

STRUCTUURVISIE MIDDELLAND-NOORD

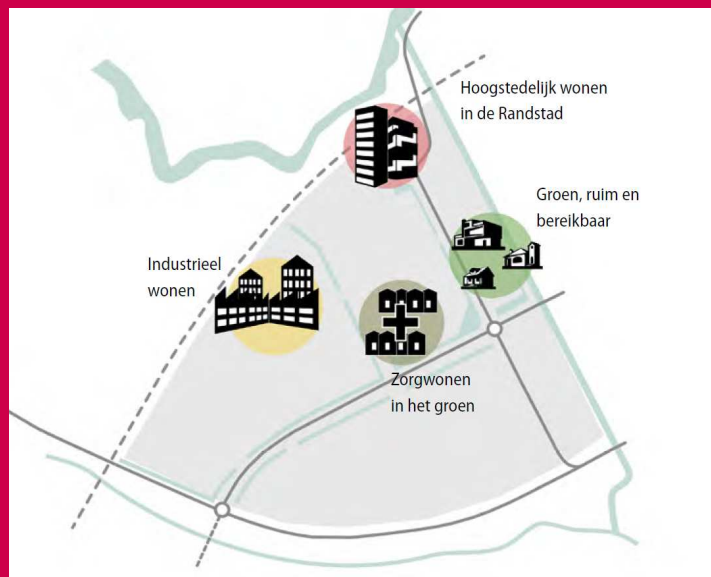
BIJLAGE: PARKEERVISIE MIDDELLAND-NOORD

november 2019

gemeente Woerden

Parkeervisie Middelland-Noord

uitwerking van de Ontwikkelingsvisie



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	gemeente Woerden
Titel rapport	Parkeervisie Middelland-Noord Uitwerking van de Ontwikkelingsvisie
Kenmerk	001977.20181212.R1.03
Datum publicatie	25 januari 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	Jeroen van Lemmen, Robbert Kapaan, Linda Schepers en Mike Bouwman
Projectteam Goudappel Coffeng	Aukje van de Reijt en Annet Dijk-Schepman
Projectomschrijving	Deze parkeervisie geeft aan hoe binnen Middelland wordt omgegaan met het parkeren; hoe de parkeersituatie op straat er uit komt te zien en welke kaders aan ontwikkelaars worden meegegeven waarbinnen zij hun parkeeroplossing moeten realiseren.

Inhoud	Pagina	
1	Achtergrond: Ontwikkelingsvisie & Ontwikkelingskader	1
2	Parkeervisie	2
2.1	Verschijningsvorm parkeervoorziening	2
2.2	Parkeernorm voor autoparkeren	3
2.3	Fietsparkeren	5
2.4	Mobiliteitsconcepten	6
2.5	Collectieve parkeervoorzieningen	7
2.6	Overgangsfase	7
Bijlagen		
1.	Parkeernormen Auto	

1

Achtergrond: Ontwikkelingsvisie & Ontwikkelingskader

Op 22 juni 2017 is de ontwikkelingsvisie voor het bedrijventerrein Middelland vastgesteld. De visie is een kader voor stapsgewijze transformatie en verkleuring van het gebied naar een gemengd stedelijk woongebied. De visie geeft aan voor welke delen van Middelland de bedrijfs- en kantoorfunctie gehandhaafd blijft en voor welke delen transformatie naar woningbouw mogelijk is. Middelland-Noord is primair aangewezen als woongebied. Op termijn kan ook het westelijk deel van Middelland-Noord worden getransformeerd naar woningbouw.



Bij de transformatie van Middelland wordt stevig ingezet op kwaliteit. Op het gebied van mobiliteit is het de ambitie om bij de ontwikkeling van Middelland de goede ligging ten opzichte van het station te benutten en nieuwe vormen van (gedeelde) mobiliteit te stimuleren. Doel is om het bezit en gebruik van de auto hiermee terug te brengen. In dat verband wordt bij de ontwikkeling van Middelland meer ruimte aan de fietser en voetganger gegeven. Met deze parkeervisie worden de mobiliteitsambities ondersteund.



In de ontwikkelingsvisie is Middelland-Noord opgedeeld in vier buurten die elk met een eigen identiteit ontwikkeld worden.

