

Stationsgebied Woerden

Stedenbouwkundige visie

maart 2021

Parkeervisie



Parkeervisie Stationsgebied Woerden



in opdracht van gemeente Woerden

Auteurs: [REDACTED]

Datum: 23-02-2021

Versie: 3.0

Inhoud

1. INTRODUCTIE.....	3
1.1. WAAROM EEN VISIE OP PARKEREN VOOR HET STATIONSGBIED VAN WOERDEN?	3
1.2. SCOPE PARKEERVISIE	3
1.3. LEESWIJZER	4
2. OPGAVEN VOOR HET STATIONSGBIED	4
2.1. DE OPGAVEN	4
2.2. WAT BETEKENT DIT VOOR PARKEREN?	5
3. DE VISIE OP PARKEREN IN HET STATIONSGBIED	5
VISIEPUNT 1) GEBIEDSGERICHT OPLOSSEN VAN PARKEREN WAAR HET KAN	5
VISIEPUNT 2) AUTONOME PARKEEROPLOSSING VOOR NOORD- EN ZUIDELIJK KWADRANT.....	6
VISIEPUNT 3) VERBINDEN VAN PARKEEROPGAVEN	6
VISIEPUNT 4) PARKEREN ALS ONDERDEEL VAN MOBILITEITSOPLOSSING	7
VISIEPUNT 5) GRIP OP PARKEREN IN DE OPENBARE RUIMTE PARKEERREGULERING	7
VISIEPUNT 6) REKENING HOUDEN MET ONZEKERHEID PLAN B	7
VISIEPUNT 7) FLEXIBELE VORMGEVING PARKEERVOORZIENINGEN	8
4. PARKEREN BIJ NIEUWE ONTWIKKELINGEN IN HET STATIONSGBIED	8
4.1. KIK OP PARKEERNORMEN	8
4.2. REDUCTIE VAN PARKEEREIS BIJ HET STATIONSGBIED VAN WOERDEN	9
4.3. RANDVOORWAARDEN VOOR REDUCTIE PARKEEREIS	10
4.4. REDUCTIE BEZOEKERS (WONEN)	12
4.5. VOLDOEN AAN DE PARKEEREIS.....	12
5. ROADMAP PARKEREN STATIONSGBIED WOERDEN	14
5.1. FASERING STATIONSGBIED	14
5.2. UITVOERINGSPROGRAMMA	16
BIJLAGE I. SCENARIO'S REDUCTIE PARKEEROPGAVE.....	18

1. Introductie

1.1. Waarom een visie op parkeren voor het Stationsgebied van Woerden?

Woerden is in ontwikkeling en groeit. In het hart van Woerden, rondom het Stationsgebied, vinden tal van ontwikkelingen plaats die kansen bieden om in het Stationsgebied een nieuw stadsdeel te creëren met een prettige maat en schaal, goede voorzieningen en waar het prettig wonen is.

Momenteel wordt gewerkt aan een stedenbouwkundige visie voor de ontwikkeling van het Stationsgebied in Woerden. De verschillende ontwikkelingen in de omgeving van het station goed op elkaar te laten aansluiten, is de gemeente aan de slag met dit gebied. Dat biedt kansen om de stationsomgeving in Woerden te verbeteren voor de komende tientallen jaren en tegelijkertijd de ontwikkeling optimaal te laten aansluiten bij de bereikbaarheid en het in ontwikkeling zijnde parkeerbeleid van Woerden.

Na het maken van een aantal globale basiskeuzes, wordt nu de volgende stap gezet: het opstellen van een stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied. Deze visie beschrijft hoe het Stationsgebied er concreet uit kan komen te zien. Waar komen groen, water, wegen, en fietspaden? Waar is plek voor woningbouw, winkels of andere voorzieningen? Hoe wordt voorzien in de bereikbaarheid van het gebied? Ook de vraag hoe en waar parkeren wordt voorzien in het gebied staat nog open. Met het opstellen van deze parkeervisie wordt hier een antwoord op gegeven, die meegenomen kan worden bij de verdere uitwerking van de stedenbouwkundige visie voor het Stationsgebied van Woerden.

1.2. Scope parkeervisie

De scope van deze parkeervisie is het Stationsgebied van Woerden. Hierbij wordt wel de omgeving van het Stationsgebied betrokken: de bestaande stad aan de noord- en zuidzijde en de nieuwe ontwikkelingen oostelijk en westelijk van het Stationsgebied. Het Stationsgebied is weergegeven in onderstaande figuur.



1.3. Leeswijzer

De opbouw van deze parkeervisie is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt beschreven hoe parkeren bijdraagt aan het realiseren van de opgaven om de verdichtingsopgave in de Poort van Woerden te combineren met een aantrekkelijk, bereikbaar en leefbaar stationsgebied. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 visiepunten geformuleerd voor het parkeren in het Stationsgebied. Daarna wordt in hoofdstuk 4 concreet ingegaan hoe met het parkeren wordt omgegaan voor zowel nieuwe ontwikkelingen als transformaties binnen het Stationsgebied. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 vooruitgeblikt op hoe de visiepunten zich verhouden tot de fasering waarin het Stationsgebied zich de komende jaren gaat ontwikkelen.

2. Opgaven voor het Stationsgebied

Het Stationsgebied moet een nieuw en bruisend stuk stad worden. In het Stationsgebied speelt een aantal belangrijke opgaven met als doel de toekomstbestendigheid van de spoorzone van Woerden te verbeteren. Deze opgaven zijn medebepalend voor de invulling van deze parkeervisie. Parkeren is namelijk geen doel op zich, maar ondersteunend aan het behalen van de ambities om een aantrekkelijke, bereikbare en leefbare stationsomgeving te creëren.

2.1. De opgaven

Het Stationsgebied kent vier belangrijke opgaven die leidend zijn voor de oplossing van de parkeeropgave in het gebied:

- **De logistieke knoop ontrafelen**
Het ontrafelen van de verkeersknoop bij het station is essentieel voor een succesvolle ontwikkeling van het stationsgebied. Dat betekent zoeken naar een nieuwe balans tussen verschillende modaliteiten met minder ruimte voor de auto en meer voor de fiets en voetganger.
- **Verbinden**
Het Stationsgebied moet de verbindende factor vormen tussen verschillende delen van de stad. Oude en nieuwe delen van de stad worden via het Stationsgebied met elkaar verbonden. De verbinding tussen verschillende stadsdelen, de bereikbaarheid van de binnenstad en het station zelf zijn cruciaal om de groei van Woerden mogelijk te maken.
- **Uitnodigende entree maken**
In de toekomst moet het Stationsgebied letterlijk de poort naar de rest van Woerden vormen. Een aantrekkelijke entree met veel ruimte voor groen en een goede mix aan voorzieningen draagt bij aan een aantrekkelijk verblijfsgebied.
- **Woerdense maat en schaal behouden**
Woerden groeit en ontwikkelt zich. Een gedeelte van de groei kan binnen de Poort van Woerden worden opgevangen. Dat kan alleen met aandacht voor de Woerdense maat en schaal. De ontwikkeling moet passen bij de sfeer, karakter en identiteit van Woerden.

