

Onderwerp: MRP ontwikkeling WADDIX Waddinxveen:

analyse loopafstanden en parkeerbehoefte

Opsteller: Pieter Delleman, Michel Houtkamp

Versie: 21 juni 2022

Notitie

1 Inleiding

MRP is betrokken bij de ontwikkeling van het appartementengebouw Waddix in het nieuwe centrum van Waddinxveen. Het wooncomplex betreft een verdere fase in de ontwikkeling op en rond het winkelcentrum Gouweplein. In totaal zijn in de planvorming voor deze ontwikkeling op dit moment 54 appartementen voorzien. Bezoekers aan de woningen parkeren in de openbare parkeergarage. Het bewoners parkeren zal plaatsvinden in de private delen van de parkeergarage.

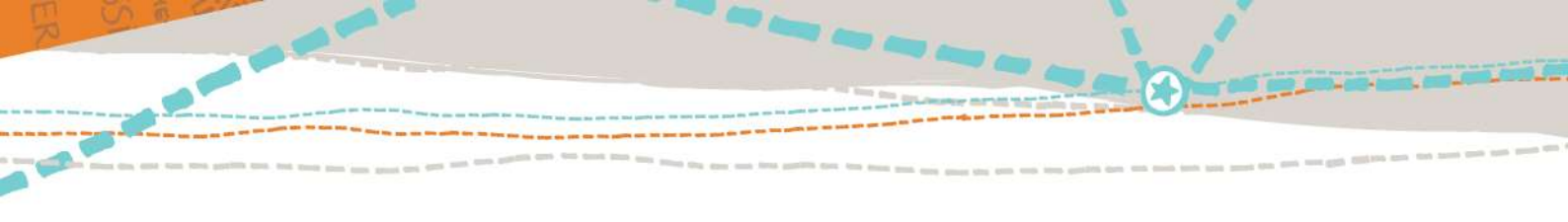
Ten behoeve van de ruimtelijke voorbereidingsprocedure is Spark gevraagd de uitgangspunten voor het bewoners parkeren nader te beschouwen.

2 Loopafstanden

Om te voorzien in de parkeerbehoefte van de nieuwe bewoners zijn parkeerplaatsen in de bestaande privé parkeergarage beschikbaar. De beschikbare parkeerplaatsen zijn verdeeld over twee al gerealiseerde privé garages. De garages zijn gelegen aan de westelijke en oostelijke zijde van het centrum Gouweplein en worden gescheiden door de openbare parkeergarage die (aangrenzend) tussen de bewonersgarages in ligt.

De ontwikkeling van de woningen bevindt zich aan het zuidelijke uiteinde van de westelijke garage. Hierdoor liggen de parkeerplaatsen in deze garage op een minimale afstand van de woningen. De aangewezen parkeerplaatsen in de oostelijke garage liggen verder weg op ongeveer 300 meter werkelijke loopafstand (zie figuur 1). Hierdoor zullen bewoners en bezoekers die betalen om hun auto veilig en droog te parkeren geen reden hebben deze in de openbare ruimte te parkeren. Het gemeentelijke parkeerbeleid stelt dat voor woningen een loopafstand tot 100 meter acceptabel geacht mag worden. Deze afstand is vermoedelijk afkomstig uit de CROW-publicatie 317 uit 2018 waarin deze afstand wordt geadviseerd.

In het kader van de realisatie van het project Waddix gelden een aantal redenen waardoor een langere loopafstand voor deze specifieke woningen acceptabel zijn. Zoals ook in de publicatie van het CROW wordt benoemd is de beleving en acceptatie van een looproute grotendeels afhankelijk



van de kwaliteit van deze route. De routes die de toekomstige bewoners van Waddix moeten belopen zijn van een hoge kwaliteit. De eerste mogelijke route leidt door de levendige en autoluwe winkelstraten van het centrum. De tweede mogelijkheid is zo goed als volledig overdekt en leidt door de openbare parkeergarage. Hierdoor zullen de bewoners bij slecht of koud weer droog, schoon en behaaglijk bij hun auto arriveren. Beide routes maken daarnaast gebruik van voor het publiek toegang afgesloten trappenhuizen, hierdoor wordt het gevoel van veiligheid versterkt. Naast de kwaliteit van de looproute betreft het ook *dedicated* parkeerplekken. Er is dus voor de parkeerder een gegarandeerde parkeerplek waarvoor hij niet hoeft te zoeken. En waar de auto droog en veilig geparkeerd zal staan.