In 2018 heeft de gemeente Woerden gewerkt aan de uitwerking van de ontwikkelingsvisie tot een ontwikkelingskader. De ambities uit de visie zijn daarin concreter uitgewerkt. Bij het opstellen van deze Parkeervisie is het ontwikkelingskader in concept gereed.

2

Parkeervisie

De parkeervisie heeft als doel een bijdrage te leveren aan het behalen van de (mobiliteits)ambities uit de ontwikkelingsvisie en het ontwikkelingskader. Daarbij geldt dat waar mogelijk is gekozen voor één lijn binnen alle vier de buurten en waar nodig vanuit de identiteit van een buurt een specifieke lijn is uitgewerkt. De parkeervisie gaat in op de volgende onderwerpen:

- verschijningsvorm van de parkeervoorziening;
- parkeernorm voor autoparkeren;
- fietsparkeren;
- mobiliteitsconcepten;
- collectieve parkeervoorzieningen;
- overgangsfase.

2.1 Verschijningsvorm parkeervoorziening

In de ontwikkelingsvisie en het ontwikkelingskader is gesteld dat het parkeren uit het zicht plaats moet vinden. Dit heeft consequenties voor de verschijningsvorm van de parkeervoorziening. Concreet betekent dit:

Parkeren op eigen terrein

Bij elke ontwikkeling dient het parkeren op eigen terrein en niet in de openbare ruimte te worden opgelost. Dit kan in de vorm van een parkeergarage (bovengronds, ondergronds, half verdiept) of op binnenterreinen, maar uit het zicht van de bestaande en toekomstige openbare ruimte. Dit betekent dat de parkeerplaatsen op eigen terrein toegankelijk moeten zijn voor alle gebruikers van de ontwikkeling, ook voor bezoekers, tenzij bezoekersparkeren wordt ondergebracht in een collectieve parkeervoorziening.

Geen parkeren in de openbare ruimte

In de eindfase zal in Middelland niet worden geparkeerd in de openbare ruimte. Dit betekent:

- geen (openbare) parkeerplaatsen op straat;
- instellen van een zonaal parkeerverbod om te voorkomen dat auto's alsnog in de openbare ruimte parkeren;
- de openbare ruimte zodanig inrichten dat die niet uitnodigt tot parkeren¹;
- ook gereserveerde parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld gehandicapten, deelauto's en (laden van) elektrische auto's niet aanleggen in de openbare ruimte maar op eigen terrein.

2.2 Parkeernorm voor autoparkeren

De ambities op mobiliteit zijn gelegen in het inzetten op duurzame vormen van mobiliteit en het stimuleren van het gebruik van de fiets en lopen, waardoor het autobezit en autogebruik wordt teruggedrongen. Hoe meer autoparkeerplaatsen worden gerealiseerd des te groter is de autoaantrekkende werking en wordt het autobezit en autogebruik juist gestimuleerd. Daartegenover staat ook dat wel voldoende autoparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Concreet betekent dit het volgende:

Voldoen aan Nota Parkeernormen

Bij de bouwontwikkelingen in Middelland dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Deze parkeernormen en de toepassing daarvan is opgenomen in 'Nota Parkeernormen gemeente Woerden' vastgesteld d.d. 2 september 2014 (of diens opvolgers).

Ten opzichte van de Nota Parkeernormen uit 2014 gelden voor Middelland een aantal wijzigingen. Deze wijzigingen betreffen:

- hanteren van een andere gebiedsindeling.
- het is mogelijk om onder voorwaarden minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm te realiseren.
- maatwerk blijft mogelijk.

Gebiedsindeling parkeernormen

Voor de vier deelgebieden uit het ontwikkelingskader wordt voor de gebiedsindeling aangesloten bij de typeringen die voor dit gebied zijn opgenomen en de loopafstanden tot het station.

- In het noordoostelijk deel van Middelland-Noord gaat de centrum parkeernorm voor Woerden gelden.
- Voor het tussendeel wordt een nieuwe gebiedscategorie geïntroduceerd: schil centrum.
- Voor het meest zuidwestelijk gelegen deel van Middelland-Noord geldt de parkeernorm voor rest bebouwde kom.

¹ Bij de inrichting van de openbare ruimte dient rekening te worden gehouden met mogelijkheden voor laden en lossen.

Net als de vigerende parkeernormen zijn de parkeernormen voor de gebiedscategorie schil centrum afgeleid van de CROW-parkeercijfers, namelijk gemiddelde van de bandbreedte, matig stedelijk, schil centrum. In figuur 2.1 is de gebiedsindeling opgenomen, bijlage 1 beschrijft de geldende parkeernormen.



