

Mobiliteitsrapport de Blaauwe Haan

Versie: 1.1
Opsteller: Haye Bijlsma
Datum: 05-02-2021

Inleiding

SENS Real Estate (hierna: SENS) is als projectontwikkelaar ruim twee jaar bezig met het plan- en ontwerpproces voor de locatieontwikkeling 'De Blaauwe Haan' in het centrum van Gouda. `

Aan de Kattensingel, die het oude centrum ontsluit, wordt op de locatie van het voormalig kaaspakhuis een rustige woonbuurt gerealiseerd. Het plan (hierna: projectgebied) omvat 24 appartementen, 35 parkwoningen en een centraal vrij toegankelijk park. Dit park maakt een directe looproute mogelijk tussen het naastgelegen van Bergen IJzendoornpark en het centrum van Gouda.

Bij nieuwbouwontwikkelingen dient binnen de grenzen van het eigen terrein een aantal parkeerplaatsen te worden gerealiseerd conform de normen uit het bestemmingsplan Parapluherziening parkeren Gouda 2018 en '*Voorstel aanpassing zone-indeling parkeernormen, amendement Parkeerplan Gouda 2020*'.

Locatieontwikkeling de Blaauwe Haan dient conform de norm 95,5 parkeerplaatsen voor bewoners te realiseren en 17,7 parkeerplaatsen voor bezoekers, tezamen 113,2 parkeerplaatsen. Het plan de Blaauwe Haan wijkt hiervan af. In het plan zijn 61 parkeerplaatsen voor bewoners opgenomen, 8 plaatsen voor bezoekers en 2 deelauto's.

Dit document dient ter onderbouwing voor de bovengenoemde afwijking van de vigerende norm. Ingegaan zal worden op:

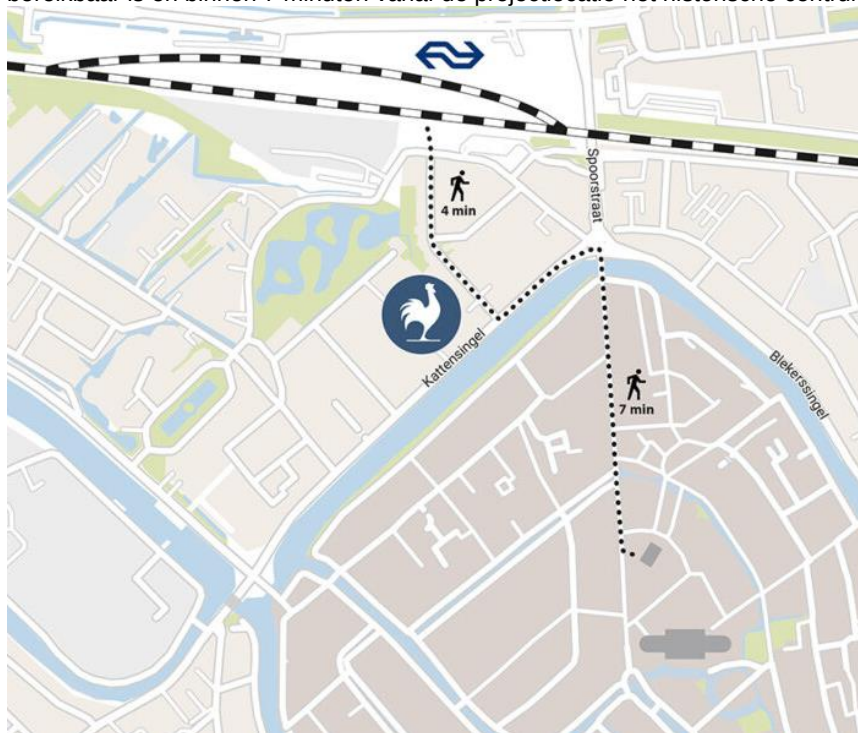
- 1) Locatieontwikkeling de Blaauwe Haan
- 2) Parkeerplan Gouda 2020
- 3) Onderbouwing afwijking van de norm
- 4) Mobiliteitsconcept
- 5) Deelmobiliteitsconcept
- 6) Conclusie

1. Locatieontwikkeling de Blaauwe Haan

Om de afwijking op de parkeernorm te onderbouwen is het van belang de locatie, de ontwerpuitgangspunten, de inrichting en verkeersstromen van het plan te duiden.

Locatie

De Blaauwe Haan is gelegen tussen het centrum van Gouda en het Centraal Station. Figuur 1 geeft middels het icoon de projectlocatie weer. De looproute laat zien dat vanaf de projectlocatie binnen 4 wandelminuten het Centraal Station bereikbaar is en binnen 7 minuten vanaf de projectlocatie het historische centrum.



Figuur 1 locatie de Blaauwe Haan

Ontwerppuntgangspunten

De locatie omvat totaal van 59 woningen, bestaande uit een appartementengebouw met 24 woningen gelegen aan de Kattensingel en 35 grondgebonden woningen op het achtergelegen terrein.

