

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

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

White House Development

Mobiliteit Blokker-locatie Gouda

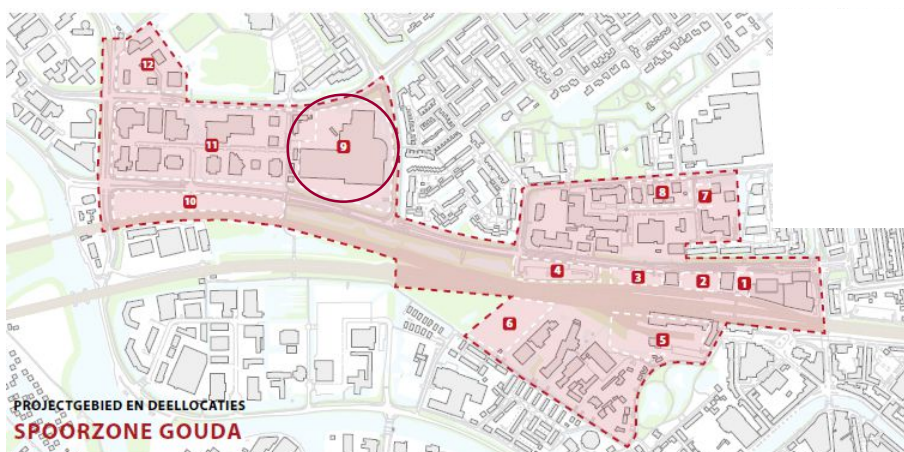
Parkeerbehoefte op de ontwikkellocatie

Datum
Kenmerk

10 april 2020
006583.20200318.N1.04

Samenvatting

In de Spoorzone werkt White House Development aan de herontwikkeling van de zogenaamde Blokker-locatie. Deze ontwikkellocatie ligt in de Spoorzone, tussen de Burgemeester Jamessingel, Burgemeester Mijssingel, Burgemeester van Reenensingel en de Gentseweg (zie figuur 1). De planvorming gaat op dit moment uit van een mix van bijna 600 woningen samen met een commerciële plint van 2.000 m² gbo en bij de planontwikkeling is bekeken hoe tot een goede invulling te komen voor duurzame mobiliteit en parkeren. In deze notitie wordt nagegaan wat de parkeerbehoefte op deze locatie is.



Figuur 1. Positie Blokker-locatie in de Spoorzone Gouda

In deze notitie zijn eerst het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van gemeentelijke parkeernormen berekend. Dan zijn er 999 parkeerplaatsen benodigd, waarbij het principe van dubbelgebruik wordt toegepast: alle parkeerplaatsen zijn door verschillende parkeerders te gebruiken.

Vanuit de planvorming is de overtuiging dat met minder parkeerplaatsen volstaan kan worden en de gemeenteraad heeft vastgesteld dat bij voldoende onderbouwing van de gemeentelijke normen afgeweken kan worden.

In dit rapport is daarom nagegaan welke parkeerkencijfers van toepassing zijn voor deze specifieke locatie. De locatie ligt nabij station Gouda, het centrum, maar ook nabij de snelweg A12, waardoor geen bovengemiddelde afname in autobezit te verwachten is. Het gemiddelde autobezit in Gouda ligt echter fors lager dan in andere sterk stedelijke gemeenten. Op basis van de specifieke parkeerkencijfers kan geconcludeerd worden dat er 583 parkeerplaatsen nodig zijn, met als voorwaarde dat:

- de commerciële ruimten worden ingevuld met functies die overdag open zijn;
- er 20 deelauto's in het plangebied worden geplaatst.

Ook wanneer bij de verdere uitwerking van de plannen wijzigingen in de aantallen woningen optreden, zullen de maatwerkuitgangspunten toegepast kunnen worden zolang het type woning niet wijzigt.

Om de duurzaamheid te stimuleren en autogebruik en -bezit verder terug te dringen wil de ontwikkelaar op de locatie kwalitatief goede fietsenstallingen opnemen en nagaan of het aanbieden van deelscooters, deelbakfietsen en/of deel-e-bikes mogelijk is als alternatief voor het gebruik van de (deel)auto. Deze maatregelen zijn echter geen randvoorwaarde voor een passend parkeeraanbod.

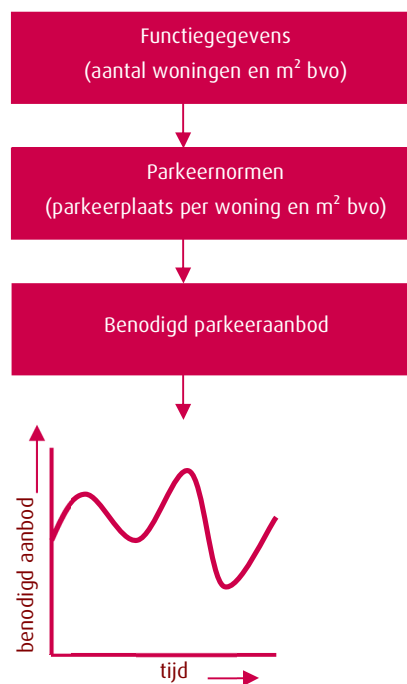
1 Benodigd parkeeraanbod (gemeentelijk beleid)

In dit hoofdstuk wordt verkend wat het benodigde parkeeraanbod op de Blokker-locatie is als het gemeentelijke beleid wordt gevolgd.

