

Locatie A1-oost (Gouda)

Mobiliteitsvisie en parkeren
26 juni 2023

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Status

1828-groep BV

Locatie A1-oost (Gouda)

Mobiliteitsvisie en parkeren

015260.20230611.R1.01

26 juni 2023

Tjitte Prins

Concept

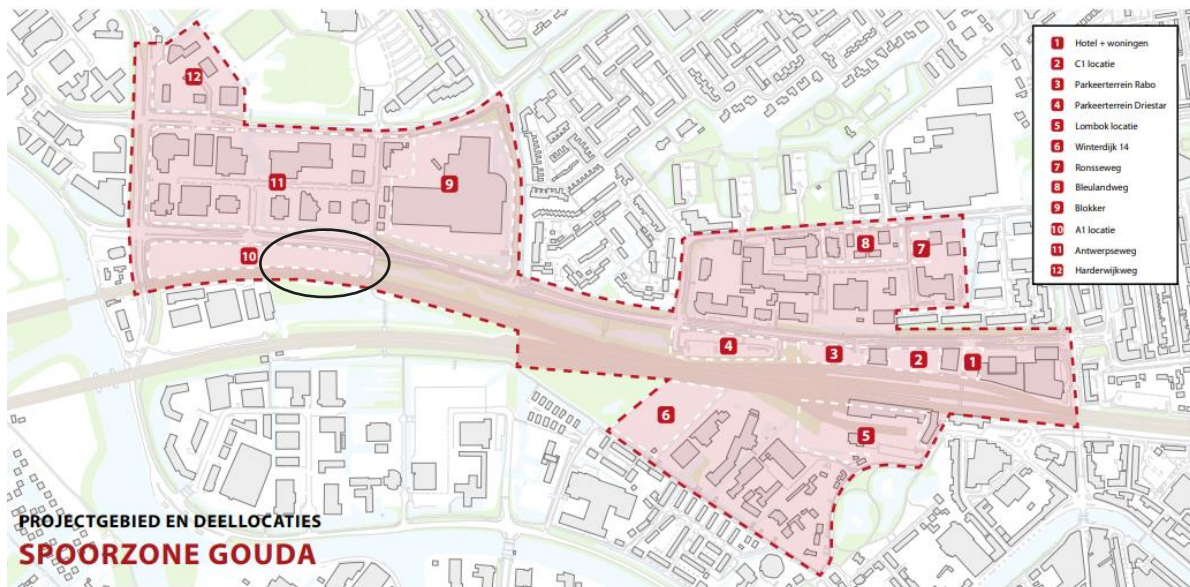
© Copyright Goudappel BV 26-6-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Spoorzone	3
2.1 Mobiliteit in de Spoorzone	3
2.2 Parkeernormen voor de locatie A1-oost	5
3. Beschrijving plan en locatie	6
3.1 Mobiliteitsconcept voor A1-oost	8
4. Parkeerbalans auto	11
4.1 Bruto parkeerbehoefte	11
4.2 Specifieke omstandigheden: jongerenhuisvesting	11
4.3 Bezoekersparkeren in de locatie A1-oost	13
4.4 Effect mobiliteitsscenario op topniveau	14
4.5 Dynamische parkeerbalans	14
5. Het mobiliteitsbeleid in de praktijk	16
6. Conclusies	18

1. Inleiding

De 1828-groep ontwikkelt de locatie A1-oost. Deze locatie is onderdeel van de Spoorzone in Gouda. Deze hele zone wordt ontwikkeld met vooral woningbouw. De locatie A1-oost ligt in het zuidwestelijke deel van de Spoorzone. De gemeente Gouda heeft haar beleid met betrekking tot de Spoorzone vastgelegd in het Ontwikkelperspectief Spoorzone.



Figuur 1.1: Spoorzone en de locatie A1-oost



Figuur 1.2: Plangebied A1-oost

Dit rapport gaat in op de mobiliteitsaspecten rond deze locatie en het parkeren.

2. Spoorzone

De gemeente Gouda wil het gebied langs het spoor transformeren van een locatie voor kantoren in logistiek naar een gemengd stedelijk gebied, waar de nadruk ligt op wonen. Hiertoe heeft de gemeenteraad van Gouda in juni 2020 het Ontwikkelperspectief Spoorzone vastgesteld. Op basis van dit ontwikkelperspectief nodigt de gemeente partijen uit om plannen voor dit gebied te ontwikkelen.



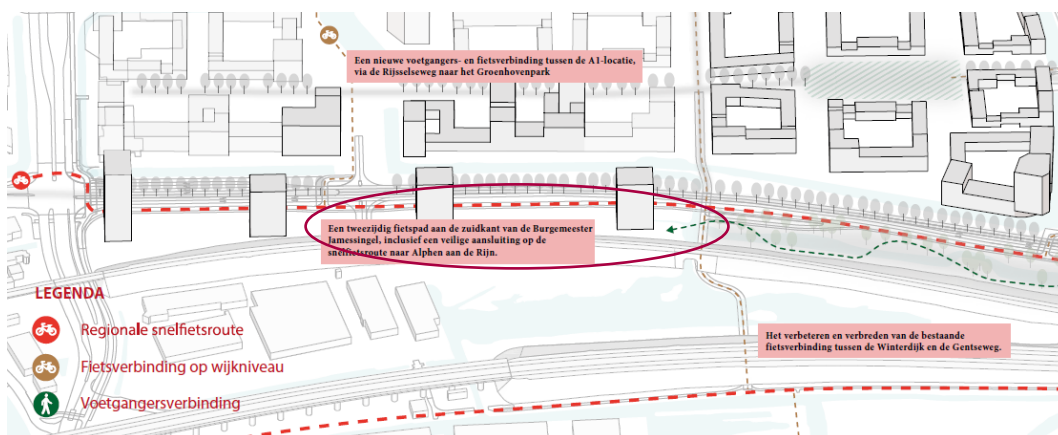
Figuur 2.1: Ontwikkelperspectief Spoorzone

Een van deze locaties is de A1-locatie. Dit terrein ligt reeds enige tijd braak.

2.1 Mobiliteit in de Spoorzone

Onderdeel van het Ontwikkelperspectief Spoorzone is een fijnmazig en hoogwaardig netwerk van verbindingen voor wandelaars en fietsers. Relevant voor de locatie A1-oost zijn:

- een doorfietsroute (twee richtingen) aan de zuidzijde van de Burgemeester Jamessingel, vlak voor de locatie;
- een nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers van de A1-locatie naar het Groenhovenpark;
- het verbeteren van de fietsverbinding via de Winterdijk.



Figuur 2.2: Wandel- en fietsroutes in de Spoorzone (bron: Ontwikkelperspectief)

In het Ontwikkelperspectief onderscheidt de gemeente Gouda een aantal belangrijke trends op het gebied van mobiliteit:

- Healthy Urban Mobility, waarbij het belang van gezonde mobiliteit, lopen en fietsen wordt benadrukt.
- Elektrificatie, waarbij wordt geanticipeerd op het feit dat vanaf 2030 alleen nog elektrische auto's worden verkocht en dat betekent dat op de locatie wordt voorzien in voldoende laadinfrastructuur.
- Deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS), waarbij het bezit van eigen vervoermiddelen (die toch maar een overgroot deel van de dag stilstaan) wordt vervangen door de nadruk op het gebruik hiervan. Daarvoor krijgt de reiziger heldere reisadviezen en komen deelconcepten voor E-auto's, (E-)fietsen en (E-)scooters ter beschikking.
- Autonoom vervoer, waarbij auto's zelfrijdend worden.
- Logistiek, dat door de opkomst van thuiswinkelen in toenemende mate een issue is. Hoe kunnen de vervoersbewegingen, die samenhangen met bezorgdiensten, maar ook met afvalinzameling, binnen de perken worden gehouden?

