

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



## 1828-groep BV

### Mobiliteitsvisie en parkeerbalans locatie A1-oost

#### Spoorzone Gouda

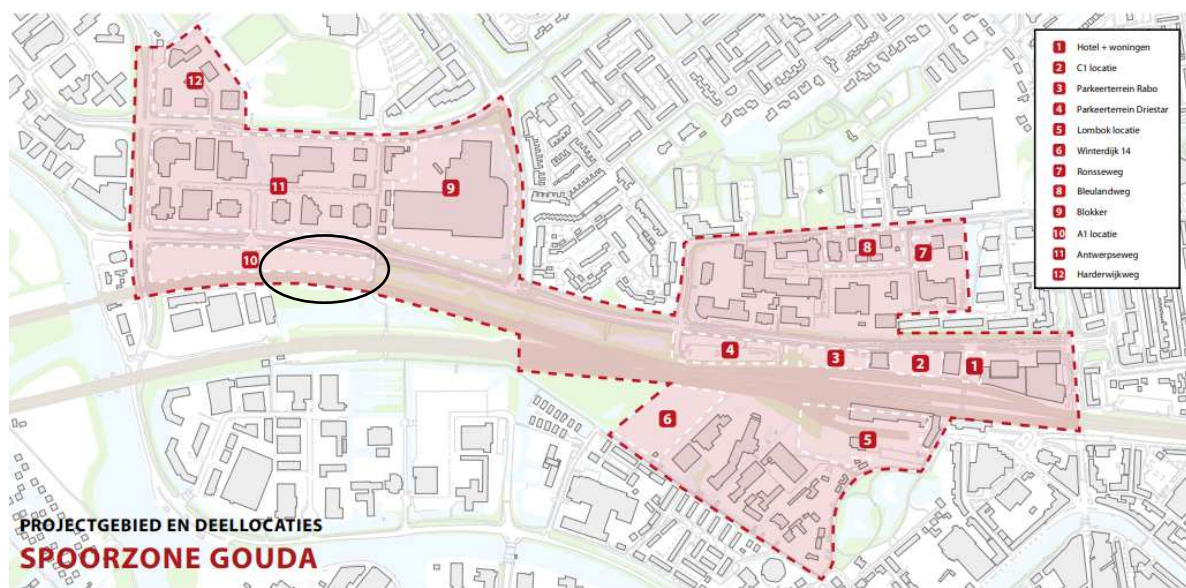
|               |                   |
|---------------|-------------------|
| Datum         | 16 april 2021     |
| Kenmerk       | 007297.N1.14      |
| Eerste versie | 11 september 2020 |

#### Inhoudsopgave

1. Inleiding - 2
2. Spoorzone - 4
  - a. Mobiliteit in de Spoorzone - 4
  - b. Parkeernormen voor de locatie A1-oost - 7
3. Beschrijving plan en locatie - 9
  - a. Mobiliteitsconcept voor A1-oost - 11
4. Parkeerbalans auto - 15
  - a. Bruto parkeerbehoefte - 15
  - b. Specifieke omstandigheden: jongerenhuisvesting - 15
  - c. Bezoekersparkeren in A1-oost - 17
  - d. Effecten mobiliteitsscenario op topniveau - 18
  - e. Dynamische parkeerbalans - 19
5. Het mobiliteitsbeleid in de praktijk - 21
6. Conclusies - 23

# 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: Ligging van de locatie A1-oost*

Deze notitie 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.



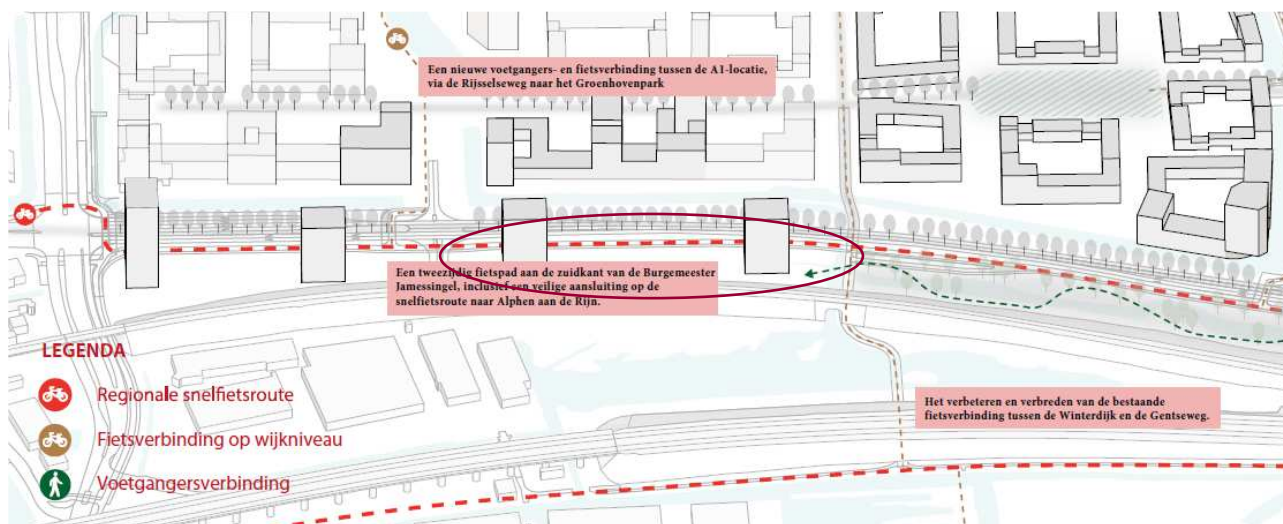
*Figuur 2.1: Ontwikkelperspectief Spoorzone*

Eén 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 A1-oost zijn:

- Een doorfietsroute (tweerichtingen) 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)

Als onderdeel van de duurzame mobiliteit wordt in A1-oost ook een pakkethub voorzien.

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 er 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 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 van de autoparkeeropgave worden toegepast. 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% 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 excellente fietsparkeervoorziening en een doorvertaling van het STOMP-principe. Dit geval kan een maximale substitutie van 40% van de autoparkeeropgave opleveren.

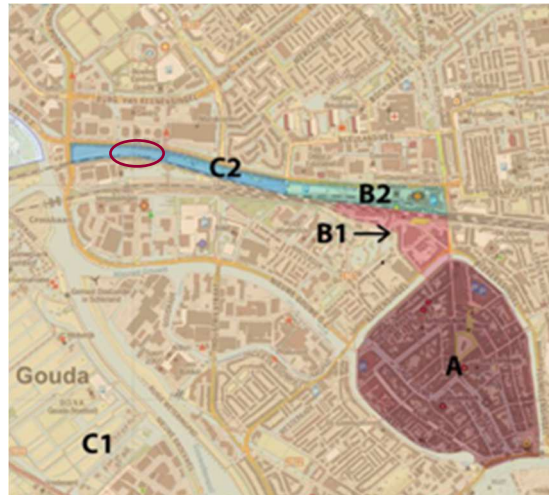
De parkeerplaatsen worden voorzien van voldoende laadpunten voor elektrische voertuigen. Tevens worden slimme oplossingen voor de logistiek toegepast, zodat het aantal verkeersbewegingen wordt beperkt.

## 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.



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

| Type woning       | Oppervlakte in m <sup>2</sup> gbo | Parkeernorm 2020 | + bezoekers |
|-------------------|-----------------------------------|------------------|-------------|
| Woning groot      | > 110 m <sup>2</sup>              | 1,4              | 0,25        |
| Woning midden     | 85 – 110 m <sup>2</sup>           | 1,2              | 0,25        |
| Woning klein      | 55 – 85 m <sup>2</sup>            | 1,0              | 0,25        |
| Woning zeer klein | < 55 m <sup>2</sup>               | 0,8              | 0,25        |

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

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. 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.

## Fietsen

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

| categorie         | gbo in m² | Aantal fietspp. |
|-------------------|-----------|-----------------|
| 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.

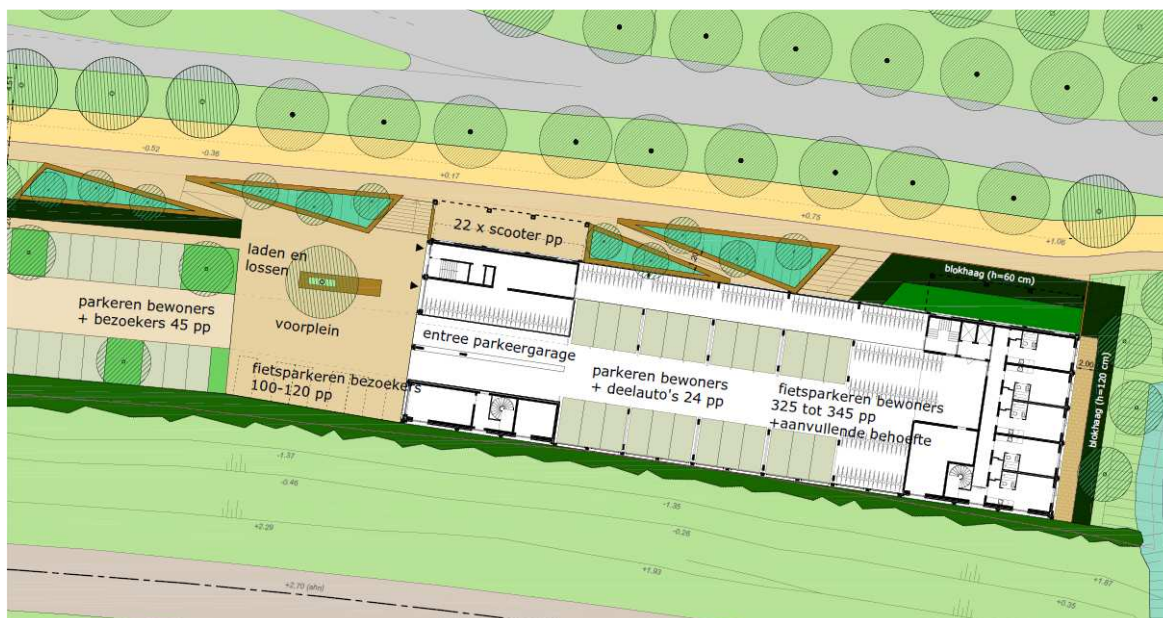
Het plan bevat het 223 appartementen:

| type          | omvang<br>m <sup>2</sup> gbo | aantal     |
|---------------|------------------------------|------------|
| type A        | 24,2                         | 190        |
| type B        | 40,5                         | 22         |
| type C        | 48,9                         | 11         |
| <b>TOTAAL</b> |                              | <b>223</b> |

*Tabel 3.1: Programma voor de locatie A1-oost*

Veruit het grootste deel van het programma (85%) is met de type A-woningen gericht op eenpersoonshuishoudens; de overige woningen zijn zowel geschikt voor een- als tweepersoonshuishoudens. 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 69 parkeerplaatsen opgenomen: 24 onder het gebouw en 45 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 fiets- en autoparkeervoorzieningen*

Onder het gebouw zijn afgesloten stallingsplaatsen voor circa 325 tot 345 fietsers opgenomen; daarnaast is buiten ruimte voor 100 tot 120 stallingsplaatsen (in twee lagen), specifiek voor bezoekers. Voorts is aan de noordzijde rekening gehouden met 22 plaatsen voor scooters en motoren.

Voor de ingang van het gebouw is 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 middels een hub kan worden gedaan zodat er maar 1 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 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. Hierdoor verbetert de fietsontsluiting van de locatie. De fietsafstand tot het station is 1,2 km en er zijn geen drukke 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 menig binnenstadslocatie ten opzichte van het station.



- Specifieke voertuigen als 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 er hier bij uitstek mogelijkheden om dit concept te laten slagen.

MaaS is nieuw en sinds medio 2019 lopen er 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 e.d. Hiervoor moet dan nog wel ruimte gevonden worden.

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, waar het 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 (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 het fietsen belangrijk. In het parkeerplan van Gouda wordt een parkeernorm aangehouden van 2 fietsparkeerplaatsen voor kleine woningen (< 55 m<sup>2</sup> gbo). In het parkeerplan wordt niet uitgegaan van een reductie van het aantal stallingsplaatsen voor de zeer kleine woningen of eenpersoonshuishoudens. Uitgaande van 2 fietsenstallingen, ook voor de zeer kleine woningen, betekent dit dat voor de locatie A1-oost zijn er bruto 446 fietsparkeerplaatsen nodig voor bewoners en bezoekers. Een groot deel van deze fietsparkeerplaatsen zal in collectieve voorzieningen worden geplaatst (325 tot 345). Ten behoeve van de bezoekers van de woningen zijn 100 tot 120 fietsparkeerplaatsen nodig (0,5 fpp per woning voor bezoekers). Hiervoor zijn de stallingen in de open lucht bedoeld.

De beheerder van het gebouw zorgt ervoor 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. Vooralsnog zullen de stallingsplaatsen voor de fiets niet toegedeeld worden per woning. Indien nodig kan hier naderhand toe worden besloten.

Voor de scooters en motoren wordt ruimte gereserveerd aan de noordzijde van het gebouw, zie figuur 3.1.

### **Ad 4. STOMP-principe**

Op de locatie A1-oost kunnen grote delen van het STOMP-principe worden toegepast. Komend uit de woning is het lopen (Stappen) het eerste vervoeralternatief dat men in de regel gebruikt. Vervolgens beschikt de locatie over een ruime, goed toegankelijke fietsenstalling, zodat het fietsen de logische tweede vervoeralternatief 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 worden gestald in 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 benodigd aantal parkeerplaatsen.

## 4 Parkeerbalans auto

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

- Bepalen bruto parkeerbehoefte: 4.1;
- Bepalen van het effect van de specifieke doelgroep: 4.2;
- Bepalen van het effect van het mobiliteitsscenario: 4.3;
- Opstellen dynamische parkeerbalans: 4.4;
- Vormgeving van het parkeren op de locatie: 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 allen in de categorie 'zeer klein' en hebben voor een het overgrote groot deel (type A, 85%, oppervlakte 24,2 m<sup>2</sup> gbo), ruim 60% kleiner dan de gehanteerde grenswaarde van 'zeer kleine woningen' in de parkeernormen, namelijk < 55m<sup>2</sup> gbo.

De berekening van de bruto parkeerbehoefte ziet eruit als volgt:

|           | Aantal<br>woningen | P-norm | Aantal pp |
|-----------|--------------------|--------|-----------|
| Bewoners  | 223                | 0,8    | 178,4     |
| Bezoekers | 223                | 0,25   | 55,8      |
| Totaal    | 223                |        | 234       |

Tabel 4.1: Berekening bruto parkeerbehoefte

Dit levert voor A1-oost een bruto parkeerbehoefte op van 234 parkeerplaatsen.

### 4.2 Specifieke omstandigheden: jongerenhuisvesting

De locatie A1-oost bevat alleen maar zeer kleine en wordt specifiek ontwikkeld voor jongeren in de leeftijdsklasse van 18 tot 28 jaar. Deze groep heeft een afwijkend autobezit van het gemiddelde. De kleinste woningen. De kleinste appartementen (opp: 24 m<sup>2</sup> en 190 in getal: 85% van het totaal) zijn alleen geschikt voor eenpersoons-huishoudens. De overige appartementen (33 in getal) hebben een oppervlakte tussen 40 en 49 m<sup>2</sup> en deze vallen daardoor ook in de categorie zeer klein; hiervoor nemen is het uitgangspunt dat 50% wordt bewoond door eenpersoonshuishoudens en 50% door tweepersoonshuishoudens.

Resultaat is 206 eenpersoonshuishoudens (92%) en 17 tweepersoons (8%).

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

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

Het CBS houdt een continu onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Nederland, getiteld *Onderweg in Nederland*<sup>1</sup>. 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, waar Gouda onder 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 (92% van het totaal) in de leeftijdsgroep:
  - 18-23 jaar ligt het autobezit 13% van het gemiddelde;
  - 23-28 jaar ligt dit op 36% van het gemiddelde;
  - Voor de uitloop (28-33 jaar) ligt dit op 52% van het gemiddelde.

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

| leeftijdsgroep | Aandeel     | Autobezit | Effect op P-norm |
|----------------|-------------|-----------|------------------|
| 18-23          | 40%         | 13%       | 5%               |
| 23-28          | 40%         | 36%       | 14%              |
| 28-33          | 20%         | 52%       | 10%              |
| <b>TOTAAL</b>  | <b>100%</b> |           | <b>30%</b>       |

*Tabel 4.2: berekening leeftijdseffect eenpersoonshuishoudens (afgerond).*

Conclusie is dat de doelgroep van A1-oost een autobezit heeft van gemiddeld 30% van het gemiddelde.

- Voor tweepersoonshuishoudens (8% 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 er iets boven. Hier worden daarom de cijfers voor het gemiddelde autobezit aangehouden, mede ook omdat verwacht mag worden dat de oudere bewoners zich vooral onder de tweepersoonshuishoudens bevinden.

Dit komt op een volgende reductie van de parkeernorm:

- Eenpersoonshuishoudens (=92% van het totaal): autobezit ligt gemiddeld op 30% van het gemiddelde;
- Tweepersoonshuishoudens (=8%): autobezit is gemiddeld.

<sup>1</sup> Het OViN is 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.

Het totale autobezit, en daarmee ook de parkeerbehoefte, ligt daarmee op  $(92\% \times 30\% + 8\% \times 100\% =) 36\%$  van het gemiddelde.

Dit levert de volgende bruto doelgroepspecifieke parkeerbehoefte van alle bewoners op:

|          | Aantal<br>woningen | P-norm | Aantal pp | Doelgroepspecifiek |
|----------|--------------------|--------|-----------|--------------------|
| Bewoners | 223                | 0,8    | 178,4     | (x 36%=) 64,2      |

*Tabel 4.3: Bruto parkeerbehoefte bewoners A1-oost*

De bruto parkeerbehoefte voor bewoners van A1-oost, rekening houdend met de specifieke doelgroep, komt uit op 65 parkeerplaatsen.

### 4.3 Bezoekersparkeren in A1-oost

Conform het beleid van de gemeente dienen 55,8 pp gereserveerd te worden voor bezoekersparkeren, zie tabel 4.1. Gelet op de specifieke doelgroep is het niet logisch om voor dit plan uit te gaan een gemiddelde omvang van 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 bovendien 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 waar a priori aan wordt gedacht is om de eerste 24 uur het parkeren gratis te maken en daarna € 1/uur te vragen. Hiermee is gratis parkeren voor bezoekers mogelijk, zodat er geen parkeerdruk op omliggende gebieden plaatsvindt. Ook zal het na deze 24 uur voor bezoekers niet mogelijk zijn de eerstvolgende 72 nogmaals gratis te kunnen parkeren.

Voor 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. Dit betekent dat verwacht mag worden dat deze bezoekers minder per auto komen dan gemiddeld. Uitgaande van een aandeel van 50% voor deze bezoekers en een autobezit van 36% (conform de conclusie van paragraaf 4.2) geeft dit een reductie van 17,3 pp voor bezoekers en daarmee komt de bruto parkeerbehoefte voor bezoekers op **38,5 pp**.
- Van een ander deel van de bezoekers (niet-leeftijdsgenoten, bijvoorbeeld familie) mag worden verwacht dat deze conform het gemiddelde met de auto komen. Echter de zeer kleine woningen/studio's en de gemeenschappelijke leefruimten vormen niet de omgeving om de familie 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 het 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 A1-oost | 7,5%            | 22,5%          | 45%           | 45%        | 60%             | 75%            | 60%           |

*tabel 4.4: Aanwezigheidspercentages bezoekers volgens Parapluherziening en aanpassing voor 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 A1-oost, er een maximale substitutie plaats kan vinden van 40% van de autoparkeeropgave van bewoners (= 40% van 64,2 = 25,7). Voor elke vijf gereduceerde parkeerplaatsen wordt dan één deelauto geplaatst. In dit geval worden 25 pp gereduceerd en dat komt uit op 5 deelauto's.

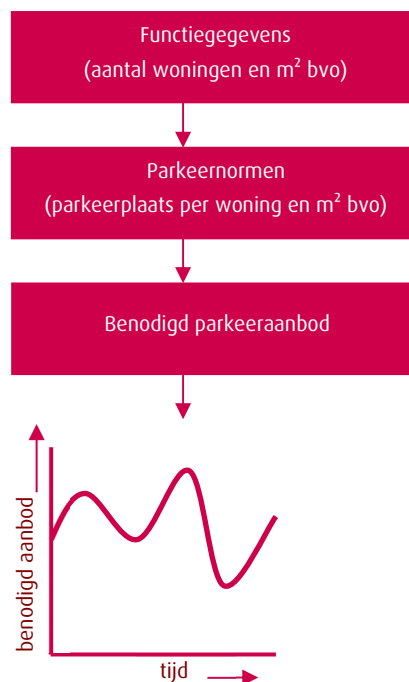
|            | Aantal<br>woningen | P-norm | Aantal<br>pp | Doelgroepspecifiek | Mobiliteitsscenario<br>topniveau |
|------------|--------------------|--------|--------------|--------------------|----------------------------------|
| Bewoners   | 223                | 0,8    | 178,4        | 64,2               | (- 25 =) 39,2                    |
| Bezoekers  | 223                | 0,25   | 55,8         | 38,5               | 38,5                             |
| Deelauto's |                    |        |              |                    | 5                                |
| Totaal     | 223                |        | 234,2        | 102,7              | 82,7                             |

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

## 4.5 Dynamische parkeerbalans

Het daadwerkelijk 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 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 weekeinden. 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.



Figuur 4.1: Berekening benodigd aanbod

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

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

| doelgroep                      | werkdag-<br>ochtend | werkdag-<br>middag | werkdag-<br>avond | koop-<br>avond | zaterdag-<br>middag | zaterdag-<br>avond | zondag-<br>middag |
|--------------------------------|---------------------|--------------------|-------------------|----------------|---------------------|--------------------|-------------------|
| bewoners                       | 50%                 | 60%                | 100%              | 90%            | 60%                 | 60%                | 70%               |
| bezoek woningen -<br>aangepast | 7,5%                | 22,5%              | 45%               | 45%            | 60%                 | 75%                | 60%               |

tabel 4.6: Aanwezigheidspercentages volgens Parapluherziening

Voor A1-oost zijn de 24 afgesloten parkeerplaatsen onder de bebouwing alleen toegankelijk voor bewoners en de deelauto's: deze worden dus uitgesloten van medegebruik. De 45 parkeerplaatsen die buiten zijn gelegen worden wel dubbel gebruikt door zowel bewoners als bezoekers.

19 bewoners kunnen hierdoor een toegewezen parkeerplaats onder de bebouwing krijgen. Deze plaatsen zijn uitgesloten van medegebruik. De resterende parkeerbehoefte

voor bewoners bedraagt 20,2. Deze parkeerbehoefte wordt, samen met de parkeerplaatsen voor bezoekers, opgevangen in de open lucht. Hiervoor is wel medegebruik van toepassing.

Dit levert de volgende dynamische parkeerbalans op:

| doelgroep           | Bruto P-behoefte | werkdag-ochtend | werkdag-middag | werkdag-avond | koop-avond | zaterdag-middag | zaterdag-avond | zondag-middag |
|---------------------|------------------|-----------------|----------------|---------------|------------|-----------------|----------------|---------------|
| bewoners-afgesloten | 19               | 19              | 19             | 19            | 19         | 19              | 19             | 19            |
| bewoners-open       | 20,2             | 10,1            | 12,1           | 20,2          | 18,2       | 12,1            | 12,1           | 14,1          |
| bezoek woningen     | 38,5             | 2,9             | 8,7            | 17,3          | 17,3       | 23,1            | 28,9           | 23,1          |
| deelauto's          | 5                | 5               | 5              | 5             | 5          | 5               | 5              | 5             |
| Totaal              | 82,7             | 37,0            | 44,8           | 61,5          | 59,5       | 59,2            | 65,0           | 61,2          |
| Totaal - afgerond   | 83               | 37              | 45             | 62            | 60         | 60              | 65             | 52            |

Tabel 4.7: Dynamische parkeerbehoefte A1-oost

Het maatgevende moment is de zaterdagavond als de parkeerbehoefte van bezoekers op het hoogst is. De maatgevende dynamische parkeerbehoefte is 65 plaatsen. Deze hoeveelheid past op het aantal parkeerplaatsen dat is opgenomen in het plan, namelijk 69.

### Resumé

Op basis van de berekening van de dynamische parkeerbehoefte wordt de verdeling van de parkeerplaatsen als volgt:

- 19 bewoners komen tegen betaling in aanmerking voor een vaste parkeerplaats onder het gebouw;
- 20 bewoners komen tegen betaling in aanmerking voor een niet-vaste parkeerplaats in de open lucht;
- 39 bezoekers komen maximaal in aanmerking voor een niet-vaste parkeerplaats in de open lucht. Deze is de eerste 24 uur gratis en daarna is een tarief van € 1/uur van toepassing;
- 5 deelauto's krijgen onder het gebouw een plaats;

Omdat de zwaartepunten voor doelgroepen op verschillende momenten ligt is de voorraad van 69 parkeerplaatsen voldoende en dan is er sprake van enige overmaat aan parkeerareaal, zodat nog pieken in het parkeeraanbod kunnen worden opgevangen. Of het is mogelijk om desgewenst een aantal bewoners extra een parkeerplaats te verhuren.

## 5 Het mobiliteitsbeleid in de praktijk

De locatie A1-oost biedt overwogen 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 vervoerdiensten 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 223 woningen gerealiseerd en Dit resulteert in de volgende parkeerbehoefte:

- 39 parkeerplaatsen voor bewoners
- 39 parkeerplaatsen voor bezoekers en
- 5 deelauto's

Omdat de piek in de parkeervraag op verschillende momenten valt is de dynamische parkeerbehoefte maximaal 68 parkeerplaatsen.

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

- Onder het gebouw zijn 24 parkeerplaatsen ontworpen. Deze parkeerplaats is afgesloten en hier is alleen toegang voor de 5 deelauto's en aanvullend voor 19 bewoners, die hier een vaste parkeerplaats kunnen verwerven. De toegang wordt geregeld met een pasje.
- Aan de westzijde van het gebouw is een parkeerplaats met 45 parkeerplaatsen. Hier kunnen 20 bewoners (= 39 - 19) een plaats krijgen en de bezoekers. Deze parkeerplaatsen zijn achter een slagboom en niet op plaats toegewezen. De bewoners 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 24 uur gratis op de parkeerplaats parkeren; daarna geldt een tarief van € 1/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 parkeervraag van de bewoners (39 parkeerplaatsen) verwerkt worden. Deze huishouden 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.

### **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 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-scooters e.d.;
- 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 pp") parkeerplaatsen voor bewoners en de regeling voor bezoekersparkeren.
- Het maximaal toe te laten parkeerders.

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

Mocht dit het geval zijn, dan zijn 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 eenpersoonshuishoudens. Het plan omvat 223 woningen en 69 parkeerplaatsen.

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 autogebruik 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 waar de locatie A1-oost in 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 A1-oost:

|                                           | bewoners | bezoekers | deelauto's | Totaal |
|-------------------------------------------|----------|-----------|------------|--------|
| Bruto P-vraag (par 4.1)                   | 178      | 56        |            | 234    |
| Specifieke doelgroep (par. 4.2/4.3)       | 68       | 39        |            | 107    |
| Mobiliteitsconcept op topniveau (par 4.4) | 39       | 39        | 5          | 87     |
| Maatgevende dynamische P-vraag (par 4.5)  | 31       | 29        | 5          | 65     |

*Tabel 5.1: Parkeerbehoefte locatie A1-oost*

Het aantal parkeerplaatsen dat dus nodig is bij de locatie A1-oost is 65 dit past ruim in het aantal van 69 pp, dat nu in het ontwerp is opgenomen. Hier kan de berekende parkeerbehoefte van bewoners (31) en bezoekers (29) plus 5 deelauto's verwerkt worden.

Het parkeren wordt aan regels gebonden:

- 39 bewoners/huishoudens komen in aanmerking komen om een parkeerplaats te huren. Dit betreft een vast parkeerplaats onder het gebouw (19) of een losse (niet aan plaats gebonden) aan de westzijde van het gebouw (20).
- Ook voor bezoekers zal er sprake zijn van een regeling: bewoners kunnen de eerste 24 uur gratis parkeren en betalen daarna €1/uur. Vervolgens mag men 72 uur niet gratis opnieuw parkeren. Dit om 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 446 fietsparkeerplaatsen berekend: gemiddeld twee per woning (ook voor de studio's). Een groot deel van deze fietsparkeerplaatsen zal in collectieve voorzieningen worden geplaatst. Ten behoeve van de bezoekers van de woningen zijn circa 100 tot 120 fietsparkeerplaatsen nodig. Hiervoor wordt ruimte in de open lucht gereserveerd.

Het is wenselijk de situatie op en rond de situatie te monitoren en zo nodig de parkeer-situatie aan te passen. Dit kan betrekking hebben op het aanbod van de alternatieven of de (parkeer-)situatie in de omgeving. Wellicht is het wenselijk om op termijn over te gaan tot het reguleren van het parkeren in de omgeving van de locatie.