1.1 Aanpak

Het benodigd parkeeraanbod wordt berekend door de omvang van elke te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo). Het benodigde parkeeraanbod is echter niet op alle momenten van de week even groot. Voor woningen zijn bijvoorbeeld vooral 's nachts parkeerplaatsen benodigd en voor voorzieningen en werkfuncties juist overdag. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt met dit effect rekening gehouden. Voorwaarde is wel dat de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt kunnen worden (dubbelgebruik). Bij een gekoppelde parkeerplaats bij woningen is dit bijvoorbeeld niet het geval; deze parkeerruimte is niet beschikbaar voor andere gebruikers. De aanwezigheidspercentages worden dan niet toegepast.

In figuur 1.1 is de berekening van het benodigde parkeeraanbod geschematiseerd.



Figuur 1.1: Berekening benodigd aanbod

1.2 Functiegegevens

Op de Blokker-locatie worden 593 woningen ontwikkeld. Daarnaast komt er 2.000 m² gbo aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Het programma is opgenomen in tabel 1.1.

Categorie	in m ² GBO	Aantal	Eenheid
Grondgebonden woning GROOT	gem. 130	99	woning
Grondgebonden woning GEMIDDELD	110	79	woning
Appartement sociale huur KLEIN	<55	105	woning
Appartement sociale huur COMPACT	<70	33	woning
Appartement middeldure huur COMPACT	<70	60	woning
Appartement GEMIDDELD	gem. 90	102	woning
Appartement GROOT	gem. 120	115	woning
Voorzieningen commercieel/overig	1.250	n.v.t.	
Voorzieningen maatschappelijk	750	n.v.t.	

Tabel 1.1: Functieprogramma

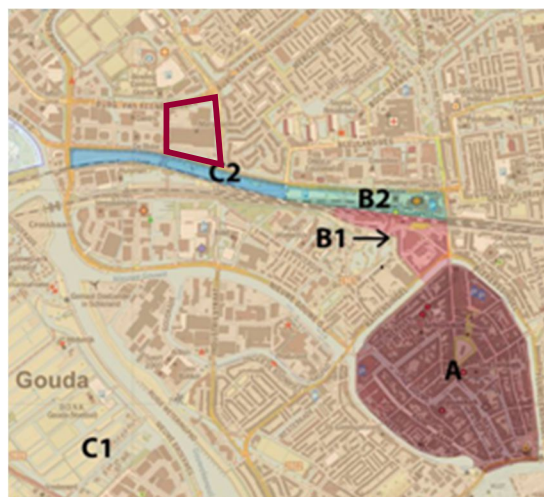
Dit programma ligt niet vast en kan nog verschuiven. Daarmee zal ook de berekening van het aantal parkeerplaatsen verschuiven.

1.3 Gemeentelijke parkeernormen

De gemeente Gouda heeft haar parkeernormen opgenomen in het 'Parkeerplan Gouda 2020'.¹ Bij de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar verschillende gebieden. De Blokker-locatie is gelegen in zone C1 (zie figuur 1.2).

In tabel 1.2 zijn de parkeernormen voor de verschillende te ontwikkelen functies opgenomen. In de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar het aandeel bezoekers en het aandeel bewoners of werknemers. Het bezoekersaandeel van de parkeernorm is ook in de tabel opgenomen.

Voor de commerciële ruimten is geen parkeernorm opgenomen. Enerzijds omdat de precieze invulling nog niet bekend is, waardoor het lastig is om hier een



Figuur 1.2: Uitsnede gebiedsindeling parkeernormen met Blokker-locatie in gebied C1

¹ Vastgesteld in januari 2020 met enkele amendementen; het is mogelijk om af te wijken van de parkeernorm.

specifieke parkeernorm aan te koppelen. Anderzijds omdat het uitgangspunt bij de Blokker-locatie is dat voor de commerciële ruimten geen eigen parkeercapaciteit wordt gerealiseerd, maar dat zij gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen als de bewoners en hun bezoekers.