2.2. Wat betekent dit voor parkeren?

Om een leefbaar, bereikbaar en gastvrij Stationsgebied te creëren zijn keuzes nodig. Alle opgaven leggen – in meer of mindere mate – een claim op het gebruik van (de openbare) ruimte. Elke vierkante meter kan maar één keer worden gebruikt en bestemd. Dan gaat het erom een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen. Eén van die functies is parkeren.

Het parkeren van auto's en autoverkeer neemt veel van de schaarse ruimte in beslag en dat heeft invloed op de leefbaarheid van de stationsomgeving. Er blijft namelijk minder ruimte over voor het bouwen van woningen, groen, spelen of verblijven. Het ruimtebeslag van geparkeerde auto's zorgt voor een enorm spanningsveld in de opgaven waar het Stationsgebied voor staat. De ambities omtrent de verdichtingsopgave zijn alleen verenigbaar met een leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk Stationsgebied als het gemiddelde autobezit van toekomstige bewoners en gebruikers afneemt. Dat betekent groeien in het aantal inwoners, maar niet in gelijke mate in het aantal (geparkeerde) auto's.

Sturen op parkeren is sturen op de verdeling van de beschikbare ruimte in het Stationsgebied. Het uitgangspunt bij het opstellen van deze parkeervisie is dat het parkeren bijdraagt aan de gestelde opgaven door de ruimte voor geparkeerde auto's zo efficiënt mogelijk te gebruiken om een aantrekkelijk Stationsgebied te creëren voor bewoners, ondernemers, bezoekers en treinreizigers.

3. De visie op parkeren in het Stationsgebied

Het parkeren in het Stationsgebied draagt bij aan het behalen van de opgaven voor het ontrafelen van de logistieke knoop, het verbinden van verschillende stadsdelen, het creëren van een uitnodigende entree en het verdichten met oog op de voor de Woerdense maat en schaal. De hierna genoemde visiepunten zijn richtinggevend en vormen het kader voor de keuzes die gemaakt gaan worden om 'de juiste parkeerder op de juiste plek' in het Stationsgebied te faciliteren. De visie op parkeren in het Stationsgebied is volgt:

Nr.	Visiepunt
1.	Gebiedsgericht oplossen van parkeren waar het kan
2.	Autonome parkeeroplossing voor Noordelijk en Zuidelijk kwadrant
3.	Verbinden van parkeeropgaven
4.	Parkeren als onderdeel van mobiliteitsoplossing
5.	Grip op parkeren in de openbare ruimte
6.	Rekening houden met onzekerheid plan B
7.	Flexibele vormgeving van parkeervoorzieningen

Hierna wordt elk visiepunt nader uitgewerkt.

Visiepunt 1) Gebiedsgericht oplossen van parkeren waar het kan

Met de vele ontwikkelingen in het Stationsgebied wordt meer gebouwd op minder oppervlak en neemt dus de schaarste aan ruimte toe. Traditionele oplossingen met veel parkeren op straat zijn dan geen optie meer. Zeker nu veel openbare ruimte nodig is om het Stationsgebied een leefbaar en aantrekkelijk verblijfsgebied te laten zijn. Het aloude uitgangspunt dat elke ontwikkeling de volledige parkeerbehoefte op eigen terrein moet oplossen is niet langer houdbaar. Niet alleen omdat het onbetaalbaar wordt, maar ook omdat een sterke versnippering van de parkeeropgave de



bereikbaarheid aantast. Het Stationsgebied moet bij een dergelijke benadering tot in de haarvaten bereikbaar zijn voor auto's met alle gevolgen van dien.

Bij de invulling van het parkeervraagstuk wordt daarom gezocht naar gebiedsgerichte parkeeroplossingen binnen acceptabele loopafstanden. Parkeren wordt (minimaal voor bezoekers en waar mogelijk ook voor vaste gebruikers) opgelost op een aantal centrale locaties aan de randen van het stationsgebied. Dit heeft een aantal voordelen ten opzichte van het oplossen van de volledige parkeeropgave van elke individuele ontwikkeling op eigen terrein:

- Het parkeren wordt opgelost in goed vindbare parkeervoorzieningen. Hiermee wordt versnippering van het parkeeraanbod en bijbehorende extra verkeersbewegingen voorkomen.
- Bij een collectieve parkeervoorziening is maximaal dubbelgebruik te realiseren, waardoor parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk gebruikt worden. Op gebiedsniveau kunnen daarmee minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd waardoor meer ruimte overblijft voor andere functies.
- Het leidt tot een betere bezetting van parkeervoorzieningen en daarmee tot een betere exploitatie.
- Het verlaagt de drempel voor het realiseren van nieuwe ontwikkelingen die de (volledige) parkeerbehoefte niet op eigen terrein kunnen opvangen.

Visiepunt 2) Autonome parkeeroplossing voor Noord- en Zuidelijk kwadrant

De verdichting van Woerden is alleen mogelijk als de auto minder dominant is. Het is de ambitie op termijn de Polanertunnel af te sluiten voor autoverkeer, zodat er ruimte ontstaat voor een nieuwe stedelijke structuur en hoogwaardige openbare ruimte. In de toekomst blijft het Stationsgebied vanuit alle windrichtingen bereikbaar, maar doorkruist geen autoverkeer het gebied meer. Dat betekent voor parkeren dat er een volwaardige parkeeroplossing moet zijn ten noorden én zuiden van het station. Zowel om te voorzien in de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen, als in voldoende capaciteit voor de P&R voorzieningen.

Bij de invulling van het parkeren ten zuiden van het station is het uitgangspunt dat parkeervoorzieningen gespreid over het gebied worden gerealiseerd, rekening houdend met acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen en ontwikkelingen. Hierbij dient ook met aandacht gekeken te worden naar de mogelijkheden van een gebiedsgerichte voorziening die zich meer aan de westzijde van het stationsgebied bevinden.

Visiepunt 3) Verbinden van parkeeropgaven

Het Stationsgebied moet (letterlijk) de verbindende factor vormen tussen verschillende delen van de stad. Gezien de ligging van het Stationsgebied in het hart van Woerden liggen er ook kansen om verschillende parkeeropgaven aan elkaar te verbinden.

Een voorbeeld daarvan is de parkeeropgave in de binnenstad van Woerden. De komende jaren neemt de druk op de ruimte naar verwachting toe als gevolg van de verdichtingsopgave. Daarnaast is de ambitie om de binnenstad een steeds meer autoluw karakter te geven. Het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad moet daarmee in het uiterste geval gelijk blijven aan wat het nu is. Wel is een wisselwerking nodig tussen het op termijn verwijderen van parkeerplaatsen op straat en het benutten van bestaande parkeercapaciteit op parkeerterreinen en parkeergarages in en rondom de binnenstad. Wanneer de parkeercapaciteit op de bestaande parkeergarages en -terreinen onvoldoende dreigt te worden, moet gezocht worden naar mogelijkheden om parkeren op afstand (direct buiten de

binnenstad) te faciliteren. Alleen dan zijn de ambities voor verdichting en het autoluw(er) maken van de binnenstad met elkaar te verenigen.

