

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

White House Development

Mobiliteit Burgemeesterkwartier Gouda

Mobiliteitsvisie en parkeerbehoefte

Datum 17 oktober 2020
Kenmerk 007926.20200921.N1.08
Auteur Tjitte Prins

White House Development wil de locatie van het logistiek centrum van het Blokkerconcern transformeren tot een locatie voor wonen en andere activiteiten. Dit Burgemeesterkwartier, gelegen tussen de Burgemeester Jamessingel, de Burgemeester Mijssingel en de Burgemeester Van Reenensingel is onderdeel van de Spoorzone, waar de gemeente Gouda een Ontwikkelingsperspectief over heeft vastgesteld.

In deze notitie wordt de mobiliteitsvisie voor het Burgemeesterkwartier geformuleerd en nagegaan wat de consequenties dit heeft voor de parkeerbalans.

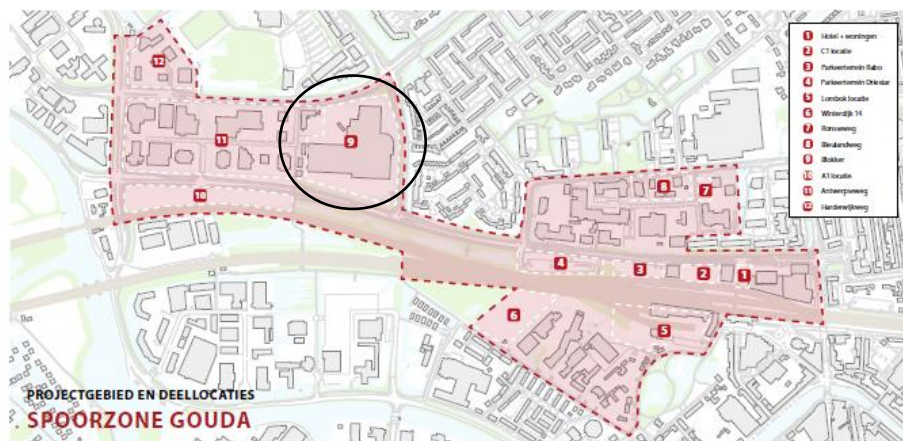
1 De Spoorzone en het Burgemeesterkwartier

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



Figuur 1.1: Ontwikkelperspectief Spoorzone

Eén van deze locaties is het Burgemeesterkwartier. Tot voor kort was dit gebied in gebruik voor de logistiek van de winkels van dit concern in het westen van Nederland. Deze functies is inmiddels naar elders verschoven.



Figuur 1.2: Het Burgemeesterkwartier als onderdeel van de plannen voor de Spoorzone

1.1 Mobiliteit in de Spoorzone

In het Ontwikkelperspectief worden een aantal belangrijke trends onderscheiden 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 er deelconcepten voor E-auto's, (E-) fietsen en (E-)scooters ter beschikking.
- Autonoom vervoer, waarbij auto's zelfrijdend worden.
- Logistiek, dat door de opkomt 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 toe, waarbij de bewoners eerst alternatieve vervoersvormen aangeboden krijgen voordat ze bij de auto komen:



Figuur 1.3: STOMP-principe conform het Ontwikkelperspectief Spoorzone

De deelconcepten vormen bij het begin van locatie een volwaardig alternatief, zodat bewoners niet een (tweede) auto aan hoeven 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 voor fietsen. Door het toepassen van een duurzaam mobiliteitsconcept kan een gedeeltelijke substitutie worden toegepast van de autoparkeeropgave. Per project in de Spoorzone is sprake van maatwerk. In het Ontwikkelperspectief is sprake van:

- Een streefniveau waarbij een deelautoconcept wordt toegepast, waarbij 1 deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt tot een maximale substitutie van 20%;
- 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 excellente fietsparkeervoorziening en een doorvertaling van het STOMP-principe. Dit geval kan een maximale substitutie van 40% van de autoparkeeropgave opleveren.

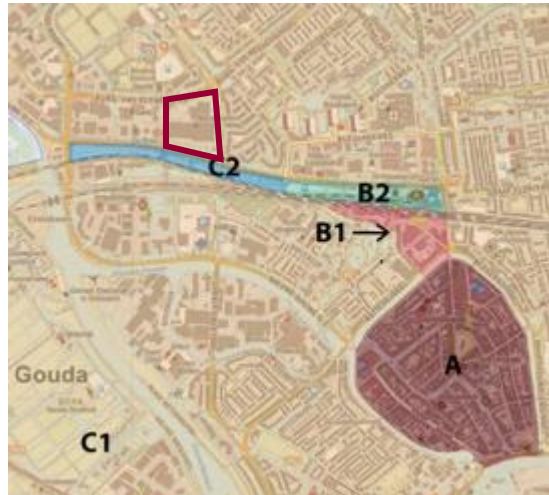
20% van de parkeerplaatsen zijn voorzien van een laadpunt en 40% is hier technisch op voorbereid. Tevens worden slimme oplossingen voor de logistiek toegepast, zodat het aantal verkeersbewegingen wordt beperkt.

1.2 Parkeernormen voor het Burgemeesterkwartier

Auto

Qua parkeernormen geeft het Ontwikkelperspectief aan dat het Burgemeesterkwartier ligt in het C1-gebied, waar sprake is van relatief grote autoafhankelijkheid. De parkeernormen voor het wonen zijn weergegeven in tabel 1.1.

Uitgangspunten van de normen is dat in de gebieden het parkeren wordt gereguleerd. Er worden beheersmaatregelen genomen die passen bij het beoogde gebruik van deze parkeerplekken en de impact hiervan op de directe omgeving.



Figuur 1.4: Uitsnede gebiedsindeling parkeernormen met Burgemeesterkwartier in gebied C1

categorie	gbo in m²	parkeernorm (+ bezoekersdeel)
woning groot	> 110	1,7 (+0,3)
woning midden	85-110	1,5 (+0,3)
woning klein	55-85	1,3 (+0,3)
woning zeer klein	<55	1,3 (+0,3)

Tabel 1.1: Parkeernormen auto per woning

In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar het aandeel bezoekers en het aandeel bewoners. Het bezoekersaandeel van de parkeernorm is ook in de tabel opgenomen.

Voor de commerciële ruimten is hier geen parkeernorm opgenomen. Enerzijds omdat de precieze invulling nog niet bekend is, waardoor het lastig is om hier een specifieke parkeernorm aan te koppelen. Anderzijds omdat het uitgangspunt bij het Burgemeesterkwartier is dat voor de commerciële ruimten geen eigen parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, maar dat zij gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen als de bewoners en hun bezoekers.

