

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

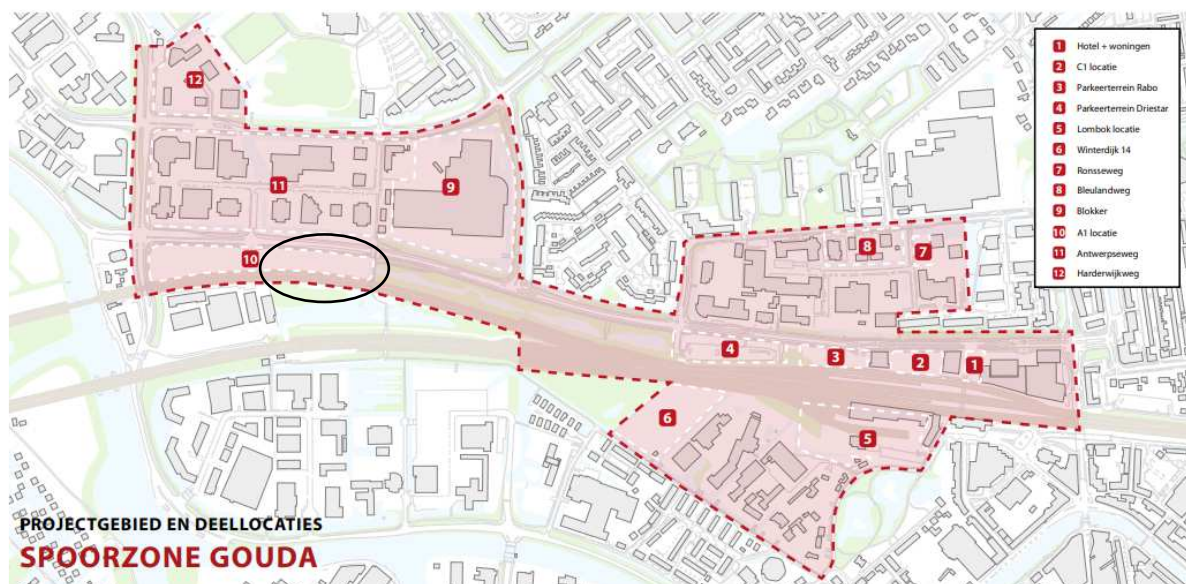
Mobiliteitsvisie en parkeerbalans locatie A1-oost

Spoorzone Gouda

Datum 12 oktober 2020
Kenmerk 007297.N1.05
Eerste versie 11 september 2020

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 in een modern en afwisselend gebied, waar de nadruk ligt op woningbouw. 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. 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. Dit gebied ligt reeds lange tijd braak.

2.1 Mobiliteit in de Spoorzone

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 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 toegepast, waarbij de bewoners eerst alternatieve vervoersvormen aangeboden krijgen voordat ze bij de auto komen:



Figuur 2.2: 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.

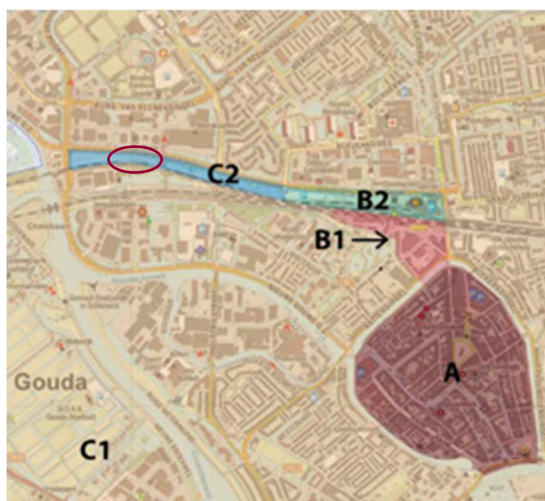
20% van de parkeerplaatsen zijn voorzien van een laadpunt en 40% is hier technisch op voorbereid. Tevens worden slimme oplossingen voor de logistiek toegepast, zodat het aantal verkeersbewegingen wordt beperkt.

2.2 Parkeernormen voor de locatie A1-oost

Auto

Qua parkeernormen geeft het Ontwikkelperspectief aan dat de A1-locatie ligt in het C2-gebied, waar sprake is van relatief grote autoafhankelijkheid. De parkeernormen voor het wonen zijn weergegeven in tabel 2.1.

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

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

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.

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 m ²	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 vijfjarig contract. Dit betekent dat een beperkt aantal bewoners ouder zal zijn dan de aangegeven 28 jaar.

Het plan bevat het 223 appartementen met de volgende onderverdeling:

type	omvang m ² gbo	omvang m ² bvo	aantal
type A	24,2	40,08	190
type B	40,7	66,8	22
type C	48,8	83,5	11
TOTAAL			223

Tabel 3.1: Programma voor de locatie A1-oost

In het voorliggende ontwerp zijn 69 parkeerplaatsen opgenomen.