In de Spoorzone wil de gemeente de duurzame mobiliteit bevorderen, en om het gewenste gedrag te stimuleren krijgen bewoners, werknemer en bezoekers van het gebied goede alternatieven, bijvoorbeeld in de vorm van deelauto's. Ook wordt het STOMP-principe waar mogelijk toegepast op de locatie. Conform dit principe krijgen de bewoners eerst alternatieve vervoersvormen aangeboden, voordat ze bij de auto komen.



Figuur 2.3: STOMP-principe conform het Ontwikkelperspectief Spoorzone

De deelconcepten vormen bij het begin van de locatie een volwaardig alternatief, zodat bewoners niet een (tweede) auto hoeven aan te schaffen.

De te hanteren parkeernorm is een belangrijk instrument om het mobiliteitsgebruik te sturen. Daarom geeft het Ontwikkelperspectief aan dat een gedifferentieerde parkeernorm wordt toegepast voor zowel auto's als fietsen. Door het toepassen van een duurzaam mobiliteitsconcept kan een gedeeltelijke substitutie van de autoparkeeropgave worden toegepast. Per project in de Spoorzone is er sprake van maatwerk. In het Ontwikkelperspectief is sprake van:

- Een **streefniveau**, waarbij een deelautoconcept wordt toegepast, waarbij één deelauto vijf reguliere parkeerplaatsen vervangt tot een maximale substitutie van 20% van de autoparkeeropgave.
- Een **topniveau**, waarbij een volwaardig MaaS-concept wordt toegepast met het plannen, boeken en betalen van de reis en een divers aanbod van deelmobiliteit op locatie; het realiseren van een excellente fietsparkeervoorziening en een doorvertaling van het STOMP-principe. Dit geval kan een maximale substitutie van 40% van de autoparkeeropgave opleveren.

De parkeerplaatsen worden voorzien van voldoende laadpunten voor elektrische voertuigen. Tevens worden slimme oplossingen voor de logistiek toegepast, zodat het aantal verkeersbewegingen wordt beperkt.

2.2 Parkeernormen voor de locatie A1-oost

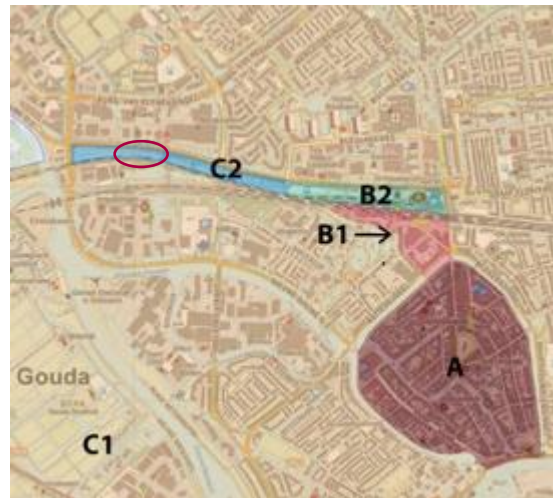
Auto

Qua parkeernormen geeft het Ontwikkelperspectief aan dat de A1-locatie ligt in het C2-gebied. De parkeernormen voor het wonen zijn weergegeven in tabel 2.1.

Uitgangspunt is dat er beheersmaatregelen worden genomen die passen bij het beoogde gebruik van deze parkeerplekken en de impact hiervan op de directe omgeving beperken. Recent heeft de gemeente uitgesproken over te willen gaan tot de invoering van gereguleerd parkeren voor een groter gebied, dan tot nu toe.

In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar het aandeel bezoekers en het aandeel bewoners. Andere functies dan wonen zijn op deze locatie niet aan de orde. Voor de zakelijke dienstverlening wordt uitgegaan van de parkeernormen voor 'kantoren zonder baliefunctie' in zone C. Deze norm is 1,2/100 m² bvo, waarbij bezoekers een aandeel van 5% hebben.

Met de gemeente wordt altijd als voorwaarde voor de omgevingsvergunning en in de anterieure overeenkomst overeengekomen dat bewoners niet in aanmerking komen voor een eventuele parkeervergunning voor het parkeren in de omgeving. Dit om mogelijke parkeerdruk vanuit het plangebied op de omgeving te voorkomen.



Figuur 2.3: Uitsnede gebiedsindeling parkeernormen met locatie A1-oost in het gebied C2

type woning	oppervlakte in m ² gbo/bvo	parkeernorm 2020	+ bezoekers
woning groot	> 110 m ²	1,4	0,25
woning midden	85-110 m ²	1,2	0,25
woning klein	55-85 m ²	1,0	0,25
woning zeer klein	< 55 m ²	0,8	0,25
zakelijke dienstverlening*	287 m ²	1,2/100	

Tabel 2.1: Parkeernormen per woning voor de auto in het gebied C2

Fietsen

In het Ontwikkelperspectief pleit de gemeente voor het toepassen van collectieve (gebouwde) fietsparkeer-voorzieningen. Hierbij worden de volgende normen aanbevolen, gebaseerd op het Bouwbesluit:

categorie	gbo in m ²	aantal fietsparkeerplaatsen
woning groot	> 110	5
woning midden	85-110	4
woning klein	55-85	3
woning zeer klein	<55	2

Tabel 2.2: Parkeernormen fietsen per woning

3. Beschrijving plan en locatie

De A1-locatie ligt op de smalle strook tussen de Burgemeester Jamessingel en de spoorlijn.