Fietsen

In het Ontwikkelperspectief pleit de gemeente voor het toepassen van collectieve (gebouwde) fietsparkeervoorzieningen. Hierbij worden de volgende normen aangehouden:

categorie	gbo in m ²	Aantal fietspp.
woning groot	> 110	5
woning midden	85-110	4
woning klein	55-85	3
woning zeer klein	<55	2

Tabel 1.2: Parkeernormen fietsen per woning

2 Mobiliteitsvisie Burgemeesterkwartier

2.1 Ligging van het Burgemeesterkwartier

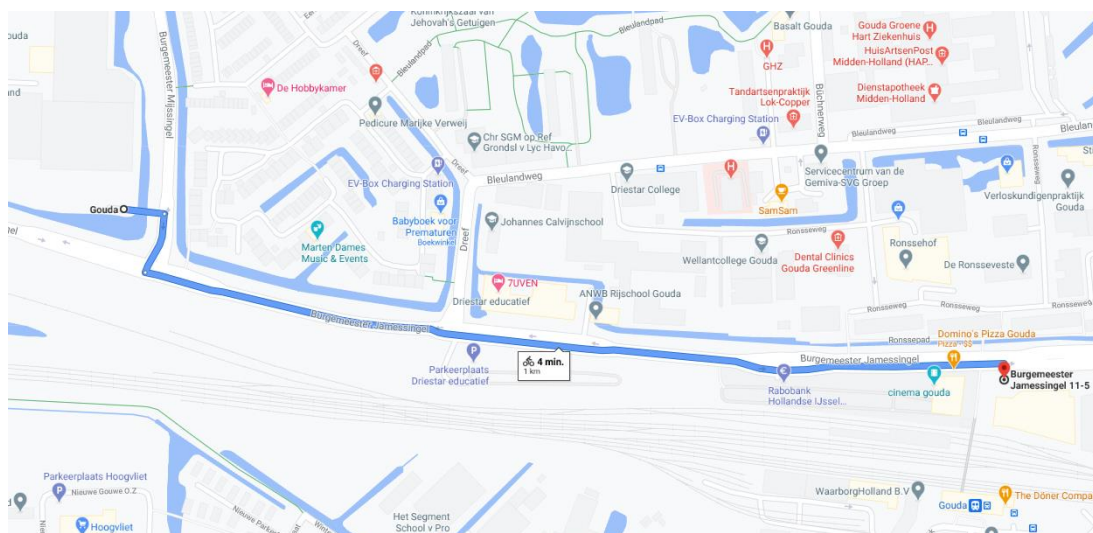
Het Burgemeesterkwartier is redelijk solitair gelegen, omgeven door drukke wegen: de Burgemeester van Reenensingel, de Burgemeester Jamessingel en, in mindere mate, de Burgemeester Mijssingel. De locatie ligt dichtbij het station, maar ook bij de aansluiting op de A12 en de binnenstad.



Figuur 2.1: Ligging van het Burgemeesterkwartier

Doordat er in de omliggende wijken voornamelijk nog geen parkeerregulering geldt, bestaat in dat geval de kans dat de parkeerders uitwijken naar deze gratis parkeergelegenheid. Uit parkeeronderzoeken blijkt dat eventueel uitwijkgedrag naar de omliggende buurten niet

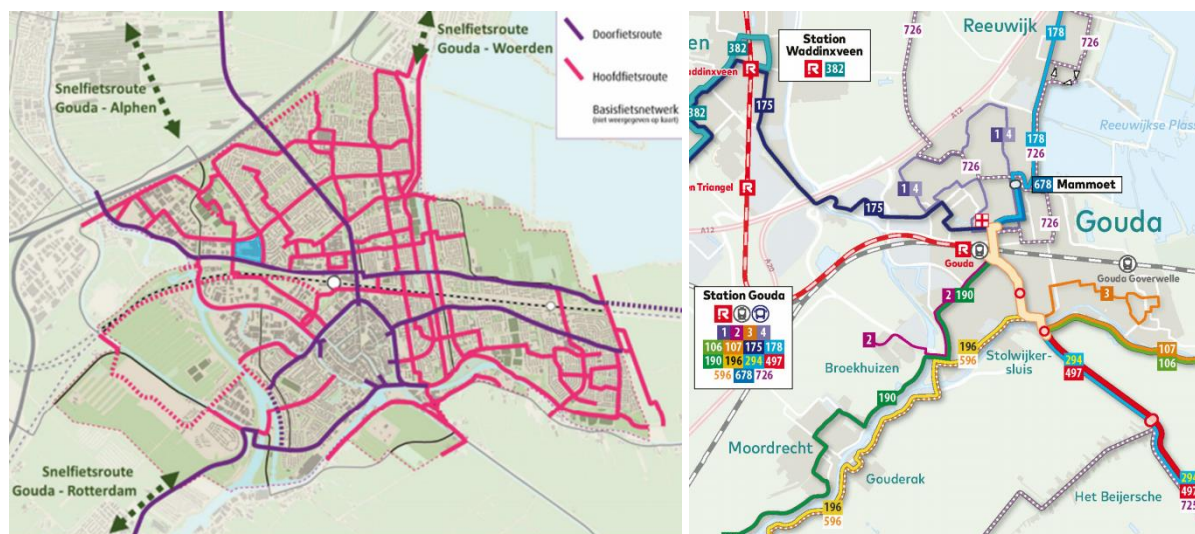
Het Burgemeesterkwartier is ongeveer 1,0 kilometer verwijderd van het station van Gouda, waarvandaan zeer frequent Intercity's vertrekken in de richting van Utrecht/(Amersfoort en verder), Den Haag, Rotterdam en Sprinters door de hele Randstad, ook naar Amsterdam en 's-Hertogenbosch. Dit is een fietstijd van 4 minuten: daarmee heeft de locatie een prima uitgangspunt voor treinreizigers. Het Groene Hart Ziekenhuis, een belangrijke werkgever in het gebied, ligt ongeveer even ver. De binnenstad (Markt) van Gouda is op ongeveer 1,5 kilometer afstand: 8 minuten fietsen.



2.2 Ontsluiting Burgemeesterkwartier

¹ De parkeerdruk in de omgeving verschilt per moment van de dag, maar globaal ligt deze tussen 60% en 80%.

Naast de nabijheid van het station, in combinatie met voortransport per fiets, is nabij het Burgemeesterkwartier aan de Burgemeester van Reenensingel (halte Gentseweg) een bushalte gelegen. Hier stopt buslijn 175: Gouda - Rotterdam Alexander (zie ook de lijnennetkaart). Voor de meeste mensen zal de fiets in combinatie met de trein een sneller, frequenter (en comfortabeler) alternatief zijn dan de bus.