De loopafstand voor woonfuncties wordt daarnaast in meer recente documenten van het CROW (het ASVV uit 2021, zie bijlage 1) al ingeschat op maximaal 200 meter. Hierbij is expliciet aangegeven dat deze afstand afkomstig is uit een enquête. Het betreft dus een gewenste loopafstand van de deelnemers van het onderzoek. Ook in onlangs vastgestelde nota's parkeernormen van andere gemeenten zien wij nieuwe uitgangspunten voor loopafstanden. In de regel 200 meter voor schil en centrum functies. Bij deze aanpassing is vaak ook te zien dat de ligging binnen de gemeente een rol gaat spelen. Hoe hoger de bebouwings- en voorzieningsdichtheid hoe hoger de maximaal acceptabele loopafstand wordt (zie bijlage 1). Een reden hiervoor is dat bij een hogere voorzieningsdichtheid de afhankelijkheid van een auto lager wordt. Zodra bijvoorbeeld een supermarkt binnen loopafstand ligt zal het niet meer nodig zijn om voor de boodschappen de auto te pakken. Dit betekent dat er minder met de auto gereisd hoeft te worden en dat de loopafstand tot die auto minder belangrijk wordt.

Om een idee te geven wat een loopafstand van een bepaald aantal meters werkelijk betekent is in Tabel 1 een kort overzicht gegeven van de werkelijke reis(wandel) tijd bij bepaalde loopafstanden. Een loopafstand van 300 meter betekent slechts een extra reistijd van ongeveer 3 minuten.

Afstand in meters	Werkelijke reistijd in minuten
100	1
300	4
500	7

Tabel 1 - Loopafstanden omgerekend naar reistijd (bron: Google)

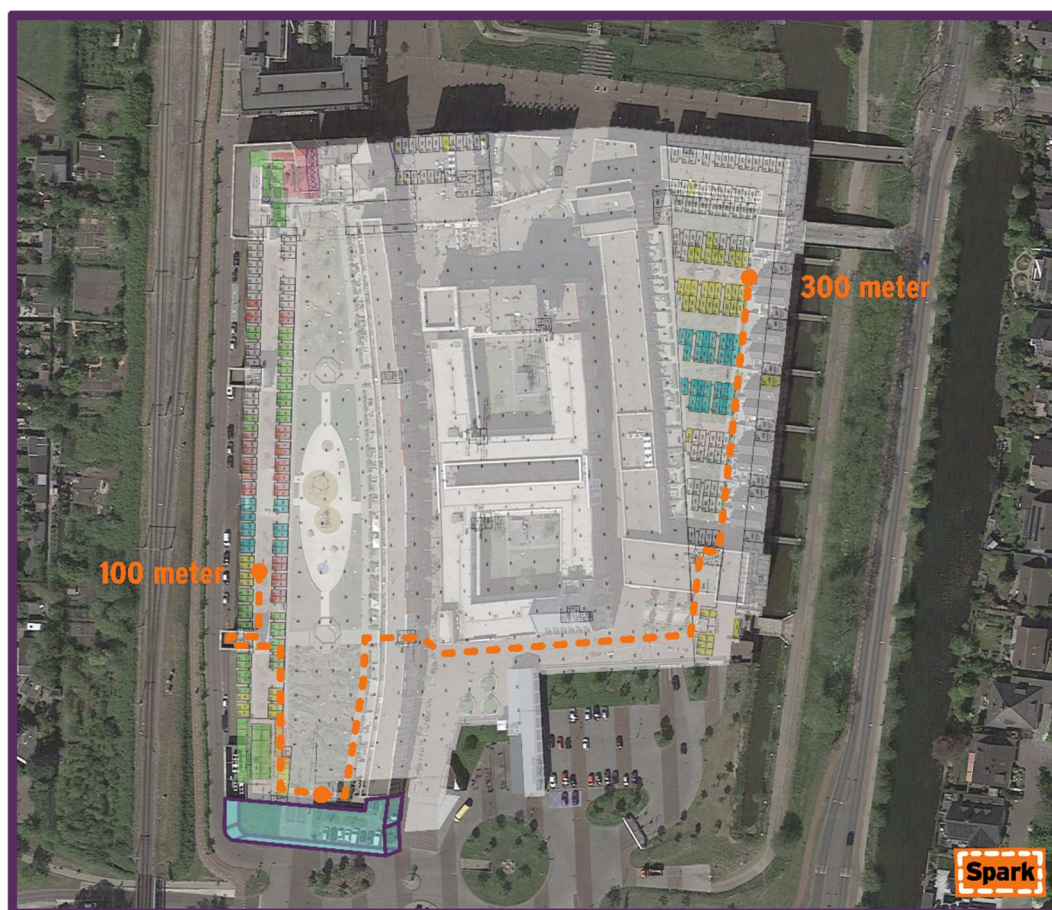
2.1 Risico's van een verlengde loopafstand bij woningen