Het Stationsgebied is één van de mogelijke locaties waar parkeren op afstand gefaciliteerd kan worden. En waar mogelijkheden liggen om – door dubbelgebruik van parkeerplaatsen in gebiedsgerichte parkeervoorzieningen – beschikbare (parkeer)ruimte optimaal te benutten. Waar mogelijk wordt gezocht naar verbindingen met andere parkeeropgaven, zoals die van de binnenstad, Nieuw-Middelland of Snellerpoort.

Visiepunt 4) Parkeren als onderdeel van mobiliteitsoplossing

Om het Stationsgebied ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden is het inzetten op een lager autobezit van (toekomstige) bewoners noodzakelijk. De uitdaging is het opvangen van de mobiliteitsgroei, zonder dat dit ten koste gaat van de fysieke ruimte in het Stationsgebied. Dat vraagt nu om keuzes in hoeveel ruimte de auto krijgt in het gebied. We streven naar de ideale omstandigheden waardoor de noodzaak tot het bezit van een eigen auto van (toekomstige) bewoners minder wordt en de parkeervraag (in de openbare ruimte) uiteindelijk zo klein mogelijk is. Dat vraagt om een ruimtelijke inrichting waarmee toekomstige inwoners voor het voor het maken van hun dagelijkse verplaatsingen (woon-werkverkeer, sporten, boodschappen etc.) zo min mogelijk afhankelijk zijn van de (eigen) auto. Dit in combinatie met een mobiliteitssysteem waarin OV, auto, fiets en lopen elkaar naadloos aanvullen. Inwoners worden optimaal in staat gesteld te reizen, maar zijn daarbij zo min mogelijk afhankelijk van het *bezit* van de eigen auto. Het gunstige bereikbaarheidsprofiel van het stationsgebied biedt daar ook kansen voor. Het parkeren wordt op deze manier onderdeel van een breder concept om de bereikbaarheid van de toekomstige bewoners van het Stationsgebied vorm te geven.

Visiepunt 5) Grip op parkeren in de openbare ruimte | parkeerregulering

De beschikbare (openbare) ruimte in het Stationsgebied van Woerden is schaars en er moet veel in gebeuren. Dat vraagt om keuzes in hoe de openbare ruimte te gebruiken. Kiezen kan alleen als het parkeren in de Poort van Woerden (op termijn) gereguleerd is. Sturend parkeerbeleid is gericht op het optimaal verdelen van de schaarse ruimte, een geringere groei in autobezit en het bevorderen van selectief autogebruik. Gezien de verdichting is er steeds meer noodzaak op sturen wie waar parkeert.

Bij een sturend parkeerbeleid in en rondom het Stationsgebied moet ook nagedacht worden over regulering in de directe omgeving. Want zonder parkeerregulering in de omgeving leidt zo'n duurzame insteek in het Stationsgebied tot grootschalig uitwijkgedrag van automobilisten naar de directe omgeving. Het is onwenselijk als er in het stationsgebied relatief weinig geparkeerde auto's staan, maar in de directe omgeving des te meer. We zetten in de toekomst daarom – waar nodig – in op parkeerregulering rondom het Stationsgebied en denken na hoe de directe omgeving in de toekomst tegen overlast beschermd kan worden. Dit vormt een randvoorwaarde voor een succesvolle parkeeroplossing in het Stationsgebied.

Visiepunt 6) Rekening houden met onzekerheid | plan B

Er bestaan veel onzekerheden over hoe de parkeervraag rondom het Stationsgebied zich op de lange termijn gaat ontwikkelen. Ambitieuw inzetten op beperking van het autobezit en -gebruik kan ertoe leiden dat er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het inzetten op aanvullende maatregelen vormen geen garantie dat er in de toekomst niet alsnog een parkeertekort ontstaat. Dat vraagt om een alternatief (plan B) voor het geval dat de vraag naar parkeren in de toekomst hoger wordt dan verwacht. Daarom zoeken we op voorhand naar een locatie in het Stationsgebied waar



eventueel extra parkeercapaciteit gerealiseerd kan worden, mocht dat nodig blijken te zijn. Zo niet, dan kan alsnog een andere ruimtelijke invulling worden gegeven aan de aangewezen locatie(s) voor het realiseren van extra parkeercapaciteit.

De doorlooptijd van de ontwikkeling van het Stationsgebied zal vele jaren zijn en deze doorlooptijd kan in dit geval als voordeel worden gebruikt. We kiezen voor een locatie die zo laat mogelijk in het ontwikkeltraject van het Stationsgebied gerealiseerd kan worden, zodat maximaal helder is wat de daadwerkelijke parkeerbehoefte is.

Visiepunt 7) Flexibele vormgeving parkeervoorzieningen

Bij het realiseren van parkeercapaciteit wordt gezocht – waar mogelijk – naar maximale flexibiliteit. Op die manier kan de vraag naar parkeerplaatsen mee-ademen met de ontwikkeling van het Stationsgebied. De parkeervoorzieningen in het gebied moeten mogelijkheden bieden om flexibel te reageren op nieuwe ontwikkelingen en nieuwe wensen. Niet alles moet – letterlijk en figuurlijk – in beton gegoten zijn.

Om dat te doen wordt zo lang mogelijk gebruik gemaakt van parkeerterreinen op maaiveld, al is het maar voor de tijdelijke situatie. Het realiseren van (ondergrondse) gebouwde parkeervoorzieningen is op termijn echter onvermijdbaar om de ambities voor het Stationsgebied waar te kunnen maken. Bovengrondse parkeervoorzieningen gaan immers ten koste van ontwikkellocaties en de hoeveelheid openbare ruimte. Om maximale flexibiliteit te houden worden parkeervoorzieningen bij voorkeur zo ontworpen dat ze ook bij veranderende wensen en eisen van (toekomstige) gebruikers aanpasbaar zijn. Dat betekent in ieder geval dat:

- Voldaan wordt aan de eisen voor openbaar gebruik, zodat een wijziging van doelgroepen ook later nog mogelijk is.
- Aanpassing aan nieuwe brandstoffen en elektrische laadpunten aanwezig of voorbereid is.
- Waar mogelijk het aantal parkeerplaatsen aanpasbaar is aan de werkelijke behoefte en een alternatieve invulling mogelijk is bij een afname van de vraag naar parkeerplaatsen.
- Relatief eenvoudig (deels) getransformeerd kan worden naar een volwaardige mobiliteit hub.

4. Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen in het Stationsgebied

In deze parkeervisie is een aantal belangrijke keuzes gemaakt voor de wijze waarop het parkeren in het Stationsgebied plaatsvindt en gefaciliteerd wordt. Keuzes die bepalend zijn op hoe met parkeren wordt omgegaan bij nieuwe ontwikkelingen en transformaties. Dit hoofdstuk beschrijft het kader voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij nieuwbouw of transformaties in het Stationsgebied.