Figuur 2.1: gebiedsindeling parkeernormen

Realiseren van minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm

Onder voorwaarden is het mogelijk om minder parkeerplaatsen dan de parkeernorm te realiseren. Deze voorwaarden zijn:

- Inzetten van een mobiliteitsconcept voor woonfuncties (zie ook paragraaf 2.4).
- Op loopafstand van de ontwikkeling zijn nog parkeerplaatsen beschikbaar (restcapaciteit):
 - De loopafstand bedraagt maximaal 200 meter (analoog aan afstand tot laadpalen voor elektrische auto's).
 - Wanneer de parkeerplaatsen worden gevonden bij reeds gerealiseerde ontwikkelingen, is het van belang dat aangetoond wordt dat de restcapaciteit beschikbaar blijft.
 - De parkeerplaatsen kunnen ook worden gevonden op eigen terrein bij bestaande panden. Het uitgangspunt hierbij is dat de parkeerplaatsen die op loopafstand worden ingezet te allen tijde voor deze ontwikkeling beschikbaar blijven. Mocht een bestaand pand worden ontwikkeld, dan moeten deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd wanneer de parkeercapaciteit komt te vervallen. Zodoende blijft altijd voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Aandachtspunt daarbij is dat de loopafstand van maximaal 200 meter blijft gewaarborgd.
 - De ontwikkelende partij toont door middel van een onderbouwing aan dat restcapaciteit beschikbaar is en op welke wijze het gebruik van deze parkeerplaatsen wordt geborgd. De gemeente beoordeelt deze onderbouwing en maakt de afweging of deze parkeeroplossing past binnen de ontwikkelingsvisie.
- Realiseren van collectieve parkeervoorzieningen (zie ook paragraaf 2.5).

Maatwerk blijft mogelijk

Bij bijzondere woon-/werkvormen en functies waar geen parkeernormen voor zijn geformuleerd blijft een maatwerkoplossing mogelijk. In deze gevallen is het aan de ontwikkelende partij om het benodigde aantal parkeerplaatsen te onderbouwen. De gemeente beoordeelt deze onderbouwing en maakt de afweging of deze past binnen de ontwikkelingsvisie.

Bij het opstellen van deze onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van een afgeleide van de vigerende parkeernormen of zijn business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van dergelijke plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke doelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en het verzorgingsgebied. Deze gegevens kunnen worden gebruikt bij de onderbouwing van het benodigde aantal parkeerplaatsen.

2.3 Fietsparkeren

Om de ambities op mobiliteit te behalen speelt de fiets een belangrijke rol. Daarom wordt naast het autoparkeren ook voor fietsparkeren een aantal spelregels geformuleerd. Dit betekent:

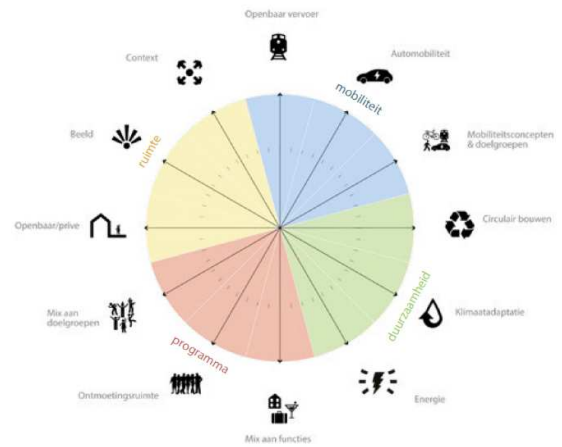
Voldoende fietsparkeerplaatsen

Bij elke ontwikkeling worden voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Het is aan de ontwikkelende partij om te onderbouwen hoeveel fietsparkeerplaatsen benodigd zijn. De fietsparkeercijfers zijn opgenomen in de 'Nota Parkeernormen gemeente Woerden', vastgesteld 2 september 2014 (of diens opvolgers).

Hoogwaardige kwaliteit fietsparkeervoorzieningen

De kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen wordt gewogen conform het principe van het spinnenwebdiagram uit het Ontwikkelingskader met drie niveaus: een basisniveau, een streefniveau en een topniveau.