Bij het verlengen van de loopafstanden in ongereguleerde gebieden ontstaat een belangrijk risico voor de omgeving van een dergelijk project. Dit betreft het parkeren in de omgeving op openbare

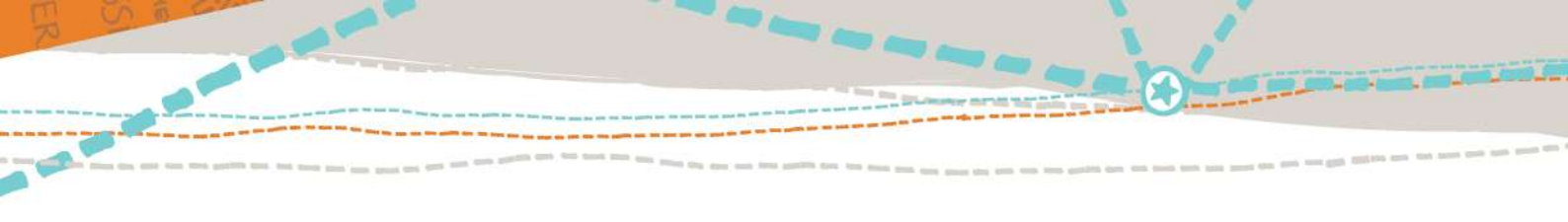
parkeerplaatsen die voornamelijk voor overige buurtbewoners of gebruikers van daar aanwezige voorzieningen bestemd zijn. In dit specifieke geval bevindt er zich een groot openbaar parkeerterrein tegenover de ontwikkeling waarop – op dit moment - geen regulering van toepassing is. Daarnaast bevinden zich ook op ongeveer 150 meter enkele woonstraten. Om te voorkomen dat bewoners hier in de avond en nacht gebruik van zullen maken en hierdoor overlast gaan veroorzaken moet het gebruik van de parkeerplaatsen in de bewonersgarage geborgd worden.

Dit zal geschieden door de woonadressen (zowel bij koop als huur) 1 op 1 te koppelen aan een verplichte afname of huur op te nemen van de parkeerplaats. Dit zal contractueel moeten worden geregeld, inclusief kettingbeding met daarin voorwaarden met betrekking tot vervreemding.

Hierdoor zullen bewoners en bezoekers die betalen om hun auto veilig en droog te parkeren geen reden hebben deze in de openbare ruimte te parkeren



Figuur 1 – Verwachte loopafstanden door de winkelstraten.



2.2 Conclusie loopafstanden

Spark ziet de verruiming van de loopafstanden tot 300 meter als een reële oplossing voor een goed functionerend parkeerconcept van deze ontwikkeling. Hierbij speelt voornamelijk het karakter en de kwaliteit van de omgeving een belangrijke rol. Het betreft een centrumlocatie waarin een grote verscheidenheid aan voorzieningen wordt geboden. Hiervoor zullen de bewoners beperkt gebruik hoeven maken van hun auto waardoor het aantal korte verplaatsingen met de auto wordt geminimaliseerd. Ook de route naar de auto is van veilig en comfortabel. En bij het inzetten van de juiste instrumenten kan zowel bij huur als verkoop van de woningen het juiste gebruik van de parkeerplaatsen geborgd worden.