Figuur 2.3: Fietsnetwerk van Gouda inclusief gewenste fietsroutes (gestippelde lijnen) en het Burgemeesterkwartier (blauw ingekleurd), bron: concept-Verkeerscirculatieplan Gouda (oktober 2019). Lijnennetkaart Zuid-Holland, uitsnede van Gouda. Bron: Arriva

Het Burgemeesterkwartier is echter ook goed bereikbaar met de auto. De snelweg A12 ligt op ongeveer 1,5 kilometer afstand en heeft een goede verbinding met de locatie. Dit betekent dat ook het bezit van een auto op deze locatie aantrekkelijk is.

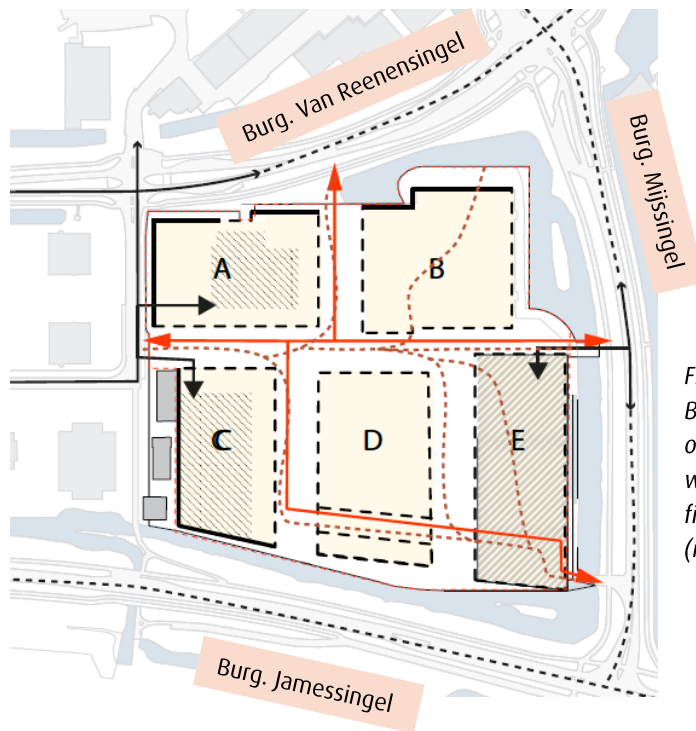
De locatie krijgt een aansluiting voor fiets en voetganger op de volgende locaties (zie figuur 2.4):

- Burgemeester Mijssingel midden (nieuw, zie figuur 2.5) en zuid (bestaand);
- Het Winterdijkje en
- Via de Gentseweg op de Burgemeester van Reenensingel.

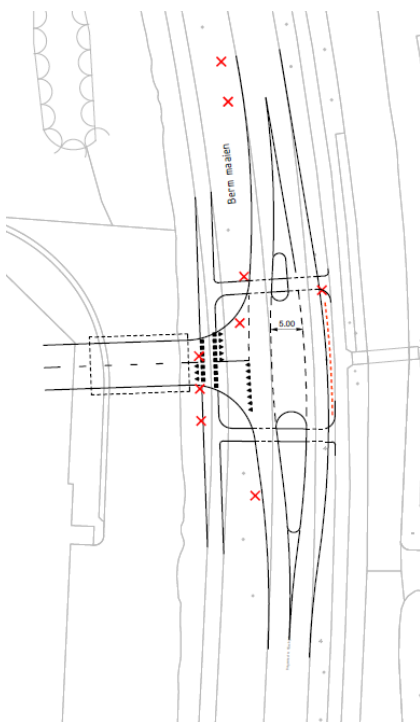
Voor de auto zijn de aansluitingen:

- Burgemeester Mijssingel midden (nieuw, zie figuur 2.5) en
- Via de Gentseweg op de Burgemeester van Reenensingel.

Op de locatie is er geen sprake van een doorgaande autoverbinding: hier wordt het verkeer naar de parkeergarages geleid, zodat het gebied zelf een autovrij karakter krijgt.



Figuur 2.4: aantakking Burgemeesterkwartier om het omliggende wegennet voor fietsers/voetgangers (rood) en auto (zwart)



Figuur 2.5: Schetsontwerp van een nieuwe aansluiting van het Burgemeesterkwartier op de Burgemeester Mijssingel

2.3 Programma Burgemeesterkwartier

Op het Burgemeesterkwartier worden 650 woningen ontwikkeld, zowel appartementen als grondgebonden woningen. Daarnaast komt er 1.250 m² bvo aan commerciële voorzieningen en 750 m² aan maatschappelijke voorzieningen. Het programma is opgenomen in tabel 1.3. Hierbij is voor de woningen de indeling aangehouden, zoals de gemeente Gouda deze in het parkeerbeleid hanteert.

categorie	in m ² gbo	totaal
woning groot	> 110	107
woning gemiddeld	85-110	271
woning klein	55-85	140
woning zeer klein	<55	132
totaal		650

tabel 2.1: Functieprogramma wonen Burgemeesterkwartier

De zeer kleine woningen, 132 in aantal, vallen onder sociale woningbouw. Woonpartners hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn in de afname hiervan. Daarbij geeft Woonpartners aan uit te gaan van een parkeernorm van 0,5 per woning.

In het programma zijn circa 650 parkeerplaatsen opgenomen. Dit programma ligt niet vast en kan nog verschuiven.

2.4 Mobiliteitsvisie Burgemeesterkwartier

De opgave voor het Burgemeesterkwartier is om bij te dragen aan de duurzaamheidsdoelstellingen en daarom zetten wij in op het topniveau. Dit betekent:

1. Het realiseren van een volwaardig MaaS-concept;
2. Het aanbieden van een divers aanbod van deelmobiliteit met een contractuur van 10 jaar;
3. Het realiseren van excellente fietsparkeervoorzieningen;
4. Het vertalen van het ruimtelijk ontwerp in het STOMP-principe;
5. Het beperken van het parkeeraanbod.

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:

- Deel(E-)fietsen;
- Specifieke voertuigen als deel(E-)scooters en deel (E-)bakfietsen;
- Deelauto's;
- Openbaar vervoer.

De genoemde voertuigen zullen een plek krijgen op het Burgemeesterkwartier. Sommige voertuigen zullen verspreid op de locatie staan (deelfietsen en deelauto's) en voor sommige voertuigen (deelbakfietsen) is het logisch een centrale locatie te kiezen.

Deze centrale locatie kan dan functioneren als een buurthub, waar ook andere functies gebundeld kunnen worden, bijvoorbeeld haal- en brengpunt voor pakjes, leenpunt voor gereedschap, informatiepunt voor de buurt etc.

Voor de implementatie van MaaS zal voor het Burgemeesterkwartier (of beter nog, indien mogelijk, op het niveau van de gehele Spoorzone) een app worden ontwikkeld, zodat de potentiële 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.

