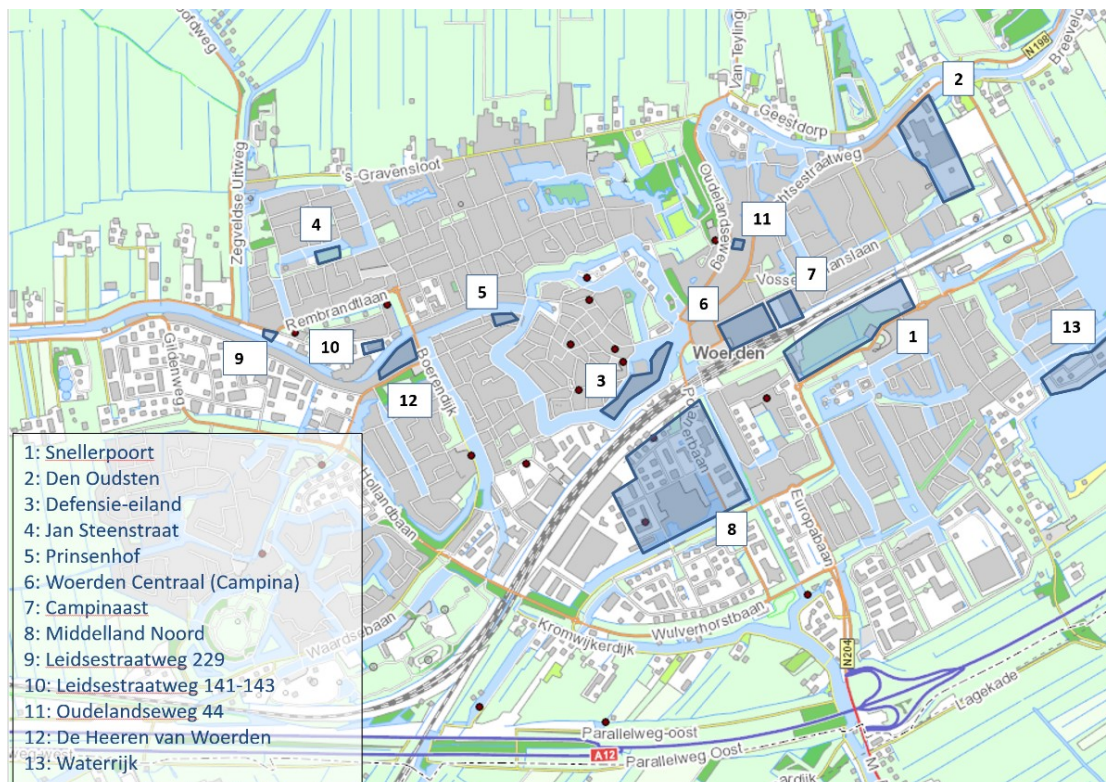


Parkeervisie

Woerden ontwikkelt zich de komende jaren snel. Figuur 1 geeft een overzicht van een dertiental grotere en kleinere woningbouwprojecten die momenteel spelen in de kern van Woerden. In totaal zijn er voor de komende 10 à 15 jaar meer dan 3.000 extra woningen voorzien. Zonder aanvullende maatregelen zal deze groei leiden tot een nog verder toenemende parkeerdruk, zowel in de binnenstad als in de schilwijken daar omheen. Tegelijkertijd ontstaat bij nieuwbouwlocaties veel discussie over de gewenste parkeernormen, omdat of de ruimte voor parkeerplaatsen ontbreekt of omdat de business case geen ruimte laat voor parkeren onder de ontwikkeling. Het huidige parkeerbeleid van Woerden, vastgesteld in 2013, richt zich alleen op de binnenstad en de overloop naar schilwijken en sluit onvoldoende aan bij de huidige inzichten over mobiliteit en bereikbaarheid. Ook is herijking van het parkeerbeleid wenselijk om beter aangehaakt te zijn op de vernieuwde Binnenstadsvisie, Supermarktvisie en de (Strategienota) Verkeersvisie 2030.



Figuur 1: Overzicht opende woningbouwprojecten 2019 in kern Woerden

Dit document beschrijft de missie, de visie en de uitgangspunten die we in de participatie als kader kunnen meegeven en op basis waarvan uiteindelijk het parkeerbeleid wordt vormgegeven. In het parkeerbeleid staat straks generieke beleidsregels, die op hun beurt vertaald moeten worden naar uitvoeringsmaatregelen op wijkniveau en operationeel parkeerbeleid ten aanzien van parkeervergunningen/-abonnementen en tarieven. Met die uitvoeringsmaatregelen willen we zo goed mogelijk ondersteuning geven aan de doelen van het parkeerbeleid, maar ook aan visies zoals die geformuleerd zijn op andere gemeentelijke beleidsterreinen.

Missie: Leefbaar, veilig en bereikbaar

Parkeren is nooit een doel op zich, maar een noodzakelijke handeling om per auto bij een bestemming te komen. Die bestemming is niet altijd hetzelfde. Vaak is het de eigen woning, maar het kan ook het werk zijn, de winkels, de sportschool of een bezoekje aan vrienden. Verschillende parkeerdoelen leiden tot verschillende oplossingen voor het faciliteren van de parkeerbehoefte. In zijn algemeenheid dient het nieuwe parkeerbeleid substantieel bij te dragen aan het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad en de afzonderlijke kernen. Dit sluit ook aan bij een groot aantal richtinggevendende uitspraken uit het beleidskader binnenstad en de (Strategienota) Verkeersvisie 2030.

Het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad vanuit de Missie wordt in hoofdlijnen onderverdeeld naar de volgende doelgroepen:

- Een goede leefkwaliteit voor de inwoners;
- Gastvrijheid voor bezoekers;
- Economische vitaliteit van de detailhandel en horeca;
- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.

Visie

Het vertrekpunt voor parkeerbeleid is dat we autoparkeren faciliteren waar dat kan en reguleren waar dat moet. Faciliteren gebeurt bijvoorbeeld door parkeernormen te hanteren die gebaseerd zijn op het werkelijke autobezit en autogebruik. Reguleren is noodzakelijk als de ruimte ontbreekt om alle auto's te kunnen laten parkeren. In dat geval is er sprake van een hoge parkeerdruk. Een hoge parkeerdruk levert veel zoekverkeer, irritaties in het verkeer en foutparkeren op. Met het parkeerbeleid willen we dit daarom zoveel mogelijk zien te voorkomen.

Voorzieningen die nodig zijn om de parkeerdruk te verlagen kosten geld. Denk hierbij aan het reguleren van parkeren, het bijbouwen van parkeerplaatsen of de handhaving op foutparkeren. We willen graag dat het parkeren voor zowel de gebruiker als voor de gemeente betaalbaar blijft. Uitgangspunt is dat het parkeren als geheel kostendekkend is.

Daarnaast blijft de technologie rondom mobiliteit en parkeren zich ontwikkelen. Het parkeerbeleid mag daarom niet teveel vastleggen over de technologie waarmee we bepaalde doelen willen bereiken. Eén van die nieuwe ontwikkelingen is de opkomst van deelmobiliteit en elektrische voertuigen als 'duurzaam' alternatief voor de brandstofauto. Hier moeten we flexibel op in kunnen spelen. Ook willen we met het parkeerbeleid gastvrij zijn, zodat we bezoekers verleiden om naar de binnenstad van Woerden te komen en daar wat langer te verblijven. Ook hier kunnen creatieve technologische ontwikkelingen aan bijdragen.

Naast het vaststellen van normen en eisen ten aanzien van fiets- en autoparkeren, kan met het parkeerbeleid ook het delen van auto's gestimuleerd worden. Als dit goed wordt ingericht kan hiermee een bijdrage worden geleverd aan het reduceren van de parkeerdruk.

Bovenstaande leidt tot de volgende visie:

- De schaarse (parkeer)ruimte zo eerlijk mogelijk verdelen;
- Het parkeren voor bezoekers en bewoners waar mogelijk faciliteren;
- Een parkeerdruk van hoger dan 85% voorkomen;
- Betaalbare parkeeroplossingen, zowel voor de gemeente als voor de gebruiker;
- Inzetten op duurzame vormen van mobiliteit (waaronder fiets en deelmobiliteit);
- Flexibel inrichten om te kunnen anticiperen op ontwikkelingen;

Parkeerbeleid: Kaders en uitgangspunten

De visie en missie geven de richting op hoofdlijnen over wat we met het parkeerbeleid willen bereiken. Om de missie en visie verder uit te kunnen werken naar beleid, hebben we per deelgebied kaders uitgangspunten nodig die we in de participatie als kader kunnen meegeven en op basis waarvan

uiteindelijk het parkeerbeleid wordt vormgegeven. Hieronder worden per deelgebied de uitgangspunten weergegeven.

Binnenstad

Parkeren, zowel van auto als fiets, is een actueel issue voor de binnenstad van Woerden. Daar is sprake van een gemengde functie (wonen, werken, winkelen en recreëren). Op straat is de parkeercapaciteit beperkt. De parkeervraag gaat hierbij over het zo eerlijk mogelijk verdelen van de beschikbare parkeerplaatsen en over de vraag hoeveel dat er eigenlijk moeten zijn. En dat in de context van de behoefte aan een meer autoluwe binnenstad.

Autoluw

In het Beleidskader binnenstad is een van de doelstellingen het realiseren van een autoluwe binnenstad:

“Toelichting: In het overleg met de partners van de vestingraad is afgesproken de term ‘autovrij’ te vervangen door autoluw. De term autoluw dekt veel beter de lading. De infrastructuur voor het autoverkeer - wegen en parkeren - is met name aan de randen van de binnenstad essentieel voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad. Minder auto’s in de binnenstad dragen positief bij aan de belevingswaarde en het leefklimaat. Dit levert extra ruimte op voor meer en andere functies en een bijdrage aan verbetering van de kwaliteit van de ruimte. Uitgangspunt blijft dat de binnenstad als geheel goed bereikbaar blijft voor bezoekers, voor het laden en lossen van goederen en voor bewoners. Met name de Wagenstraat zal bereikbaar blijven voor de auto gezien de aanwezigheid van de supermarkt. Ook het gebied rondom de Nieuwstraat blijft bereikbaar voor de auto vanwege de aard van de bedrijvigheid.”

In overleg met de Vestingraad is het kerngebied als autoluw aangewezen (zie figuur 2). Autoluw houdt in onze definitie in dat, in ieder geval tijdens de winkeltijden, de straten binnen het kerngebied alleen beschikbaar zijn voor laden en lossen (met venstertijden) en voor specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld voor gehandicapten. Voor bewoners en werknemers wordt naar acceptabele alternatieven gezocht. Wel kan dit voor bewoners van het kerngebied en langdurige bezoekers van de winkels en de horeca betekenen dat de loopafstanden iets toenemen.



Figuur 2: Kerngebied autoluwe binnenstad

In de Nieuwstraat en de Wagenstraat spelen specifieke problemen. In beide straten zijn winkels gevestigd die afhankelijk zijn van bezoekers die met de auto komen. Over het algemeen zijn dit korte bezoeken. Voorgesteld wordt om kort parkeren te faciliteren tijdens de openingstijden van de winkels. Kiezen voor het faciliteren van kortparkeerders, betekent niet kiezen voor het faciliteren van bewoners (langparkeerders). Voor langparkeerders wordt, in ieder geval tijdens de winkeltijden, naar acceptabele alternatieven gezocht.

Op termijn zou het autoluw maken van het kerngebied ertoe kunnen leiden dat er parkeerplaatsen op straat verdwijnen. We stellen voor om dat alleen te doen wanneer het beleid succesvol is gebleken en deze plekken niet meer nodig zijn om de parkeerbehoefte op te kunnen vangen. Dit vergt echter wel nadere afspraken over het opvangen van de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen in de binnenstad. Voorgesteld wordt dat bij nieuwe ontwikkelingen geen extra parkeerplaatsen in de binnenstad worden bijgebouwd. Het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad moet dus in het uiterste geval gelijk blijven aan wat het nu is. Wel kan er een wisselwerking ontstaan tussen het verwijderen van parkeerplaatsen op de ene locatie en het bijbouwen van parkeerplaatsen op een andere locatie, om zo de parkeerdruk beter te verdelen.

Wanneer de parkeercapaciteit op de bestaande parkeergarages en -terreinen onvoldoende dreigt te worden, moet dus gezocht worden naar mogelijkheden om parkeren op afstand (direct buiten de binnenstad) te faciliteren. Zie ook de paragraaf: 'parkeren op afstand'.

Het gebruik van parkeergarages

Parkeergarage Castellum is centraal gelegen in de binnenstad en goed bereikbaar per auto. Door deze unieke ligging is de parkeergarage aantrekkelijk voor bezoekers om te gebruiken. Ook is de capaciteit van Castellum toereikend voor deze doelgroep. Door de inzet van goede bewegwijzering kunnen we de bezoekers naar de parkeergarage laten navigeren, waarmee overlast van zoekverkeer en het 'wildparkeren' van bezoekers in woonstraten wordt voorkomen. Daarnaast is de parkeergarage een visitekaartje voor de stad en biedt de parkeergarage mogelijkheden voor winkeliers om hun bezoekers korting te geven op het parkeren. Ook parkeergarage Defensie-eiland heeft een belangrijke functie voor het bezoek aan de binnenstad. Het uitgangspunt is daarom dat het winkel- en horecabezoek van de binnenstad als primaire doelgroep in de parkeergarages parkeert.

De restcapaciteit van de parkeergarages mag echter niet onbenut blijven. In de huidige praktijk is de bezetting op werkdagen overdag en 's avonds is over het algemeen laag. Overdag zijn naast de bezoekers ook de werknemers van het kerngebied in de binnenstad aanwezig en 's avonds de bewoners. Uitgangspunt is dat we de capaciteit van de parkeergarage zo goed mogelijk proberen te benutten door dubbelgebruik toe te passen, met de bezoekers als primaire doelgroep. Dit kan wel betekenen dat de mensen die in de daluren gebruik maken van de parkeergarage, op piekmomenten (bijv. zaterdagmiddag) moeten uitwijken naar elders. Een parkeergelegenheid net buiten de binnenstad zou hiervoor een oplossing kunnen zijn.

Parkeren in woonstraten

Een gevolg van wonen in de binnenstad kan zijn dat er een schaarste aan parkeerruimte ontstaat. Dat betekent ook dat de loopafstanden voor het parkeren van de auto groter kunnen zijn. Dit moet echter wel binnen proporties blijven om uitwijkgedrag naar aanpalende wijken te voorkomen. Door de bezoekers van de stad in de parkeergarage te laten parkeren, blijft er op straat voldoende plek over voor de bewoners. Ook de restcapaciteit van de parkeergarages kan 's avonds eventueel gebruikt worden voor bewoners. Daarom wordt voorgesteld om de parkeerplaatsen in de woonwijken van de binnenstad (buiten het kerngebied) uitsluitend beschikbaar te stellen voor bewoners en haar bezoek. Handhaving is echter wel vereist om dit succesvol te laten zijn.

Parkeren op afstand

De komende jaren komt er steeds meer druk te staan op de binnenstad door de groei van het aantal inwoners in Woerden. Ook al stimuleren we het fietsgebruik zoveel mogelijk, zal toch een deel van de nieuwe inwoners met de auto naar de binnenstad komen. Daarnaast zijn er nog steeds ambities om,

weliswaar kleinschalig, bij te bouwen in de binnenstad. Met het uitgangspunt van een autoluwe binnenstad en het voorkomen van onnodig autoverkeer in het achterhoofd, heeft het de voorkeur om, als er in de parkeergarages en terreinen onvoldoende capaciteit dreigt, een parkeerlocatie op afstand (direct buiten de binnenstad) te faciliteren/ aan te wijzen.

Parkeerterreinen op afstand kunnen op termijn tevens ingezet worden om lang verblijvende bezoekers en werknemers te verleiden buiten de binnenstad te parkeren. Daarnaast biedt een dergelijke voorziening ook meer mogelijkheden om een autoluwe binnenstad voor een groter gebied dan alleen het kerngebied na te streven. Als het dubbelgebruik van huidige terreinen rond de binnenstad geen optie is en er dus een nieuwe parkeervoorziening aangelegd moet worden is het, gezien de lange doorlooptijden, de kosten en de schaarse ruimte rond de binnenstad, aan te raden om hiervoor al vroegtijdig een locatie aan te wijzen. Daarom wordt aangeraden om nu al naar een mogelijkheid voor parkeren op afstand, net buiten de binnenstad, te zoeken en alvast de locatie en middelen te reserveren.

Schilwijken

De constatering van te weinig parkeercapaciteit geldt niet exclusief voor de binnenstad. Uit steeds meer schilwijken rondom het centrum en het station, zoals het Bloemenkwartier, Bomenkwartier, Schilderskwartier, Staatsliedenkwartier en het oudere gedeelte Snel & Polanen (direct ten zuiden van het station), komen klachten over parkeeroverlast. Zeker de wijken uit de jaren '30 zijn gebouwd in een tijd waarin het autobezit veel lager was dan nu, waardoor er nu een serieuze mismatch is tussen het aantal parkeerplaatsen in de wijk en het autobezit. In het parkeerbeleid zal als uitgangspunt worden gehanteerd dat parkeerplaatsen in woonwijken primair bestemd zijn voor de bewoners en hun bezoek. Andere bestemming in de wijk, die een functie hebben voor mensen van buiten de wijk, moeten tijdens openingstijden voor hun doelgroep met de auto bereikbaar blijven.

Regulering

Oude wijken van Woerden (jaren '30 wijken) kennen over het algemeen een hoge parkeerdruk. Deze druk kan twee oorzaken hebben, namelijk parkeeroverlast als gevolg van uitwijkgedrag vanuit een naastgelegen reguleringsgebied of een te hoog autobezit in de wijk zelf. In beide gevallen kan parkeerregulering een oplossing zijn. In het laatste geval (te hoog autobezit in de wijk zelf) kan het (op termijn) limiteren van het autobezit van bewoners gewenst zijn. Bij het kiezen van het type parkeerregulering nemen we als uitgangspunt dat het flexibel in te richten is het kostendekkend moet zijn. Daarnaast moet het toepassen van parkeerregulering in verschillende wijken geen lappendeken worden van verschillende vormen van regulering en regimes. In het parkeerbeleid wordt een protocol opgesteld met hoe je als wijk in aanmerking komt voor het invoeren van een vorm van parkeerregulering.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit kan een goed alternatief zijn voor autobezit van auto's die weinig gebruikt worden. Als de mogelijkheid om de auto te parkeren beperkt is, moeten er dus voldoende alternatieven voor handen zijn om je te kunnen verplaatsen. De aantrekkelijkheid van deelmobiliteit hangt samen met de beschikbaarheid van een voertuig, de diversiteit in aanbod en de betaalbaarheid van het concept. Om deze kwaliteit te kunnen bieden is volume noodzakelijk. Door dit centraal te coördineren kan dit volume worden bewerkstelligd.

