

**Onderwerp:** Parkeer- en mobiliteitsoplossing Kavel 5 Gouda

**Opsteller:** Rob Ebbing en Edwin van der Gracht

**Datum:** 22 juli 2022, versie 1.4

**Notitie**

## 1 Inleiding

ABC Planontwikkeling (hierna: de projectontwikkelaar) realiseert in de spoorzone van Gouda het project Kavel 5 (hierna: K5). ABC is geselecteerd in een verkoopprocedure georganiseerd door NS Vastgoed waarbij uitgangspunten zijn afgestemd met de gemeente Gouda. De winnende tenderindiening ging uit van 144 hotelkamers, 50 woningen en voorzieningen waaronder fietsparkeren, horeca, flexwerkplekken en fitness. Het huidige voorkeursprogramma<sup>1</sup> is afgeleid van dit programma en kent minder hotelkamers, 9 extra woningen en 20 short stay kamers. De gemeente Gouda heeft de projectontwikkelaar verzocht om een mobiliteitsvisie op te (laten) stellen waarin inzichtelijk is gemaakt wat de parkeerbehoefte van K5 is en hoe deze kan worden gefaciliteerd. Deze vraag is drieledig:

- Wat is de normatieve parkeerbehoefte van het te realiseren voorkeursprogramma?
- Welke mobiliteitsconcepten kunnen worden ingezet om de parkeerbehoefte (gedeeltelijk) te faciliteren?
- Welke parkeervoorzieningen zijn beschikbaar om de parkeerbehoefte op te lossen?

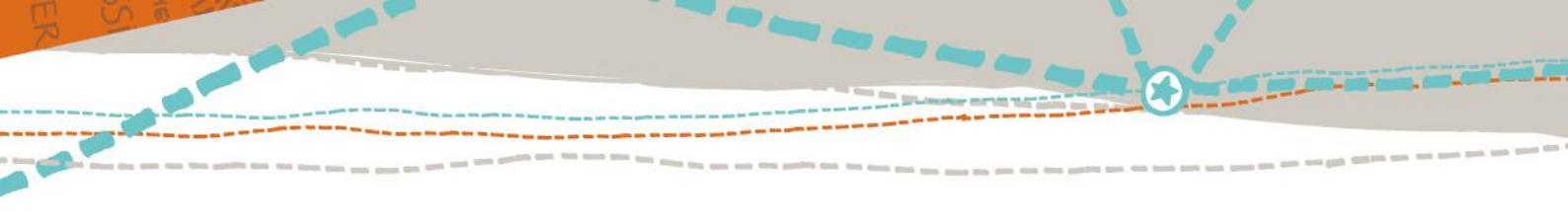
Uitgangspunt binnen K5 is dat de parkeerbehoefte niet op eigen terrein wordt opgelost. Hier liggen verschillende argumenten aan ten grondslag. Het is niet gewenst om in het Stationsgebied nieuwe verkeersinfrastructuur te realiseren waarmee K5 kan worden ontsloten. Daarnaast is bekend dat in de Stationsomgeving parkeercapaciteit beschikbaar is in bestaande parkeervoorzieningen. Voor de gemeente Gouda en de projectontwikkelaar geldt dat zij willen inzetten op het benutten van deze restcapaciteit.

### 1.1 Opzet van deze notitie

In deze notitie zijn in de eerste plaats de relevante gegevens van K5 op een rij gezet. Vervolgens is de parkeerbehoefte van het voorkeursprogramma bepaald op basis van het parkeernormenbeleid van de gemeente Gouda. Vervolgens is een visie op mobiliteit voor het project opgenomen, waar uitgangspunten uit volgen voor de parkeerbalans. Tot slot wordt ingegaan op het faciliteren van de parkeerbehoefte, waarbij gebruik wordt gemaakt van restcapaciteit aanwezig bij parkeervoorzieningen in de directe omgeving van de ontwikkellocatie.

---

<sup>1</sup> Het huidige maximale programma waarover tussen ABC Vastgoed en de gemeente Gouda afspraken zijn gemaakt. Hieronder vallen ook programmawijzigingen ten opzichte van de tenderindiening.



## 2 De relevante gegevens van K5

### 2.1 Ligging en ontsluiting

K5 ligt in de stationsomgeving van Gouda aan de Burgemeester Jamessingel (het exacte adres van K5 is nog niet bepaald). Dit betekent dat de locatie buitengewoon goed bereikbaar is met het openbaar vervoer (zowel per trein als per bus). In paragraaf 4.1 wordt ingegaan op de vraag wat de ligging van K5 voor verwacht effect heeft op de autoafhankelijkheid van de toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers. Ten aanzien van autobereikbaarheid vormt de Burgemeester Jamessingel een gebiedsontsluitingsweg in de richting van de A12.

### 2.2 Ruimtelijk programma

In Tabel 1 is het voorkeursprogramma opgenomen dat binnen K5 wordt gerealiseerd. Het hotel wordt ontwikkeld als 4 sterren hotel. Naast reguliere hotelkamers zijn in het hotel 20 short stay kamers voorzien (maximale verblijfsduur van 12 maanden). In deze notitie worden de short stay kamers als kleine appartementen beschouwd. Het stedenbouwkundig ontwerp laat zien dat de horecafunctie een grand café is.

| Functie                                 | Aantal/omvang            |
|-----------------------------------------|--------------------------|
| Appartementen 55 - 85 m <sup>2</sup>    | 9 woningen               |
| Appartementen < 55 m <sup>2</sup>       | 50 woningen              |
| Hotel (3 of 4 sterren)                  | 108 kamers               |
| Hotel short stay 30 - 35 m <sup>2</sup> | 20 kamers                |
| Kantoor zonder baliefunctie             | 1.400 m <sup>2</sup> bvo |
| Horeca (grand café)                     | 350 m <sup>2</sup> bvo   |

Tabel 1 Voorkeursprogramma K5.

### 2.3 Gevolgen van de parkeeroplossing voor dubbelgebruik

Zoals beschreven in de inleiding van deze notitie wordt de parkeerbehoefte van K5 niet op eigen terrein opgelost. Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt mogelijk gevonden in parkeervoorzieningen in de directe omgeving van de ontwikkellocatie (de Stationsgarage en het parkeerterrein Vossenburchkade). Het feit dat de parkeerbehoefte op verschillende locaties gefaciliteerd kan worden, leidt ertoe dat extra aandacht nodig is bij het toepassen van dubbelgebruik (op basis van aanwezigheidspercentages). De meest zuivere werkwijze is om mogelijkheden tot dubbelgebruik per parkeervoorziening te onderzoeken.

### 3 Parkeerbilans op basis van het gemeentelijk parkeernormenbeleid

Allereerst wordt de parkeerbilans opgesteld op basis van de parkeernormen zoals vastgesteld in het Amendement Parkeerplan Gouda 2020 in de raadsvergadering van 29 januari 2020.

#### 3.1 Normatieve parkeerbehoefte

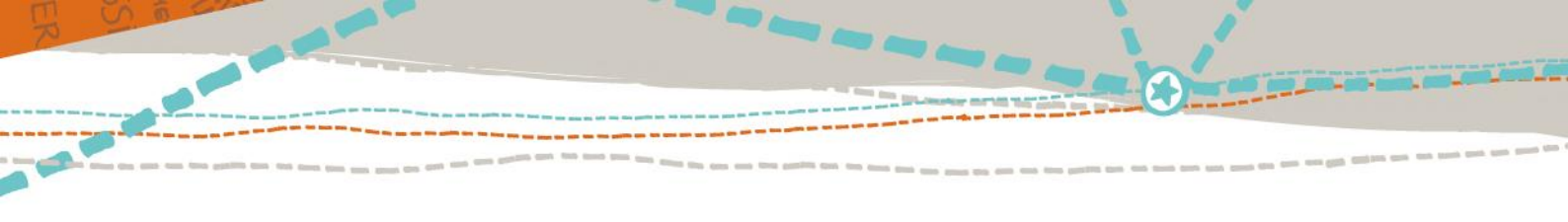
In Tabel 2 is de normatieve parkeerbehoefte van het voorkeursprogramma opgenomen. Bij deze tabel hoort de volgende toelichting:

- De ontwikkellocatie is gelegen in de zone B2.
- De opgenomen parkeernormen voor appartementen zijn inclusief de reductie als gevolg van gereguleerd parkeren (-0,4 parkeerplaats op het bewonersaandeel van de parkeernorm).
- Voor de short stay kamers is de parkeernorm gehanteerd voor appartementen < 55 m<sup>2</sup>.
- Kolom Parkeernorm: de opgenomen parkeernorm is inclusief het aandeel bezoekersparkeren (voor woningen 0,2 parkeerplaats per woning en voor de overige functies is de omvang van deze behoefte afgeleid van het geldende bezoekerspercentage).
- Kolom Parkeerbehoefte totaal: de totale parkeerbehoefte per functie inclusief bezoekersparkeren.
- Kolom Waarvan bezoekers: het aandeel van de parkeerbehoefte dat bestaat uit bezoekers.

Uit onderstaande tabel blijkt dat de normatieve parkeerbehoefte van het voorkeursprogramma uitkomt op 113 parkeerplaatsen, waarvan 78 parkeerplaatsen voor bezoekers. Met een behoefte van 54 parkeerplaatsen heeft het hotel een belangrijk aandeel in de totale parkeerbehoefte van K5.

| Functie                                 | Aantal/omvang        | Parkeernorm                    | Parkeerbehoefte<br>totaal | Waarvan<br>Bezoekers |
|-----------------------------------------|----------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------------|
| Appartementen 55 - 85 m <sup>2</sup>    | 9 woningen           | 0,6 per woning                 | 5,4                       | 1,8                  |
| Appartementen < 55 m <sup>2</sup>       | 50 woningen          | 0,4 per woning                 | 20                        | 10                   |
| Hotel (4 sterren)                       | 108 kamers           | 0,5 per kamer                  | 54                        | 48,6 (90%)           |
| Hotel short stay 30 - 35 m <sup>2</sup> | 20 kamers            | 0,4 per kamer                  | 8                         | 4                    |
| Kantoor zonder baliefunctie             | 1.400 m <sup>2</sup> | 0,8 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 11,2                      | 0,6 (5%)             |
| Horeca (grand café)                     | 350 m <sup>2</sup>   | 4,0 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 14                        | 12,6 (90%)           |
| <b>Totaal</b>                           | -                    | -                              | <b>112,6</b>              | <b>77,6</b>          |

Tabel 2 Normatieve parkeerbehoefte van het voorkeursprogramma.



## 4 Visie op mobiliteit en bijpassende parkeernormen

De projectontwikkelaar kiest bewust voor het realiseren van K5 in de stationsomgeving van Gouda. Met de gunstige ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het openbaar vervoer worden de appartementen, het hotel en de overige functies ontwikkeld met een doelgroep voor ogen die wordt gekenmerkt door een lagere autoafhankelijkheid. In deze paragraaf wordt de vraag beantwoord of de door de gemeente gehanteerde parkeernormen passend zijn voor K5. Vervolgens wordt de impact van eventuele mobiliteitsconcepten op de parkeerbehoefte geduid.

### 4.1 Gemeentelijke parkeernormen passend voor K5?

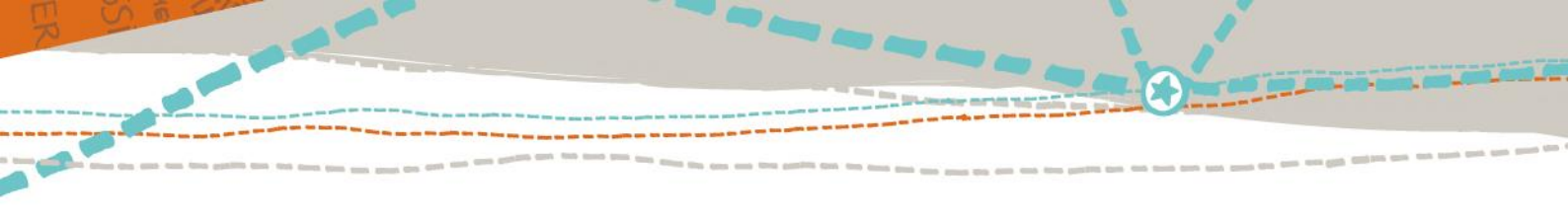
In deze paragraaf worden de parkeernormen uit Tabel 2 tegen het licht gehouden. Hierbij wordt de vraag beantwoord of de parkeernormen, gezien de ligging van de ontwikkellocatie en de beoogde doelgroepen, realistische inschattingen vormen van de verwachte parkeerbehoefte. De beoordeling is zo veel als mogelijk gebaseerd op onderzoeken of referentieprojecten. Vanwege de normatief gezien lage parkeerbehoefte van de kantoorfunctie, is de parkeernorm voor het kantoor niet nader onderzocht.

#### Bewonersparkeernorm appartementen

De bewonersparkeernorm voor de twee soorten te realiseren appartementen zijn op deze locatie relatief laag, mede door de ligging in gereguleerd gebied. Deze ligging resulteert in een reductie op de parkeernorm van 0,4 parkeerplaats per woning. Spark beschikt over een databestand waarin op postcode vijf niveau (bijvoorbeeld 2266A) het autobezit per huishouden is opgenomen. Op dit moment heeft de stationsomgeving van Gouda slechts in beperkte mate een woonfunctie. In het meest dichtbij zijnde postcodegebied met een significante woonfunctie, de buurt Ronsseweg ten noorden van de stationsomgeving (2803Z), ligt het autobezit van 580 huishoudens op gemiddeld 0,62 auto's per huishouden. Omdat in K5 een specifiek woningtype wordt ontwikkeld, voor het merendeel appartementen van maximaal 55 m<sup>2</sup>, zegt een vergelijking tussen de hoogte van de bewonersparkeernormen en het bestaande autobezit in de buurt Ronsseweg relatief weinig.

#### Bezoekersparkeernorm appartementen

De gemeente Gouda hanteert in zone B2 een bezoekersparkeernorm van 0,2 parkeerplaats per woning. Uit onderzoek van Spark naar het gebruik van digitale bezoekersregelingen in diverse gemeenten blijkt dat huishoudens in gereguleerd gebied, omgerekend naar een parkeernorm, gemiddeld behoefte hebben aan 0,15 tot 0,2 bezoekersparkeerplaats. In centra van steden ligt deze behoefte onder de 0,1 parkeerplaats per woning. Voor een stationsomgeving bevindt de bezoekersparkeernorm zoals gehanteerd door de gemeente Gouda zich aan de bovenkant van deze bandbreedte.



### Parkeernorm hotel

Voor het hotel zijn op basis van een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per kamer in totaal 54 parkeerplaatsen benodigd. De gemeente Gouda heeft aangegeven dat de parkeernorm voor een hotel in haar beleid is bepaald op basis van een CROW parkeerkencijfer (gesteld 1,0 parkeerplaats per kamer) waar in zone A en B een reductie van 50% op is toegepast.

Vanwege de ligging van K5 in de stationsomgeving van Gouda, is het legitiem om te onderzoeken of een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per kamer passend is voor K5. Spark adviseert om de parkeernorm te baseren op de meest recente parkeerkencijfers van het CROW (publicatie 381). Het parkeerkencijfer voor een 4 sterren hotel (sterk stedelijk, centrum en minimum bandbreedte<sup>2</sup>) ligt op 2,7 parkeerplaatsen per 10 kamers. Voor een hotel met 108 kamers resulteert toepassing van deze parkeernorm in een parkeerbehoefte van 29,2 parkeerplaatsen.

Spark is van mening dat met de keuze voor centrumligging en minimumbandbreedte geen verdere correctie nodig is op de hoogte van de parkeernorm voor het hotel. Het parkeerkencijfer van 2,7 parkeerplaatsen per 10 kamers wordt als een realistische parkeernorm gezien. In deze notitie wordt voor het hotel gerekend met een parkeernorm van omgerekend 0,27 parkeerplaats per kamer.

### Parkeernorm horeca

Zoals opgenomen geldt voor de horecafunctie een parkeernorm van 4,0 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo. Deze parkeernorm is gebaseerd op de functie 'café/bar/cafetaria' in de parkeerkencijfers van het CROW. Spark is van mening dat dit het meest passende kencijfer voor een grand café is. De hoogte van het kencijfer is echter gericht op een centrumlocatie en niet op een stationslocatie. Tevens zal de aanwezige horeca ook gebruikt worden door hotelgasten. Om deze reden is een aanpassing op de hoogte van de parkeernorm nodig. Voorgesteld wordt om aansluiting te zoeken met parkeernormen voor horeca in een stationsomgeving zoals gehanteerd in andere gemeenten. De volgende parkeernormen gelden als referentie:

- Gemeente Utrecht: 3,0 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo;
- Gemeente Rotterdam: 0,4 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo;
- Gemeente Zoetermeer<sup>3</sup>: 0,4 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo.

Gezien bovenstaande parkeernormen acht Spark het realistisch om voor de horecafunctie binnen K5 een parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo te hanteren.

---

<sup>2</sup> Uit het parkeernormenbeleid van de gemeente Gouda kan niet worden afgeleid welke bandbreedte door de gemeente Gouda wordt gehanteerd binnen de CROW parkeerkencijfers. Mede gezien de relatief lage parkeernormen voor woonfuncties, is de minimum bandbreedte aangehouden als parkeernorm.

<sup>3</sup> Gemeente Zoetermeer hanteert een specifieke parkeernorm voor de functie 'stationshoreca'.

## 5 Parkeerbilans op basis van (deels) aangepaste parkeernormen

In paragraaf 4.1 is beoordeeld of de door de gemeente Gouda gehanteerde parkeernormen een realistische inschatting vormen van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Op basis van de (deels) aangepaste parkeernormen wordt in deze paragraaf de normatieve parkeerbehoefte bepaald.

### 5.1 Normatieve parkeerbehoefte o.b.v. aangepaste parkeernormen

Zoals opgenomen in Tabel 3 daalt de normatieve parkeerbehoefte van K5 van 113 naar afgerond 81 parkeerplaatsen, waarvan 49 voor bezoekers.

| Functie                                 | Aantal/omvang        | Parkeernorm                    | Parkeerbehoefte<br>totaal | Waarvan<br>Bezoekers |
|-----------------------------------------|----------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------------|
| Appartementen 55 - 85 m <sup>2</sup>    | 9 woningen           | 0,6 per woning                 | 5,4                       | 1,8                  |
| Appartementen < 55 m <sup>2</sup>       | 50 woningen          | 0,4 per woning                 | 20                        | 10                   |
| Hotel (4 sterren)                       | 108 kamers           | 0,27 per kamer                 | 29,2                      | 26,3 (90%)           |
| Hotel short stay 30 - 35 m <sup>2</sup> | 20 kamers            | 0,4 per kamer                  | 8                         | 4                    |
| Kantoor zonder baliefunctie             | 1.400 m <sup>2</sup> | 0,8 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 11,2                      | 0,6 (5%)             |
| Horeca (grand café)                     | 350 m <sup>2</sup>   | 2,0 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 7                         | 6,3 (90%)            |
| <b>Totaal</b>                           | -                    | -                              | <b>80,8</b>               | <b>49</b>            |

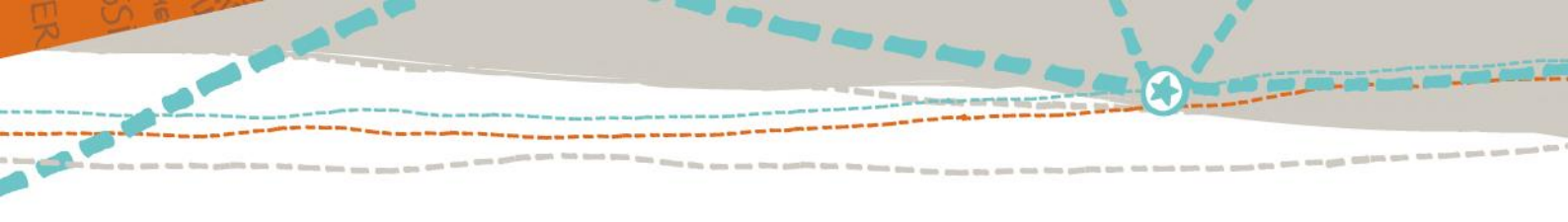
Tabel 3 Normatieve parkeerbehoefte van het voorkeursprogramma.

## 6 Het effect van mobiliteitsconcepten op de parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte van 81 parkeerplaatsen kan gedeeltelijk gefaciliteerd worden door de inzet van mobiliteitsconcepten. Concreet wordt hiermee de inzet van deelauto's bedoeld. Deelauto's hebben geen effect op het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte. Deelauto's leiden tot een daling van het autobezit en autogebruik onder de toekomstige bewoners en tot een daling van het autogebruik onder werknemers (zie paragraaf 6.1).

| Functie                         | Parkeerbehoefte<br>totaal | Waarvan bewoners<br>en/of werknemers | Waarvan bezoekers |
|---------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|-------------------|
| Woningen (inclusief short stay) | 33,4                      | 17,6                                 | 15,8              |
| Hotel (4 sterren)               | 29,2                      | 2,9                                  | 26,3              |
| Kantoor zonder baliefunctie     | 11,2                      | 10,6                                 | 0,6               |
| Horeca (grand café)             | 7                         | 0,7                                  | 6,3               |
| <b>Totaal</b>                   | <b>80,8</b>               | <b>31,8</b>                          | <b>49</b>         |

Tabel 4 Onderverdeling parkeerbehoefte naar bewoners en werknemers en bezoekers.



Zoals opgenomen in Tabel 4 komt de parkeerbehoefte van bewoners en werknemers uit op 32 parkeerplaatsen. De gemeente Gouda stelt in haar beleid dat in ongereguleerd gebied maximaal 20% van de parkeerbehoefte met de inzet van deelauto's gefaciliteerd kan worden. In gereguleerd gebied geldt geen maximum<sup>4</sup>. De vervangingswaarde is vastgesteld op 1:5 (inzet van één deelauto vervangt vijf auto's en leidt tot een netto daling van de parkeerbehoefte met 4 parkeerplaatsen).

## 6.1 Advies met betrekking tot inzet deelauto's in K5

Uit Tabel 4 blijkt dat de parkeerbehoefte van de bewoners afgerond 18 parkeerplaatsen bedraagt. Het hotel en het kantoor leiden gezamenlijk tot een parkeerbehoefte van 14 parkeerplaatsen voor werknemers. Spark acht de inzet van deelauto's voor beide doelgroepen kansrijk:

- Bewoners: binnen K5 worden in totaal 79 woningen gerealiseerd (inclusief short stay). Voor deze woningen worden 18 parkeerplaatsen beschikbaar gesteld. Dit betekent dat voor de meeste bewoners geen parkeerplaats beschikbaar is, zij zullen waarschijnlijk niet beschikken over een eigen auto. Voor bewoners die zichzelf (op incidentele basis) willen verplaatsen met een auto, vormt een deelauto een uitstekend alternatief. Dit onder meer door het principe van betalen naar gebruik.
- Werknemers: K5 wordt ontwikkeld in de stationsomgeving van Gouda. Voor werknemers van het hotel en het kantoor zal het aantrekkelijk zijn om woon-werkverkeer bijvoorbeeld met de trein af te leggen. Met name voor het kantoor geldt dat werknemers ook met enige regelmaat werkverplaatsingen moeten afleggen. Inzet van een deelauto (voor werknemers ook wel poolauto genoemd) leidt ertoe dat werknemers voor hun woon-werkverkeer niet afhankelijk zijn van een eigen auto en gebruik kunnen maken van de fiets of het openbaar vervoer.

Op basis van het gemeentelijk uitgangspunt dat 20% van de parkeerbehoefte met de inzet van een of meerdere deelauto's kan worden gefaciliteerd, adviseert Spark om voor de woningen in totaal 2 deelauto's ter beschikking te stellen en voor werknemers bij aanvang 1 deelauto. Normaliter geldt dat de inzet van deelauto's leidt tot een reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Omdat de voor K5 gehanteerde parkeernormen relatief laag liggen, adviseert Spark om hier terughoudend in te zijn. Concreet betekent dit dat de bewonersparkeerbehoefte niet wordt gereduceerd, voor de parkeerbehoefte van de werknemers gebeurt dit wel. De inzet van 3 deelauto's leidt tot een netto reductie van 4 parkeerplaatsen (in Tabel 5 is deze reductie verwerkt in de parkeerbehoefte van het kantoor).

---

<sup>4</sup> De gemeente Gouda hanteert in gereguleerd gebied geen maximum omdat de GROP-regeling (Geen Recht Op Parkeervergunning) van kracht is. Alle nieuwe huisadressen in gereguleerd gebied komen nooit en te nimmer in aanmerking voor parkeerrechten in de openbare ruimte. Het risico dat bijvoorbeeld de inzet van deelauto's leidt tot een structurele stijging van de parkeerdruk in de openbare ruimte – omdat bijvoorbeeld minder gebruik van het autodeelconcept wordt gemaakt dan verwacht – is hiermee ingeperkt. Omdat gereguleerd parkeren in Gouda geldt van maandag t/m zaterdag van 9:00 tot 21:00 uur, kan het risico niet volledig worden beheerst.

## 6.2 Normatieve parkeerbehoefte op basis van aangepaste uitgangspunten

Uit de berekening op basis van het gemeentelijk parkeernormenbeleid komt naar voren dat normatief gezien 113 parkeerplaatsen benodigd zijn voor K5. Spark heeft de parkeernormen van de geplande functies tegen het licht gehouden en adviseert om de parkeernorm voor het hotel en voor de horecafunctie naar beneden bij te stellen.

Voor K5 is onderzocht wat het effect van de inzet van deelauto's op de parkeerbehoefte van K5 kan zijn. Geconcludeerd wordt dat voor bewoners van de 79 woningen (inclusief short stay) 2 deelauto's kunnen worden ingezet en voor werknemers van het hotel en het kantoor 1 deelauto (in de vorm van een poolauto voor het afleggen van werkverplaatsingen). Zoals beschreven in paragraaf 6.1 wordt in de parkeerbalans alleen de parkeerbehoefte van het kantoor gereduceerd met netto 4 parkeerplaatsen.

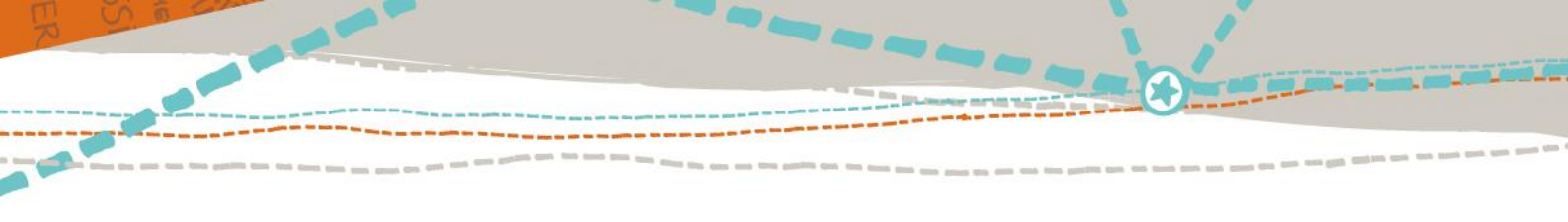
| Functie                                 | Aantal/omvang        | Parkeernorm                    | Parkeerbehoefte | Waarvan    |
|-----------------------------------------|----------------------|--------------------------------|-----------------|------------|
|                                         |                      |                                | totaal          | Bezoekers  |
| Appartementen 55 - 85 m <sup>2</sup>    | 9 woningen           | 0,6 per woning                 | 5,4             | 1,8        |
| Appartementen < 55 m <sup>2</sup>       | 50 woningen          | 0,4 per woning                 | 20              | 10         |
| Hotel (4 sterren)                       | 108 kamers           | 0,27 per kamer                 | 29,2            | 26,3 (90%) |
| Hotel short stay 30 - 35 m <sup>2</sup> | 20 kamers            | 0,4 per kamer                  | 8               | 4          |
| Kantoor zonder baliefunctie             | 1.400 m <sup>2</sup> | 0,5 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 7,2             | 0,6 (5%)   |
| Horeca (grand café)                     | 350 m <sup>2</sup>   | 2,0 per 100 m <sup>2</sup> bvo | 7               | 6,3 (90%)  |
| Parkeerplaatsen deelauto's              | 3 deelauto's         | -                              | 3               | -          |
| <b>Totaal</b>                           | -                    | -                              | <b>79,8</b>     | <b>49</b>  |

Tabel 5 Parkeerbalans op basis van aangepaste uitgangspunten.

## 7 Het oplossen van de parkeerbehoefte

### 7.1 Parkeerbehoefte van de geplande functies gedurende de week

In Tabel 6 wordt de parkeerbehoefte van de geplande functies berekend per relevant dagdeel. Aan deze berekeningen liggen aanwezigheidspercentages ten grondslag (zie bijlage 1). In de tabel zijn drie gereserveerde parkeerplaatsen opgenomen voor deelauto's. Uit de onderste regel 'Totaal afgerond' blijkt dat het maatgevende moment, het moment waarop de gezamenlijke gelijktijdige parkeerbehoefte het hoogst is, op de zaterdagavond te liggen. Op dit moment zijn afgerond 69 parkeerplaatsen benodigd.



| Parkeerbehoefte<br>gedurende de week | Werkdag<br>-ochtend | Werkdag<br>-middag | Werkdag<br>-avond | Koop<br>-avond | Werkdag<br>-nacht | Zaterdag<br>-middag | Zaterdag<br>-avond | Zondag<br>-middag |
|--------------------------------------|---------------------|--------------------|-------------------|----------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| Bewonersparkeren                     | 8,8                 | 8,8                | 15,8              | 17,6           | 14,1              | 10,6                | 14,1               | 12,3              |
| Bezoekersparkeren                    | 1,6                 | 3,2                | 12,6              | 0,0            | 11,1              | 9,5                 | 15,8               | 11,1              |
| Hotel                                | 29,2                | 14,6               | 20,4              | 20,4           | 20,4              | 14,6                | 29,2               | 14,6              |
| Kantoor                              | 7,2                 | 7,2                | 0,4               | 0,0            | 5,4               | 0,0                 | 0,0                | 0,0               |
| Horeca                               | 0,4                 | 1,8                | 6,3               | 0,0            | 6,3               | 2,8                 | 7,0                | 2,8               |
| Deelauto's                           | 3,0                 | 3,0                | 3,0               | 3,0            | 3,0               | 3,0                 | 3,0                | 3,0               |
| <b>Totaal afgerond</b>               | 50,1                | 38,5               | 58,6              | 41,0           | 60,3              | 40,4                | <b>69,1</b>        | 43,8              |

Tabel 6 Toepassing van aanwezigheidspercentages (zie bijlage 1).

## 7.2 Aanwezige parkeervoorzieningen

Voor K5 worden geen parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Dit betekent dat voor het oplossen van de parkeerbehoefte gebruik moet worden gemaakt van restcapaciteit aanwezig in omliggende parkeervoorzieningen. In Tabel 7 zijn drie potentieel geschikte parkeervoorzieningen opgenomen. In de tabel is de capaciteit per voorziening opgenomen alsook de loopafstand vanaf K5 tot iedere voorziening. Dit betreft de werkelijke loopafstand gemeten via Google Maps. In bijlage 2 is een kaart opgenomen waarin de ligging van iedere voorziening is aangegeven.

| Parkeervoorzieningen | Capaciteit | Loopafstand     |
|----------------------|------------|-----------------|
| 1 Stationsgarage*    | 320        | Circa 80 meter  |
| 2 Vossenburchkade    | 147        | Circa 400 meter |
| 3 Schouwburgplein    | 178        | Circa 700 meter |

*\*De Stationsgarage heeft op dit moment een capaciteit van 320 parkeerplaatsen en is qua ontwerp en dimensionering voorbereid op een toekomstige uitbreiding. De gemeenteraad van Gouda heeft op 8 december 2021 besloten de garage uit te breiden met 80 parkeerplaatsen.*

Tabel 7 Capaciteit van omliggende parkeervoorzieningen.

De algemeen geaccepteerde afstand tussen een bestemming en de parkeervoorziening varieert per functie en locatie. Het is bekend dat de geaccepteerde afstand toeneemt naarmate de verblijfsduur langer is. Een afstand van 200 meter wordt over het algemeen door bewoners als acceptabel ervaren. Een loopafstand van 400 meter geldt voor langparkeerders zoals werknemers en hotelgasten. Uit Tabel 7 blijkt dat de Stationsgarage (1) op de kortste loopafstand vanaf K5 ligt. De Vossenburchkade (2) ligt binnen de loopafstand van 400 meter. Het Schouwburgplein ligt op een te grote loopafstand en wordt om deze reden verder buiten beschouwing gelaten.

### 7.3 Gebruik parkeervoorzieningen

Om te kunnen bepalen of een parkeervoorziening over restcapaciteit beschikt om (een gedeelte van) de parkeerbehoefte van K5 te kunnen faciliteren, is inzicht nodig in het huidige gebruik van de voorzieningen. In opdracht van de gemeente Gouda heeft Technolution BV in 2019 een onderzoek uitgevoerd naar de bezettingsgraad van parkeervoorzieningen in Gouda. Dit onderzoek is verricht naar het gebruik van openbare parkeerterreinen en parkeergarages over de periode van 9 tot en met 22 september en van 7 tot en met 20 oktober 2019. In deze perioden was er geen koopzondag in Gouda, werd de traditionele wekelijkse kaasmarkt niet georganiseerd en is het parkeren op de parkeerterreinen op zondag gratis. De bezetting van een parkeergelegenheid is als volgt berekend: aantal bezette parkeerplaatsen/capaciteit parkeervoorziening \* 100%.

In Tabel 8 wordt van de vier potentieel geschikte parkeervoorzieningen het gebruik per dagdeel weergegeven. In Tabel 8 is per dagdeel de hoogste bezetting aangehouden en deze waarde op 5% naar boven afgerond.

| Parkeervoorziening | Werkdag<br>-ochtend | Werkdag<br>-middag | Werkdag<br>-avond | Koop<br>-avond | Werkdag<br>-nacht | Zaterdag<br>-middag | Zaterdag<br>-avond | Zondag<br>-middag |
|--------------------|---------------------|--------------------|-------------------|----------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| 1 Stationsgarage   | 100%                | 100%               | 55%               | 10%            | 35%               | 45%                 | 65%                | 45%               |
| 2 Vossenburchkade  | 35%                 | 30%                | 75%               | 20%            | 70%               | 45%                 | 95%                | 50%               |

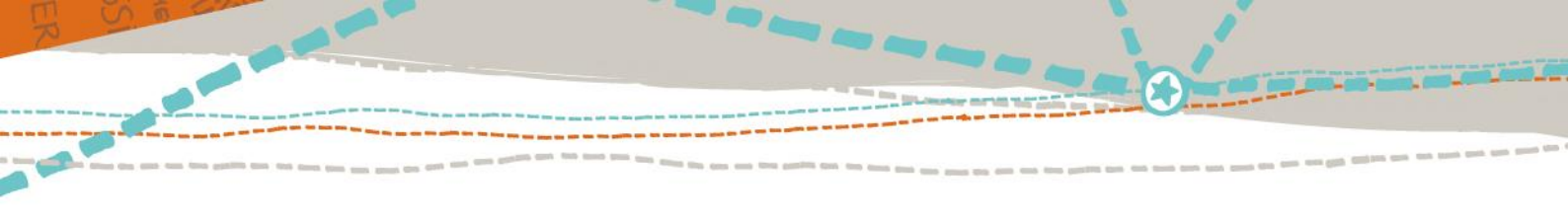
Tabel 8 Procentuele bezetting parkeervoorzieningen (op 5% naar boven afgerond).

In Tabel 10 is op basis van de percentages in Tabel 8 de restcapaciteit per parkeervoorziening bepaald. Dit is de huidige restcapaciteit waarbij geen rekening is gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen zoals het opvangen van de parkeerbehoefte bij de realisatie van de autoluwe binnenstad. De capaciteit van de uitbreiding van de Stationsgarage is apart opgenomen.

| Parkeervoorziening   | Werkdag<br>-ochtend | Werkdag<br>-middag | Werkdag<br>-avond | Koop<br>-avond | Werkdag<br>-nacht | Zaterdag<br>-middag | Zaterdag<br>-avond | Zondag<br>-middag |
|----------------------|---------------------|--------------------|-------------------|----------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| Stationsgarage (320) | 0                   | 0                  | 144               | 208            | 288               | 176                 | 112                | 176               |
| Stationsgarage (80)* | 80                  | 80                 | 80                | 80             | 80                | 80                  | 80                 | 80                |
| Vossenburchkade      | 95                  | 102                | 36                | 44             | 117               | 80                  | 7                  | 73                |
| <b>Totaal</b>        | <b>175</b>          | <b>182</b>         | <b>260</b>        | <b>332</b>     | <b>485</b>        | <b>336</b>          | <b>199</b>         | <b>329</b>        |

\*Aangenomen is dat er nog geen claims rusten op de 80 extra parkeerplaatsen die beschikbaar komen bij de uitbreiding van de Stationsgarage.

Tabel 9 Beschikbare restcapaciteit per parkeervoorziening.



#### 7.4 Beschikbare restcapaciteit per parkeervoorziening

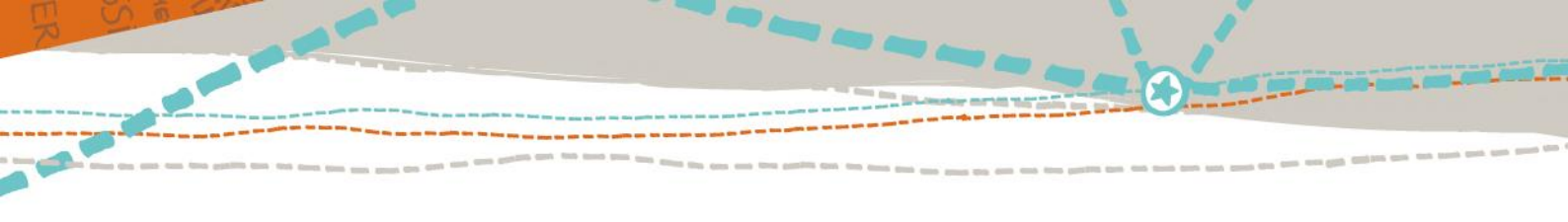
Uit Tabel 6 komt de afgeronde parkeerbehoefte van K5 naar voren. De parkeerbehoefte is het hoogst op de zaterdagavond, namelijk 69 parkeerplaatsen. Uit Tabel 9 blijkt dat deze behoefte ruimschoots gefaciliteerd kan worden in de huidige Stationsgarage.

Uit de tabel blijkt ook dat op werkdagen overdag geen restcapaciteit beschikbaar is in de huidige Stationsgarage. Dit betekent dat gebruik van de 80 parkeerplaatsen die beschikbaar komen bij de uitbreiding van de Stationsgarage of van de 95 parkeerplaatsen aan de Vossenburchkade noodzakelijk is om de parkeerbehoefte van K5 op werkdagen overdag te kunnen faciliteren.

### 8 Conclusies

In deze notitie is een parkeer- en mobiliteitsoplossing voor de ontwikkeling K5 in de spoorzone van Gouda uitgewerkt. Uit deze notitie komen de volgende conclusies naar voren:

- De normatieve parkeerbehoefte van K5 bedraagt op basis van het parkeernormenbeleid van de gemeente Gouda 113 parkeerplaatsen.
- Op basis van een aangepaste parkeernorm voor het geplande hotel (van 0,5 parkeerplaats per kamer naar 0,27 parkeerplaats per kamer) en een gereduceerde parkeernorm voor het grand café bedraagt de normatieve parkeerbehoefte van K5 afgerond 81 parkeerplaatsen.
- De inzet van deelauto's is kansrijk voor K5. Dit vanwege de ligging van K5 in de spoorzone van Gouda. Spark adviseert om voor de 79 woningen (inclusief short stay) 2 deelauto's in te zetten en voor de werknemers van het kantoor en het hotel 1 deelauto. Deze deelauto functioneert als poolauto voor het afleggen van werkverplaatsingen. Vanwege het geringe aantal parkeerplaatsen dat voor de bewoners beschikbaar is, adviseert Spark om de inzet van deelauto's niet tot uiting te laten komen in een reductie van de parkeerbehoefte. Voor het kantoor en het hotel wordt dit wel geadviseerd.
- Onderzocht is of de parkeerbehoefte van 80 parkeerplaatsen (inclusief parkeerplaatsen voor 3 deelauto's), met behulp van aanwezigheidspercentages omgerekend naar een maatgevende parkeerbehoefte van 69 parkeerplaatsen, opgelost kan worden wanneer gebruik wordt gemaakt van beschikbare restcapaciteit in nabijgelegen parkeervoorzieningen. Geconcludeerd wordt dat, omdat de uitbreiding van de Stationsgarage met 80 parkeerplaatsen definitief is (raadbesluit van 8 december 2021), de parkeerbehoefte van K5 op alle dagdelen in de Stationsgarage kan worden gefaciliteerd. Indien gewenst kan de Vossenburchkade, met name op werkdagen overdag, ook een rol spelen in het faciliteren van de parkeerbehoefte van K5. Op basis hiervan is het niet noodzakelijk om private niet-openbare parkeerterreinen in de omgeving onderdeel te maken van de parkeeroplossing van K5.



### **Aanbevelingen**

Ten aanzien van de Vossenburchkade dient te worden vermeld dat deze parkeervoorziening voor bewoners op een langere loopafstand ligt. Indien de Vossenburchkade voor toekomstige bewoners als parkeervoorziening wordt aangewezen, adviseert Spark om bij de verkoop of verhuur expliciet te vermelden dat deze parkeervoorziening gelegen is op circa 400 meter loopafstand vanaf de woning (5 tot 6 minuten lopen). Wij adviseren ook om op te nemen dat alle huisadressen binnen K5 worden opgenomen op de GROP-lijst (Geen Recht Op een Parkeervergunning). Bewoners van de appartementen en werknemers van de bedrijven komen nooit en te nimmer in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte.

## Bijlage 1

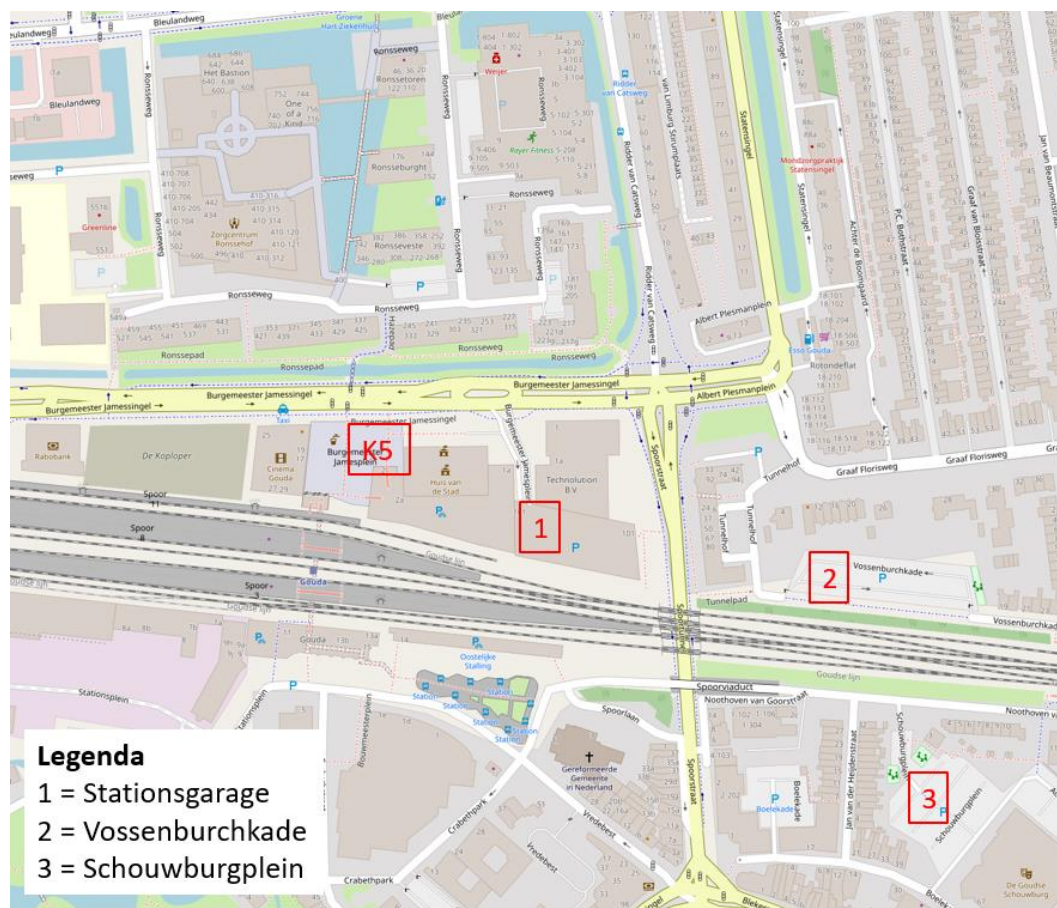
### Aanwezigheidspercentages CROW

| Parkeerbehoefte<br>gedurende de week | Werkdag<br>-ochtend | Werkdag<br>-middag | Werkdag<br>-avond | Koop<br>-avond | Werkdag<br>-nacht | Zaterdag<br>-middag | Zaterdag<br>-avond | Zondag<br>-middag |
|--------------------------------------|---------------------|--------------------|-------------------|----------------|-------------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| Bewonersparkeren                     | 50%                 | 50%                | 90%               | 100%           | 80%               | 60%                 | 80%                | 70%               |
| Bezoekersparkeren                    | 10%                 | 20%                | 80%               | 0%             | 70%               | 60%                 | 100%               | 70%               |
| Hotel                                | 100%                | 50%                | 70%               | 70%            | 70%               | 50%                 | 100%               | 50%               |
| Kantoor                              | 100%                | 100%               | 5%                | 0%             | 75%               | 0%                  | 0%                 | 0%                |
| Horeca                               | 5%                  | 25%                | 90%               | 0%             | 90%               | 40%                 | 100%               | 40%               |

Tabel 10 Gehanteerde aanwezigheidspercentages.

## Bijlage 2

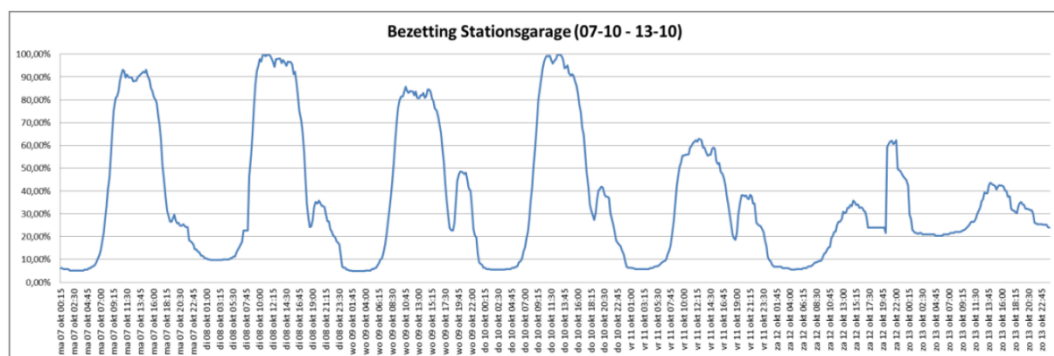
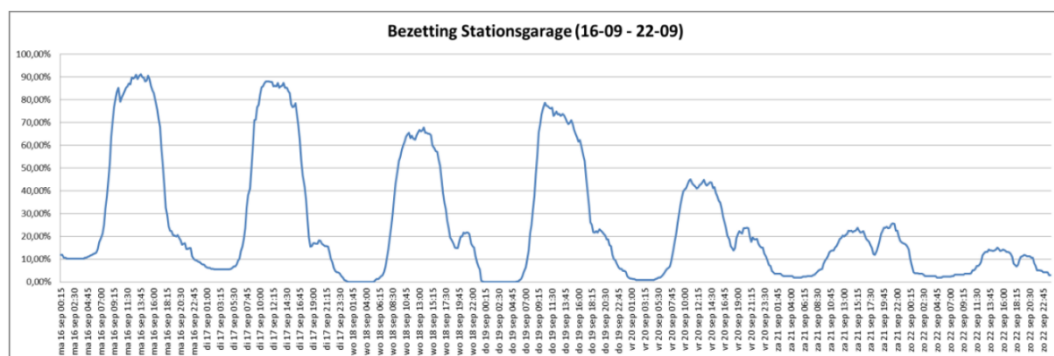
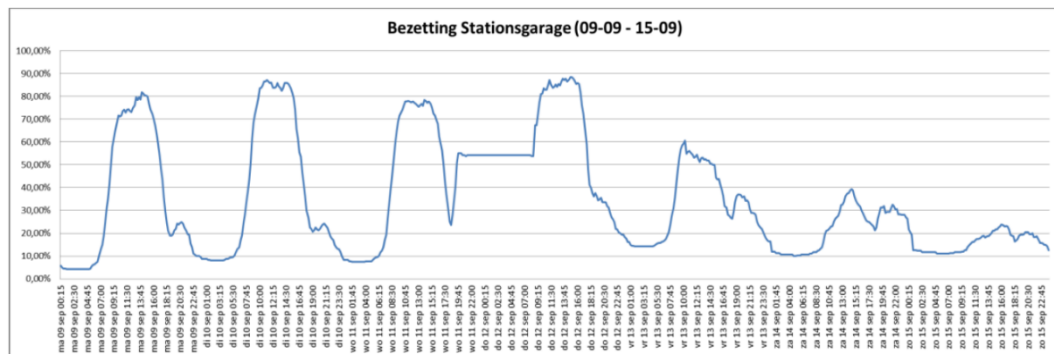
### Ligging parkeervoorzieningen



## Bijlage 3

### Bezettingsgrafieken stationsgarage

De grafieken uit het Technolotion onderzoek uit 2019 van de bezetting van de Stationsgarage voor de onderzochte perioden zijn als volgt:



## Bezettingsgrafieken Vossenburchkade

De grafieken uit het Technolution onderzoek van de bezetting van de Vossenburchkade voor de onderzochte perioden zijn als volgt:

