

Parkeerbeleid

Tekstplaatsing

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 verkeerstechniek. 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 bereikbaarheid 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 bereikbaarheid 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.

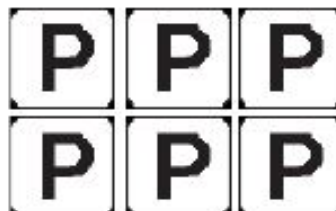


Toepassing uitgangspunten bestaande

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.



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

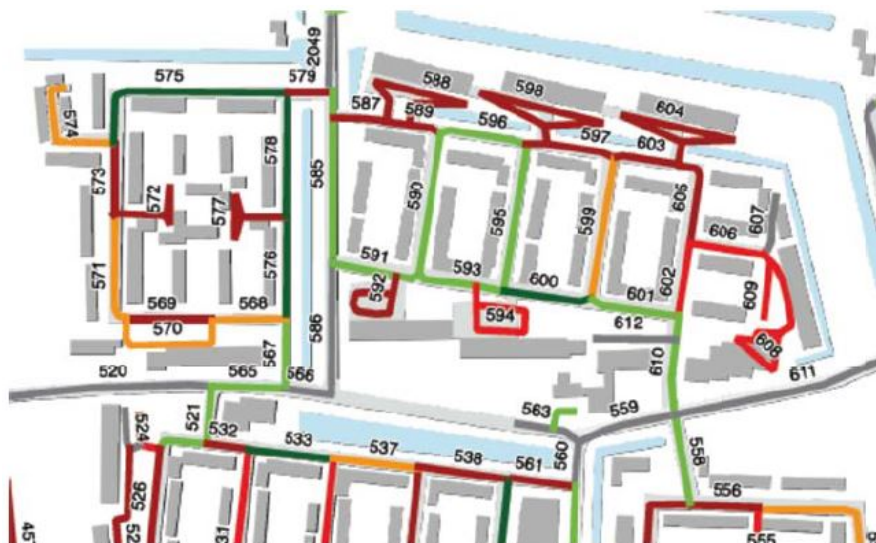
Parkeerbeleid

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 'tentrum' 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								
	Parkeercijfers (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. Zuidplaslaan, 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.

Resultaten parkeeronderzoek bebouwde kom Waddinxveen

Deelgebied: een cluster van een of enkele straten. Een deelgebied bestaat uit enkele secties

Sectie: een (deel van een) straat en/of een parkeerplaats

In alle gevallen is er binnen acceptabele loopafstand niet voldoende parkeergelegenheid. Dit is de reden dat er hieronder soms secties worden genoemd

Op basis van het vastgestelde parkeerbeleid nemen we onze verantwoordelijkheid in klasse 1 en klasse 2

Voor nadere toelichting, zie het parkeerbeleid of stel een vraag via dulmes@waddinxveen.nl

Klasse 1: bezetting > 100% en parkeeraanbod < 1.2

Nummer en naam deelgebied (D) of sectie (S) in parkeeronderzoek (betreffende (delen van) straten, bij benadering)	bezetting	parkeer-aanbod	bijzonderheden
D069 Heggewinde	120%	0,70	groot onderhoud in uitvoering: extra parkeerplaatsen
D051 Jan Dorrekenskade-West (Eikenlaan en Acaciastraat, beide ten noorden van leplaan)	111%	0,82	
D080 Wingerd (behalve het zuidwestelijke deel, tegenover plantsoen)	100%	0,87	
615 Willem de Rijkelaan (noordelijke 1/3e deel)	123%	0,90	
D093 Willem de Rijkelaan (midden en zuidelijke deel 2/3e van W de Rijkelaan, KW-singel, Anna van Burenstraat, Anna van Saksenstraat)	110%	0,99	groot onderhoud in uitvoering: extra parkeerplaatsen binnenkort groot onderhoud: extra parkeerplaatsen
D087 Tesselschadelaan (Jan Luykensstraat, Tesselschadelaan, Perkstraat, Bilderdijklaan en Vondellaan ten westen van PC Hoofdstraat)	102%	0,96	
S890 Henegouwerweg (deel achter de flat in de Zeeheldenbuurt)	100%	0,97	
D075 Noordeinde (tussen Wadde en komgrens)	109%	1,04	
D052 Jan Dorrekenskade-W (Lijsterbes-, Meidoorn-, Prunusstraat en Esdoornlaan. Allen ten noorden van leplaan)	103%	1,09	binnenkort groot onderhoud: extra parkeerplaatsen
D118 Burg. Trooststraat (Burg. Trooststraat ten westen van M. Schoutenstraat, Boezemweg, Zuidelijke deel van de Molenring)	105%	1,17	
D027 De Akker (De Akker t/m huisnummers 60 (even) en 71 (oneven), Boekweitakker, Gerstakker)	113%	1,17	
D088 Vondellaan (PC Hoofdstraat, Roemer Visserstraat, Vondellaan en Bilderdijklaan, beide tussen PC Hoofdstraat en v. Maerlandstraat)	100%	1,18	
S186 Zuidplasmaan (ter hoogte van nummers 63-97, oneven)	100%	1,11	

Klasse 2: bezetting 90- 99% en parkeeraanbod < 1.2

Nummer en naam deelgebied (D) of sectie (S) in parkeeronderzoek (betreffende (delen van) straten, bij benadering)	bezetting	parkeer-aanbod	bijzonderheden
S422 Mevr. Kuipers Rietbergplantsoen (zuidoostelijke deel)	94%	0,67	
D001 Sterrenlaan (Sterrenlaan ten oosten van Wega, Meteorenweg)	96%	0,97	
D095 Frederik Hendriklaan (Frederik Hendriklaan, Mauritslaan, A. van Solmsstraat, JW Frisoweg ten zuiden van L de Colignystraat)	97%	1,02	
D046 Eikenlaan (Eikenlaan, Acaciastraat, Lijsterbesstraat, alien ten zuiden van leplaan)	94%	1,03	
D054 leplaan (leplaan en Jan Dorrekenskade-West, beide ten westen van de Esdoornlaan)	99%	1,05	
D074 Wilgenhorst (Wilgenhorst, Lindengarde (noordelijk deel), Groensvoorde ter hoogte van Wilgenhorst)	98%	1,09	
S851 Fortunalaan	93%	1,09	
D078 Noordeinde (tussen Beethovenlaan en Wadde)	94%	1,15	

D099	Mauritslaan (Philips Willemstraat, Koning Willem II straat, Pr. Alexanderstraat, v. Meckl.Schw.laan ten westen van E. Casimirlaan)	96%	1,18	
S855	Junolaan (oostelijke deel, parallel aan Zuidkade)	91%	1,14	

Klasse 3: bezetting > 100% en parkeeraanbod 1.2 - 1.3

3 deelgebieden

2 secties

Klasse 4: bezetting 90 - 99% en parkeeraanbod 1.2 - 1.3

3 deelgebieden

0 secties

Klasse 5: bezetting > 100% en parkeeraanbod > 1.3

9 deelgebieden

6 secties

Klasse 6: bezetting 90 - 99% en parkeeraanbod > 1.3

10 deelgebieden

4 secties