

Toepassing parkeerbeleid en resultaten

9 mei 2017

In deze notitie beschrijven we hoe we omgaan met parkeren in Waddinxveen. We doen dit vanaf het moment dat het parkeerbeleid is vastgesteld. We beschrijven kort de kaders: algemeen, bij nieuwe ontwikkelingen en in bestaand bebouwd gebied. Ook beschouwen we de resultaten die we in de afgelopen periode behaald hebben

Kaders

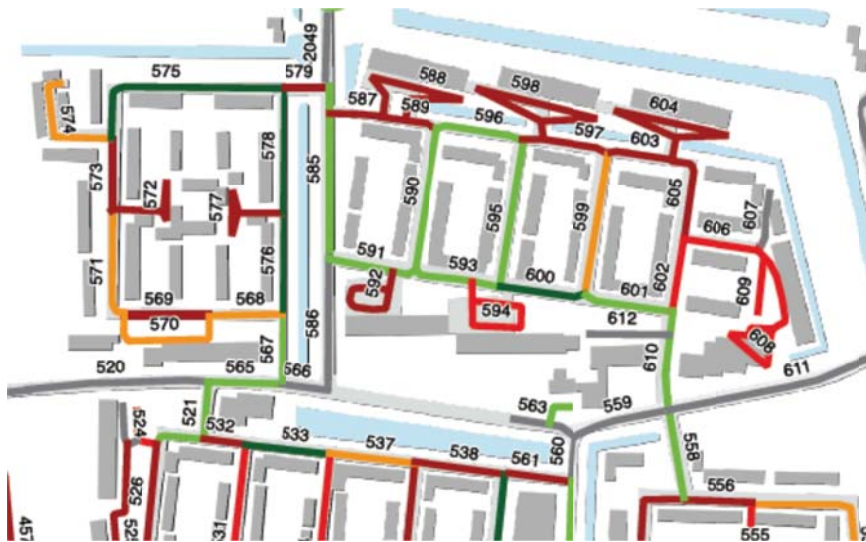
Parkeerbeleid

De gemeenteraad heeft in juli 2014 het parkeerbeleid vastgesteld. Met dit parkeerbeleid streven we naar een goede en eerlijke parkeersituatie. Hiervoor stellen we in dit parkeerbeleid duidelijke uitgangspunten op. De uitgangspunten geven aan wat we verstaan onder een goede parkeersituatie en wat het bereik is van de verantwoordelijkheid van de gemeente. Het parkeerbeleid maakt onderscheid tussen bestaand bebouwd gebied en nieuwe ontwikkelingen.

Parkeeronderzoek

We hebben sinds 2014 op verschillende momenten parkeeronderzoek laten uitvoeren door een hierin gespecialiseerd adviesbureau. In het parkeeronderzoek zijn alle straten in kleine stukjes verdeeld: secties. Per sectie weten we de openbare parkeercapaciteit, de privé-parkeercapaciteit en de bezetting van de parkeerplaatsen op verschillende momenten van de dag. Voor de hele bebouwde kom van Waddinxveen hebben we de situatie goed in beeld. Bij gebieden die na 2014 zijn veranderd zijn nieuwe parkeeronderzoeken uitgevoerd, zoals het Passagegebied, het Gouweplein en wijken waar groot onderhoud heeft plaatsgevonden.

Figuur 1 laat een fragment uit het parkeeronderzoek uit 2014 zien met daarin een aantal genummerde secties. Iets onder het midden loopt van links naar rechts de Staringlaan. De kleur geeft de bezetting aan op een schaal van groen naar rood.



Figuur 1: fragment uit parkeeronderzoek

Vormgeving van parkeerplaatsen

Bij groot onderhoud en bij nieuwe ontwikkelingen hanteren we de kaders die gelden voor een duurzaam veilige inrichting. Deze kaders zorgen voor verkeersveiligheid en een optimale bereikbaarheid. Voor parkeerplaatsen zijn onderstaande kaders relevant:

- langsparkeervakken zijn minimaal 2 meter breed
- haakse parkeervakken zijn minimaal 2,50 meter breed en 5 meter lang. De achterliggende weg is minimaal 6 meter breed
- tweerichtingswegen zijn minimaal 4,80 m breed (exclusief parkeerplaatsen)
- eenrichtingswegen zijn minimaal 3,50 m breed (exclusief parkeerplaatsen)
- trottoirs zijn minimaal 1,50 breed

In veel oudere wijken zijn vroeger krappere maten gebruikt, waardoor er bij groot onderhoud soms minder parkeerplaatsen terugkomen.

Meervoudig gebruik van parkeerplaatsen

Als in een bepaald gebied verschillende functies door elkaar voorkomen, streven we naar optimaal gebruik van de parkeerplaatsen. Zo vragen woningen in de nacht de meeste parkeerplaatsen. Overdag is dit de helft hiervan. De andere helft kan gebruikt worden voor functies die 's nachts geen parkeerplaatsen vragen, zoals winkels of kantoren. We hanteren aanwezigheidspercentages voor diverse functies op verschillende momenten van de dag.

Nieuwe ontwikkelingen en bestaand bebouwd gebied

Bij het streven we naar een goede en eerlijke parkeersituatie maken we onderscheid in nieuwe ontwikkelingen en bestaand bebouwd gebied. Bij nieuwe ontwikkelingen gaat het over nieuwe woningen, nieuwe kantoren of nieuwe bedrijven op uitbreidings- en inbreidingslocaties. Bijvoorbeeld Triangel, maar ook herontwikkelingen in het Station tot Brug-gebied. Bij bestaand bebouwd gebied gaat om groot onderhoud in wijken.

Nieuwe ontwikkelingen

Bij nieuwe ontwikkelingen geeft het parkeerbeleid aan dat we de parkeercijfers gebruiken die het CROW voorschrijft in publicatie 317. Hierbij zijn drie variabelen relevant:

1. **Bandbreedte:** De te kiezen plek in de bandbreedte is afhankelijk van situatiespecifieke kenmerken. Een locatie dichtbij een aansluiting op een snelweg kan een hoger autogebruik veroorzaken en daarmee een hogere vraag naar parkeerplaatsen. Anderzijds kan een locatie dichtbij een treinstation een lager autogebruik veroorzaken en daarmee minder vraag naar parkeerplaatsen. Omdat Waddinxveen vlakbij de A12 en de A20 ligt én twee (straks drie) treinstations, gaan we daarom in beginsel uit van een plek in het midden van de bandbreedte.
2. **Stedelijkheidsgraad:** De stedelijkheidsgraad wordt bepaald door het aantal adressen per vierkante kilometer. Voor Waddinxveen is dit berekend en komt dit uit op 'matig stedelijk', de middelste van vijf categorieën. Hoe hoger de stedelijkheidsgraad, hoe lager het voorgeschreven aantal parkeerplaatsen
3. **Plek in of buiten de kern:** De locatie van de nieuwe ontwikkeling in de kern heeft een aantal opties: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Hoe meer centrum, hoe lager het voorgeschreven aantal parkeerplaatsen. De optie 'centrum' en 'schil centrum' heeft betrekking op de binnensteden van grotere kernen in combinatie met gebieden waar betaald parkeren geldt. In Waddinxveen gebruiken we daarom alleen de categorie 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied'.

Het CROW beschrijft daarnaast diverse typen woningen, typen bedrijven en diverse andere functies. Samen met de drie variabelen kunnen we de parkeervraag van elke toekomstige ontwikkeling goed bepalen. Ter illustratie een fictief voorbeeld. In figuur 2 is een fragment weergegeven uit CROW-publicatie 317 met daarin de drie variabelen. Het fictieve voorbeeld gaat over de realisatie van 8 koop-etagewoningen in het dure segment. We hanteren in dit voorbeeld 2,0 parkeerplaatsen per woning, dus in totaal 16 parkeerplaatsen: rest bebouwde kom, matig stedelijk, midden bandbreedte.

koop, etage, duur								
	Parkeerkencijfers (per woning)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5
sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5
matig stedelijk	1,2	2,0	1,3	2,1	1,6	2,4	1,7	2,5
weinig stedelijk	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	1,7	2,5
niet stedelijk	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	1,7	2,5

Figuur 2: Fragment uit CROW-publicatie 317

We kunnen ervoor kiezen om bij inbreidingslocaties bestaande openbare parkeercapaciteit te benutten. Het parkeeronderzoek kan uitwijzen of deze capaciteit beschikbaar is. Nieuwe ontwikkelingen op inbreidingslocaties mogen nooit leiden tot parkeerknelpunten in de omgeving.