4.1. Kijk op parkeernormen

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft wat de parkeerbehoefte is voor een bepaalde functie per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. Aan de hand van parkeernormen wordt een zo goed mogelijke inschatting gegeven van de te verwachte parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling. Op basis daarvan wordt een parkeereis bepaald: het aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Een goede en zinvolle parkeernorm vraagt om een goede afweging tussen verschillende beleidsambities en opgaven. Het voorkomen van parkeeroverlast – door het vraagvolgend faciliteren

van de autonome parkeervraag – is zeker niet de enige overweging bij het vaststellen van parkeernormen. De doelstellingen voor het stationsgebied op het gebied van leefbaarheid, duurzaamheid en de verdichtingsopgave maken het bijvoorbeeld noodzakelijk om actief te sturen op het autobezit van toekomstige bewoners en werknemers. Veel gemeenten dwingen dit lagere autobezit af door een (nog) lagere parkeernorm te hanteren. Er worden dan minder parkeerplaatsen gerealiseerd en dus kunnen er ook minder auto's bij komen – zo is de gedachte.

Op het moment dat de parkeernorm wordt verlaagd heeft een gemeente echter geen instrument meer in handen om met een ontwikkelaar in gesprek te gaan over de aanvullende maatregelen die nodig zijn om toch te kunnen voorzien in de plaatsingsbehoefte van de nieuwe bewoners en gebruikers – zonder het bezit van de eigen auto volledig te faciliteren. Voor het Stationsgebied van Woerden wordt daarom een reductie op de parkeernorm gehanteerd, omdat aan het toepassen van zo'n reductie voorwaarden kunnen worden verbonden, zoals het opstellen van een mobiliteitsplan. Als basis voor het vaststellen van de parkeereis wordt aangesloten bij de parkeernormen uit de meest recente versie van de Nota Parkeernormen Woerden. Dit uitgangspunt (niet het verlagen van de parkeernormen, maar meer flexibiliteit geven om te reduceren) wordt in dit hoofdstuk vertaald naar de parkeereisen die aan nieuwe ontwikkelingen in het Stationsgebied worden gesteld.

4.2. Reductie van parkeereis bij het Stationsgebied van Woerden

De parkeernormen uit de Nota Parkeernormen Woerden (2021) geven een beeld van de autonome vraag naar parkeerplaatsen in het Stationsgebied. Deze parkeernormen vormen de basis voor het vaststellen van de parkeereis voor ontwikkelingen in het stationsgebied. Het positieve effect op de parkeervraag door het aanbod en kwaliteit van andere vervoerswijzen (met name openbaar vervoer) bij het station van Woerden zit hierin verdisconteerd. De aanwezigheid van het station is op zichzelf onvoldoende om de parkeereis te verlagen. Dat neemt niet weg dat het gunstige bereikbaarheidsprofiel van het Stationsgebied kansen biedt om toe te kunnen met minder parkeerplaatsen. Dat sluit ook aan bij de opgave om de verdichtingsopgave te verenigen met een leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk stationsgebied.

Met de juiste randvoorwaarden (zie paragraaf 4.3 voor een nadere beschrijving) zijn de omstandigheden in het Stationsgebied Woerden optimaal voor een reductie van de parkeereis. Er zijn dan voldoende alternatieven voor het maken van verplaatsingen met de auto. Incidenteel autogebruik wordt mogelijk gemaakt door bijvoorbeeld het aanbieden van deelauto's. Bovendien is er – door het reguleren van de directe omgeving – geen (gratis) mogelijkheid om de auto te parkeren in de openbare ruimte.

Om ervoor te zorgen dat er niet teveel auto's in het Stationsgebied kunnen parkeren, waardoor (in combinatie met parkeerregulering) het gebruik van alternatieve vervoerswijzen wordt gestimuleerd en er minder groei van autogebruik en -bezit optreedt, passen we in het Stationsgebied van Woerden een maximumnorm toe. Deze maximumnorm heeft betrekking op het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om vaste gebruikers (bewoners, werknemers etc.) te faciliteren en is niet van toepassing op het bezoekersgedeelte van de parkeernorm. Het aantal parkeerplaatsen dat gebouwd mag worden voor vaste gebruikers is beperkt tot maximaal 70% van de norm (minimaal 30% reductie). Om af te dwingen dat er toch een minimum aanbod van parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, moet minimaal 50% van de norm worden gemaakt (maximaal 50% reductie) op eigen terrein van individuele ontwikkelingen. Deze reductie wordt uitsluitend toegepast op de functie wonen. Voor overige functies (kantoren,

detailhandel, voorzieningen, etc.) gelden de normen zoals vastgesteld in de Nota Parkeernormen Woerden als basis voor het bepalen van de parkeereis.

Wat betekent dit voor de parkeereis in het Stationsgebied?

Door niet de parkeernorm te verlagen, maar bereid te zijn tot een reductie op de parkeereis houdt de gemeente Woerden de regie over de wijze waarop de ontwikkelaar bijdraagt aan het organiseren van parkeren en het bieden van alternatieven voor de (eigen) auto in het Stationsgebied. Ter indicatie is hierna aangegeven wat de voorgestelde reductie betekent voor de parkeernormen voor woningen in het Stationsgebied:

Functie	Basis parkeernorm		Gereduceerde norm	
	0%		50%	
Maximale reductie eigen gebruik	Eigen gebruik	Totaal	Eigen gebruik	Totaal
Categorie wonen				
Koop, huis, vrijstaand	1,2	1,4	0,6	0,8
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,1	1,3	0,6	0,8
Koop, huis, tussen/hoek	1,0	1,2	0,5	0,7
Koop, appartement, duur	1,1	1,3	0,6	0,8
Koop, appartement, midden	1,0	1,2	0,5	0,7
Koop, appartement, goedkoop	0,9	1,1	0,5	0,7
Huur, huis, vrije sector	1,2	1,4	0,6	0,8
Huur, huis, sociale huur	1,0	1,2	0,5	0,7
Huur, appartement, duur	1,0	1,2	0,5	0,7
Huur, appartement, midden	0,9	1,1	0,5	0,7
Huur, appartement, sociale huur	0,8	1,0	0,4	0,6

* Totaal is inclusief bezoekersnorm van 0,2 per woning (zie paragraaf 4.5).

4.3. Randvoorwaarden voor reductie parkeereis

Zonder de juiste randvoorwaarden, is de kans op overlast door parkeerders groot als gevolg van de voorgestelde verlaging van het parkeeraanbod in het Stationsgebied. De potentie voor het reduceren van de parkeereis en de kans dat parkeeroverlast ontstaat in de omliggende buurt is afhankelijk van (de combinatie van) de instrumenten die worden ingezet om te sturen op de parkeervraag. De aanwezigheid van voldoende alternatieven voor het maken van dagelijkse verplaatsingen – als aanvulling op de al aanwezige OV en fiets infrastructuur - en de aanwezigheid van parkeerregulering binnen acceptabele loopafstand vormen de belangrijkste sturingsinstrumenten. De combinatie vormt een harde randvoorwaarde voor de toegepaste reductie (van minimaal 30% en maximaal 50%) van de parkeereis in het Stationsgebied van Woerden.