Veruit het grootste deel van het programma (85%) is met de type A-woningen gericht op eenpersoonshuishoudens. In het plan worden voor de bewoners gezamenlijke ruimten ingericht. Naast huisvesting wordt er geen ruimte gereserveerd voor andere functies. Voor een nadere beschrijving van het plan verwijzen wij naar andere bijlagen.

Onderdeel van het plan is een fietsenstalling: voor de bewoners is dit een collectieve voorziening in het gebouw en voor de bezoekers wordt een openbare fietsenstalling aangelegd.

Voor de auto worden 24 parkeerplaatsen in een kelder gelegd; deze parkeerplaatsen zijn alleen voor bewoners toegankelijk. Aan de oostzijde van het gebouw zijn 45 openbare parkeerplaatsen voor auto's voorzien. Totaal worden 69 parkeerplaatsen voorzien.

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 langs de Burgemeester Jamessingel (zuidzijde) en dus ook langs de locatie aan te leggen. Hierdoor verbetert de fietsontsluiting van de locatie. Momenteel is de fietsafstand tot het station 1,2 km en er zijn geen drukke kruispunten onderweg. Dat betekent dat fietsers in 4 minuten op het station staan, zie figuur 3.1. Deze afstand is korter dan menige binnenstadslocatie.



Figuur 3.1: Fietsroute locatie A1-oost naar het NS-station: 1,2 km = 4 min. rijtijd

Op het NS-station Gouda hebben de reizigers een snelle verbinding naar de vier grote steden van Nederland.

Fietsers naar het centrum kunnen deze route gebruiken, maar ook direct ten oosten van de locatie via het Winterdijkje onder het spoor door gaan en zo naar de westzijde van de (binnen)stad gaan.

De aangegeven routes zijn ook begaanbaar voor voetgangers.

3.1 Mobiliteitsconcept voor A1-oost

De opgave voor de locatie A1-oost 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.

De locatie A1-oost is bescheiden van omvang en daarom is het voor het bieden van goede mobiliteitsalternatieven nuttig om samen te werken met de andere locaties in de Spoorzone.

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 de locatie A1-oost. 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 de locatie A1-oost (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 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 3.2: 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, 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.

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 m² gbo). In deze opzet wordt niet uitgegaan van een reductie van het aantal stallingsplaatsen voor de zeer kleine woningen.

Voor de locatie A1-oost zijn er bruto 464 fietsparkeerplaatsen nodig. Een groot deel van deze fietsparkeerplaatsen zal in collectieve voorzieningen worden geplaatst. Ten behoeve van de bezoekers van de woningen zijn circa 75 fietsparkeerplaatsen nodig. Deze worden bij voorkeur in de openbare ruimte geplaatst.

Deze fietsenberging is zeer toegankelijk en ligt in de nabijheid van de hoofdfietsroute langs de Burgemeester Jamessingel en bij de ingangen van de woongebouwen. De hellingbanen krijgen een beperkte hellingshoek. Gezien de doelgroep is het geen bezwaar om fietsenrekken op hoogte toe te passen. In de fietsenstalling komen laadvoorzieningen voor elektrische fietsen.

De fietsenstalling voor bezoekers, ruim 100 stallingsplaatsen, is openbaar toegankelijk. Voor de deelfietsen, scooters en bakfietsen wordt ook ruimte gereserveerd.

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 het eerste vervoeralternatief die 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. Dit is echter wat verder weg, maar met station Gouda zijn de trein- en busverbindingen wel 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 (extra) auto nodig is.

De laatste stap is de privéauto: deze worden gestald in garage of aan de oostzijde 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 de efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte en een aantrekkelijke omgeving te bieden. 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 de locatie A1-oost is vooralsnog geen sprake van gereguleerd parkeren. Aan de noordzijde, langs de Rijsselseweg is er nu sprake van openbare parkeerplaatsen. Deze liggen op een bedrijventerrein en dit betekent dat deze in de avond, nacht en in het weekeinde vaak niet bezet zijn.

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het aantal parkeerplaatsen.

4 Parkeerbilans auto

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

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 m² gbo), ruim 60% kleiner dan de gehanteerde grenswaarde van 'zeer kleine woningen' in de parkeernormen, namelijk < 55m² gbo.

4.1 Bruto parkeerbehoefte

In deze paragraaf worden de punten uit het Parkeerplan, paragraaf 3.1, nagelopen voor de specifieke situatie van A1-oost. In paragraaf 3.2 is aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan de mobiliteitsvisie voor deze locatie. De berekening van het aantal parkeerplaatsen ziet eruit als volgt:

	Aantal 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 zeer kleine woningen en wordt specifiek ontwikkeld voor jongeren in de leeftijdsklasse van 18 tot 28 jaar. Deze groep heeft een afwijkende mate van autobezit. Daarbij komt ook nog dat de woningen op de locatie voor 85% zijn bedoeld voor eenpersoonshuishoudens.

Het CBS houdt een continu onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Nederland, getiteld Onderweg in Nederland¹. Deze gegevens zijn geanalyseerd voor de meest recente jaren, 2018 en 2019. Hier worden de conclusies voor sterk stedelijke gebieden, waar Gouda onder valt, gepresenteerd:

¹ 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 gemiddelde autobezit per persoon in sterk stedelijk gebieden is 0,52. Dit wijkt niet zoveel af van het Nederlandse gemiddelde van 0,54.
 - Voor de leeftijdsgroep 18-23 jaar ligt dit op 0,09 (17%);
 - Voor de leeftijdsgroep 22-28 jaar ligt dit op 0,35 (67%)
 - Voor de uitloop (28-33 jaar) ligt dit op het gemiddelde niveau van 0,52.
- Voor geheel Nederland² ligt het autobezit op 1,04 per huishouden:
 - Voor eenpersoonshuishoudens in het algemeen ligt het autobezit op 0,54 (52%)

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

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

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%	17%	7%
23-28	40%	67%	27%
28-33	20%	100%	20%
TOTAAL	100%		54%

Tabel 4.2: berekening leeftijdseffect.

Conclusie is dat de leeftijdsdoelgroep een autobezit oplevert van 54% van het gemiddelde.

Op basis van de CBS-gegevens over autobezit gaan wij uit voor de type A-woningen (het kleinste type) uit van een reductie vanwege leeftijdsreductie en vanwege eenpersoonshuishoudens. Voor de typen B en C passen wij alleen een leeftijdsreductie toe.

Dit levert de volgende reductiecijfers op:

- Type A: 85% van de woningen: reductie parkeerbehoefte vanwege leeftijdsdoelgroep en eenpersoonshuishoudens ($54\% \times 52\% =$) 28%
- Type B en C: 15% van de woningen: reductie parkeerbehoefte vanwege leeftijdsdoel 54%.

De totale parkeerbehoefte voor bewoners wordt dan $(85\% \times 28\%) + (15\% \times 54\%) = 32\%$ van de parkeerbehoefte als er sprake was van een doorsnee leeftijdsopbouw en overwegend meerpersoonshuishoudens.

² Indeling naar verstedelingsgraad zorgt voor een te kleine celomvang, zodat betrouwbare uitspraken niet mogelijk zijn.

Dit levert de volgende bruto doelgroepspecifieke parkeerbehoefte op:

	Aantal woningen	P-norm	Aantal pp	Doelgroepspecifiek
Bewoners	223	0,8	178,4	57,1
Bezoekers	223	0,25	55,8	55,8
Totaal	223		234	113

Tabel 4.3: Dynamische parkeerbehoefte A1-oost, doelgroepspecifiek

De bruto dynamische doelgroepspecifieke parkeerbehoefte komt uit op 113 parkeerplaatsen.

4.3 Effect mobiliteitsscenario op topniveau

Het Ontwikkelperspectief Spoorzone geeft aan dat, bij het toepassen van een mobiliteitsconcept van topniveau, wat in A1-oost wordt toegepast, er een maximale substitutie plaats kan vinden van 40% van de autoparkeeropgave. De hoeveelheid deelauto's is 20% van de gereduceerde parkeerplaatsen voor bewoners (=23): en dat komt uit op 4 a 5 deelauto's (rekenkundig 4,6).

	Aantal woningen	P-norm	Aantal pp	Doelgroepspecifiek	Mobiliteitsscenario topniveau
Bewoners	223	0,8	178,4	57,1	34,3
Bezoekers	223	0,25	55,8	55,8	33,4
Deelauto's					5
Totaal	223		234	113	73

Tabel 4.4: Dynamische parkeerbehoefte A1-oost, doelgroepspecifiek

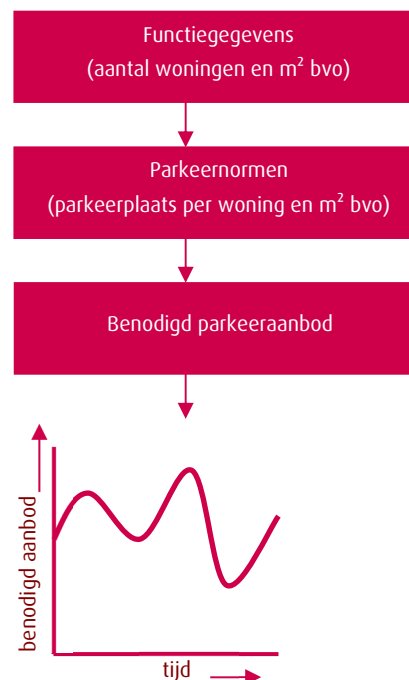
4.4 Dynamische parkeerbalans

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 per vierkante meter

bvo). Voor A1-oost zijn dat bewoners en bezoekers; voor deelauto's gaan wij uit van vaste plaats.

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 4.1 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%

Tabel 4.5: Aanwezigheidspercentages volgens CROW, publicatie 381

Aandachtspunt bij het toepassen van aanwezigheidspercentages is dat er in principe geen vaste parkeerplaatsen zijn: alle parkeerplaatsen zijn voor iedereen (woningen, bezoekers) te gebruiken. Dit levert de volgende dynamische parkeerbalans op:

doelgroep	Bruto P-behoefte	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
bewoners	34,3	17,2	17,2	30,9	27,4	34,3	20,6	27,4	24,0
bezoek woningen	33,4	3,3	6,7	26,7	23,4	0,0	20,0	33,4	23,4
deelauto's	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Totaal	73	25	29	63	56	39	46	66	52

Tabel 4.6: Dynamische parkeerbehoefte A1-oost

Het maatgevende moment is de zaterdagavond als de parkeerbehoefte van bezoekers op 100% ligt. De maatgevende dynamische parkeerbehoefte is 66 plaatsen. Deze hoeveelheid past op het aantal parkeerplaatsen dat is opgenomen in het plan, namelijk 70.

4.5 Gereguleerd parkeren bij A1-oost

Op de locatie worden 223 woningen gerealiseerd en 34 bewoners kunnen een parkeerplaats krijgen. Dat betekent dat dit moet worden gereguleerd: anders kunnen anderen ook overwegen een auto aan te schaffen en deze op een van de parkeerplaatsen te stallen. Datzelfde geldt voor het bezoekersparkeren: ook dat moet worden gereguleerd. Voor het bezoekersparkeren stellen wij voor betaald parkeren in te voeren op het terrein van A1-oost. Dit voorkomt dat anderen van deze parkeerplaatsen gebruik gaan maken. Met deze maatregel hebben wij ook de overtuiging dat de behoefte aan bezoekersparkeren lager komt te liggen dan 33 zoals opgenomen in tabel 4.6. De normen, die aan deze parkeerbehoefte voor de bezoekers ten grondslag liggen, gaan niet uit van betaald parkeren voor bezoekers. Door het betaald parkeren zal een groter deel van de bezoekers voor alternatieve vervoerwijzen kiezen: fiets en trein (+ OV-fiets).

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. Nagegaan wordt of ook het OV hier onderdeel van kan zijn. Deze mobiliteitskaart kan prima worden gecombineerd met MaaS.

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 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-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 parkeerplekken en dat er geen structurele parkeervraag in de omliggende buurten plaatsvindt. Mocht dit het geval zijn, dan zijn er een aantal opties:

- Het realiseren van extra parkeerplaatsen op het terrein van A1-oost.
- Het reguleren van het parkeren in de omgeving.
- Het regelen van extra parkeerplaatsen in de omgeving, bijvoorbeeld door afspraken met ondernemers op de Rijsselseweg. 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 Spoorzone.

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

5 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 (vooralsnog) 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 specifiek 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	178	56		234
Specifieke doelgroep	57	56		113
Mobiliteitsconcept op topniveau	34	33	5	74
Maatgevende dynamische P-vraag	27	33	5	66

Tabel 5.1: Parkeerbehoefte locatie A1-oost

Het minimaal aantal parkeerplaatsen dat dus nodig is bij de locatie A1-oost is 66; dit past in het aantal parkeerplaatsen, dat nu in het ontwerp is opgenomen.

Het parkeren wordt gereguleerd: slecht een klein deel van de bewoners kan in aanmerking komen om een parkeerplaats te huren. Bezoekers kunnen alleen tegen betaling parkeren bij A1-oost. Met deze maatregelen zal in de praktijk de parkeerbelasting lager uitvallen dan 66, omdat de normen niet uitgaan van betaald parkeren op de locatie. Daarom gaan wij ervan uit dat de 69 parkeerplaatsen, die in het plan zijn opgenomen, voldoende zijn voor dit specifieke plan.

Voor de fietsen van bewoners en bezoekers zijn 464 fietsparkeerplaatsen nodig. Een groot deel van deze fietsparkeerplaatsen zal in collectieve voorzieningen worden geplaatst. Ten behoeve van de bezoekers van de woningen zijn circa 75 fietsparkeerplaatsen nodig. Deze worden bij voorkeur in de openbare ruimte geplaatst.