Bij gebruik van bestaand openbare parkeercapaciteit kan een parkeerfonds relevant zijn. De betreffende ontwikkelaar betaalt dan een bijdrage voor het gebruik van bestaande openbare parkeercapaciteit aan de gemeente. De mogelijkheden voor een parkeerfonds kunnen we verkennen.

Bestaand bebouwd gebied

In bestaand bebouwd gebied hanteren we niet de parkeercijfers uit CROW-publicatie 317. Dit zou kunnen leiden tot onrealistische parkeeropgaven. Het parkeerbeleid geeft aan dat we voor bestaand bebouwd gebied drie criteria gebruiken. We gebruiken deze criteria voor het bepalen van de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen, voor het vaststellen van parkeerknelpunten in woonwijken en voor het bepalen van een rangorde van knelpunten:

1. **Bezettingsgraad:** De bezettingsgraad mag maximaal 90% bedragen: Dit betekent dat de aanwezige parkeerplaatsen op het drukste moment maximaal voor 90% bezet mogen zijn. Dit percentage zorgt voor voldoende flexibiliteit en beperkt zoekverkeer.

Uit het parkeeronderzoek kunnen we per sectie bepalen hoeveel auto's er geparkeerd staan. Op basis hiervan kunnen we bepalen hoeveel parkeerplaatsen we nodig hebben om maximaal 90% bezetting te halen. Als we in een woonwijk bijvoorbeeld 90 auto's hebben geteld, dan streven we ernaar om ten minste 100 parkeerplaatsen te maken. Als de bezettingsgraad lager is dan 90%, dan zetten we bij groot onderhoud niet in op meer parkeerplaatsen. Dit was bijvoorbeeld zo bij het groot onderhoud aan de Genestetlaan, Busken Huetlaan en omgeving

Bij het bepalen van de bezettingsgraad houden we ook rekening met parkeren op eigen terrein. Als men bijvoorbeeld op eigen oprit kan parkeren, maar uit onderzoek blijkt dat dit nauwelijks gebeurt, kunnen we bij het bepalen van het aantal openbare parkeerplaatsen rekening houden met de lage bezetting van deze priveparkeerplaatsen.

2. **Loopafstanden:** We hanteren een maximaal aanvaardbare afstand van 100 meter tussen erf en parkeerplaats. Voor woningen is de maximale loopafstand 100 meter. Voor winkels, kantoren, bedrijven hanteren we 200 meter. Deze afstanden komen overeen met de richtlijnen van het CROW.
3. **Het aantal parkeerplaatsen per woning:** Als er in een bepaalde straat of buurt een heel hoog gemiddeld autobezit is, betekent dit niet direct een verantwoordelijkheid voor de gemeente. Het gemiddeld autobezit in Waddinxveen is 1,2 per woning. Soms kan het voorkomen dat in een bepaald gebied de parkeerdruk hoog is, maar het gemiddeld aantal parkeerplaatsen per woning boven de 1.2 ligt.

Het is hiermee niet zo dat we in bestaande wijken een parkeernorm van 1,2 hanteren. Het geeft ons wel inzicht waar het gemiddeld autobezit hoger of lager is dan het gemiddelde. Als we een volgorde of rangorde moeten bepalen, richten we ons eerst op gebieden met het laagste aantal parkeerplaatsen per woning.

Bij groot onderhoud in wijken proberen we vaak de 90% bezettingsgraad als maximale waarde aan te houden. Dus dat op het drukste moment van elke 10 parkeerplaatsen er ten minste 1 vrij is. Hierbij houden we ook de loopafstanden van maximaal 100 meter aan. Dit doen we ook als het gemiddeld aantal parkeerplaatsen per woning hoger is dan 1.2. Bij een hoog autobezit is de aanpak niet primair aan de gemeente, maar groot onderhoud is wel een uitgelezen moment voor wijzigingen.