- **Basisniveau:** de fietsparkeervoorziening voldoet aan de maatvoering, conform de Leidraad fietsparkeren (CROW-publicatie 291). Voor vaste gebruikers (bewoners en werknemers) worden de fietsvoorzieningen, net als de auto, op eigen terrein (inpandig of uit het zicht vanaf de openbare ruimte) gerealiseerd. Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers worden eveneens op eigen terrein gerealiseerd, maar mogen ook zichtbaar, bijvoorbeeld naast de ingang, worden geplaatst.
- **Streefniveau:** de fietsparkeervoorziening voldoet aan het basisniveau en kenmerkt zich daarbij ook door hoge kwaliteit en een grote mate van gemak. Dit uit zich bijvoorbeeld in:
 - Kwalitatief hoogwaardige rekken met aanbindmogelijkheden.
 - Gangpaden minimaal 2 meter breed en hoofdpaden 3 à 4 meter breed.
 - Makkelijk toegankelijk (op maaiveldniveau / in de plint) zonder obstakels zoals zware deuren, drempels en trappen.
 - Directe aansluiting op centrale aansluiting van het gebouw voor bewoners en werknemers en nabij de ingang voor bezoekers (bezoekers zetten anders de fiets sowieso in de openbare ruimte, buiten de stalling).
 - Goede toegankelijkheid (met fiets) vanaf fietspad/fietsroute.
 - Logische locatie vanaf de aankomstroute (denk vanuit de gebruiker).
 - Voorzien van oplaadpunten voor elektrische fiets.
 - Voor bewoners: afgesloten voor onbevoegden.
- **Topniveau:** de fietsparkeervoorziening voldoet aan het streefniveau en is makkelijker en toegankelijker gesitueerd dan de autovoorziening.



2.4 Mobiliteitsconcepten



Om het autobezit en autogebruik terug te dringen wordt ingezet op alternatieven voor de eigen auto. Dit wordt gedaan door het stimuleren van mobiliteitsconcepten. Conform het principe van het spinnenwebdiagram uit het Ontwikkelingskader worden drie niveaus onderscheiden: een basisniveau, een streefniveau en een topniveau.

- **Basisniveau:** voldoen aan de normen en kencijfers
Op het basisniveau worden voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets gerealiseerd conform de geldende autoparkeernormen en dienen de fietsparkeerkencijfers als basis.
- **Streefniveau:** Inzetten van deelauto's
Op het streefniveau worden bij een woningbouwontwikkeling deelauto's geplaatst. Door het aanbieden van deelauto's hoeven minder parkeerplaatsen voor auto's te worden gerealiseerd. Een parkeerplaats voor een deelauto (inclusief het aanbieden van de deelauto) vervangt vijf reguliere autoparkeerplaatsen; per saldo zijn per deelauto dus vier parkeerplaatsen minder nodig. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeervraag van woningen mogelijk.
Aan het inzetten van deelauto's worden geen consequenties verbonden voor het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen.
- **Topniveau:** Inzetten van mobiliteitsconcept
Het initiatief wordt voorzien van een breed en samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen, passend bij de reis en doelgroep, waarbij in ieder geval het gebruik van openbaar vervoer, deelfietsen en deelauto's wordt gestimuleerd. Het is aan de ontwikkelende partij te onderbouwen dat in voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets is voorzien. De gemeente beoordeelt deze onderbouwing en maakt de afweging of deze parkeeroplossing past binnen de ontwikkelingsvisie. De eisen ten aanzien van autoparkeernormen en fietsparkeerkencijfers worden daarmee op een andere wijze ingevuld.

Instandhouding deelauto's en mobiliteitsconcept

De toepassing van deelauto's of een mobiliteitsconcept is onderdeel van de onderbouwing dat in voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets wordt voorzien. Dit wordt zowel in de publiekrechtelijke als privaatrechtelijke afspraken opgenomen. Bij deze afspraken wordt tevens opgenomen wat de gevolgen zijn wanneer de service van de deelauto of het mobiliteitsconcept niet langer wordt geboden. Deze afspraken kunnen per ontwikkeling verschillen en zijn maatwerk. Een gevolg is in elk geval dat de gemeente Woerden bij het ontstaan van tekorten geen parkeergelegenheid zal realiseren, omdat het parkeren van auto's en fietsen op eigen terrein is voorzien.