MaaS is nieuw en sinds medio 2019 lopen er een zevental pilot-projecten 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 2.6: Verbeelding van MaaS in de brochure van de Rijksoverheid

Ad 2. Aanbieden deelmobiliteit

Voor de ontwikkeling van het Burgemeesterkwartier wordt een tienjarig contract gesloten met een aanbieder van deelmobiliteit. Zoals onder Ad 1. vermeld betreft dit naast deelauto's ook deel(E-)fietsen, deel(E-)scooters en deelbakfietsen. Het gebruik van deelvoertuigen is alleen de moeite waard als gebruikers deze incidenteel nodig hebben. Als dit gebruik bijna dagelijks is, is een deelvoertuig niet aantrekkelijk: een deelbakfiets kan aantrekkelijk zijn om incidenteel zaken te vervoeren, maar voor dagelijks meerdere transporten naar school en sport met de kinderen is een eigen voertuig meer geëigend. Als de aanbieder hier vraag naar ziet, kan het aanbod nog worden uitgebreid, bijvoorbeeld met boedelbakken, pedelecs e.d.

Het benodigd 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 bij elk van de bouwblokken, waar het met fietsen goed te manoeuvreren is;
- De bewoners krijgen de fietsen 'bij de hand', zodat het voor de hand ligt om deze te kiezen;
- Een goede aansluiting op (hoofd)fietsroutes, zowel aan de Burgemeester Jamessingel als aan de Burgemeester Van Reenensingel.
- Er is zowel ruimte voor bewoners en medewerkers om hun fiets in een collectieve ruimte te stallen als voor bezoekers die hun fiets (over het algemeen) stallen in openbaar gebied.

Het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen, uitgaande van het programma uit paragraaf 2.3 is:

categorie	in m ² gbo	Aantal woningen	Fietsparkeernorm	Totaal
woning groot	> 110	107	5	535
woning gemiddeld	85-110	271	4	1.084
woning klein	55-85	140	3	420
woning zeer klein	<55	132	2	264
Totaal woningen		650		2.303
Commerciële voorzieningen ²		1.250 m ² bvo	2,7/100 m ² bvo	34
Maatschappelijke voorzieningen ²		750 m ² bvo	1,7/100 m ² bvo	13
Eindtotaal				2.350

tabel 2.2: Berekening aantal fietsparkeerplaatsen

Voor het Burgemeesterkwartier zijn er bruto 2.350 fietsparkeerplaatsen nodig. Een groot deel van de 2.300 fietsparkeerplaatsen voor de woningen zal in collectieve voorzieningen worden geplaatst. Ten behoeve van de bezoekers van de woningen zijn circa 200 fietsparkeerplaatsen nodig. Deze worden bij voorkeur in de openbare ruimte geplaatst. De bijna 50 fietsparkeerplaatsen, die overdag in gebruik zijn voor de voorzieningen, kunnen 's avonds en 's zaterdags worden gebruikt voor bezoek van de woningen, mits deze hiervoor gunstig zijn gelegen.

Ad 4. STOMP-principe

Op het Burgemeesterkwartier kunnen grote delen van het STOMP-principe worden toegepast. Komend uit de woning is het lopen het eerste vervoeralternatief die men in de regel gebruikt. Vervolgens beschikt elk blok over een ruime, goed toegankelijke fietsenstalling, zodat het fietsen de logische tweede vervoeralternatief is. Grondgebonden woningen krijgen een fietsenstalling aan huis.

Het volgende alternatief in STOMP is het openbaar vervoer. Dit is echter wat verder weg, maar met station Gouda zijn de trein- en busverbindingen wel van ongekende kwaliteit

² Voor commerciële voorziening is de parkeernorm voor winkelcentrum aangehouden (2,7 fietspp per 100 m² en voor maatschappelijke voorzieningen: gezondheidscentrum (1,7 fietspp per 100 m²).

gezien de hoeveelheid verbindingen die worden geboden en de frequentie daarvan, zie paragraaf 2.1.

De MaaS-alternatieven, de volgende stap in STOMP, vormen een aantrekkelijk alternatief. Den hierbij aan deel(E-)fietsen en deel(E-)scooters. De aanwezige deelauto's voorkomen dat aanschaf van een (extra) auto nodig is.

De laatste stap is de privéauto: deze worden gestald in centrale parkeerplaatsen in het gebied. Vanwege het beperkte aantal parkeerplaatsen, krijgt niet iedereen de beschikking hierover en dit zal ook het autobezit beperken.

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 de efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte en de benodigde investeringen, die de prijzen van de huizen kunnen opdrijven. Echter het aantal parkeerplaatsen dient voldoende te zijn om geen structureel uitwijkgedrag te krijgen van bewoners met een auto, maar zonder parkeerplaats.

In de omgeving van het Burgemeesterkwartier is vooralsnog geen sprake van gereguleerd parkeren. Er is in de omgeving sprake van een redelijk ontspannen parkeersituatie. De parkeerplaatsen op de Groenheuvel, ten noorden van de Van Reenensingel, wordt voor verschillende functies als parkeerplaats gebruikt: overdag o.a. door medewerkers van de bedrijven aan de Antwerpseweg en 's avonds en in het weekeinde door sporters en bowlers.

In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op het aantal parkeerplaatsen.

3 Berekening parkeerbalans auto

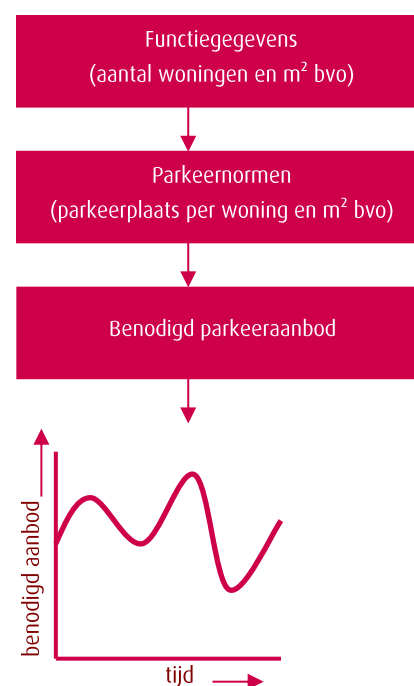
In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het benodigd aantal parkeerplaatsen voor de auto's.

3.1 Aanwezigheidspercentages

Het benodigd 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 per vierkante meter bvo).

Het benodigde parkeeraanbod is echter niet op alle momenten van de week even groot. Voor woningen zijn bijvoorbeeld vooral 's nachts parkeerplaatsen benodigd en voor voorzieningen en werkfuncties juist overdag. 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 3.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod geschematiseerd.