Op basis van bovenstaande drie criteria hebben we een geprioriteerde lijst gemaakt van parkeerknelpunten. Deze pakken we in de juiste volgorde aan. Voor het bepalen van een parkeerknelpunt hanteren we de drie criteria in het schema 'Beoordelingskader parkeerknelpunten'. Veel knelpunten pakken we aan in combinatie met groot onderhoud. Op dit moment werken we daarnaast aan de parkeerknelpunten rond de Heggewinde en de Wingerd. Want hier is voorlopig geen groot onderhoud aan de orde.

Resultaten

Tussen de vaststelling van het parkeerbeleid en het parkeeronderzoek (beide in 2014) en nu hebben we in diverse wijken groot onderhoud uitgevoerd. Hierbij was in veel wijken de bezettingsgraad hoger dan 90%. We hebben dus vaak parkeerplaatsen toegevoegd. Ook zijn bij het groot onderhoud de wegen en parkeerplaatsen op basis van de (duurzaam veilig) kaders ingericht. Na afronding van groot onderhoud hebben we een parkeeronderzoek laten uitvoeren. Hiermee hebben we een voor-meting en een na-meting. In alle wijken die we de afgelopen jaren hebben heringericht blijkt de parkeersituatie na het groot onderhoud behoorlijk verbeterd.

In onderstaande tabellen beschouwen we 9 wijken die we in de afgelopen jaren hebben aangepakt of waarmee we nu in planvorming zijn. In de tabellen is opgenomen het aantal openbare parkeerplaatsen voor en na het groot onderhoud, het aantal geparkeerde auto's voor en na het groot onderhoud en de bezettingsgraad voor en na het groot onderhoud.

Afgerond

1. Vondellaan en omgeving (secties 521 t/m 543 en 561)

	voor groot onderhoud	na groot onderhoud
parkeerplaatsen openbaar	367	441
aantal geparkeerde auto's	368	363
bezettingsgraad	100%	82%

2. Ernst Casimirlaan en omgeving (secties 661, 662, 665 t/m 673 en 2055)

	voor groot onderhoud	na groot onderhoud
parkeerplaatsen openbaar	164	182
aantal geparkeerde auto's	146	157
bezettingsgraad	89%	86%

3. Willem de Rijkelaan en omgeving (secties 613, 615, 616, 619, 620, 621, 623, 624, 625)

	voor groot onderhoud	na groot onderhoud
parkeerplaatsen openbaar	121	141
aantal geparkeerde auto's	137	133
bezettingsgraad	113%	94%

In voorbereiding, ontwerp al gereed:

4. Louise de Colignylaan en omgeving (secties 638 t/m 658)

	voor groot onderhoud	na groot onderhoud
parkeerplaatsen openbaar	390	473
aantal geparkeerde auto's	361	361*
bezettingsgraad	93%	76%

5. Graanakker (secties 215 t/m 226)

	voor groot onderhoud	na groot onderhoud
parkeerplaatsen openbaar	221	268
aantal geparkeerde auto's	228	228*
bezettingsgraad	103%	85%

6. De Akker en omgeving (secties 227 t/m 244 en 2061)

	voor groot onderhoud	na groot onderhoud
parkeerplaatsen openbaar	327	377 **
aantal geparkeerde auto's	340	340*
bezettingsgraad	104%	90%

7. Zuidplasmaan, gedeeltelijk (sectie 186)

	voor groot onderhoud	na groot onderhoud
parkeerplaatsen openbaar	20	28
aantal geparkeerde auto's	20	20*
bezettingsgraad	100%	71%

* het aantal geparkeerde auto's uit de 'voor-meting' is gebruikt, omdat de uitvoering nog niet gereed is

** het ontwerp voor De Akker en omgeving is nog niet helemaal afgerond

In voorbereiding, ontwerp in 2017 verwacht:

8. Heggewinde (secties 471, 472, 473)

	voor aanpak	na aanpak
parkeerplaatsen openbaar	50	n.n.b.
aantal geparkeerde auto's	67	n.n.b.
bezettingsgraad	134%	n.n.b.

9. Wingerd (secties 506 t/m 519)

	voor aanpak	na aanpak
parkeerplaatsen openbaar	245	n.n.b.
aantal geparkeerde auto's	224	n.n.b.
bezettingsgraad	91%	n.n.b.