3 Parkeerbehoefte

De gemeente Waddinxveen heeft in haar parkeernormen beleid geen eigen normen opgesteld maar verwijst hiervoor naar de parkeerkencijfers van het CROW.

Het model dat de gemeente hanteert voor de bepaling van de parkeereis in de Omgevingsvergunning is de volgende:

1. Bandbreedte:

Waddinxveen gaat in beginsel uit van een plek in het midden van de bandbreedte.

2. Stedelijkheidsgraad:

Voor Waddinxveen is dit berekend en komt dit uit op 'matig stedelijk', de middelste van vijf categorieën.

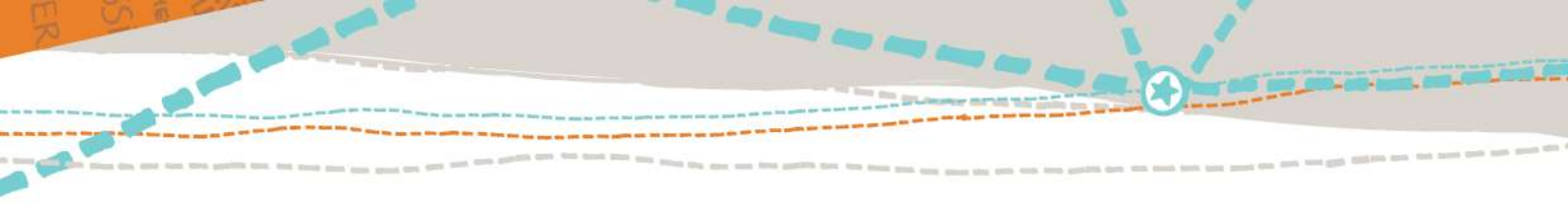
3. Plek in of buiten de kern:

In Waddinxveen is alleen de categorie 'rest bebouwde kom' of 'buitengebied' mogelijk.

Voor de ontwikkeling van Waddix heeft de gemeente in document *Parkeernormering Gouweplein fase 2 uitgangspunten*, paragraaf "Uitlegbare afwijking parkeernormering" aangegeven dat er onder voorwaarden sprake kan zijn van een uitlegbare afwijking van de parkeernormering. Onderstaand is deze afwijking voor de ontwikkeling Waddix uitgewerkt.

3.1 Plek binnen de bandbreedte

Conform het bestaande beleid is dit mogelijk binnen de keuze van de plek in de bandbreedte. Uitgangspunt is het midden van de bandbreedte. Op grond van onderstaande argumenten is een geringe bijstelling in de bandbreedte zonder meer gerechtvaardigd:

- 
- Waddix ligt ten eerste gunstig voor het gebruik van OV als alternatieve mobiliteitsvorm. De afstand van beoogde entree tot aan het trein- en busstation Waddinxveen is minder dan 600 meter.
 - Daarnaast bestaat het programma grotendeels uit kleinere appartementen in het goedkope segment. Daarbij is de beoogde doelgroep met name 'starters' op de woningmarkt. In de praktijk zullen dat alleenstaanden of jonge stellen zijn die in deze levensfase over aantoonbaar minder (eigen) auto's beschikken¹.
 - Tenslotte is er de garantie dat de woningen zullen worden verkocht of verhuurd met de parkeerplaats. De instandhoudingsplicht zal in een kettingbeding worden geregeld en in het appartementsrecht worden verankerd. Het complex zal worden geregistreerd als locatie met parkeren op eigen terrein. De woningen komen daarmee niet in aanmerking voor een vergunning op straat mocht het gebied gereguleerd gaan worden.
 - Het is kopers vooraf duidelijk dat een zeer beperkt aantal woningen niet beschikt over een eigen parkeerplaats. Uiteraard staat het hen vrij om een commercieel abonnement af te sluiten op eigen initiatief.
 - Verdeling van parkeerplaatsen binnen de VVE bij mutaties zullen mogelijk zijn. De ontwikkelaar zal ervoor zorgdragen dat die bij aanvang/oprichting VVE in een regeling wordt opgenomen

3.2 Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gemeente is een dynamisch fenomeen. Bij de groei van een gemeente binnen de bestaande grenzen zal deze logischerwijze toenemen (meer huishoudens per km²). Bij de vaststelling van het parkeernormenbeleid was Waddinxveen een matig stedelijke gemeente.

Uit CBS data (de gebruikelijke bron voor de bepaling van de stedelijkheidgraad) van 2021 blijkt dat Waddinxveen met een omgevingsadressendichtheid van 1504 per km² inmiddels tot een sterk stedelijke gemeente is uitgegroeid. En dit is nog los van het aantal toe te voegen woningen in het nieuwe centrum van Waddinxveen waar Waddix deel uit van gaat maken

Uitgangspunt is dus de stedelijkheidsgraad: sterk stedelijk

3.3 Ligging in 'zone'

Het onderscheid tussen centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied dat door het CROW wordt gemaakt geldt voor alle typen gemeenten. Doordat de stedelijkheidgraad in de normhoogte van alle gebiedsindelingen is verdisconteerd blijft de typologie voor alle gemeenten

¹ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking>

van toepassing. Het winkelcentrum Gouweplein ligt in het hart van het nieuwe centrum van Waddinxveen. Daarbij is sprake van een betaalde, gebouwde parkeervoorziening .

Gezien deze ligging in combinatie met de gebouwde parkeervoorziening zal de ligging: zone centrum worden gehanteerd.

Het huidige programma van deze ontwikkeling gaat uit van 54 appartementen. In de onderstaande tabel is het programma gekoppeld aan de bijpassende kencijfers. Daarbij gaan wij uit van een minimale correctie van 0,1 voor de te hanteren plek op de bandbreedte.

De hieruit resulterende parkeerbehoefte komt uit op 61 parkeerplaatsen, 45 bedoeld voor de bewoners en 16 voor de bezoekers aan de woningen. De bewoners zullen een exclusieve parkeerplaats in de bewoners garage afnemen.

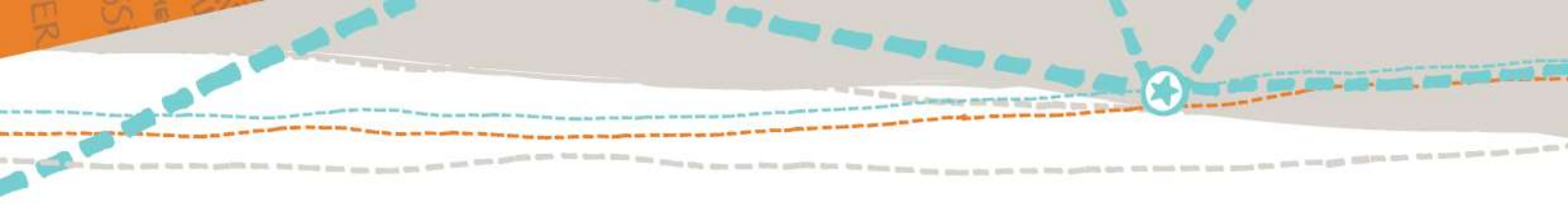
Parkeerbalans						
Omvang functies						
Functie	Aantal		P-kencijfer	per		Normatieve P-behoefte
koop/huur, appartement, goedkoop	46	stuks	0,80	1	stuk	37
koop/huur, appartement, midden	2	stuks	0,90	1	stuk	2
koop/huur, appartement, duur	6	stuks	1,00	1	stuk	6
Visite reguliere woningen	54	stuks	0,30	1	stuk	16
Totaal						61
	54					

2 Parkeerbehoefte Waddix

3.4 Bestaande capaciteit ten behoeve van visite bewoners

In de parkeerbehoefte van de bewonersvisie is in de bestaande parkeergarage Gouweplein voorzien. Dit is conform gemeentelijk parkeerbeleid voor deze locatie waarin is aangegeven dat het bezoekers parkeren wordt opgelost in de bestaande openbare parkeergarage².

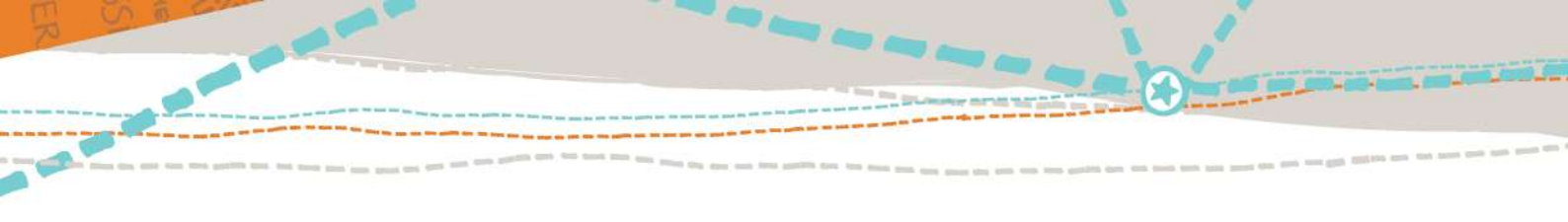
² Notitie: "Parkeernormering Gouweplein fase 2 uitgangspunten"



4 Conclusie

Samenvattend concluderen wij dat voor de ontwikkeling WADDIX waarbij abonnementen voor 45 parkeerplaatsen zijn voorzien ruimschoots voldoet aan de parkeerbehoefte van de eigen bewoners.

De parkeervoorziening en bijbehorende looproute voor de bewoners beschikt over voldoende kwaliteit om een loopafstand van 300 meter acceptabel te achten. Daarnaast achten wij de openbare parkeervoorziening ook een goede optie voor de visite van de bewoners.



5 Bijlagen 1

5.1 CROW ASVV 2021

Wegontwerp bibeko met ASVVASVV 2021 (Deze tekst is gepubliceerd op 01-08-2021)

Informatie over loopafstanden kan gebruikt worden om vast te stellen of belangrijke voorzieningen voldoende bereikbaar zijn. Verder kan de loopafstand tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres dienen als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies. De acceptatie van loopafstanden vertoont, evenals de kencijfers, marges. De acceptatie van die loopafstand hangt daarom af van een groot aantal factoren, zoals:

- de aantrekkelijkheid van de looproute;
- sociale veiligheid en verkeersveiligheid van de looproute;
- de parkeerordening en de prijsstelling;
- de fysieke conditie van een voetganger;
- motief van het bezoek (recreatief/utilitair);
- duur van verblijf/bezoek locatie.

Verder spelen bij specifieke typen verplaatsingen, specifieke factoren een rol in de keuze om wel of niet te gaan lopen en daarmee in de acceptatie van de loopafstand. Een voorbeeld. Bij de keuze om wel of niet lopend vanaf huis naar een bushalte te gaan, spelen de factoren afstand, het weer, de hoeveelheid bagage en de hoeveelheid tijd een rol. Bij de keuze om wel of niet lopend naar een supermarkt te gaan spelen dezelfde factoren een rol, maar is ook de 'attitude ten opzichte van lopen' van belang. Ten slotte bij de keuze om wel of niet lopend naar een apotheek te gaan, spelen de factoren afstand, het weer, de hoeveelheid tijd, de attitude ten opzichte van lopen en of de verplaatsing onderdeel is van een keten een rol.

Tabel 8.4/2. Acceptabele loopafstanden vanaf huis

	Acceptabele loopafstand (in meters)
vanaf huis naar geparkeerde auto	100-200
vanaf huis naar geparkeerde deelauto	100-350

5.2 Maximale loopafstanden andere gemeenten

Hierna volgen enkele voorbeelden van recent vastgestelde gemeentelijke nota's parkeernormen met daarin opgenomen maximale loopafstanden voor woonfuncties en de wijze van bepaling ervan.

Roermond 2021

Maximale loopafstanden

Om te waarborgen dat parkeerplaatsen in ruimtelijke ontwikkelingen ook daadwerkelijk worden gebruikt, gelden maximale loopafstanden tussen de parkeerplaats en het bestemmingsadres. In onderstaande tabel zijn deze loopafstanden opgenomen, uitgesplitst naar gebied en naar functie. Dit betreffen werkelijke loopafstanden (dus niet hemelsbreed).