Figuur 3.1: Berekening benodigd aanbod

doelgroep	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoek woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Commerciële vz	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Maatschappelijke vz	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%

tabel 3.1: Aanwezigheidspercentages volgens CROW, publicatie 381

Aandachtspunt bij het toepassen van aanwezigheidspercentages is dat er geen vaste parkeerplaatsen zijn: alle parkeerplaatsen zijn voor iedereen (woningen, bezoekers en voorzieningen) te gebruiken, de parkeerplaatsen worden gevuld op basis van de vraag op dat moment. Wanneer bijvoorbeeld de grotere woningen een vaste parkeerplaats krijgen, geldt voor deze parkeerplaatsen een aanwezigheidspercentage van 100% gedurende de hele week, omdat er ook als de bewoner afwezig is, niemand anders mag parkeren.

Uitgangspunt in deze verkenning is optimaal gebruik van de beschikbare ruimte. Daarom wordt uitgegaan van volledig dubbelgebruik.

3.2 Bruto parkeernormen

De gemeenteraad van Gouda heeft bruto parkeernormen voor de woningen in de Spoorzone vastgesteld:

categorie	parkeernorm bewoners	parkeernorm bezoekers
woning groot	1,7	0,3
woning midden	1,5	0,3
woning klein	1,3	0,3
woning zeer klein ³	1,3	0,3

tabel 3.2: Berekening bruto aantal parkeerplaatsen bewoners⁴

In de basis wordt bij het bepalen van het benodigde parkeeraanbod altijd gekeken naar de parkeernormen van de betreffende gemeente. Gouda heeft haar parkeernormen grotendeels gebaseerd op de landelijke parkeerkcijfers van CROW⁵. Voor woningen heeft Gouda voor een afwijkend principe gekozen: de parkeernormen zijn bepaald naar woninggrootte (gebruiksoppervlakte), daar waar CROW onderscheid maakt naar de prijsklasse van de woningen, eigendomspositie en de verschijningsvorm.

De parkeernormen voor de andere functies zijn (bron: Parapluherziening Parkeren Gouda, 2018):

- Commerciële dienstverlening: 2,5 pp/100 m² bvo (inclusief bezoekers)
- Maatschappelijke dienstverlening (wijkgebouw/buurthuis): 1,0 pp/100 m² bvo (inclusief bezoekers)

3.3 Beschouwing over de Goudse parkeernormen

De parkeerkcijfers van CROW geven een bandbreedte weer. Om te bepalen welk parkeerkcijfer passend is voor Gouda hebben we het gemiddelde autobezit in Gouda (0,87 auto per huishouden) vergeleken met het gemiddelde autobezit van gemeenten van eenzelfde stedelijkheidsgraad (1,01 auto per huishouden)⁶. Het gemiddelde autobezit in Gouda blijkt dus fors lager te zijn. Dit betekent dat voor woonfuncties in Gouda het gemiddelde CROW-parkeerkcijfer minus 0,14 parkeerplaats per woning gehanteerd kan

³ Deze parkeernorm van 1,3 + 0,3 wijkt sterk af van de parkeernorm die Woonpartners hanteert van 0,5.

⁴ Bij de optellingen in dergelijke tabellen kunnen afrondingsverschillen voorkomen.

⁵ CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is het kennisplatform en netwerkorganisatie voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte en aanbesteden en contracteren. Het CROW ontwikkelt richtlijnen, zodat de uitvoering van infrastructuur in Nederland wordt afgestemd. Bron: CROW.nl

⁶ Bron: CBS, Statline, Kerncijfers wijk en buurten 2019.

worden (-14%). In tabel 2.1 zijn de gehanteerde parkeerkcijfers voor de maatwerk-berekening opgenomen.

categorie	gemeentelijke parkeernorm	CROW kentallen ⁷	CROW gecorrigeerd op autobezit (-14%)
Woning groot (> 110 m ² gbo)	1,7	1,5	1,29
Woning midden (85 - 110 m ² gbo)	1,5	1,6	1,4
Woning klein (55 - 85 m ² gbo)	1,3	1,0	0,86
Woning zeer klein (< 55 m ² gbo)	1,3	1,0	0,86

tabel 3.2: Gemeentelijke parkeernormen in vergelijking met parkeerkcijfer CROW (exclusief bezoekersparkeren)

Hier komt nog bij dat Woonpartners aangeeft voor de beoogde sociale woningbouw uit te gaan van een parkeernorm van 0,5.

Conclusie is dat de gemeentelijke normen hoger en ruim hoger liggen dan de CROW-kencijfers. De kans is dus groot dat op deze locatie een overmaat aan parkeerplaatsen moet worden gerealiseerd.

3.4 Berekening aantal bruto parkeerplaatsen

Uitgaande van het programma van 650 woningen en de gemeentelijke parkeernormen kan de bruto parkeerbehoefte worden berekend. Hierbij wordt rekening gehouden met een topniveau mobiliteitsconcept, wat in het Burgemeesterkwartier wordt toegepast, zie paragraaf 2.4. Het Ontwikkelperspectief Spoorzone geeft aan dat dit een maximale substitutie kan opleveren van 40% van de autoparkeeropgave.

⁷ De CROW parkeercijfers zijn genomen voor sterk stedelijk, rest bebouwde kom, gemiddeld voor respectievelijk: koop-huis-tussen/hoek, koop-appartement-duur, huur-appartement-midden/goedkoop.

categorie	aantal woningen/opp	parkeernorm bewoners	aantal parkeerplaatsen	Reductie mobiliteitsconcept
woning groot	107	1,7	181,9	
woning midden	271	1,5	406,5	
woning klein	140	1,3	182	
woning zeer klein	132	1,3	171,6	
Totaal bewoners	650		942	565
Bezoekers woningen	650	0,3	195	117
Commerciële vz ⁸	1.250 m² bvo	2,5/100 m² bvo	31	19
Maatschappelijke vz ⁷	750 m² bvo	1,0/100 m² bvo	8	5
Eindtotaal			1.176	706

tabel 3.3: Berekening bruto parkeerbehoefte⁹

Totaal zijn er, met mobiliteitsconcept, bruto 706 parkeerplaatsen nodig, waarbij de bewoners het belangrijkste deel vormen met 565 parkeerplaatsen. Deelauto's zijn nodig voor 20% van de gereduceerde parkeerplaatsen: dit resulteert in 47 deelauto's. Voor deze deelauto's worden strategische plaatsen gereserveerd in het plan.

Deze deelauto's zijn elektrisch aangedreven en de vaste parkeerplaatsen voor deze deelauto's zijn voorzien van een laadinstallatie. Daarnaast zijn minstens 20% van de parkeerplaatsen voorzien van een laadpunt en is additioneel 40% van de parkeerplaatsen technisch voorbereid om te voorzien in de verwacht groei van laadpunten.

3.5 Dynamische parkeerbalans

Op basis van de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies is het benodigde parkeeraanbod berekend.

functie	bruto	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
bewoners woningen	565	283	283	509	452	565	339	452	396
bezoekers woningen	117	12	23	94	82	0	70	117	82
Commerciële vz	19	19	19	1	1	0	0	0	0
Maatschappelijke vz.	5	5	4	0	0	0	0	0	0
totaal	706	318	328	604	535	565	410	570	478
Deelauto's	47	47	47	47	47	47	47	47	47
Eindtotaal	753	365	375	651	583	612	457	617	525

⁸ De parkeernorm komen uit de CROW-parkeerkencijfers voor commerciële dienstverlening en gezondheidscentrum als maatschappelijke voorziening.

⁹ Bij de optellingen in dergelijke tabellen kunnen afrondingsverschillen voorkomen.

tabel 3.4: Dynamische parkeerbehoefte Burgemeesterkwartier

Uit tabel 3.4 blijkt dat wanneer bewoners, medewerkers van de voorzieningen en bezoekers allen van dezelfde parkeerplaatsen gebruik kunnen maken, kan volstaan worden met 651 parkeerplaatsen. Dit aantal is nodig om op het maatgevende moment, de werkdagavond, voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben voor bewoners en bezoekers.

Uit deze tabel zijn daarnaast twee belangrijke conclusies te trekken:

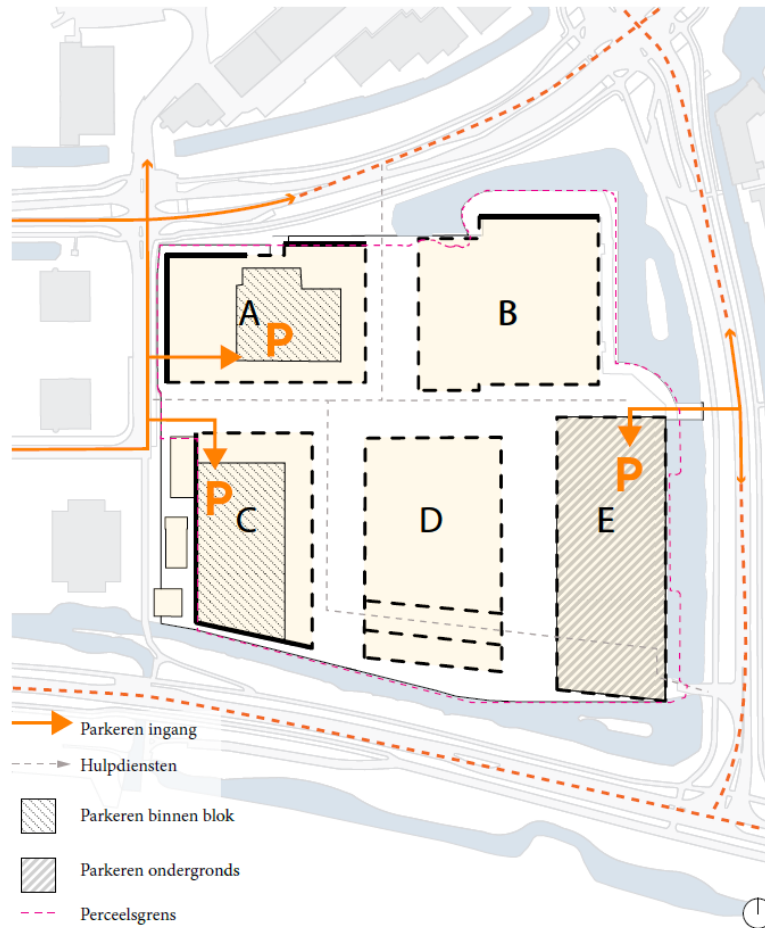
- Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bewoners is op het maatgevende moment 509 en maximaal 565. Dat betekent dat niet ieder van de 650 huishoudens de beschikking kan krijgen over een parkeerplaats. Nu is dat niet erg, aangezien lang niet ieder huishouden beschikt over een auto: in sterk stedelijke gebieden als Gouda beschikt gemiddeld 38% van de huishoudens niet over een auto. De verwachting is dat dit in het Burgemeesterkwartier hoger ligt: het gemiddeld autobezit in Gouda is lager dan in vergelijkbare steden en in het Burgemeesterkwartier zijn er met het mobiliteitsplan volop alternatieven.
- Op het maatgevende moment (de werkdagavond) zijn bewoners 80% aanwezig en zijn 509 parkeerplaatsen door bewoners in gebruik. Het maakt voor het benodigde parkeeraanbod daardoor niet uit als een deel van de woningen, bijvoorbeeld 400 pp, beschikt over een vaste parkeerplaats. Indien er vaste parkeerplaatsen voor bewoners worden gerealiseerd, zijn deze exclusief voor deze bewoners in gebruik en is op andere momenten van de week de restcapaciteit voor andere gebruikers lager.
- De invloed van de voorzieningen op de maatgevende momenten is nihil tot gering. Dat betekent dat de omvang daarvan ook kan toenemen zonder dat dit ingrijpend effect heeft op het benodigd aantal parkeerplaatsen.

4 Gebruik parkeeraanbod

Hoe gaat het parkeren op het Burgemeesterkwartier in de praktijk? Daar is dit hoofdstuk aan gewijd.

4.1 Drie parkeergarages

Binnen het Burgemeesterkwartier zijn 3 parkeervoorzieningen voorzien, die direct toegankelijk zijn wanneer men het gebied binnenrijdt (zie figuur 4.1). De auto is hiermee zo weinig mogelijk zichtbaar op de locatie, de openbare ruimte op de locatie wordt zo veel mogelijk ingericht met groen om een hoge ruimtelijke kwaliteit neer te zetten.



figuur 4.1: De parkeervoorzieningen en de toegang

Om onnodige rijbewegingen te voorkomen, is het belangrijk dat parkeerders weten in welke parkeervoorziening ze terecht kunnen komen. Hiervoor zijn een paar basiskeuzen gemaakt:

- werknemers en bezoekers van de commerciële ruimten kunnen alleen in de parkeervoorzieningen A en C parkeren;
- parkeervoorzieningen A en C worden als een gezamenlijke parkeervoorziening beschouwd, tussen deze voorzieningen kan uitwisseling plaatsvinden;
- bezoekers van bewoners parkeren in dezelfde parkeervoorziening;
- bewoners van een blok parkeren in principe in de parkeervoorziening onder hun blok, voor blokken B en D zal een toedeling naar parkeervoorzieningen A/C (391 parkeerplaatsen) en E (273 parkeerplaatsen) gemaakt moeten worden.

4.2 Het reguleren van het parkeren

Het parkeren op de locatie wordt gereguleerd en bewoners en werknemers met een parkeerrecht kunnen via een pasje toegang krijgen tot de parkeerkelders. Voor bezoekers wordt een aparte regeling gemaakt. Zij kunnen bijvoorbeeld een code krijgen van de bezoekende partij of zij dienen voor het parkeren te betalen. Dit zijn concepten die nader moeten worden uitgewerkt.

Volgens de parkeerbalans zijn er voor de 650 woningen 565 parkeerplaatsen beschikbaar; hiervan kunnen circa 450 parkeerplaatsen worden gereserveerd voor een specifieke auto of woning. En er zijn 47 vaste plaatsen voor deelauto's nodig.

Dit betekent dat niet iedere woning/huishouden¹⁰ het recht heeft op een parkeerplaats.

Per woning kan men een parkeerplaats huren:

- een gereserveerde parkeerplaats (eventueel koopplaatsen) of
- een parkeerplaats zonder vaste plaats.

In het laatste geval kan het (incidenteel) voorkomen dat niet in het gewenste blok, maar in een ander blok moet worden geparkeerd.

Bewoners van het Burgemeesterkwartier komen niet in aanmerking voor een parkeerplaats voor een tweede auto per huishouden.

4.3 Mobiliteitsconcept en deelauto's

Om het mobiliteitsconcept en het gebruik van de deelauto's een goede start te geven krijgen nieuwe bewoners een goedkope aanbieding om van de voorzieningen gebruik te maken. Na een verhuizing moet men zich oriënteren op de diverse mobiliteitsopties en de keuzes die dan gemaakt worden zijn vaak bepalend voor een langere tijd. Voorbeelden daarvan zijn bijvoorbeeld aanschaf van een OV-abonnement, E-fiets of auto.

Om een reductie in het benodigde parkeeraanbod ten gevolge van de plaatsing van deelauto's te mogen toepassen, stelt de gemeente dat hieraan een minimaal vijfjarig contract ten grondslag moet liggen.

Om het gebruik van de deelauto's optimaal te faciliteren, zal het autodelen zo eenvoudig mogelijk moeten worden gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's in elke parkeervoorziening beschikbaar moeten zijn;
- er variëteit is in het aanbod van deelauto's;
- voor bewoners een aantrekkelijk product wordt geboden (bijvoorbeeld door de vaste kosten onderdeel te laten zijn van de servicekosten, waardoor alleen voor het gebruik betaald hoeft te worden);
- gemak en flexibiliteit wordt geboden, bijvoorbeeld door een huismeester, die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonmaken.

¹⁰ Voor medewerkers van de voorzieningen geldt in principe hetzelfde.

4.4 Monitoring

Het is belangrijk de verkeerssituatie 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 het Burgemeesterkwartier afwijkt van de gehanteerde uitgangspunten: direct of na verloop van tijd. Dan kan het nodig zijn te komen tot aanpassingen, bijvoorbeeld op de volgende punten:

- Het deelautosysteem en het aantal deelauto's;
- Het aanbod van andere deelconcepten, zoals E-fietsen, E-bakfietsen, E-scooters e.d.;
- Het MaaS-concept;
- De fietsenstallingen;
- Het aantal parkeerplaatsen.

Een belangrijk criterium daarbij is of de locatie voorziet in voldoende eigen parkeer-gelegenheid en dat er geen structurele parkeervraag in de omliggende buurten plaatsvindt. Mocht dit het geval zijn, dan zijn er een aantal opties:

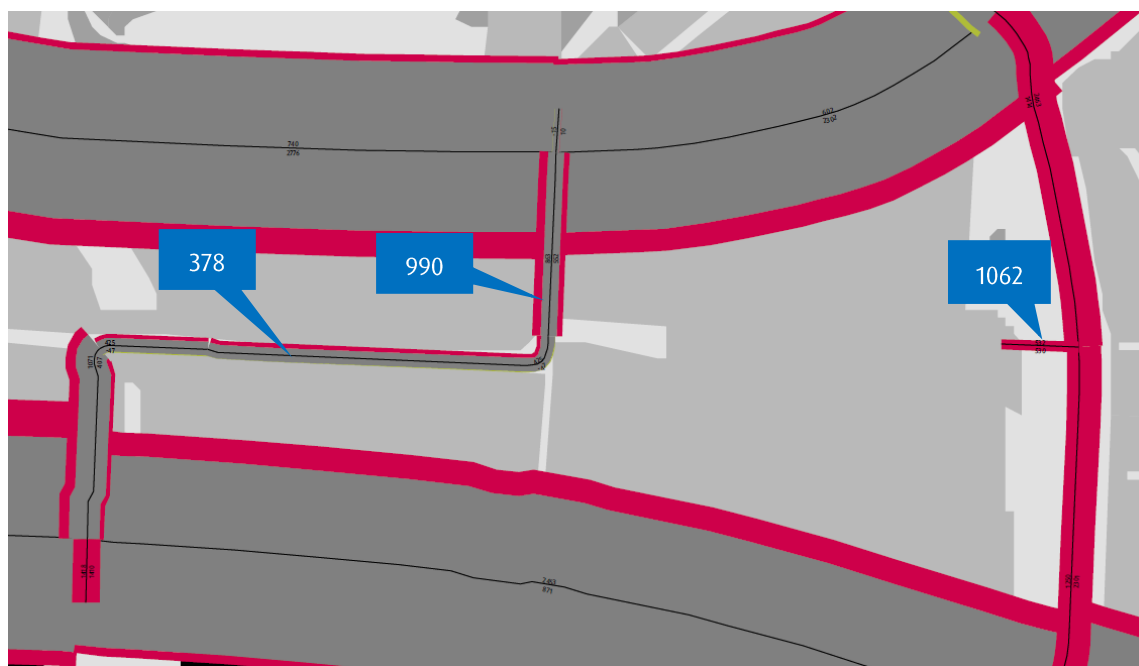
- Het reguleren van het parkeren in de omgeving.
- Het realiseren van extra parkeerplaatsen op het Burgemeesterkwartier.
- Het regelen van extra parkeerplaatsen in de omgeving, bijvoorbeeld door afspraken met ondernemers op de Antwerpseweg. De bedrijven gebruiken de parkeerplaatsen op werkdagen overdag en hebben restcapaciteit om de drukke uren in het Burgemeesterkwartier: in de avonduren, 's nachts en in de weekenden.
- Het regelen van extra parkeerplaatsen bij de verdere ontwikkeling van de Antwerpseweg.

Het is zinvol een dergelijke monitoring op meerdere momenten uit te voeren.

5 Verkeersgeneratie

Het Burgemeesterskwartier genereert verkeer dat door het omliggende wegennet moet worden verwerkt. In het rapport 'Verkeerseffecten Spoorzone Gouda' (004125.R1.06, 26 juni 2020) zijn de verkeerseffecten (auto) van de gehele spoorzone inzichtelijk gemaakt. Echter in deze studie is uitgegaan van de omvang van 600 woningen voor het Burgemeesterskwartier en niet de 650, wat de actuele plannen zijn. Overigens is de omvang van de woningen ook weer anders. Anderzijds is er in de Spoorzone-studie geen rekening gehouden met het toegepaste mobiliteitsconcept. De vraag is: wat zijn de effecten van deze veranderingen op de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet.