Het appartementengebouw gaat in hoogte en vorm op in het gevelbeeld van de Kattensingel. De grondgebonden woningen zijn gelegen en geïntegreerd rondom een nieuw aan te leggen centraal park. De nadruk van het plan ligt derhalve op een groene uitstraling. Middels de routing door het gebied voor voetgangers wordt een verbinding gemaakt tussen het van Bergen IJzendoornpark aan de noordzijde van de projectlocatie, de groene locatieontwikkeling en het centrum van Gouda. Figuur 2 geeft weer hoe het appartementengebouw (aan de Kattensingel) en de grondgebonden woningen (rondom het groen) zijn gesitueerd als onderdeel van de landschappelijke inrichting.



Figuur 2 Landschappelijke inrichting

Inrichting en verkeersstromen

Het projectgebied ligt ingesloten tussen de Kattensingel, de Van Beverninghlaan, de Van Swietenstraat en de Crabethstraat. Binnen het projectgebied zijn 70 parkeerplaatsen opgenomen die zijn toegewezen aan gebruikers. In figuur drie is de verdeling van parkeerplaatsen als volgt opgenomen:

- **Blauw** – 15 grondgebonden woningen: 17 eigen parkeerplekken op eigen terrein, waarvan 2 woningen met 2 parkeerplekken op eigen terrein;
- **Oranje** – 20 grondgebonden woningen: 20 eigen parkeerplekken in het projectgebied;
- **Groen** – 24 huurappartementen: 24 eigen parkeerplekken in het projectgebied;
- **Zwart** – 8 bezoekersparkeerplekken: 8 aangewezen parkeerplekken in het projectgebied;
- **Geel** – 2 deelauto's

Uit de verdeling valt op te merken dat de loopafstand van woning tot parkeerplaats sterk verschilt. Zo zijn de blauwe parkeerplaatsen gesitueerd op het eigen terrein van de bijbehorende woningen, terwijl de parkeerplaatsen behorend bij de appartementen over het terrein verspreid.



Figuur 3 Parkeerverdeling

Routing gemotoriseerd verkeer

De routing van het gemotoriseerd verkeer is schematisch aangegeven met groene pijlen in onderstaande figuur. Het bestemmingsverkeer komt vanaf de Kattensingel, aan de kant van het Crabethstraat, het terrein op en rijdt aan de achterzijde van de rij grondgebonden woning, naar de bovenzijde van het projectgebied. Daarna slaat het bestemmingsverkeer linksaf het parkgebied in. Door het bezoekersdeel te situeren in de parkeercoffer rechtsboven en een bord te plaatsen met 'alleen bewoners' aan het begin van het parkgebied is het verkeer dat in het parkgebied komt beperkt tot 25 voertuigen van bewoners.

Voor 2 woningen geldt een uitzondering. Zij rijden vanaf de Kattensingel aan de Van Swietenstraat-zijde een doodlopende steeg in die toegang geeft tot 4 parkeerplaatsen voor deze 2 vrijstaande woningen.

Het pad dat loopt tussen de woningen 10 en 11 is niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Ook is het niet toegestaan het terrein in- of uit te rijden via de doorsteek naar de Van Beverninghlaan (de weg tussen nr. 34 en nr. 01). Deze weg is uitsluitend toegankelijk voor fietsers, voetgangers en de nood- en hulpdiensten. Deze weg zal afgesloten zijn voor gemotoriseerd verkeer middels een zakpaal welke alleen te bedienen is door nood- en hulpdiensten.



Figuur 4 Routing gemotoriseerd verkeer

Routing voetgangers

Voetgangers hebben de mogelijkheid om gescheiden van gemotoriseerd verkeer het parkgebied door te lopen. Een wandelpad door het parkgebied is verbonden met de Kattensingel middels een doorgang onder het appartementengebouw dat gesitueerd is aan de Kattensingel, de verbinding met de Van Beverninghlaan en het van Bergen Ijzendoornpark is gemaakt middels het pad dat tussen woning 34 en 01 loopt. Dit alles is schematisch aangegeven met oranje pijlen.

Tevens is het voor voetgangers mogelijk het terrein te betreden vanaf de Kattensingel aan de kant van Crabethstraat, waar ook gemotoriseerd verkeer het terrein op komt. Daar liggen aan weerszijden van de weg voetgangersstroken.



Figuur 5 Routing voetgangers

Routing nood- en hulpdiensten

Nood- en hulpdiensten hebben op twee manieren toegang tot het terrein. Vanaf de Kattensingel en vanaf de van Beverninghlaan. De doorsteek vanaf de van Beverninghlaan is afgesloten voor doorgaand verkeer. Onderstaande figuur geeft de routing en opstelplaatsen voor nood- en hulpdiensten weer.