Gebied	Wonen	Werken	Overige functies
Centrum	400 meter	600 meter	300 meter
Schil	200 meter	400 meter	200 meter
Rest bebouwde kom	200 meter	200 meter	200 meter
Buiten bebouwde kom	100 meter	200 meter	100 meter

Tabel 4 Maximale loopafstanden.

Rotterdam

Toelichting artikel 4.

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximale loopafstanden. Of de loopafstand acceptabel is hangt af van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de hoogte van de parkeertarieven, de parkeerduur en de concurrentiekracht van alternatieven zoals openbaar vervoer en fiets. Vandaar dat de maximaal acceptabele loopafstanden van de gebieden verschillend is.

In tabel 2.1 zijn de maximale loopafstanden voor de verschillende doelgroepen opgenomen. Deze afstanden gelden voor de kortste looproute over de openbare weg vanaf de ingang van het pand tot aan de parkeerplaats of de ingang van de parkeervoorziening. De afstand wordt bepaald met behulp van het programma Google Maps.

	Auto parkeren voor bewoners	Auto parkeren voor werkenden of bezoekers	Fietsparkeren
A. Hoogstedelijk gebied	600 m	900 m	300 m
B. Stadswijken	300 m	600 m	100 m
C. Overig gebied	100 m	300 m	50 m

Tabel 2.1: Maximale loopafstanden bij realisatie buiten eigen terrein

Breda 2021

Bijlage 6 Maximale loopafstanden

Gebied	Functie		
	Wonen	Werken	Overig
Het eitje	300 meter	600 meter	600 meter
Centrum 1	300 meter	600 meter	600 meter
Centrum 2	200 meter	400 meter	200 meter
Schil	200 meter	400 meter	200 meter
Overig grondgebied Breda	100 meter	200 meter	100 meter
Voor gezondheidsfuncties (ziekenhuis, huisartsenpraktijk etc.) geldt in heel Breda een maximale loopafstand van 100 meter.			

's-Hertogenbosch 2021

Acceptabele loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van loopafstand hangt af van de parkeerduur, het motief van het bezoek, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. In onderstaande tabel staan de acceptabele loopafstanden die de gemeente 's-Hertogenbosch hanteert. De loopafstanden worden gemeten van deur-tot-deur met behulp van Google Maps.

Tabel met acceptabele loopafstanden vanaf de parkeerplaats

Gebied	Bewoners; kort bezoek (< 2 uur)	Werknemers; bezoek (> 2 uur)
Centrum (zone 1)	300 meter	600 meter + transferia
Schil (zone 2)	200 meter	400 meter + transferia
Bebouwde kom (zone 3)	100 meter	200 meter
Rest bebouwde kom (zone 4)	100 meter	200 meter
Buitengebied (zone 5)	50 meter	50 meter

5.3 Voorwaarden aan een uitlegbare afwijking van de parkeernormering

Onderstaand zijn de door de gemeente gehanteerde afwijkingen ten aanzien van het vigerende parkeerbeleid aangegeven:

Aspect	Positie vigerend beleid	Afwijking	onderbouwing afwijking
<i>stedelijkheid</i>	matig stedelijk	sterk stedelijk	in cbs staat de adressendichtheid die past bij sterk stedelijk. 1500-2000 https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83287NED/able?dl=62DB
<i>ligging</i>	rest bebouwde kom of buitengebied	locatie afhankelijk	Parkeervergunning in betaalde parkeergarage is centrum, parkeervergunning rondom centrum is schil centrum, alles buiten parkeervergunningszone maar binnen bebouwde kom is rest bebouwde kom, alles buiten bebouwde kom is buitengebied.
<i>bandbreedte</i>	in het midden tussen min en max	ergens tussen min en max. beoordeling door beleidsmedewerker Verkeer	beoordeling zal plaats vinden op basis van aangeleverd verkeerskundig onderzoek. Hierin dient de ontwikkelaar aan te geven waarom ze laag of hoog binnen de bandbreedte gaan zitten.

3 Voorwaarden afwijking vigerend parkeerbeleid