Categorie	GBO in m ²	parkeernorm (+ bezoekersdeel)	Eenheid
Woning groot	> 110	1,7 (+ 0,3)	parkeerplaats per woning
Woning midden	85-110	1,5 (+ 0,3)	parkeerplaats per woning
Woning klein	55-85	1,3 (+ 0,3)	parkeerplaats per woning
Woning zeer klein	<55	1,3 (+ 0,3)	parkeerplaats per woning

Tabel 1.2: Gemeentelijke parkeernormen (2020)

1.4 Aanwezigheidspercentages

Om het benodigde parkeeraanbod per moment van de week te berekenen, wordt gebruik gemaakt van aanwezigheidspercentages. In tabel 1.3 zijn voor de woonfuncties de aanwezigheidspercentages conform het gemeentelijke beleid opgenomen.²

doelgroep	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
bezoek woningen	10%	30%	60%	60%	80%	100%	80%

Tabel 1.3: Gemeentelijke aanwezigheidspercentages (2018)

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

² Het 'Parkeerplan Gouda 2020' bevat geen aanwezigheidspercentages, daarom wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages uit de 'Paraplusherziening Parkeren Gouda' d.d. 10 juli 2018.

1.5 Benodigd parkeeraanbod (parkeernormen gebied C1)

Op basis van de voorgaande gegevens is het benodigde parkeeraanbod berekend. In tabel 1.4 is dit resultaat opgenomen.

Functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	893	446	536	893	803	536	536	625
bezoekers woningen	178	18	53	107	107	142	178	142
totaal	1.071	464	589	999	910	678	714	767

Tabel 1.4: Benodigd parkeeraanbod conform gemeentelijke uitgangspunten. Op de werkdag avond is de parkeerbehoefte het grootst (bewoners en bezoekers samen), dat is het maatgevende moment.

Uit tabel 1.4 blijkt dat als voor alle gebruikers (bewoners en bezoekers) een vaste parkeerplaats wordt gerealiseerd, er 1.071 parkeerplaatsen nodig zijn exclusief de parkeerplaatsen voor de commerciële voorzieningen. Wanneer bewoners en bezoekers van dezelfde parkeerplaatsen gebruik kunnen maken, kan volstaan worden met 999 parkeerplaatsen. Dit aantal is nodig om op het maatgevende moment, de werkdagavond, voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben voor bewoners en bezoekers.

Uit deze tabel zijn daarnaast twee belangrijke conclusies te trekken:

- Op het maatgevende moment (de werkdag avond) zijn bewoners 100% aanwezig en zijn alle 893 parkeerplaatsen door bewoners in gebruik. Het maakt voor het benodigde parkeeraanbod daardoor niet uit als een deel van de woningen beschikt over een vaste parkeerplaats. Indien er vaste parkeerplaatsen voor bewoners worden gerealiseerd, zijn deze exclusief voor deze bewoners in gebruik en is op andere momenten van de week de restcapaciteit voor andere gebruikers lager.
- Uitgaande van 999 benodigde parkeerplaatsen in het gebied, zijn op werkdagen overdag minimaal 400 parkeerplaatsen beschikbaar en op zaterdagmiddag ruim 300.³ Wanneer de commerciële ruimten worden ingevuld met functies die overdag open zijn, is het niet nodig om extra parkeerplaatsen voor deze functies te realiseren.⁴

³ Het benodigde parkeeraanbod is 999 parkeerplaatsen. Op werkdagen zijn 's ochtends slechts 464 en 's middags 589 parkeerplaatsen benodigd, op zaterdagmiddag 678 parkeerplaatsen. De overige parkeerplaatsen zijn ongebruikt en dus beschikbaar voor andere gebruikers

⁴ Uitgaande van een restcapaciteit van 400 parkeerplaatsen betekent dit voor 2.000 m² bvo een parkeernorm van 20 parkeerplaatsen per 100 m² bvo bij 100% aanwezigheid. De parkeernorm van potentiële functies ligt daar ruim onder.

1.6 Conclusie

Op de Blokker-locatie zijn 999 parkeerplaatsen benodigd als de gemeentelijke uitgangspunten worden gehanteerd. Vanuit de planvorming is de overtuiging dat met minder parkeerplaatsen volstaan kan worden. De gemeenteraad heeft bij het vaststellen van het 'Parkeerplan Gouda 2020' (29 januari 2020) motie 14a6 'Voorkomen Parkeeroverlast' aangenomen waarmee het college wordt verzocht bij grotere projecten, zoals de Blokker-locatie, een onderbouwing van de voorgestelde parkeernorm op te nemen. Dit betekent dat het mogelijk is minder dan 999 parkeerplaatsen op de Blokker-locatie te realiseren als afdoende is onderbouwd dat minder parkeerplaatsen passend zijn voor de betreffende ontwikkeling. In het volgende hoofdstuk gaan wij hier nader op in.

2 Benodigd parkeeraanbod (maatwerk)

Uit het voorgaande hoofdstuk blijkt dat voor de Blokker-locatie een specifieke onderbouwing nodig is om te bepalen of het geplande parkeeraanbod passend is voor deze ontwikkeling.