Hierna volgt een korte toelichting op de toegepaste randvoorwaarden:

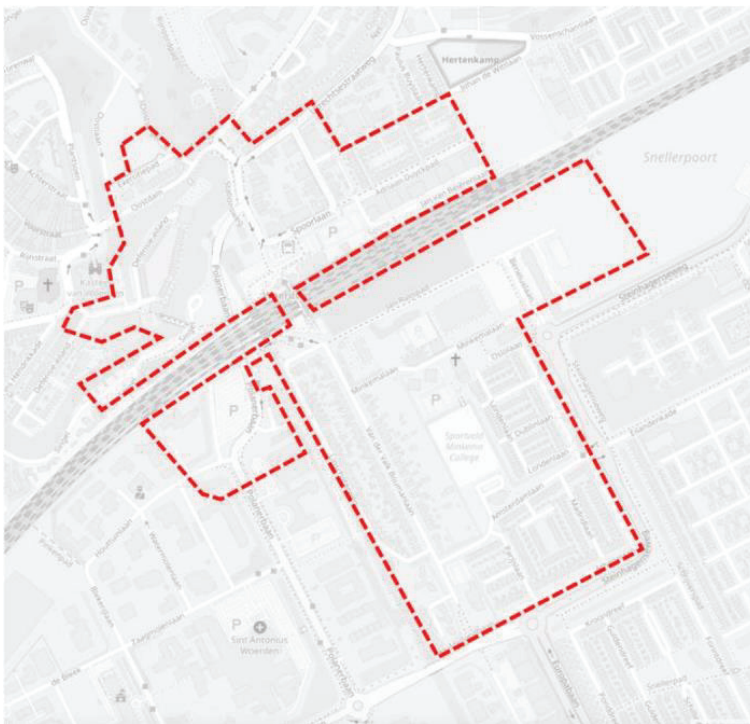
- **Randvoorwaarde 1: Parkeerregulering**

Als het parkeren in de openbare ruimte onbeperkt en gratis is, dan is er altijd een alternatief beschikbaar voor het parkeren van de auto op relatief korte afstand. Ook bij een beperkt aanbod aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij de beschikbaarheid van (gratis) parkeerplaatsen in de openbare ruimte, is de drempel voor autobezit laag.

Voorkomen moet worden dat toekomstige bewoners van het Stationsgebied uitwijken naar beschikbare parkeerplaatsen in de omliggende wijken. De aanwezigheid van parkeerregulering biedt daarbij zekerheid. Om het parkeeraanbod op straat daadwerkelijk te beperken is het van

belang dat toekomstige bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning om te parkeren op straat. Anders is er alsnog een aantrekkelijk alternatief voor het bezit van de eigen auto. Met de inzet van dit sturingsinstrument is de omgeving beschermd voor een toenemende parkeerdruk als gevolg van de toekomstige parkeervraag vanuit het Stationsgebied.

Concreet betekent dit dat er parkeerregulering ingevoerd moet worden binnen het gebied dat is gelegen binnen een loopafstand van 500 meter van de ontwikkeling. Onder is een gebied met logische grenzen aangeduid waarbij het merendeel van de ontwikkeling binnen deze benoemde 500 meter valt. Verder worden toekomstige ontwikkelingen standaard uitgesloten van het recht op een parkeervergunning om te parkeren in de openbare ruimte.



- **Randvoorwaarde 2: Inzet van deelmobiliteit**

Er wordt veel verwacht van (elektrische) deelmobiliteit in verschillende vormen (auto's, scooters, fietsen, stepjes, ...). Het delen van auto's is voor steeds meer mensen een reële optie. Gedeelde auto's kunnen efficiënter worden ingezet, waardoor minder auto's nodig zijn om in dezelfde mobiliteitsbehoefte te voorzien. Meer gebruik van deelauto's leidt op die manier tot een lagere parkeerbehoefte en een significante ruimtebesparing.

De mate van autogebondenheid is een belangrijke factor voor bewoners/gebruikers om de overstap naar deelmobiliteit te maken en de eigen auto weg te doen of er voorlopig nog niet een aan te schaffen. Als iemand voor zijn of haar dagelijkse verplaatsing afhankelijk is van de auto, dan is de kans klein dat deze persoon ervoor kiest om geen eigen auto te bezitten. In het Stationsgebied van Woerden is de (OV-)bereikbaarheid optimaal waardoor (een deel van) de bewoners een reël alternatief heeft voor het reizen naar *dagelijkse bestemmingen*, bijvoorbeeld voor woon-werkverplaatsingen. Voor incidentele autoverplaatsingen, die niet of

zeer moeilijk met een alternatief vervoersmiddel plaats kunnen vinden, is het gebruik van de auto noodzakelijk. Het bezit van een eigen auto is echter geen voorwaarde voor het maken van deze verplaatsingen. Het autobezit kan – met de inzet van een kwalitatief aanbod van deelmobiliteit – verder gereduceerd worden. Het aanbod van deelmobiliteit is een belangrijk sturingsinstrument in aanvulling op het gunstige bereikbaarheidsprofiel van de Poort van Woerden. Het creëert de ideale omstandigheden waarin het autobezit lager is.

Concreet betekent dit dat een aanbod van deelauto's moet worden aangeboden op eigen terrein van de individuele ontwikkelingen. 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.

Ten tijde van het schrijven van deze parkeervisie voor het Stationsgebied is (net) een nieuw parkeerbeleid aangenomen. De bijbehorende nieuwe nota parknormen bevindt zich op ditzelfde moment nog in productiefase, verwacht wordt dat deze later (binnen twee/drie maanden) wordt aangenomen. Bij aanneming van de nieuwe nota door de gemeenteraad van Woerden wordt deze van kracht, ook voor deze parkeervisie en haar paragraaf over deelmobiliteit. De kwaliteitseisen voor het aanbod en de ontsluiting van deelmobiliteit die hierin worden vastgesteld vervangen daarbij op dat moment bovenstaand uitgangspunt. Parallel heeft de gemeente Woerden de ambitie om deelmobiliteit aan te bieden in collectieve voorzieningen als aanvulling op het aanbod van deelmobiliteit dat ontwikkelaars op eigen terrein realiseren.

4.4. Reductie bezoekers (wonen)

De landelijke kencijfers schrijven voor bezoekers een norm van 0,3 parkeerplaats per woning voor. Waar voor de parkeernormen van bewoners een onderscheid gemaakt wordt in de prijsklasse van de woningen (goedkoop, midden, duur), de eigendomspositie {huur, koop) en de verschijningsvorm (tussenwoningen, vrijstaand etc.), geldt dezelfde bezoekersnorm voor alle type woningen. Steeds vaker is de constatering dat deze bezoekersnorm wel erg hoog is, zeker bij gereguleerd parkeren en op locaties die goed zijn ontsloten via het OV.

Uit gegevens van het CBS (2017) blijkt dat per persoon in Nederland gemiddeld 0,11 ritten per dag met de auto worden afgelegd met als doel op visite gaan, dan wel te gaan logeren. Een norm van 1 parkeerplaatsen per 10 woningen zou daarmee in theorie volstaan om bezoekers te faciliteren. Gezien de schaalomvang en het gunstige bereikbaarheidsprofiel van de ontwikkeling van het Stationsgebied wordt een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning reëel geacht. Deze bezoekersnorm is een veilige aanname. Niet alle bezoekers zullen namelijk gelijktijdig aanwezig zijn. Het kan echter voorkomen dat er een piek is in het aantal bezoekers in de Poort van Woerden. Daarom is het wenselijk een iets ruimere bezoekersnorm te hanteren dan strikt noodzakelijk.