2.5 Collectieve parkeervoorzieningen

Het realiseren van collectieve parkeervoorzieningen zorgt voor meer flexibiliteit, omdat:

- dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is, waardoor per saldo minder parkeerplaatsen benodigd zijn (zie ook kader);
- efficiënt kan worden omgegaan met de ruimte, zodat minder parkeervoorzieningen benodigd zijn en daarmee minder in/uitritten, en dus meer ruimte overblijft als verblijfsruimte.

Een appartementencomplex met 100 woningen wordt gerealiseerd. Deze woningen hebben een parkeernorm van 1,3 parkeerplaatsen per woning. Deze parkeernorm bestaat uit een bewonersdeel van 1,0 en een bezoekersdeel van 0,3.

Wanneer aan bewoners de parkeerplaatsen worden verkocht danwel verhuurd is geen dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk en zijn bij deze appartementen 130 parkeerplaatsen benodigd ($100 \times 1,0 + 100 \times 0,3$).

Wanneer bewoners en bezoekers gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen (bewoners nemen een abonnement af), wordt de parkeervraag met behulp van aanwezigheidspercentages, zoals opgenomen in de Nota Parkeernorm, berekend. Het drukste moment met bewoners en hun bezoek is de werkdagavond, met aanwezigheidspercentages van respectievelijk 90% en 80%. Dit betekent dat in het geval van dubbelgebruik bij deze appartementen 114 parkeerplaatsen benodigd zijn ($100 \times 1,0 \times 90\% + 100 \times 0,3 \times 80\%$). Bewoners beschikken dus niet over een eigen parkeerplaats.

Instandhouding collectiviteit

De toepassing van dubbelgebruik of collectiviteit is onderdeel van de onderbouwing dat in voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets wordt voorzien. Dit wordt zowel in de publiekrechtelijke als privaatrechtelijke afspraken opgenomen. Bij deze afspraken wordt tevens opgenomen wat de gevolgen zijn, wanneer alsnog parkeerplaatsen worden verkocht danwel verhuurd. Deze afspraken kunnen per ontwikkeling verschillen en zijn maatwerk. Een gevolg is in elk geval dat de gemeente Woerden bij het ontstaan van tekorten geen parkeergelegenheid zal realiseren, omdat het parkeren van auto's en fietsen op eigen terrein is voorzien.

2.6 Overgangsfase

Op dit moment wordt in de Zaagmolenlaan, Watermolenlaan en rondom het gemeentehuis in de openbare ruimte geparkeerd. Na de transformatie van Middelland wordt alleen op eigen terrein geparkeerd. Om te voorkomen dat in de overgangsfase de gebruikers van de opgeleverde ontwikkelingen (bewoners, werknemers en/of bezoekers) wennen aan de mogelijkheid om in de openbare ruimte te parkeren en niet op het eigen terrein zijn maatregelen nodig. Deze maatregelen zijn:

Opheffen openbare parkeerplaatsen

De openbare parkeerplaatsen die nu in het gebied zijn gelegen, worden opgeheven. Dit wordt gedaan op het moment dat de betreffende straten worden heringericht.

Optioneel: parkeerregulerende maatregelen in overgangsfase

Wanneer de tijdsperiode tussen de oplevering van de eerste ontwikkeling en het opheffen van de openbare parkeerplaatsen groter wordt (meer dan enkele jaren), is het wenselijk om tijdelijk parkeerregulerende maatregelen te nemen op de openbare parkeerplaatsen. Die parkeerregulerende maatregelen kunnen bestaan uit het invoeren van betaald parkeren of het instellen van belanghebbendenparkeren.

Op dit moment wordt gedacht aan het instellen van belanghebbendenparkeren in de avonduren, waarbij de gebruikers van de nieuwe ontwikkelingen niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Dit is een kostenefficiënte maatregel waar bestaande gebruikers nauwelijks mee te maken hebben. De bestaande gebruikers zijn immers met name werknemers en bezoekers die overdag in het gebied parkeren, en zo nodig kan aan hen een parkeervergunning worden verstrekt. De gebruikers van nieuwe ontwikkelingen zijn in grotere mate bewoners en bezoekers die (ook) 's avonds in het gebied parkeren. Met een beperkte handhavingsinzet in de avonduren worden zij gestimuleerd op eigen terrein te parkeren. Een afweging tussen betaald parkeren en belanghebbenden parkeren kan plaatsvinden op het moment dat het noodzakelijk blijkt om parkeerregulerende maatregelen te nemen.