In de studie Verkeerseffecten Spoorzone Gouda zijn de effecten van de Spoorzone op het wegennet het veranderingen het Burgemeesterskwartier berekend door dit met het verkeersmodel RVMH door te rekenen. Deze kan zichtbaar worden gemaakt met behulp van verschilplots. Bijgaand de verschilplot variant Spoorzone 2030 t.o.v. 2018. Hier is de verkeersgeneratie van het Burgemeesterskwartier zichtbaar gemaakt.



Figuur 5.1: Verschilplot (motorvoertuigen per etmaal) Spoorzone 2030 ten opzichte van 2018

De sommatie van de toename van verkeersintensiteiten rond het Burgemeesterskwartier is in de Spoorzone-studie 2.430 autoritten/etmaal.

Hoe verhoudt zich dat tot de actuele plannen voor het Burgemeesterskwartier?

In de plannen voor het Burgemeesterskwartier zijn 650 parkeerplaatsen opgenomen, waarvan 47 worden gereserveerd voor deelauto's. In tabel 5.2 is het programma van het Burgemeesterskwartier en de verkeersgeneratie volgens de publicatie CROW-381 opgenomen.

categorie	aantal/omvang	Type woning*	Verkeersgeneratie/ eenheid	totaal
woning groot (>110 m ² gbo)	107	Koophuis tussen/hoek	6,8	727,6
woning gem. (85->110 m ² gbo)	271	Koopapp, midden	5,1	1382,1
woning klein (55->85 m ² gbo)	140	Huurapp, duur	5,1	602,0
woning zeer klein (<55 m ² gbo)	132	Huurapp, midden/goedkoop	3,2	422,4
Commerciële voorz.	1.250 m ² bvo		8,7/100 m ²	108,8
maatschappelijke voorz.	750 m ² bvo		15,5/100 m ²	116,3
totaal	650 wo + 2000 m² bvo			3.471

* Voor de categorieën woningen is het volgende type genomen uit de publicatie CROW-381 als gemiddelde verkeersgeneratie op weekdays voor 'sterk stedelijk gebied' in de rest van schil centrum/overloopgebied.

Tabel 5.1: Berekening verkeersgeneratie op weekday per etmaal

De 'gewone verkeersgeneratie' van de locatie, uitgaande van het programma is 3.471 autoritten per etmaal. Per werkdag etmaal ligt dit 11% hoger en komt dat op 3853 autoritten. Deze verkeersgeneratie hoort bij het bruto aantal parkeerplaatsen van 1176.

In het Burgemeesterskwartier wordt echter een mobiliteitsconcept toegepast waardoor er 651 parkeerplaatsen nodig zijn: dit betekent een reductie van 45%. Voor de verkeersgeneratie gaan wij er dus ook vanuit dat er sprake is van een reductie van 45% en daarmee komt de verkeersgeneratie op 2.119 (afgerond 2.120) autoritten per etmaal en dat is lager dan de 2.430 waar in de studie Spoorzone mee is gerekend; 13% lager.

6 Conclusie

White House Development is voornemens op het Burgemeesterkwartier in deze voorbeelduitwerking een mix te realiseren van circa 650 woningen samen met commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de plint van 2.000 m² bvo. In het Ontwikkelingsperspectief voor de Spoorzone geeft de gemeente aan dat het beperken van het autogebruik belangrijk is uit overwegingen van milieubelasting van de omgeving. Dit is voor het Burgemeesterkwartier ook belangrijk om ruimte te kunnen maken voor een groene wijk. Daarom wordt bij de ontwikkeling van de locatie ingezet op een mobiliteitsconcept van topniveau. Dit betekent:

- Het realiseren van een volwaardig MaaS-concept, waar bewoners en bezoekers hun ritten kunnen plannen, boeken en betalen.

- Het aanbieden van een divers aanbod van deelmobiliteit met een contractuur van 10 jaar. Dit betekent deelauto's, maar ook deel(E-)fietsen, deel(E-)bakfietsen en deel(E-)scooters). In het plan worden 47 deelauto's opgenomen.
- Het realiseren van excellente fietsparkeervoorzieningen. Berekend is dat er hier ongeveer 2.300 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Voor ruim 2.000 fietsparkeerplaatsen zijn goed toegankelijke openbare voorzieningen nodig.
- Het vertalen van het ruimtelijk ontwerp in het STOMP-principe, waarbij de bewoner, die op weg gaat, eerst omgevingsvriendelijke verplaatsingsalternatieven tegenkomt.
- Het beperken van het parkeeraanbod.

Door het toepassen van het mobiliteitsconcept op topniveau kan het parkeeraanbod met 40% worden gereduceerd.

Analyse leert dat de parkeernormen, die de gemeente Gouda hanteert, hoog zijn, rekening houdend met het gemiddelde autobezit in Gouda en de parkeernorm die Woonpartners hanteert.

Uitgaande van de parkeernormen van de gemeente en het mobiliteitsconcept levert dit de volgende parkeerbehoefte, bruto en op diverse momenten:

functie	bruto	werkdag- ochtend	werkdag- middag	werkdag- avond	koop- avond	werkdag- nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
bewoners woningen	565	283	283	509	452	565	339	452	396
bezoekers woningen	117	12	23	94	82	0	70	117	82
Commerciële vz	19	19	19	1	1	0	0	0	0
Maatschappelijke vz.	5	5	4	0	0	0	0	0	0
totaal	706	318	328	604	535	565	410	570	478
Deelauto's	47	47	47	47	47	47	47	47	47
Eindtotaal	753	365	375	651	583	612	457	617	525

tabel 4.1: Parkeerbehoefte Burgemeesterkwartier, bruto en dynamisch

Uit tabel 4.1 blijkt dat op het maatgevende moment, werkdagavond er 651 parkeerplaatsen nodig zijn voor de functies van het Burgemeesterkwartier, inclusief 47 voor de deelauto's.

Aanbevolen wordt de verschillende maatregelen uit het mobiliteitsconcept en het parkeeraanbod regelmatig te monitoren, zodat tijdig kan worden bijgestuurd.

Verkeersgeneratie

In de studie 'Verkeerseffecten Spoorzone' is gerekend met een verkeersgeneratie van het Burgemeesterskwartier van circa 2.430 autoritten per etmaal. Het programma van het Burgemeesterskwartier is meer uitgewerkt en hier wordt een mobiliteitsconcept toegepast. Op basis daarvan komt de verkeersgeneratie op 2.120 autoritten per etmaal 13% lager.