Plan locatie A1-oost

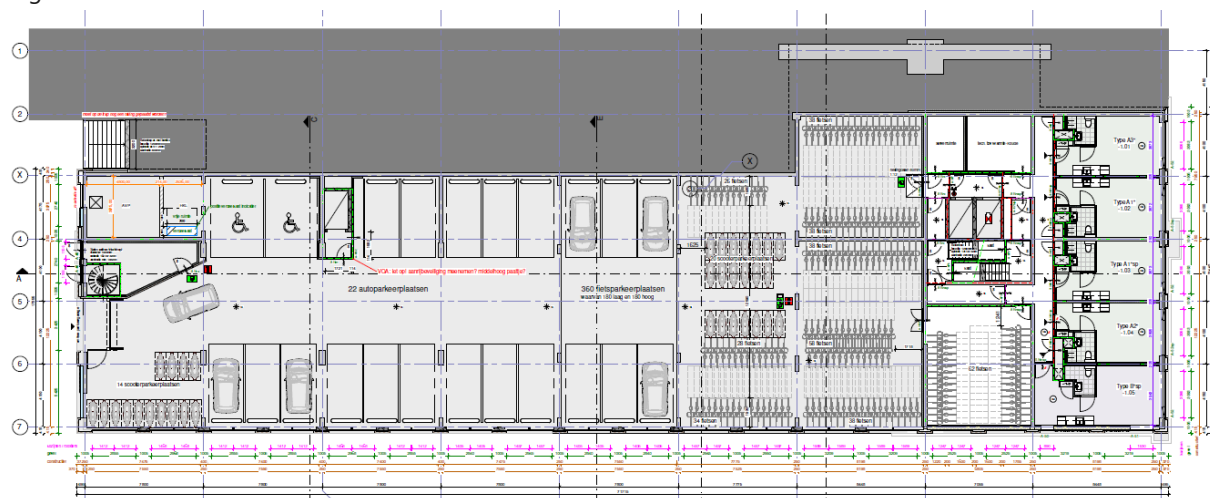
De 1828-groep ontwikkelt de locatie A1-oost specifiek voor jongerenhuisvesting in de leeftijdsgroep van 18 tot 28 jaar. Tot een leeftijd van 25 jaar kunnen kandidaat-bewoners in aanmerking komen voor een (maximaal) vijfjarig contract. Dit betekent dat een beperkt aantal bewoners ouder zal zijn dan de aangegeven leeftijd. Het plan bevat 247 appartementen en in de plint van het gebouw is ruimte voor zakelijke dienstverlening, waar mensen een ruimte kunnen huren.

type	omvang	aantal	opmerking
type A	25-33 m ² gbo	215	geschikt voor 1-persoonshuishoudens
type B	40-50 m ² gbo	32	geschikt voor 1- of 2-persoonshuishoudens
zakelijke dienstverlening	287 m ² bvo		zonder baliefunctie
totaal		247	

Tabel 3.1: Programma voor de locatie A1-oost

Veruit het grootste deel van het programma (87%) is met de type A-woningen gericht op 1-persoonshuishoudens; de overige woningen zijn zowel geschikt voor 1- als 2-persoonshuishoudens. In het plan worden voor de bewoners gezamenlijke ruimten ingericht. Voor een nadere beschrijving van het plan verwijzen wij naar andere plandocumenten.

In het voorliggende ontwerp zijn 70 parkeerplaatsen opgenomen: 22 onder het gebouw en 48 aan de westzijde in de open lucht. De volledige parkeerbehoefte wordt op de locatie opgelost, omdat bewoners niet in aanmerking komen voor een ontheffing of parkeervergunning wanneer hier in de toekomst parkeerregulering wordt ingevoerd.



Figuur 3.1: Begane grond met voorzieningen voor fiets- en autoparkeren onder het gebouw



Figuur 3.2: het 'buitengedeelte' van A1-oost met 48 pp en fietsstallingsplaatsen voor o.a. bezoekers

Onder het gebouw zijn afgesloten stallingsplaatsen voor circa 358 fietsers opgenomen en 20 scooters; daarnaast is buiten ruimte voor 136 stallingsplaatsen (in twee lagen), specifiek voor bezoekers.

Voor de zijingang van het gebouw is er ruimte voor laden en lossen. Er zal een systeem worden gerealiseerd dat pakketten door de koerier in een onbemande box kunnen worden achtergelaten. Bijvoorbeeld een Bringme box. Onderzocht wordt tevens of dat door middel van een hub kan worden gedaan, zodat maar één aanbieder de pakketten op locatie kan bezorgen. Voor nadere informatie over het plan wordt verwezen naar het Planboek.

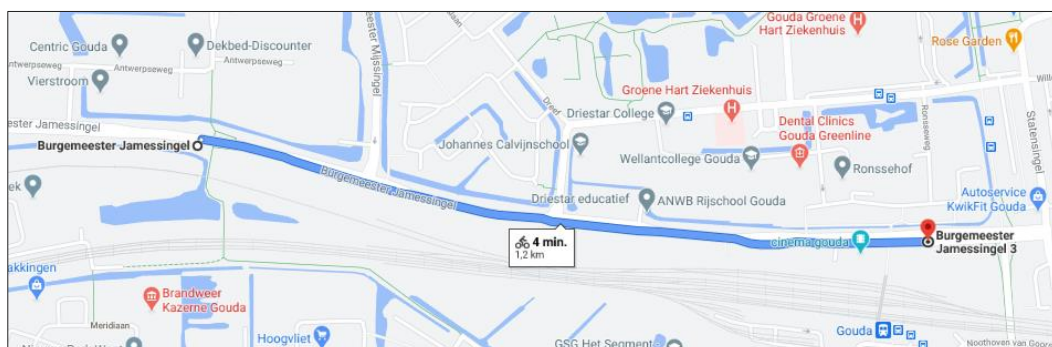
Auto-ontsluiting

De ontsluiting voor de auto vindt plaats via het kruispunt Burgemeester Jamessingel - Rijsselseweg. Dit kruispunt, nu een voorrangskruispunt met drie takken, krijgt hiertoe een vierde, zuidelijke tak om de locatie te ontsluiten. Het voornemen is om dit kruispunt te voorzien van verkeerslichten.

Via de Burgemeester Jamessingel en de Goudse Poort heeft de locatie een directe aantakking op de A12. Dit betekent dat de locatie goed ontsloten is voor de auto.

Fiets, OV en voetgangers

De gemeente Gouda is voornemens een doorfietsroute Gouda - Alphen door middel van een tweezijdig fietspad langs de Burgemeester Jamessingel (zuidzijde) en dus ook langs de locatie aan te leggen. De locatie A1-oost krijgt een directe aansluiting op dit pad, zie figuur 3.1. Met de doorfietsroute krijgt de locatie snelle, comfortabele fietsverbindingen met het station en de binnenstad. De fietsafstand tot het station is 1,2 kilometer en er zijn geen kruispunten met stops onderweg. Dat betekent dat fietsers in 4 minuten de fietsenstalling bij het station kunnen bereiken, zie figuur 3.2. Deze afstand is korter dan de afstand van menige binnenstadlocatie ten opzichte van het station.



Figuur 3.2: Fietsroute locatie A1-oost naar het NS-station: 1,2 kilometer = 4 minuten rijtijd

Fietsers naar het centrum kunnen de doorfietsroute gebruiken, maar ook direct ten oosten van de locatie ligt de fietsroute Winterdijk met een viaduct onder de Burgemeester Jamessingel en het spoor. Hiermee ontstaat een directe fietsverbinding naar het zuidwestelijke deel van de binnenstad en Gouda Noord.

De aangegeven routes zijn ook begaanbaar voor voetgangers.

Op het NS-station Gouda hebben de reizigers een snelle verbinding naar de vier grote steden van Nederland. Aan de zuidzijde van het station ligt het busstation, waar ook HOV-/R-netverbindingen stoppen.

3.1 Mobiliteitsconcept voor A1-oost

De opgave voor de locatie A1-oost is om bij te dragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen en is het topniveau het streven. Dit betekent:

- het realiseren van een volwaardig MaaS-concept;
- het aanbieden van een divers aanbod van deelmobiliteit met een contractduur van tien jaar;
- het realiseren van excellente fietsparkeervoorzieningen;
- het vertalen van het ruimtelijke ontwerp in het STOMP-principe;
- het beperken van het parkeeraanbod.

De locatie A1-oost is bescheiden van omvang en daarom is het voor het bieden van goede mobiliteitsalternatieven nuttig om samen te werken met de andere locaties in de Spoorzone. Voort is het relevant dat er sprake is van jonge bewoners, die veelal niet over een auto beschikken en die veelal alleen wonen in kleine studio's.

Ad 1. Aanbieden MaaS-concept

Bij Mobility as a Service (MaaS) staat het aanbieden van het gebruik van mobiliteitsdiensten voorop, zodat eigendom van mobiliteitsmiddelen (lees: de auto) niet meer nodig is. De aan te bieden mobiliteitsdiensten zijn:

- deelauto's;
- deel(E-)fietsen;
- specifieke voertuigen, zoals deel(E-)scooters;
- openbaar vervoer.

De genoemde voertuigen zullen een plek krijgen op de locatie A1-oost, grotendeels in de kelder.

De ontwikkelaar is voornemens de mogelijkheid te scheppen voor een buurthub, waar verschillende functies kunnen worden gebundeld, zoals: een haal- en brengpunt voor pakjes, leenpunt voor gereedschap, informatiepunt voor de bewoners etc. Bij het concept van 1828 hoort dat er bij de bewoners 'gangmakers' worden aangewezen. Deze gangmakers hebben een coördinerende en initiërende rol.

Voor de implementatie van MaaS zal voor de locatie A1-oost (of beter nog, indien mogelijk, op het niveau van de gehele Spoorzone) een app worden geïntroduceerd, zodat de reiziger kan nagaan, wat voor hem/haar de meest passende vervoersdienst is voor de gewenste verplaatsing. Met deze app kan de reiziger vervolgens de reis/het vervoermiddel reserveren en betalen. Gezien de doelgroep van de locatie zijn hier bij uitstek mogelijkheden om dit concept te laten slagen.

MaaS is nieuw en sinds medio 2019 lopen een zevental pilotprojecten in Nederland. De voortgang hiervan is verstoord door de Corona-maatregelen. Wel staat MaaS inmiddels in het beleid van elke grotere gemeente en speelt het een rol bij elke woningbouwlocatie.



Figuur 3.3: Verbeelding van MaaS in de brochure van de Rijksoverheid

Ad 2. Aanbieden deelmobiliteit

Voor de ontwikkeling van de locatie A1-oost wordt een tienjarig contract gesloten met een aanbieder van deelmobiliteit. Zoals onder ad 1. vermeld betreft dit naast deelauto's ook deel(E-)fietsen en deel(E-)scooters. Als de aanbieder van deelmobiliteit hier vraag naar ziet, kan het aanbod nog worden uitgebreid, bijvoorbeeld met boedelbakken, pedelecs en dergelijke. Hiervoor moet dan nog wel ruimte gevonden worden. Het benodigde aantal deelauto's op de locatie wordt bepaald bij het berekenen van de parkeerbalans in hoofdstuk 3.

Ad 3. Excellente fietsparkeervoorzieningen

Excellente fietsparkeervoorzieningen betekent:

- ruime gemakkelijk toegankelijk fietsenbergingen, waar met fietsen goed te manoeuvreren is;
- de bewoners krijgen de fietsen 'bij de hand', zodat het voor de hand ligt om de fiets als vervoermiddel te kiezen;
- een goede aansluiting op de (hoofd)fietsroutes aan de Burgemeester Jamessingel;
- er is zowel ruimte voor bewoners om hun fiets in een collectieve ruimte te stallen en voor bezoekers die hun fiets (over het algemeen) stallen in de open lucht.

Voor de doelgroep van de locatie A1-oost is fietsen belangrijk. In het parkeerplan van Gouda wordt een parkeernorm aangehouden van 2 fietsparkeerplaatsen voor kleine woningen (< 55 m² gbo). In het parkeerplan wordt niet uitgegaan van een reductie van het aantal stallingsplaatsen voor de zeer kleine woningen of 1-persoonshuishoudens.

Uitgaande van twee fietsenstallingen, ook voor de zeer kleine woningen, betekent dit dat voor de locatie A1-oost bruto 494 fietsparkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners en bezoekers plus 20 plaatsen voor scooters. De beheerder van het gebouw zorgt er waar mogelijk voor dat deze stallingsplaatsen voor bezoekers gereserveerd blijven en dat bewoners binnen hun fietsen stallen.

De fietsenbergingen zijn zeer gemakkelijk toegankelijk en liggen deels bij de in- en uitgang van het gebouw, zie figuur 3.1. Er is geen sprake van interne hellingen. Gezien de doelgroep is het niet bezwaarlijk om fietsenrekken op hoogte toe te passen. In de fietsenstalling komen laadvoorzieningen voor elektrische fietsen. Vooral nog zullen de stallingsplaatsen voor de fiets niet toegedeeld worden per woning. Indien nodig kan hier naderhand toe worden besloten.

Ad 4. STOMP-principe

Op de locatie A1-oost kunnen grote delen van het STOMP-principe worden toegepast. Komende uit de woning is het lopen (Stappen) het eerste vervoersalternatief dat men in de regel gebruikt. Vervolgens beschikt de locatie over een ruime, goed toegankelijke fietsenstalling, zodat fietsen het logische tweede vervoersalternatief is. Het volgende alternatief in STOMP is het openbaar vervoer. Met station Gouda in de buurt zijn de trein- en busverbindingen van ongekende kwaliteit, gezien de verbindingen en de frequentie daarvan, zie paragraaf 3.1. De MaaS-alternatieven, de volgende stap in STOMP, vormen een aantrekkelijk alternatief. Denk hierbij aan deel(E-)fietsen en deel(E-)scooters. De aanwezige deelauto's voorkomen dat aanschaf van een auto nodig is. De laatste stap is de privéauto: deze wordt gestald in de garage of aan de westzijde van de gebouwen. Vanwege het beperkte aantal parkeerplaatsen, wordt aan een beperkt aantal bewoners, tegen betaling het recht verleend om te parkeren.

Ad 5. Beperken van het parkeeraanbod

Het aantal parkeerplaatsen voor auto's op de locatie wordt beperkt. Enerzijds om het gewenste mobiliteitsgedrag te bevorderen en anderzijds om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte en een aantrekkelijke omgeving te bieden. Het aantal parkeerplaatsen dient voldoende te zijn om geen structureel uitwijkgedrag te krijgen van bewoners met een auto, maar zonder parkeerplaats.

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het benodigde aantal parkeerplaatsen.

4. Parkeerbalans auto

Om het benodigde aantal parkeerplaatsen van de locatie A1-oost te bepalen, wordt een parkeerbilans opgesteld. Hiervoor is het beleid van de gemeente Gouda leidend. De stappen hiervoor zijn:

- bepalen bruto parkeerbehoefte: paragraaf 4.1;
- bepalen van het effect van de specifieke doelgroep: paragraaf 4.2;
- bepalen van het effect van het mobiliteitsscenario: paragraaf 4.3;
- opstellen dynamische parkeerbilans: paragraaf 4.4;
- vormgeving van het parkeren op de locatie: paragraaf 4.5

4.1 Bruto parkeerbehoefte

Conform het in 2020 vastgestelde parkeerbeleid van de gemeente Gouda ligt het gebied in de zone C2, zie tabel 2.1. De te bouwen woningen op de locatie A1-oost vallen alle in de categorie 'zeer klein' en zijn voor het overgrote deel (type A, 85%, oppervlakte 24,2 m² gbo), ruim 60% kleiner dan de gehanteerde grenswaarde van 'zeer kleine woningen' in de parkeernormen, namelijk < 55 m² gbo.

De berekening van de bruto parkeerbehoefte conform de parkeernormen ziet er als volgt uit:

	aantal woningen/oppervlakte	parkeernorm	aantal parkeerplaatsen
bewoners	247	0,8/wo	197,6
bezoekers	247	0,25/wo	61,8
zakelijke dienstverlening	287 m ²	1,2/100	3,4
totaal			262,8

Tabel 4.1: Berekening bruto parkeerbehoefte

Dit levert voor de locatie A1-oost een bruto parkeerbehoefte op van 263 parkeerplaatsen.

4.2 Specifieke omstandigheden: jongerenhuisvesting

De locatie A1-oost bevat alleen maar zeer kleine woningen en wordt specifiek ontwikkeld voor jongeren in de leeftijdsklasse van 18 tot 28 jaar. Deze groep heeft een afwijkend autobezit van het gemiddelde. Veruit het grootste deel van de appartementen (215) heeft een oppervlakte van 25-33 m²; deze zijn alleen geschikt voor 1-persoonshuishoudens. Deze categorie is fors kleiner dan de categorie 'zeer klein' in het beleid van de gemeente. De overige appartementen (32) hebben een oppervlakte van rond 50 m² en deze vallen daardoor ook in de categorie 'zeer klein'. Hiervoor is het uitgangspunt dat 50% wordt bewoond door 1-persoonshuishoudens en 50% door 2-persoonshuishoudens.

Het resultaat is:

- 231 eenpersoonshuishoudens (94%) en
- 16 tweepersoonshuishoudens (6%).

In dit project kunnen bewoners een wooncontract voor vijf jaar krijgen. Daarbij kunnen kandidaten van 25 jaar en ouder niet in aanmerking komen voor een wooncontract. We gaan ervan uit dat op termijn de samenstelling van de bewoners als volgt is:

- leeftijdsgroep 18-23 jaar: 40%;
- leeftijdsgroep 23-28 jaar: 40% en
- leeftijdsgroep 28-33 jaar (uitloop): 20%.

Het CBS houdt een continu onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Nederland, getiteld Onderweg in Nederland¹. Deze gegevens zijn geanalyseerd voor de meest recente jaren: 2018 en 2019. Hier worden de conclusies voor gemiddeld Nederland gepresenteerd, aangezien de sterk stedelijke gebieden, waaronder Gouda valt, hier niet veel van afwijken. Het gemiddelde autobezit van de specifieke doelgroep voor deze locatie is aanzienlijk lager, en daarbij is het ook nog eens afhankelijk van de leeftijd van de bewoners.

Voor **eenpersoonshuishoudens** (94% van het totaal) in de leeftijdsgroep:

- 18-23 jaar ligt het autobezit op 13% van het gemiddelde;
- 23-28 jaar ligt het autobezit op 36% van het gemiddelde;
- 28-33 jaar (uitloop) ligt het autobezit op 52% van het gemiddelde.

Bij deze samenstelling is het effect op het autobezit en dus op de parkeernorm als volgt:

leeftijdsgroep	aandeel	autobezit	effect op parkeernorm
18-23 jaar	40%	13%	5%
23-28 jaar	40%	36%	14%
28-33 jaar	20%	52%	10%
totaal	100%		30%

Tabel 4.2: Berekening leeftijdseffect eenpersoonshuishoudens (afgerond)

De conclusie is dat de eenpersoonshuishoudens van locatie A1-oost een autobezit heeft van gemiddeld 30% van gemiddelde bewoners.

Voor **tweepersoonshuishoudens** (6% van het totaal) laat de jongste groep wel een lager autobezit zien, maar voor de leeftijdsgroepen 23-28 en 28-33 jaar is het autobezit ongeveer gemiddeld of iets erboven. Hier worden daarom de cijfers voor het gemiddelde autobezit aangehouden, mede ook omdat verwacht mag worden dat de 2-persoonshuishoudens gemiddeld wat ouder zullen zijn.

Dit komt neer op een volgende reductie van de parkeernorm:

- Eenpersoonshuishoudens (= 942% van het totaal): het autobezit ligt gemiddeld op 30% van het gemiddelde;
- Tweepersoonshuishoudens (= 6%): het autobezit is gemiddeld.

Het totale autobezit, en daarmee ook de parkeerbehoefte, ligt daarmee op $(94\% \times 30\% + 6\% \times 100\%) = 34\%$ van het gemiddelde. Dit levert de volgende bruto doelgroepspecifieke parkeerbehoefte van alle bewoners op:

	aantal woningen	parkeernorm	aantal parkeerplaatsen	doelgroepspecifiek
bewoners	247	0,8	197,6	(x 34%)= 67,3

Tabel 4.3: Bruto parkeerbehoefte bewoners A1-oost

¹ Het OViN is het continue mobiliteitsonderzoek van het CBS en een aantal andere partijen. Zie: <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/onderzoeksomschrijvingen/aanvullende-onderzoeksbeschrijvingen/onderweg-in-nederland--odin---onderzoeksbeschrijving-2018> en de afzonderlijke notitie die hierover is opgesteld.

De bruto parkeerbehoefte voor bewoners van de locatie A1-oost, rekening houdend met de specifieke doelgroep, komt uit op 67 (67,3) parkeerplaatsen.

4.3 Bezoekersparkeren in de locatie A1-oost

Conform het beleid van de gemeente dienen 61,8 parkeerplaatsen gereserveerd te worden voor bezoekers-parkeren, zie tabel 4.1. Gelet op de specifieke doelgroep zijn er argumenten om voor dit plan af te wijken van de normen voor bezoekersparkeren.

In het plan A1-oost komen alleen jongeren te wonen in de leeftijdsgroep 18-28 jaar (met een eventuele uitloop). Hiervoor worden overwegend zeer kleine woningen of studio's gebouwd aangevuld met gemeenschappelijke leefruimten.

Op de locatie wordt het bezoekersparkeren gereguleerd. Dit om te voorkomen dat bewoners, die geen (toegewezen) parkeerplaats hebben, of anderen langdurig gebruik gaan maken van deze parkeerplaatsen. Het regime waaraan a priori wordt gedacht, is om de eerste 24 uur het parkeren gratis te maken en daarna € 1,- per uur te vragen. Hiermee is gratis parkeren voor bezoekers mogelijk, zodat geen parkeerdruk op de omliggende gebieden plaatsvindt. Ook zal het na deze 24 uur voor bezoekers niet mogelijk zijn de eerstvolgende 72 uur nogmaals gratis te kunnen parkeren.

Wat betreft de bezoekers verwachten wij de volgende effecten:

- Op bezoek komende leeftijdsgenoten van de bewoners beschikken, net als de bewoners zelf, over het algemeen minder over een auto dan gemiddeld. Verwacht mag worden dat deze bezoekers minder per auto komen dan gemiddeld. Uitgaande van een aandeel van 50% voor deze jongere bezoekers en een autobezit van 36% (conform de conclusie van paragraaf 4.2). Voor deze doelgroep dienen $(50\% \times 34\% \times 61,8 =)$ 10,5 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Voor de andere helft $(50\% \text{ van } 61,8 = 30,9)$ is geen sprake van een reductie. Resultaat is dat voor bezoekers en daarmee komt de bruto parkeerbehoefte voor bezoekers op **41,4** parkeerplaatsen.
- De zeer kleine woningen/studio's en de gemeenschappelijke leefruimten vormen echter niet de omgeving om de familie of vrienden gedurende lange tijd te ontvangen. Dit betekent dat men vaak, na een snelle rondblik, een andere bestemming zal kiezen voor een langere ontmoeting. Dit heeft consequenties voor het aanwezigheidspercentage voor bezoekers: daarom gaan we ervan uit dat de aanwezigheidspercentages hierdoor 25% lager komen te liggen dan de 'standaard' aanwezigheidspercentages van de gemeente uit de Parapluherziening Parkeren 2018. Dit betekent het volgende:

doelgroep	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Parapluherziening	10%	30%	60%	60%	80%	100%	80%
aanpassing locatie A1-oost	7,5%	22,5%	45%	45%	60%	75%	60%

Tabel 4.4: Aanwezigheidspercentages bezoekers volgens Parapluherziening en aanpassing voor de locatie A1-oost

4.4 Effect mobiliteitsscenario op topniveau

Het Ontwikkelperspectief Spoorzone geeft aan dat, bij het toepassen van een mobiliteitsconcept van topniveau, zoals het geval is op de locatie A1-oost, er een maximale substitutie kan plaatsvinden van 40% van de auto-parkeeropgave van bewoners (= 40% van 67,3 = 26,9). De bewoners krijgen hierbij alternatieven in de vorm van deelauto's en de inzet van STOMP en MaaS. Deze reductie van het bewonersparkeren wordt gecompenseerd met de introductie van deelauto's: voor elke vijf gereduceerde parkeerplaatsen wordt dan 1 deelauto geplaatst. In dit geval betekent dit de inzet van 6 deelauto's.

Dit leidt tot het volgende overzicht:

	aantal wo/ omvang	parkeernorm Spoorzone	aantal parkeerplaatsen	doelgroepspecifiek	mobilitetsscenario topniveau
bewoners	247	0,8	197,6	67,3	(- 40% =) 40,4
bezoekers	247	0,25	61,8	41,4	41,4
deelauto's					6
zakelijke dv.	287 m ²	1,2/100	3,4	3,4	3,4
totaal			262,8	113,7	91,2

Tabel 4.5: Bruto parkeerbehoefte locatie A1-oost, doelgroepspecifiek en met toepassing mobiliteitsconcept op topniveau

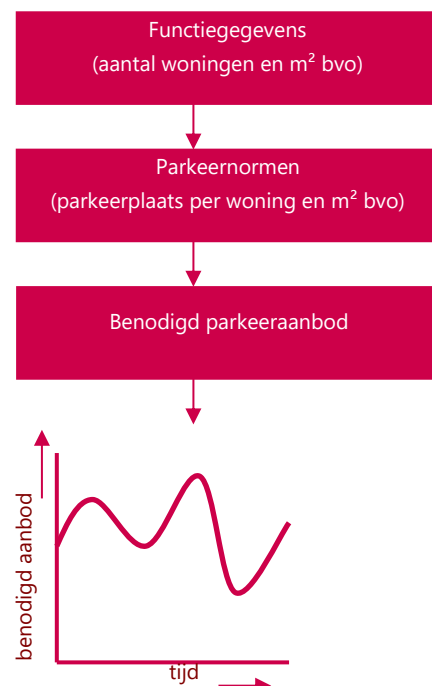
Na het toepassen van het mobiliteitsscenario is de berekende bruto parkeerbehoefte 92 parkeerplaatsen.

4.5 Dynamische parkeerbalans

Het daadwerkelijke benodigde parkeeraanbod wordt berekend door de omvang van elke te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld aantal woningen bvo). Voor de locatie A1-oost zijn dat bewoners en bezoekers; voor deelauto's gaan wij uit van vaste plaatsen.

Het benodigde parkeeraanbod is echter niet op alle momenten van de week even groot. Voor woningen zijn bijvoorbeeld vooral 's avonds parkeerplaatsen benodigd en voor bezoekers juist in de weekends. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt met dit effect rekening gehouden. Voorwaarde is wel dat de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt kunnen worden (dubbelgebruik). Bij een gekoppelde parkeerplaats bij woningen is dit bijvoorbeeld niet het geval; deze parkeerruimte is niet beschikbaar voor andere gebruikers. De aanwezigheidspercentages worden dan niet toegepast.

In figuur 4.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod geschematiseerd.



Figuur 4.1: Berekening benodigd aanbod

De aanwezigheidspercentages voor bewoners (conform de Parapluherziening Parkeren 2018) en bezoekers (aangepast, zie tabel 4.5) zijn als volgt:

doelgroep	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
bewoners	50%	60%	100%	100%	90%	60%	60%	70%
bezoek woningen (aangepast)	7,5%	22,5%	45%	0%	45%	60%	75%	60%
deelauto's	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
zakelijke dienstverlening	100%	100%	5%	0%	10%	5%	0%	0%

Tabel 4.6: Aanwezigheidspercentages volgens de Parapluherziening

Voor de locatie A1-oost zijn de 22 afgesloten parkeerplaatsen onder de bebouwing alleen toegankelijk voor deelauto's (6) en bewoners (16): deze worden dus uitgesloten van medegebruik. De 48 parkeerplaatsen die buiten zijn gelegen, worden wel dubbel gebruikt door:

- De resterende parkeervraag van bewoners ($40,4 - 16 =$) 24,4;
- Bezoekers; met een parkeerbehoefte van 41,4 en
- Medewerkers en bezoekers van de zakelijke dienstverlening: parkeerbehoefte 3,4.

Dit levert de volgende dynamische parkeerbalans op:

doelgroep	bruto parkeer-behoefte	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	koop-avond	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
bewoners-afgesloten	16	16	16	16	16	16	16	16	16
deelauto's	6	6	6	6	6	6	6	6	6
bewoners-open	24,4	12,2	14,6	24,4	24,4	21,9	14,6	14,6	17,1
bezoek woningen	41,4	3,1	9,3	18,6	0,0	18,6	24,9	31,1	24,9
zakelijke dienstverlening	3,4	3,4	3,4	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
totaal buiten	69,2	18,7	27,3	43,2	24,4	40,9	39,6	45,7	41,9
Totale P-behoefte	91,2	40,7	49,3	65,2	46,4	62,9	61,6	67,7	63,9
totaal - afgerond	91	41	49	65	46	63	62	68	64

Tabel 4.7: Dynamische parkeerbehoefte locatie A1-oost

Het maatgevende moment is de zaterdagavond, waarbij veel bewoners aanwezig zijn, maar er ook veel bezoek is. De parkeervraag is dan 68 pp.

In het plan zijn 22 pp binnen opgenomen en 48 buiten, totaal 70. Conclusie is dat dit **voldoende** is om de parkeerbehoefte op alle momenten op te vangen.

5. Het mobiliteitsbeleid in de praktijk

Auto

De locatie A1-oost biedt overwegend zeer kleine woningen voor jongeren in de leeftijdsgroep 18-28 jaar. Dit is een ideale doelgroep voor een sturend mobiliteitsbeleid op topniveau:

- de doelgroep heeft veelal nog geen eigen auto;
- de doelgroep fietst over het algemeen veel;
- de doelgroep is handig met internet en bereid om nieuwe concepten uit te proberen, bijvoorbeeld concepten waarbij vervoersdiensten centraal staan en niet het bezit van voertuigen.

Specifiek voor deze locatie worden concepten ontwikkeld, zoals MaaS, deelauto's en ruime en goed toegankelijke fietsenstallingen.

Op de locatie worden 247 appartementen gerealiseerd en dit resulteert in de hiernavolgende parkeerbehoefte, waarbij rekening wordt gehouden met het autobezit van de doelgroep en een mobiliteitsconcept van topniveau:

- 40 parkeerplaatsen voor bewoners;
- 41 parkeerplaatsen voor bezoekers;
- 6 deelauto's en
- ruim 3 parkeerplaatsen voor de geplande zakelijke dienstverlening.

Omdat de piek in de parkeervraag op verschillende momenten valt, is de dynamische parkeerbehoefte maximaal 67 parkeerplaatsen.

De parkeerbehoefte wordt als volgt opgelost op de locatie A1-oost:

- Onder het gebouw zijn 22 parkeerplaatsen ontworpen. Deze parkeerplaatsen zijn afgesloten en hier is alleen toegang voor 6 deelauto's en aanvullend voor 16 bewoners, die hier een vaste parkeerplaats kunnen verwerven. De toegang wordt geregeld met een pasje of kentekenherkenning.
- Aan de westzijde van het gebouw is een parkeerplaats met 48 parkeerplaatsen. Hier kunnen maximaal 27 bewoners een plaats krijgen samen met bezoekers en medewerkers. Deze parkeerplaatsen zijn achter een slagboom en niet op plaats toegewezen (medegebruik). De bewoners en medewerkers, die het recht krijgen om op de 'buiten-parkeerplaats' te staan, krijgen hiervoor specifiek een pasje. Bezoekers trekken een kaartje of laten een bankpasje registreren. Hiermee kunnen zij bijvoorbeeld 12 of 24 uur gratis op de parkeerplaats parkeren; na deze periode geldt een tarief van € 1,- per uur. Na eenmaal geparkeerd te hebben, mogen bezoekers hier 72 uur niet meer gratis parkeren. Met deze regeling wordt het voor bezoekers aantrekkelijk genoeg om op deze parkeerplaats te staan, maar wordt voorkomen dat hier lang wordt geparkeerd. Zo wordt ook voorkomen dat bewoners zonder vergunning lang op de bezoekersplaatsen gaan staan.

In totaal kan de parkeerbehoefte van de bewoners (40,4 pp) verwerkt worden. Deze huishoudens komen in aanmerking voor een van de twee soorten parkeervergunningen. Om bewoners te laten wennen aan de aanwezige alternatieven, krijgen de bewoners in het begin een mobiliteitskaart tegen gereduceerd tarief. Met de mobiliteitskaart komt men in aanmerking voor een goedkoop tarief voor de deelauto's en deelfietsen etc. Bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning, ontheffing of anderszins wanneer in de omgeving van de ontwikkellocatie een vorm van parkeerregulering wordt ingevoerd.

Fiets

De parkeerbehoefte voor fietsen (inclusief scooters) is als volgt:

Item	aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
woningen	247 wo.	2 per woning	494
zakelijke dienstverlening	287 m ² bvo	1,5/100 m ²	7
totaal			501

Tabel 5.1: Berekening fietsparkeerplaatsen

In het gebouw is een goed bereikbare fietsenstalling opgenomen met 358 plaatsen en 20 scooters. Daarnaast zijn er, specifiek voor bezoekers, aan de noordzijde van het gebouw nog 136 stallingplaatsen beschikbaar. Het plan bevat daarmee een capaciteit van 514 plaatsen voor fietsen scooters, voldoende om aan de berekende behoefte aan fietsstallingsplaatsen te voldoen.

Monitoring

Het is belangrijk de situatie te monitoren; dit betreft zowel het mobiliteitsconcept als de parkeersituatie. Werken de diverse onderdelen naar wens of is bijsturing noodzakelijk? In deze notitie is gewerkt met algemene uitgangspunten voor Gouda of zelfs voor Nederland. Het kan echter zijn dat de situatie op de locatie A1-oost ondanks de zorgvuldige onderzoeken toch afwijkt van de gehanteerde uitgangspunten: direct na realisatie of na verloop van tijd. Dan kan het nodig zijn om te komen tot aanpassingen, bijvoorbeeld op de volgende punten:

- het deelaautosysteem en het aantal deelauto's;
- het aanbod van andere deelconcepten, zoals E-fietsen, E-scooters en dergelijke;
- het MaaS-concept;
- het gebruik van de fietsenstallingen, bijvoorbeeld het deel voor de bezoekers en voor de bewoners;
- de parkeerregeling: prijsstelling voor de vaste en losse (voor de 'buiten'-) parkeerplaatsen voor bewoners en de regeling voor bezoekersparkeren.
- het maximale aantal toe te laten parkeerders.

Een belangrijk criterium daarbij is of de locatie voorziet in voldoende eigen parkeergelegenheid en dat geen structurele (en hinderlijke) parkeervraag in de omliggende gebieden plaatsvindt. Anderzijds is het ook niet de bedoeling dat parkeerplaatsen structureel ongebruikt zijn.

Mocht dit het geval zijn, dan is er een aantal opties:

- het uitgeven van meer of minder parkeerplaatsen voor bewoners;
- het aanpassen van de regulering voor bezoekers op eigen terrein (langer/korter gratis en/of andere tarieven);
- het overgaan tot gereguleerd parkeren in de omgeving.

Het is zinvol een dergelijke monitoring op meerdere momenten uit te voeren: direct na realisatie, maar ook na enige tijd.

6. Conclusies

Op de locatie A1-oost, onderdeel van de Spoorzone, wil de 1828 Groep huisvesting realiseren voor een specifieke doelgroep: betaalbare woningen voor jongeren in de leeftijdsgroep van 18 tot 28 jaar. Dit betekent dat over het algemeen zeer kleine woningen worden gerealiseerd voor 1-persoonshuishoudens. Het plan omvat 247 appartementen, 70 parkeerplaatsen en 514 stallingsplaatsen voor fietsen en scooters..

Voor de gehele Spoorzone heeft de gemeente het Ontwikkelingsperspectief vastgesteld. Daarin wordt uitgegaan van de realisatie van een aantrekkelijk gebied met woningen en voorzieningen, waarbij aangesloten wordt op recente trends in de mobiliteit. De gemeente wil in de Spoorzone duurzame mobiliteit bevorderen, waarbij het autobezit wordt verminderd door het aanbieden van goede alternatieven, zoals:

- deelauto's;
- Mobility as a Service (MaaS);
- aantrekkelijke fietsvoorzieningen.

In het Ontwikkelingsperspectief zijn parkeernormen vastgesteld voor het specifieke gebied, waarin de locatie A1-oost ligt.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt rekening gehouden met de volgende factoren:

- Op de locatie A1-oost wil de ontwikkelaar een mobiliteitsconcept op topniveau toepassen: dit betekent het aanbieden van goede alternatieven voor de (eigen) auto. Bij een dergelijk topniveau horen ook deelauto's.
- Tevens wordt rekening gehouden met de dynamische vraag aan parkeerplaatsen: zo is de vraag naar parkeerplaatsen voor bewoners hoog tijdens de nacht, maar is deze voor bezoekers juist heel laag.
- Vanwege de specifieke doelgroep op de locatie ligt het autobezit aanzienlijk lager dan in een doorsnee wijk.

Deze factoren hebben het volgende effect op het aantal parkeerplaatsen op de locatie A1-oost:

	bewoners	bezoekers	deelauto's	medewerkers	totaal
bruto parkeervraag (paragraaf 4.1)	198	62		3	263
specifieke doelgroep (paragrafen 4.2/4.3)	67	41		3	112
mobilitateitsconcept op topniveau (paragraaf 4.4)	40	41	6	3	91
maatgevende parkeervraag (paragraaf 4.5) zaterdagavond	30	31	6	0	67

Tabel 5.1: Parkeerbehoefte locatie A1-oost²

Het aantal parkeerplaatsen dat dus nodig is bij de locatie A1-oost is 67 en dit past in het aantal van 70 parkeerplaatsen, dat nu in het plan is opgenomen.

Het parkeren op de locatie wordt aan regels gebonden:

- Om een parkeerplaats te huren komen 42 bewoners/huishoudens, tegen betaling, in aanmerking. Dit betreft een vaste plaats onder het gebouw (16 parkeerplaatsen) of een losse (niet aan plaats gebonden) plaatsen aan de westzijde van het gebouw (24 parkeerplaatsen). Medewerkers behorende bij de zakelijke dienstverlening krijgen dezelfde regeling als de bewoners op de buiten-parkeerplaatsen.
- Ook voor bezoekers zal er sprake zijn van een regeling: bewoners kunnen de eerste 12 of 24 uur gratis parkeren en betalen daarna € 1,- per uur. Vervolgens mag men 72 uur niet opnieuw gratis parkeren. Dit om

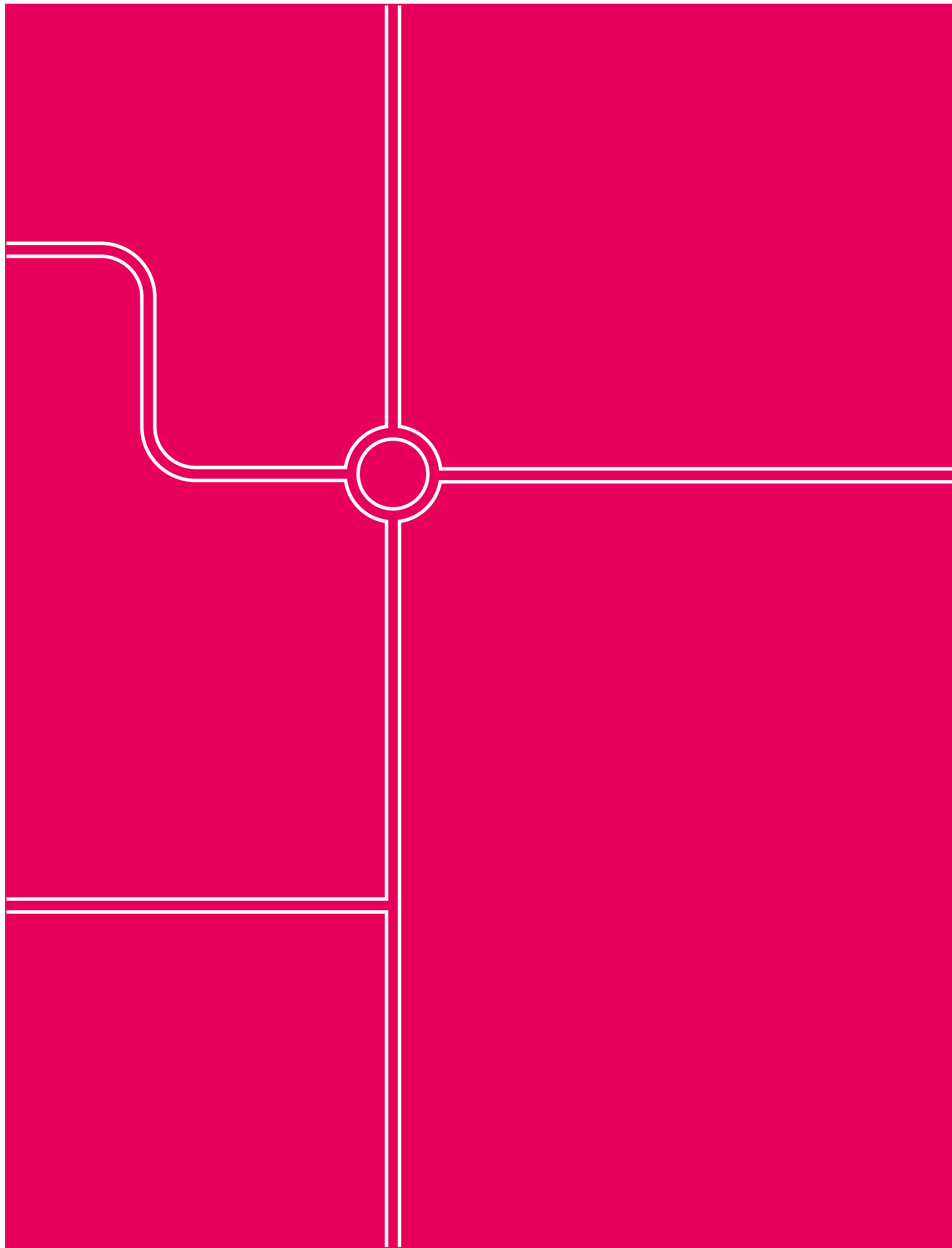
² Door afrondingen kunnen de optellingen afwijken.

enerzijds te voorkomen dat bezoekersplaatsen langdurig worden bezet en anderzijds om parkeerdruk op de omgeving te voorkomen.

Voor de fietsen van bewoners en bezoekers zijn 494 fietsparkeerplaatsen nodig: 2 fietsparkeerplaatsen per woning (ook voor de studio's). Daarnaast nog een zevental voor de zakelijke dienstverlening.

Een groot deel van deze fietsparkeerplaatsen zal in collectieve voorzieningen binnen worden geplaatst (358 fiets- en 20 scooterplaatsen). Specifiek ten behoeve van de bezoekers zijn 136 fietsparkeerplaatsen nodig beschikbaar buiten het gebouw aan de westzijde.

Het is wenselijk de situatie op en rond de situatie te monitoren en zo nodig de parkeersituatie aan te passen. Dit kan betrekking hebben op het aanbod van de alternatieven of de (parkeer)situatie in de omgeving.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32