P+R-terrein betaald voor niet-P+R-reizigers

Om te voorkomen dat gebruikers van de nieuwe ontwikkelingen op het huidige P+R-terrein parkeren zijn hier vanaf het moment dat de eerste ontwikkelingen worden opgeleverd eveneens parkeerregulerende maatregelen benodigd. Een passende vorm is het toepassen van de regulering van het P+R-terrein aan de noordzijde van het station: betaald parkeren, waarbij P+R-reizigers gratis kunnen parkeren.

Bijlage 1

Parkeernormen Auto

Op Middelland is de vigerende nota Parkeernormen van de gemeente Woerden van toepassing. Op dit moment is dat de 'Nota Parkeernormen gemeente Woerden' vastgesteld d.d. 2 september 2014. Ten opzichte van deze nota gelden voor Middelland onderstaande (tijdelijke) wijziging en aanvulling voor de parkeernormen auto. De gemeente Woerden is voornemens haar nota Parkeernormen te actualiseren. Vanaf het moment dat een nieuwe nota is vastgesteld, geldt enkel deze nota en vervallen deze wijziging en aanvulling.

Wijziging: gebiedsindeling

Voor Middelland-Noord gelden niet overal de parkeernormen voor rest bebouwde kom, maar:

1. Voor het noordoostelijk deel van Middelland-Noord gelden de parkeernormen voor centrum.
2. Voor het tussen deel worden de gemiddelde CROW-parkeerkcijfers voor matig stedelijke gebieden en schil centrum als parkeernormen gebruikt.
3. Voor het zuidwestelijke deel gelden de parkeernorm voor rest bebouwde kom.



Figuur B1.1: gebiedsindeling parkeernormen

Aanvulling: nieuwe woningcategorieën

In december 2018 heeft CROW een herziening van haar parkeerkcijfers uitgebracht (publicatie 381). Aanvullend op de gemeentelijke parkeernormering zijn een aantal nieuwe woningcategorieën toegevoegd:

- Appartementen sociale huur: gelijk aan huidige categorie *huur, etage midden/goedkoop*
- Kleine eenpersoonswoningen: gelijk aan huidige categorie *kamerverhuur zelfstandig (niet-studenten)*.

In tabel B1.1 is een overzicht opgenomen van de parkeernormen die momenteel gelden voor woningen inclusief de hierboven vermelde aanvulling. Zodra de gemeente Woerden nieuwe parkeernormen vaststelt, komen de opgenomen in deze nota te vervallen.

type woning	eenheid	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom
koop, huis, vrijstaand	woning	1,8	1,9	2,2
koop, huis, twee-onder-een kap	woning	1,7	1,8	2,1
koop, huis, tussen/hoek	woning	1,5	1,7	1,9
koop, 1 persoonshuishouden € < 150.000,-	woning	1,0	1,0	1,0
koop, appartement, duur	appartement	1,6	1,7	2,0
koop, appartement, midden	appartement	1,4	1,6	1,8
koop, appartement, goedkoop	appartement	1,3	1,4	1,6
huur, huis, vrije sector	woning	1,5	1,7	1,9
huur, huis, sociale huur	woning	1,3	1,4	1,6
huur, appartement, duur	appartement	1,4	1,6	1,8
huur, appartement, midden/goedkoop (inclusief sociale huur)	appartement	1,1	1,2	1,4
kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	kamer	0,6	0,7	0,7
kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig	kamer	0,2	0,3	0,3
senioren-/aanleunwoning, serviceflat	woning	1	1,1	1,1
kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	woning	0,6	0,7	0,7

Tabel B1.1: Parkeernormen Woerden Middelland-Noord, januari 2019

De in tabel B1.1 genoemde parkeernormen zijn gebaseerd op de vigerende Nota parkeernormen 2014 van de gemeente Woerden. Op het moment dat de gemeenteraad nieuwe normen vaststelt komen bovenstaande normen te vervallen en gelden de nieuw vastgestelde parkeernormen. De genoemde normen zijn inclusief de benodigde parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekersparkeren.

Vestiging Den Haag
Casuariestraat 9a
NL-2511 VB Den Haag
T (070) 305 30 53
F (070) 389 66 32
Postbus 16770
NL-2500 BT Den Haag

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng