verbetering van de parkeersituatie. Als verbeteringen wel mogelijk zijn, maar buitenproportioneel duur zijn, kunnen we afzien van verbeteringen. We accepteren dan dat de situatie al optimaal is.

Draagvlak

Het verbeteren van de parkeersituatie heeft altijd consequenties. Draagvlak bij betrokkenen is een voorwaarde om over te gaan tot verbetering. Bij het ontbreken van voldoende draagvlak kunnen we afzien van verbeteringen.

Groot onderhoud

Als we in een bepaald gebied groot onderhoud gaan uitvoeren kijken we altijd naar een efficiëntere indeling van de bestaande parkeervoorzieningen. Groot onderhoud is ook een goed moment om eenrichting te overwegen.