4.5. Voldoen aan de parkeereis

De ambitie is om het parkeren in het Stationsgebied van Woerden waar mogelijk gebiedsgericht op te lossen in een aantal centraal gelegen parkeervoorzieningen. Tegelijkertijd is het – gezien de omvang van de gebiedsontwikkeling – niet reëel om het gehele parkeervraagstuk op een beperkt aantal locaties op te lossen. Het uitgangspunt blijft dat parkeren in de basis plaatsvindt op eigen terrein van de individuele ontwikkelingsplots. Op een aantal punten bieden wij echter mogelijkheden om parkeren gebiedsgericht op te lossen in collectieve parkeervoorzieningen. Hierbij geldt:

- *Geen parkeren in de openbare ruimte*
Het wordt ontwikkelingen niet mogelijk gemaakt om eventuele restcapaciteit van openbare parkeerplaatsen op straat te benutten. Het parkeren wordt opgelost op eigen terrein of in gebiedsgerichte parkeervoorzieningen.
- *Vrijstellen bezoekersparkeren op eigen terrein*
Er liggen kansen om het bezoekersparkeren gebiedsgericht op te lossen. De parkeervoorzieningen in het gebied bieden – met name omdat er primair woningen worden gerealiseerd in het gebied – restcapaciteit die kan worden ingezet om bezoekers van nieuwe ontwikkelingen te laten parkeren. Bovendien zorgt bezoek voor relatief veel verkeersbewegingen en moeten parkeervoorzieningen anders worden ingericht om bezoek te faciliteren. Ontwikkelingen in het Stationsgebied worden daarom standaard vrij gesteld van de eis om het bezoekersparkeren op eigen terrein op te lossen. Hiervoor dient dan wel een bijdrage te worden gedaan in het in te stellen mobiliteitsfonds¹ zodat deze parkeerplaatsen in een collectieve parkeervoorziening kunnen worden opgevangen. Wanneer een ontwikkelaar toch parkeren voor bezoekers wil realiseren op eigen terrein, dan mag dat.
- *Vrijstellen parkeren op eigen terrein*
Het basisprincipe blijft dat een ontwikkeling voorziet in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein voor vaste gebruikers (bewoners, ondernemers, werknemers etc.). Wanneer niet (volledig) aan dit basisprincipe kan worden voldaan, moet de initiatiefnemer aantonen waarom realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk of onwenselijk is. In dat geval is het mogelijk om de parkeeropgave voor het eigen gebruik (deels) op te lossen door gebruik te maken van parkeercapaciteit in gebiedsgerichte parkeervoorzieningen. Deze parkeervoorzieningen dienen dan wel binnen acceptabele loopafstand te liggen. Daarbij moet de ontwikkelaar (in bepaalde delen) van het Stationsgebied altijd een minimum aantal parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein. Het is niet wenselijk de parkeervraag van alle individuele ontwikkelingen ‘af te kopen’ en dit op te vangen in (een aantal) gebiedsgerichte parkeervoorzieningen. Het oplossen van het parkeervraagstuk in het Stationsgebied is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ontwikkelaars en de gemeente.

¹ In het kader van de Nota Parkeernormen Woerden wordt uitgewerkt hoe ontwikkelaars financieel kunnen bijdragen aan het realiseren van collectieve parkeervoorzieningen door het storten van een bedrag in een mobiliteitsfonds. Dit principe wordt dan ook toegepast op het Stationsgebied.



5. Roadmap parkeren Stationsgebied Woerden

In het voorgaande hoofdstuk zijn de opgaven voor het Stationsgebied vertaald naar een visie op parkeren bij de verdere ontwikkeling. De volgende stap is het opzetten van een 'roadmap' waarin concrete parkeerconcepten voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied worden uitgewerkt.

5.1. Fasering Stationsgebied

Het Stationsgebied van Woerden wordt gefaseerd ontwikkeld gedurende een periode van 15 a 20 jaar. Het tempo van verschillende ontwikkelingen varieert. Elk gebied heeft zijn eigen dynamiek en planning. Een aantal gebieden kan snel ontwikkeld worden omdat er sprake is van braakliggend terrein. Andere gebieden vragen om een langere termijnplanning. In de stedenbouwkundige visie zijn grofweg 4 fasen gedefinieerd voor de ontwikkeling van het Stationsgebied – waarvan de vastgoed- en gebiedsontwikkeling plaats vindt in de eerste drie fasen. In de vierde fase wordt de ontwikkeling van het station zelf voorzien. Deze laatste fase heeft minimale consequenties voor parkeren. De eerste drie fasen vormen daarom de leidraad bij de vormgeving van de 'roadmap' parkeren bij het Stationsgebied. Hierna wordt voor elke fase uitgewerkt hoe het parkeren wordt ingevuld.

- **Fase 1: (0-5 jaar): zuidoostelijk kwadrant**

Het gebied aan de zuidzijde van het spoor ten oosten van de Wetering is het deel van het Stationsgebied dat als eerste ontwikkeld wordt. De verschillende plots kunnen onafhankelijk van elkaar worden ontwikkeld, waarbij het wenselijk is om de plots tegen het spoor aan in samenhang te ontwikkelen.

In deze eerste fase wordt het parkeervraagstuk als volgt ingevuld:

- Er worden in het zuidoostelijk kwadrant 1 á 2 locaties aangewezen voor het realiseren van een gebiedsgerichte parkeervoorziening(en). Een kansrijke locatie is de zone tegen het spoor aan, waar een integrale parkeeroplossing voor drie ontwikkelplots gerealiseerd kan worden. Gezien de omvang en van deze ontwikkeling liggen er mogelijkheden om restcapaciteit te benutten voor het parkeren van bezoekers van de nieuwe bewoners en bedrijven van het Stationsgebied. Waar mogelijk wordt op een van de andere ontwikkelplots ook een gebiedsgerichte parkeervoorziening gerealiseerd. Hierdoor is het niet nodig dat elke individuele ontwikkeling het bezoekersparkeren op eigen terrein faciliteert.
- Elke ontwikkelplot moet een minimum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren voor vaste gebruikers (bewoners). Het resterende deel van de parkeereis, mag op eigen terrein worden gemaakt maar dat is geen verplichting. Een gedeelte van de parkeereis mag worden opgelost in een van de collectieve parkeervoorzieningen. Voor elke niet gerealiseerde parkeerplaats vindt dan wel een storting plaats in een mobiliteitsfonds.
- De bezetting van parkeerplaatsen in de parkeergarages van individuele ontwikkelingen zal fluctueren, waarbij de capaciteit op piekmomenten volledig wordt benut maar er op dalmomenten mogelijk sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. Op momenten dat er restcapaciteit is, wordt deze waar mogelijk benut door het uitgegeven van parkeerrechten c.q. abonnementen. In parkeervoorzieningen met bewoners als primaire gebruikersgroep, zijn er bijvoorbeeld kansen voor dubbelgebruik met werknemers. Op die manier hoeven er geen extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd, maar kan de beschikbare parkeercapaciteit optimaal benut worden.

- Op het parkeerterrein Zuid (aan de zijde van Nieuw-Middelland) liggen kansen om de bestaande capaciteit uit te breiden – al is het maar voor de tijdelijke situatie. Als aanvulling op het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om treinreizigers een plek te bieden. Dat kan bijvoorbeeld door een extra dek te realiseren. Deze extra capaciteit kan worden ingezet om bezoekers van de binnenstad van Woerden te laten parkeren. Voorwaarde is dan dat er een (loop)brug wordt gerealiseerd zodat bezoekers een aantrekkelijke en acceptabele looproute hebben richting de binnenstad. Ook kan extra capaciteit worden ingezet voor overloop uit het noordoostelijk deel van Nieuw-Middelland en als parkeeralternatief voor bewoners gedurende de ontwikkeling van het Zuidoostelijke kwadrant. Doordat deze parkeervoorziening door een groot aantal verschillende doelgroepen gebruikt kan worden (bewoners, bezoekers, werknemers en treinreizigers) zijn er voldoende mogelijkheden voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Niet alle doelgroepen hebben namelijk op hetzelfde moment een parkeervraag.

- **Fase 2: (5-10 jaar): noordoostelijke kwadrant**

In de tweede fase vindt ontwikkeling plaats van het gebied aan de Noordzijde van het spoor op het huidige stationsplein en het P&R terrein. De plot valt uiteen in twee delen, die los van elkaar ontwikkeld kunnen worden.

In deze tweede fase wordt het parkeervraagstuk als volgt ingevuld:

- Een nieuwe gebouwde P+R voorziening is een belangrijke voorwaarde om het noordoostelijke kwadrant te ontwikkelen. Gezien de nabijheid van de ontwikkelplots wordt het parkeren waar mogelijk opgelost in één (ondergrondse) parkeervoorziening. Het is in ieder geval wenselijk om het bezoekersparkeren van de functies in dit kwadrant te combineren met de P+R functie van het parkeerterrein. Voor elke niet gerealiseerde bezoekersparkeerplaats op eigen terrein wordt een bedrag gestort in een mobiliteitsfonds.
- De parkeerbehoefte voor het eigen gebruik kan eventueel op de individuele ontwikkelplots worden opgelost. De keuze zal onder andere afhankelijk zijn van de planning en fasering van de individuele ontwikkelingen. De ontwikkelaar krijgt hier een keuze: op eigen terrein oplossen of een bedrag per niet gerealiseerde parkeerplaats op eigen terrein storten in een mobiliteitsfonds zodat de parkeervraag opgelost kan worden in een gebiedsgerichte parkeervoorziening.
- Gedurende de ontwikkeling van het noordoostelijke kwadrant is het P&R terrein tijdelijk niet beschikbaar. In deze tijdelijke situatie kan het parkeerterrein Zuid worden benut om als alternatief te dienen voor treinreizigers. Mogelijk (als blijkt dat er te beperkte restcapaciteit is) is een uitbreiding van de (tijdelijke) parkeercapaciteit op dit terrein nodig om alle doelgroepen een plaats te kunnen bieden in het Stationsgebied.

- **Fase 3: (10-15 jaar): zuid westelijk en noord westelijk kwadrant**

De ontwikkeling in deze fase is afhankelijk van het wanneer alternatieve routes voor het autoverkeer gerealiseerd zijn zodat de Polanertunnel gesloten kan worden. Naast het afronden van de verkeerstructuur en de herinrichting van de openbare ruimte, worden de laatste plots ontwikkeld.

In deze derde fase wordt het parkeervraagstuk als volgt ingevuld:

- Een belangrijk uitgangspunt is dat in dit kwadrant een nieuwe gebouwde parkeervoorziening komt. De tijdelijke parkeeroplossing kan dan in een definitieve vorm

worden gegoten. Dit parkeerterrein fungeert dan meteen als het plan B voor de parkeeropgave van het Stationsgebied. Omdat dit gebied aan het einde van het traject wordt aangepakt, is het maximaal duidelijk hoe de parkeersituatie in het Stationsgebied zich ontwikkelt. Mocht blijken dat er een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat, dan is er op deze locatie een mogelijkheid om extra parkeercapaciteit. Maar ook het omgekeerde is waar. Wanneer blijkt dat de capaciteit van de tijdelijke parkeeroplossing volstaat, dan is een uitbreiding van capaciteit niet aan de orde en kan zelfs worden afgeschaald indien mogelijk. Het parkeerterrein wordt het ventiel voor het gebied, zodat de parkeercapaciteit kan mee-ademen met de parkeervraag van de gebruikers van het Stationsgebied.

- Ook in deze fase geldt het uitgangspunt dat bezoekersparkeren wordt opgelost in gebiedsgerichte parkeervoorzieningen. Een minimum aantal parkeerplaatsen wordt gefaciliteerd op eigen terrein. Het uitgangspunt is dat het resterende gedeelte kan worden afgekocht om ook die parkeerbehoefte collectief op te lossen.
- Het zuidelijke parkeerterrein krijgt daarmee een belangrijke rol in de parkeeroplossing. Niet alleen voor het Stationsgebied zelf, maar ook voor de verbinding met parkeeropgaven uit de binnenstad en Nieuw-Middelland. Gedurende de ontwikkeling van deze locatie moet nagedacht worden over het bieden van een alternatief voor de tijdelijke situatie waarin het parkeerterrein (inclusief de capaciteit van het tijdelijke parkeerdek) niet beschikbaar is. Bijvoorbeeld door één van de ontwikkelplots in dit gebied zo lang mogelijk te benutten voor parkeren (op maaiveld) of door alternatieven op afstand te zoeken.

5.2. Uitvoeringsprogramma

Het opstellen van een parkeervisie voor de lange termijn is veel eenvoudiger dan het bepalen van een visie, beleid en de bijbehorende maatregelen voor de korte termijn. Deze parkeervisie draagt bij aan het realiseren van de opgaven voor het Stationsgebied op de lange termijn en biedt tegelijkertijd zoveel mogelijk handvatten voor het oplossen van concrete parkeervraagstukken op de korte termijn. Dat is best complex - elke ontwikkeling binnen het Stationsgebied heeft zijn eigen dynamiek en planning. Gedurende de ontwikkeling van het Stationsgebied kan steeds concreter invulling worden gegeven aan de parkeeropgave. Bijvoorbeeld wanneer het bouwprogramma specifiek wordt ingevuld en beter zicht is op de fasering van de individuele ontwikkelingen.