Wanneer minder parkeeraanbod wordt gerealiseerd dan op basis van de gemeentelijke uitgangspunten wordt berekend, is het van belang dat toekomstige bewoners gebruik kunnen maken van alternatieven voor de auto: de fiets en het openbaar vervoer. Dit wordt bepaald door de ligging van de locatie. Vervolgens zoomen we nader in op de specifieke doelgroepen voor wie de woningen binnen de Blokker-locatie worden ontwikkeld. Dit vormt de maatwerkonderbouwing.

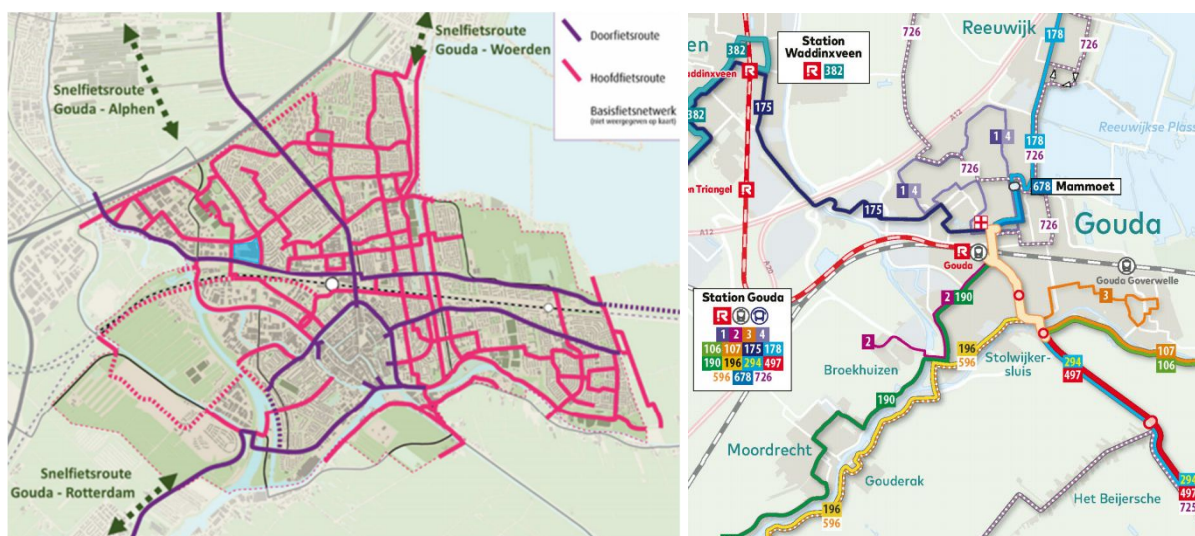
2.1 Ligging van de locatie

De Blokker-locatie is redelijk solitair gelegen. Met name doordat de Burgemeester van Reenensingel, de Burgemeester Mijssingel en de Burgemeester Jamessingel drukke autowegen zijn, is er geen sterke binding met de omliggende buurten. Dit betekent echter niet dat er sterk gestuurd kan worden op vermindering van het parkeeraanbod binnen de Blokker-locatie. Doordat er in de omliggende wijken geen parkeerregulering geldt, bestaat in dat geval dat de parkeerders uitwijken naar deze gratis parkeergelegenheid. Uit parkeeronderzoeken blijkt dat eventueel uitwijkgedrag naar de omliggende buurten niet direct tot overlast leidt, maar dat de restruimte beperkt is.⁵

De Blokker-locatie is ongeveer 1,2 kilometer verwijderd van het station van Gouda, waarvandaan zeer frequent Intercity's vertrekken in de richting van Utrecht (/Amersfoort en verder), Den Haag, Rotterdam en Sprinters door de hele Randstad, ook naar Amsterdam en 's-Hertogenbosch. De binnenstad (Markt) van Gouda is op ongeveer 2,5 kilometer fietsafstand.

⁵ De parkeerdruk verschilt per moment van de dag, maar globaal ligt deze tussen 60% en 80%.

Naast de nabijheid van het station, in combinatie met vervoer per fiets, is nabij de Blokter-locatie aan de Burgemeester van Reeneningel (halte Gentseweg) een bushalte gelegen.⁶ Hier stopt buslijn 175: Gouda – Rotterdam Alexander (zie ook onderstaande lijnnetkaart). In de spits rijdt deze 2x per uur in beide richtingen, daarbuiten 1x per uur. De reistijd naar het station van Gouda is een kleine 10 minuten en de reistijd naar Rotterdam Alexander ongeveer 60 minuten. Voor de meeste mensen zal de fiets i.c.m. de trein een sneller, frequenter (en comfortabeler) alternatief zijn.



Figuur 2.1: Fietsnetwerk van Gouda inclusief gewenste fietsroutes (gestippelde lijnen) en de Blokker-locatie (blauw ingekleurd), bron: Verkeerscirculatieplan Gouda (oktober 2019). Lijnennetkaart Zuid-Holland, uitsnede van Gouda. Bron: Arriva.

De Blokker-locatie is echter ook goed bereikbaar met de auto. De snelweg A12 is op ongeveer 1,5 kilometer afstand gelegen en goed bereikbaar met de auto. Dit betekent dat ook het bezit van een auto op deze locatie aantrekkelijk is en dat er geen bovengemiddeld sterke afname in het autobezit te verwachten is ten gevolge van aantrekkelijke alternatieven voor de auto.

⁶ Er zijn plannen om de bushalte te verplaatsen naar de Burgemeester Janssingel. De bus krijgt dan een snellere reistijd naar het station. Het verplaatsen van de bushalte zal echter geen significant effect op het autobezit of autogebruik hebben.

2.2 Benodigd parkeeraanbod op basis van autobezit in Gouda

In de basis wordt bij het bepalen van het benodigde parkeeraanbod altijd gekeken naar de parkeernormen van de betreffende gemeente. Gouda heeft haar parkeernormen grotendeels gebaseerd op de landelijke parkeerkencijfers van CROW⁷. Voor woningen heeft Gouda voor een afwijkend principe gekozen: de parkeernormen zijn bepaald naar woninggrootte (gebruiksoppervlakte), daar waar CROW onderscheid maakt naar de prijsklasse van de woningen, eigendomspositie en de verschijningsvorm. De maatwerkberekening baseren op de parkeerkencijfers van CROW is daarmee een valide spoor.⁸

Van autobezit naar specifieke parkeerkencijfers

De parkeerkencijfers van CROW zijn op de praktijk gebaseerde kencijfers die een inschatting geven van de werkelijk te verwachten toekomstige parkeerbehoefte. In de parkeerkencijfers van CROW wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Op basis van de adressendichtheid (CBS) kan de stedelijkheidsgraad van een gemeente worden bepaald, voor Gouda is dat sterk stedelijk (2). Als stedelijke zone hanteren wij voor de Blokker-locatie 'schil / overloopgebied', mede vanwege de goede fiets- en ov-ontsluiting.

De parkeerkencijfers van CROW geven een bandbreedte weer. Om te bepalen welk parkeerkencijfer passend is voor Gouda hebben we het gemiddelde autobezit in Gouda (0,87 auto per huishouden) vergeleken met het gemiddelde autobezit van gemeenten van eenzelfde stedelijkheidsgraad (1,01 auto per huishouden).⁹ Het gemiddelde autobezit in Gouda blijkt dus fors lager te zijn.¹⁰ Dit betekent dat voor woonfuncties in Gouda het gemiddelde CROW-parkeerkencijfer minus 0,14 parkeerplaats per woning gehanteerd kan worden. In tabel 2.1 zijn de gehanteerde parkeerkencijfers voor de maatwerkberekening opgenomen.

Categorie	gemeentelijke parkeernorm	op Gouda toegesplitst parkeerkencijfer*
Grondgebonden woning (gem. 130 m ² gbo)	2,0 pp/woning	1,46 pp/woning
Grondgebonden woning (110 m ² gbo)	1,8 pp/woning	1,46 pp/woning
Appartement sociale huur (< 55 m ² gbo)	1,6 pp/woning	0,96 pp/woning
Appartement sociale huur (55-70 m ² gbo)	1,6 pp/woning	0,96 pp/woning
Appartement middeldure huur (55-70 m ² gbo)	1,6 pp/woning	0,96 pp/woning
Appartement (gem. 90 m ² gbo)	1,8 pp/woning	1,36 pp/woning
Appartement (gem. 120 m ² gbo)	2,0 pp/woning	1,36 pp/woning

Tabel 2.1: Gemeentelijke parkeernormen en gehanteerd parkeerkencijfer (inclusief 0,3 pp/woning voor bezoekers)

⁷ CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is het kennisplatform en netwerkorganisatie voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte en aanbesteden en contracteren. Het CROW ontwikkelt richtlijnen, zodat de uitvoering van infrastructuur in Nederland wordt afgestemd. Bron: CROW.nl

⁸ CROW, Toekomstbestendig parkeren, publicatie 381, december 2018.

⁹ Bron: CBS, Statline, Kencijfers wijk en buurten 2019.

¹⁰ De verwachting is dat het autobezit op de Blokker-locatie nog lager kan zijn.

* Gemiddelde CROW parkeernorm (gebaseerd op o.a. woningtype) is vertaald naar type woningen uit het plan, minus 0,14 parkeerplaats per woning o.b.v. autobezit.

In lijn met het gebruik van de CROW-parkeerkcijfers maken we bij de maatwerkberekening ook gebruik van de aanwezigheidspercentages uit de CROW publicatie 381 (zie tabel 2.2). Deze zijn beperkt afwijkend van de aanwezigheidspercentages uit het gemeentelijk beleid.

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 2.2: Aanwezigheidspercentages CROW (publicatie 381)

Plaatsing deelauto's

Een aanvullende mogelijkheid om de parkeervraag te reduceren is het plaatsen van deelauto's ten behoeve van de bewoners van de woningen. Het faciliteren van deelauto's betekent dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet allemaal zelf hoeven te bezitten. Per saldo zijn er dan minder auto's nodig, waardoor het benodigde parkeeraanbod op de Blokker-locatie lager is. Gegeven de goede bereikbaarheid van de ontwikkellocatie met het openbaar vervoer en de fiets, zijn dit goede alternatieven voor het reguliere gebruik van een auto. Als aanvulling kunnen deelauto's worden gebruikt voor ritten naar bestemmingen die met het openbaar vervoer en de fiets minder goed te bereiken zijn.

In het 'Parkeerplan Gouda 2020' is opgenomen dat voor het bewonersdeel van de parkeernorm per deelauto 5 parkeerplaatsen minder kunnen worden gerealiseerd. Bij de noodzakelijk te realiseren parkeerplaats voor de deelauto betekent dit netto 4 parkeerplaatsen minder per deelauto. Voorwaarde is dat hieraan een minimaal 5-jarig contract ten grondslag dient te liggen. Om te voorkomen dat parkeerders naar de directe omgeving van een plangebied gaan uitwijken, stelt de gemeente voor niet-gereguleerde gebieden de voorwaarde dat het om maximaal 20% van de parkeereis van het te realiseren bewonersdeel gaat.

Aanbieders van deelauto's hanteren op dit moment veelal het uitgangspunt dat per 30 woningen één deelauto wordt aangeboden. Binnen de Blokker-locatie (593 woningen) leidt dit tot het stallen van afgerond 20 deelauto's, die gezamenlijk 100 reguliere auto's vervangen. Ten opzichte van het benodigde parkeeraanbod voor bewoners (893 parkeerplaatsen, zie tabel 1.4) betekent dit een afname van ruim 10%. Daarmee voldoet het aan de voorwaarde van maximaal 20% (zie ook tabel 2.3). Hiermee is in principe nog ruimte voor het aanbieden van een aantal extra deelauto's op de locatie. Er is reeds contact met een geïnteresseerde deelauto aanbieder, het exacte aantal wordt samen met de aanbieder nader uitgewerkt.

Samenvattend

In onderstaande tabel is het benodigde parkeeraanbod opgenomen, uitgaande van de op Gouda toegespitste parkeerkencijfers (tabel 2.1) en het plaatsen van 20 deelauto's.

Functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	567	284	284	510	454	567	340	454	397
bezoekers woningen	178	18	53	107	107	0	142	178	142
subtotaal	745	301	319	653	578	567	447	632	522
deelauto's	20	20	20	20	20	20	20	20	20
reductie deelauto's	-100	-50	-50	-90	-80	-100	-60	-80	-70
saldo	665	271	289	583	518	487	407	572	472
substitutie deelauto's*	-11%	-10%	-9%	-11%	-10%	-14%	-9%	-9%	-10%

Tabel 2.3: Benodigd parkeeraanbod bij maatwerk

* substitutie is de afname van parkeerplekken voor deelauto's ten opzichte van het bewonersdeel. In de situatie zonder dubbelgebruik is dit dus $20 - 100 = -80$ plekken ten opzichte van 745 plekken voor bewoners: $-80 / 745 = -11\%$. Oftewel: er zijn 11% minder parkeerplaatsen benodigd doordat er deelauto's geplaatst worden in het plan.

Uit tabel 2.3 blijkt dat als voor alle gebruikers een vaste parkeerplaats wordt gerealiseerd, er 665 parkeerplaatsen nodig zijn exclusief de parkeerplaatsen voor de commerciële voorzieningen. Wanneer bewoners en bezoekers van bewoners van dezelfde parkeerplaatsen gebruik kunnen maken, kan volstaan worden met 583 parkeerplaatsen. Dit aantal is nodig om op het maatgevende moment, de werkdagavond, voldoende parkeerplaatsen beschikbaar te hebben voor bewoners en bezoekers. Het plaatsen van deelauto's en het realiseren van een parkeeraanbod passend bij het autobezit in Gouda betekent dat 416 ($999 - 583$) parkeerplaatsen minder gerealiseerd hoeven worden.

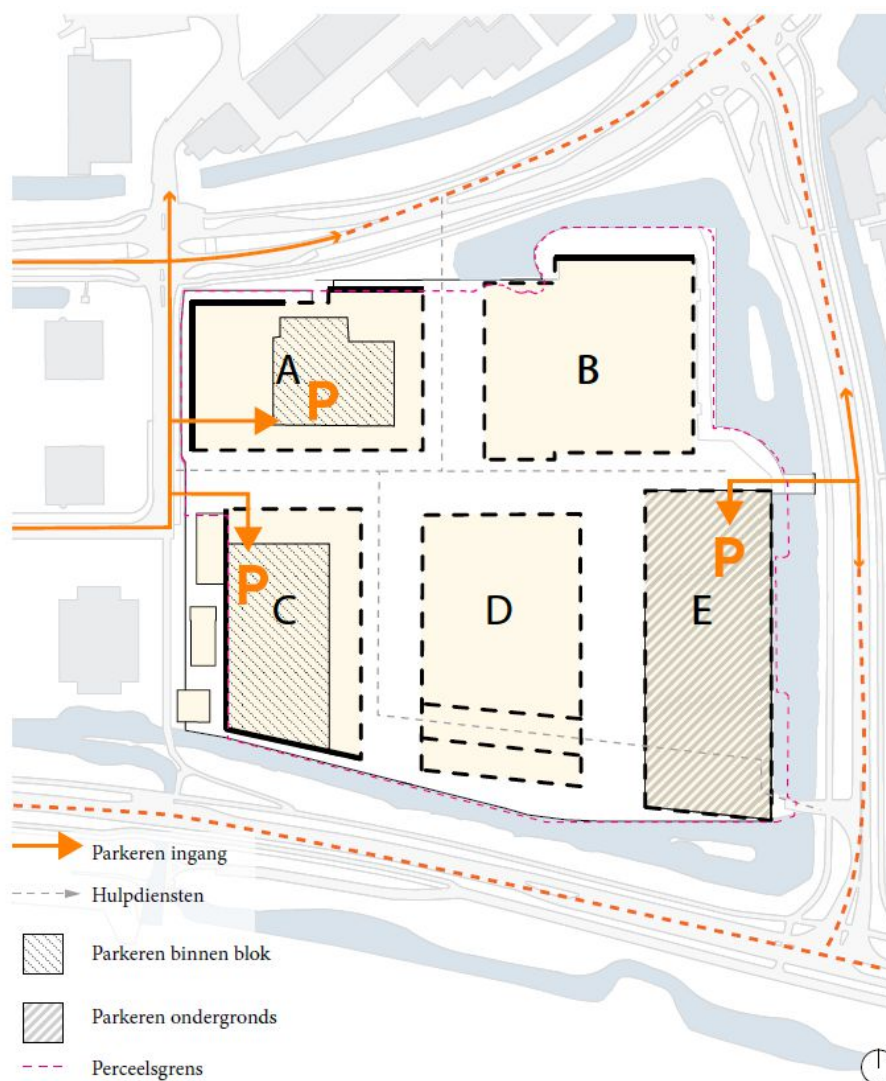
Ook bij deze maatwerkonderbouwing geldt dat:

- het voor het benodigde parkeeraanbod niet uitmaakt als een deel van de woningen beschikt over een vaste parkeerplaats;
- wanneer de commerciële ruimten worden ingevuld met functies die alleen overdag open zijn, het niet nodig is om extra parkeerplaatsen voor deze functies te realiseren.

Het benodigde parkeeraanbod is lager dan in de plannen is opgenomen. Daarmee kan geconcludeerd worden dat het voorziene parkeeraanbod (624 parkeerplaatsen) passend is bij deze ontwikkeling. Ook wanneer bij de verdere uitwerking van de plannen wijzigingen in de aantallen woningen optreden, zullen de maatwerkuitgangspunten toegepast kunnen worden zolang het type woning niet wijzigt.

3 Gebruik parkeeraanbod

Binnen de Blokker-locatie zijn 3 parkeervoorzieningen voorzien die direct toegankelijk zijn wanneer men het gebied binnenrijdt (zie figuur 3.1). De auto is hiermee zo weinig mogelijk zichtbaar op de locatie, de openbare ruimte op de locatie wordt zoveel mogelijk ingericht met groen om een hoge ruimtelijke kwaliteit neer te zetten.



Figuur 3.1: Toegang tot de parkeervoorzieningen

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

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

Uitgaande van de maatwerkberekening van het benodigde parkeeraanbod (tabel 2.3) betekent dit dat maximaal 50% van de bewoners van blok B en D in parkeervoorziening E kunnen parkeren. In parkeervoorziening A/C parkeren de andere bewoners van blok B en D. In deze parkeervoorziening blijft dan nog restcapaciteit beschikbaar (zie bijlage 2). In praktijk is dus met een goede verdeling dus een werkbare parkeersituatie te realiseren.

Deelauto's

Om een reductie in het benodigde parkeeraanbod ten gevolge van de plaatsing van deelauto's te mogen toepassen, stelt de gemeente dat hieraan een minimaal 5-jarig contract ten grondslag moet liggen.

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

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

4 Conclusie

White House Development is voornemens op de Blokker-locatie in deze voorbeeld-uitwerking een mix van bijna 600 woningen samen met een commerciële plint van 2.000 m² gbo te realiseren. Uit het voorgaande blijkt dat uitgaande van de gemeentelijke vastgestelde parkeernormen 999 parkeerplaatsen gerealiseerd zouden moeten worden. Echter, uitgaande van het gemiddelde autobezit in Gouda en maatwerk bij het toepassen van parkeerkencijfers en bij plaatsing van 20 deelauto's blijkt een parkeeraanbod van 583 parkeerplaatsen passend te zijn. Ook wanneer bij de verdere uitwerking van de plannen wijzigingen in de aantallen woningen optreden, zullen de maatwerkuitgangspunten toegepast kunnen worden zolang het type woning niet wijzigt.

Bij de conclusie dat het geplande parkeeraanbod passend is, gelden de volgende voorwaarden:

- de commerciële ruimten worden ingevuld met functies die overdag gebruikt worden. Het maatgevende moment voor het parkeren is de werkdagavond, dan zijn veel bewoners thuis en ontvangen bewoners ook bezoek. Overdag zijn minder parkeerplaatsen nodig, bewoners zijn dan voor een deel weg. Wanneer de commerciële ruimten worden ingevuld met functies die alleen overdag open zijn, is het niet nodig om extra parkeerplaatsen voor deze functies te realiseren.
- Het plaatsen van 20 deelauto's op de locatie. Met het plaatsen van voldoende deelauto's hoeven bewoners minder eigen auto's te bezitten en hoeven er per saldo minder parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.

Daarnaast kunnen andere maatregelen genomen worden om duurzaamheid te stimuleren en autogebruik en autobezit terug te dringen. Vanuit STOMP (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS, Personenwagens) gezien is in het voorgaande geconstateerd dat de fiets- en OV-ontsluiting op orde is, maar er geen bovengemiddeld sterke afname in het autobezit te verwachten is. Extra maatregelen kunnen echter wel helpen om het gebruik van de deelauto te stimuleren en het eigen autogebruik te verminderen:

- kwalitatief goede fietsenstallingen: makkelijk toegankelijk en met ruim voldoende plek, ook voor buitenmaatfietsen, zodat het fietsgebruik gestimuleerd wordt;
- naast deelauto's ook deelscooters, deelbakfietsen en/of deel-e-bikes als alternatief voor het gebruik van de (deel)auto en waardoor bewoners minder speciale fietsen hoeven te bezitten.

Deze maatregelen zijn echter niet randvoorwaardelijk voor een passend parkeeraanbod.

Bijlage 1 Gebruik parkeeraanbod A/C en E

Op basis van onderstaand programma per bouwblok is een parkeerbalans gemaakt voor parkeervoorziening A/C en parkeervoorziening E.

Type woning	Blok A	Blok B	Blok C	Blok D	Blok E	eenheid
groot (130 m2 gbo)	0	23	0	45	31	woningen
gemiddeld (110 m2 gbo)	22	14	30	7	6	woningen
groot (120 m2 gbo)	23	31	20	10	31	woningen
gemiddeld (90 m2 gbo)	21	28	17	8	28	woningen
middeldure huur - compact (< 70 m2 gbo)	12	16	10	5	17	woningen
sociale huur - compact <> 70 m2 gbo)	7	8	6	3	9	woningen
sociale huur - klein (< 55 m2 gbo)	21	28	18	9	29	woningen

Tabel B2.1: Functieprogramma per bouwblok

Uitgangspunt bij het opstellen van deze parkeerbalans was een evenredige verdeling van de bewoners van blok B en D over beide garages. In onderstaande tabellen zijn de resultaten opgenomen.

blok	aandeel in voorziening A/C	zonder dubbel- gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
A	100%	130	52	56	114	101	99	78	111	91
B	50%	92	37	39	81	71	70	55	78	64
C	100%	127	51	54	111	98	96	76	107	89
D	50%	58	24	25	51	45	45	35	49	41
E	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
aantal deelauto's		11	11	11	11	11	11	11	11	11
afname door deelauto's		-55	-28	-28	-50	-44	-55	-33	-44	-39
totaal		364	148	158	319	283	266	223	313	258
beschikbaar parkeeraanbod		391	391	391	391	391	391	391	391	391
overschot/tekort		27	243	233	72	108	125	168	78	133

Tabel B2.2: Parkeerbalans parkeervoorziening A/C (conform maatwerkberekening)

blok	aandeel in voorziening E	zonder dubbel- gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
A	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B	50%	33	36	72	64	60	50	71	58	33
C	0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	50%	22	23	46	41	39	32	45	37	22
E	100%	68	72	146	130	122	102	144	118	68
aantal deelauto's		9	9	9	9	9	9	9	9	9
afname door deelauto's		-45	-23	-23	-41	-36	-45	-27	-36	-32
totaal		302	110	118	233	208	185	167	232	191
beschikbaar		233	233	233	233	233	233	233	233	233
parkeeraanbod										
overschot/tekort		-69	123	115	0	25	48	66	1	42

Tabel B2.3: Parkeerbalans parkeervoorziening E (conform maatwerkberekening)