Ontwikkelgebieden

Voor een groot deel wordt de woningbouwopgave van Woerden gerealiseerd in de ontwikkelgebieden rond het station (zoals Middelland Noord en Snellerpoort). De bereikbaarheid van deze gebieden is essentieel. Voor deze gebieden zal, net als in de binnenstad, een gebiedsgerichte benadering van het bereikbaarheidsvraagstuk worden opgesteld (of verder worden uitgewerkt). Hierbij zal vooral ook aandacht zijn voor manieren om het gemiddelde autobezit (bewoners) en autogebruik (bezoekers) te verlagen, zodat lagere parkeernormen kunnen worden toegepast. Tevens zal onderzocht worden of een centrale gebiedsgerichte parkeervoorziening (met voldoende oplaadmogelijkheden) kan bijdragen

aan een betere leefomgeving en, dankzij dubbelgebruik, kan leiden tot een substantiële kostenreductie per ontwikkeling.

Deelmobiliteit

Op dit moment wordt het opladen en het delen van voertuigen niet centraal gecoördineerd. Op termijn zal dit leiden tot een wirwar aan laadpalen en deelvoertuigen van verschillende aanbieders in de openbare ruimte. Het is onwenselijk als iedere ontwikkelaar afzonderlijk een deelauto neerzet, omdat er dan geen dubbelgebruik mogelijk is en je geen volume creëert om een diversiteit in aanbod en beschikbaarheid te kunnen garanderen. We stellen daarom voor om de regie op deelmobiliteit en laadvoorzieningen in eigen beheer te nemen, waardoor we beter kunnen sturen op locaties en type aanbieders en zo de dienstverlening naar de inwoners van Woerden kunnen verbeteren. Door ontwikkelaars mee laten investeren in een centrale mobiliteitshub, kunnen we volume creëren en samen met marktpartijen een aantrekkelijk concept deelmobiliteit aanbieden. Hier moeten echter wel middelen en interne capaciteit voor worden vrijgemaakt.

De gemeente moet bereid zijn om vóór te investeren in een mobiliteitshub in gebieden waar organisch ontwikkeld wordt. Als we pas een hub gaan ontwikkelen bij een van de laatste ontwikkelingen, dan hebben de bewoners hun vervoerswijze al gekozen. Middels een gebiedsfonds waar ontwikkelaars geld in storten om de aanleg van een maximaal aantal parkeerplaatsen af te kopen, kan de gemeente deze voorinvestering weer terug verdienen. In het project 'Poort van Woerden' en Middelland liggen kansen om hiermee te starten.

Ontwikkelingen rond het station

Als de centrale mobiliteitshubs goed wordt opgezet kan de parkeernorm per woningbouwontwikkeling in de stationsomgeving omlaag worden gebracht. Reductie op het aantal parkeerplaatsen is alleen mogelijk als er een gedegen mobiliteitsplan aan ten grondslag ligt dat aannemelijk maakt dat nieuwe bewoners meer dan gemiddeld gebruik gaan maken van meer duurzame manieren van vervoer (fiets en OV). De gemeente toetst dit plan op basis van een aantal vooraf opgestelde criteria.

Om de overstap van auto naar OV te stimuleren wordt het aanbod van P+R plaatsen in de stationsomgeving ook in het parkeerbeleid meegenomen. De parkeercapaciteit op de P+R moet worden daarbij afgestemd op het regionale OV-gebruik.

Fiets

De binnenstad wordt momenteel goed met de fiets gevonden. Omdat het fietsparkeren hier nauwelijks gereguleerd is, leidt dit op drukke momenten tot overlast. Ook naar het station wordt veel gefietst, maar het aanbod en het gebruik van de fietsenstallingen zijn niet in balans. Door strategisch goed geplaatste fietsenstallingen, een goede inrichting van de openbare ruimte en hoogwaardig goede fietsvoorzieningen willen we het gebruik van de fiets nog gemakkelijker en aangenamer maken en de overlast van geparkeerde fietsers tot een minimum beperken.

In de binnenstad moet een juiste afweging gemaakt worden tussen faciliteiten en ruimte. Ook tijdelijke oplossingen/stallingen moeten hierbij in ogenschouw worden genomen. Voor de stationsomgeving wordt aangesloten bij het project Poort van Woerden.