De volgende aspecten (niet uitputtend) uit deze parkeervisie dienen in de toekomst verder te worden uitgewerkt:

- **Spelregels ontwikkelplots**

In de stedenbouwkundige visie is een raamwerk met eenvoudige spelregels per ontwikkelplot aangegeven. Deze parkeervisie dient – op hoofdlijnen – te worden vertaald naar spelregels op het niveau van de individuele ontwikkelingen. Bijvoorbeeld: waar worden de collectieve parkeervoorzieningen gepland, welke doelgroepen kunnen waar parkeren en welke verschijningsvorm van de parkeervoorzieningen is gewenst. Uiteindelijk horen hier ook afspraken tussen de gemeente en ontwikkelaars/eigenaren bij over de financiering van de gebiedsgerichte parkeervoorzieningen in het gebied.

- **Dynamische parkeerbalans**

Wanneer de ruimtelijke invulling van de ontwikkelplots specifiek wordt gedurende het ontwikkeltraject van het Stationsgebied, kan de parkeerbehoefte van individuele ontwikkelingen steeds nauwkeuriger worden ingeschat. Dat geeft tevens meer inzicht in kansen voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Om grip te houden op het parkeren is het

belangrijk een parkeerbalans op gebiedsniveau op te stellen en deze gedurende de verschillende fasen te updaten – zoveel mogelijk op basis van monitoring van het daadwerkelijke gebruik van parkeerplaatsen.

- **Parkeerrechten verdelen**

De uitdaging is om samen met ontwikkelaars, eigenaren en/of beleggers de parkeerrechten van (structureel) vrije parkeerplaatsen in (bestaande) parkeervoorzieningen in het stationsgebied optimaal te benutten. Hierbij horen o.a. afspraken aan de voorkant over de monitoring van beschikbare restcapaciteit in parkeervoorzieningen. Hier is wederom sprake van een gedeeld belang om de restcapaciteit zo optimaal mogelijk in te zetten. Het draagt ook positief bij aan de exploitatie van private parkeervoorzieningen.

- **Invoering parkeerregulering**

De introductie van parkeerregulering in en rondom het Stationsgebied is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van minder parkeerplaatsen in het gebied. De invulling van regulering (tijden en tarieven), het proces om te komen tot invoering van parkeerregulering en de timing wanneer parkeerregulering wordt ingevoerd zijn aspecten die nader moeten worden ingevuld.

- **Mobiliteitshubs**

Ook het bieden van alternatieven voor autobezit in het Stationsgebied is een belangrijk aspect in het vormgeven van een succesvolle parkeer- en mobiliteitsoplossing voor het gebied. Er dient o.a. nagedacht te worden over de locaties van 'mobiliteitshubs' in het gebied, de eisen aan het aanbod en de rol van de gemeente en ontwikkelaars daarin.

Het westelijk deel van Snellerpoort grenst aan het Stationsgebied waar deze visie voor is geschreven. Het verdient dan ook de aanbeveling dat het te hanteren parkeerbeleid voor (het gedeelte tot aan het centrale park) Snellerpoort op deze visie aansluit. Daarbij is het te overwegen om (elementen van) deze parkeervisie ook te vertalen naar dit gebied. Op die manier ontstaat een meer consistent parkeerbeleid in Woerden dat uiteindelijk bijdraagt aan een bereikbare, leefbare en aantrekkelijke stad.



Bijlage I. Scenario's reductie parkeeropgave

In deze parkeervisie voor het Stationsgebied in Woerden zijn de randvoorwaarden geschetst om de parkeernorm te reduceren voor de te realiseren woningen in het stationsgebied. Een minimale reductie van 30% en een maximale reductie van 50% van de parkeernorm (voor het eigen/bewoners deel van de parkeernorm) wordt reëel geacht indien aan beide gestelde randvoorwaarden wordt voldaan. Dat wil zeggen dat (a) de directe omgeving van het stationsgebied gereguleerd moet zijn om te kunnen sturen op de juiste parkeerder op de juiste plaats en (b) er een kwalitatief aanbod van deelmobiliteit moet zijn. Onder die voorwaarden kunnen minder parkeerplaatsen gerealiseerd worden, waarbij de omgeving is beschermd tegen parkeeroverlast én (toekomstige) bewoners toch kunnen voorzien in hun mobiliteitsbehoefte.

Het is de combinatie van de randvoorwaarden die maakt dat een dergelijke reductie haalbaar is. Op het moment dat aan géén / slechts één van deze randvoorwaarden wordt voldaan, is een lagere reductie van de parkeereis mogelijk. Zie hieronder in het schema.

		Inzet mobiliteitsconcept	
		Nee	Ja
Parkeerregulering (binnen 400/600 meter loopafstand)	Nee	Categorie 1 Geen reductie	Categorie 2 Max 20% reductie
	Ja	Categorie 3 Max 30% reductie	Categorie 4 Min 30% reductie Max 50% reductie

** De reductie heeft betrekking op de parkeernorm voor het eigen gebruik en dus niet op de parkeernorm voor bezoekersparkeren.*

In aanvulling op het basis-scenario (met een minimale reductie van 30% en maximale reductie van 50%) zijn de categorieën daarbij als volgt, met een gradatie in de hoeveelheid reductie van de parkeereis:

- **Categorie 1)** *Geen aanvullende alternatieven voor de auto en geen regulering*
Binnen deze categorie zijn geen instrumenten ingezet om te sturen op de parkeerbehoefte. De alternatieven voor het gebruik van de eigen auto zijn beperkt tot de bestaande OV en fiets faciliteiten. Er is bovendien geen parkeerregulering om te sturen op parkeren in de openbare ruimte. De parkeernormen zoals deze zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen Woerden geven in dit geval een goede weerspiegeling van de parkeerbehoefte. Een reductie op de parkeereis is niet reëel.
- **Categorie 2)** *Voldoende aanvullende alternatieven voor de auto, maar geen regulering*
In deze categorie zijn er voldoende aanvullende alternatieven voor de auto voor toekomstige bewoners van het Stationsgebied om de dagelijkse verplaatsingen te maken. Dit gecombineerd met het goede bereikbaarheidsprofiel van het Stationsgebied, maakt dat er goede voorwaarden zijn om af te zien van het bezit van de eigen auto. De omgeving heeft echter geen regulering, waardoor het gebruik van alternatieven vervoersmiddelen niet kan worden afgedwongen. Er blijft een gratis alternatief om te parkeren op straat in de directe omgeving van het Stationsgebied. Daarmee lijkt een reductie van de parkeereis met 20% het hoogst haalbare.
- **Categorie 3)** *Geen aanvullende alternatieven voor de auto, maar wel regulering*
Als er minder alternatieven voor de auto beschikbaar zijn (als aanvulling op het bestaande aanbod van OV en fiets), dan is de autogebondenheid relatief hoog. Meer mensen zijn in dat geval afhankelijk van de eigen auto om van A naar B te reizen. Het autobezit zal daarom in de regel hoger liggen dan in categorie 2. Omdat de omgeving dankzij de parkeerregulering beschermd is tegen parkeeroverlast is er meer vrijheid om de parkeereis te reduceren – zonder een groot risico op parkeeroverlast te lopen. Het reduceren van parkeeraanbod heeft op zichzelf ook een verlagend effect op het autobezit. In deze categorie wordt daarom een maximale reductie van 30% van de parkeereis reëel geacht.