Figuur 6 Toegankelijkheid nood- en hulpdiensten

2. Parkeerplan Gouda 2020

Het projectgebied ligt conform de zonering uit het amendement Parkeerplan Gouda 2020 in Zone C1. Wanneer aantallen woningen uit het plan worden gelegd op de vigerende norm resulteert dat in onderstaande parkeerbalans. Concluderend moeten er volgens de norm 113,2 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

		Zone C1			
Aantal		Norm 2020	Bezoekers	Totaal Norm 2020	Totaal Bezoekers
35	Woning groot > 110 m ²	1,7	0,3	59,5 pp	10,5 pp
24	Woning midden 85 – 110 m ²	1,5	0,3	36 pp	7,2 pp
				95,5 pp	17,7 pp
				113, 2 pp	

Tabel 1. Parkeernorm op basis van vigerend beleid

3. Onderbouwing afwijking van de norm

Bij grote projecten kan de gemeenteraad kaders laten opstellen waarbinnen afgeweken kan worden van de norm. Hiervoor moet een onderbouwing van de parkeernorm opgenomen worden, waarvoor dit mobiliteitsrapport de basis vormt.

In het Parkeerplan Gouda 2020 is de mogelijkheid geboden om af te wijken van de norm.

“Als basis voor de te hanteren parkeernormen geldt als uitgangspunt de normering voor sterk stedelijke gebieden van het CROW. Naast deze algemene normering kunnen lokale factoren van invloed zijn. Naast ontheffingsmogelijkheden hanteert Gouda meerdere criteria die, afhankelijk van de woningomvang, van invloed zijn op de berekening van de parkeerbehoefte per woning.”

In navolgende paragrafen onderbouwen wij welke factoren hebben meegewogen in het afwijken van de norm voor zowel bewoners als het bezoekersdeel. Het gaat hier om:

- Doelgroep
- Nabijheid hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
- Nabijheid voorzieningen
- Gereguleerd gebied
- Verwacht autobezit
- Geen toegang tot korting voor bezoeker parkeren

De doelgroep

De toekomstige bewoners kiezen voor een locatie in het centrum van Gouda. Ondanks het feit dat het (hoog)stedelijke karakter van de omgeving met alle voorzieningen binnen handbereik is, is het projectgebied ruim en groen opgezet. Het woningaanbod is divers met (huur)appartementen, eengezinswoningen en enkele vrijstaande woningen. De doelgroep waarop de toekomstig eigenaar van het appartementengebouw inzet als bewoners zijn vitale senioren die waarde hechten aan de dynamiek, de sfeer en het vrije tijdsaanbod van de binnenstad. De senioren staan doorgaans bekend om een hoog autobezit. . Echter, bewoners die bewust kiezen voor deze locatie in het centrum zijn vitaal en kwalificeren zichzelf doorgaans niet als ‘gemiddeld’ in hun leeftijdsgroep. Een lager dan gemiddeld autobezit ligt daarom voor de hand.

De toekomstige bewoners van de eengezinswoningen zijn niet in een specifieke doelgroep te vatten. Maar de kans is redelijk groot dat er gezinnen (tweeverdieners) komen te wonen met of zonder kinderen. Voor deze doelgroep is autobezit vanzelfsprekend, hoewel de auto afhankelijkheid voor deze locatie laag ligt vanwege de hierboven opgesomde nabijheid van voorzieningen. Een autobezit van minimaal één per huishouden is dan ook een aannemelijk uitgangspunt. Uiteraard zullen ook deze bewoners de voordelen van een woning nabij het centrum inzien. Bij de woning- en locatiekeuze wordt dan ook de afweging gemaakt in hoeverre het treinstation en de nabijheid van voorzieningen het mobiliteits- en verplaatsingsgedrag gaat beïnvloeden. Deze afweging heeft invloed op het toekomstig autogebruik en -bezit. Een passende verkoop- en communicatiestrategie vanuit de ontwikkelaar kan deze afweging verder beïnvloeden.

Nabijheid hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Zoals reeds benoemd ligt het centraal station van Gouda op 4 loopminuten afstand van de projectlocatie. Station Gouda kent directe intercity-verbindingen met Rotterdam, Utrecht en den Haag met een reistijd van minder dan 20 minuten, Amsterdam is bereikbaar in 45 minuten. Tevens zijn er sprinter-verbindingen met aangrenzende gemeenten als Alphen aan den Rijn en Woerden en ligt naast het station een (regionaal) busstation met goede overstapmogelijkheden. Dit maakt het station tot een HOV.

De effecten op het autobezit van een ligging nabij een dergelijk station zijn onderzocht in Haarlem. De conclusie is dat het autobezit binnen een straal van 500 meter rondom station Haarlem ruim 20% lager ligt dan het gemiddelde in Haarlem: 0,7 auto ten opzichte van gemiddeld 0,9 per huishouden.

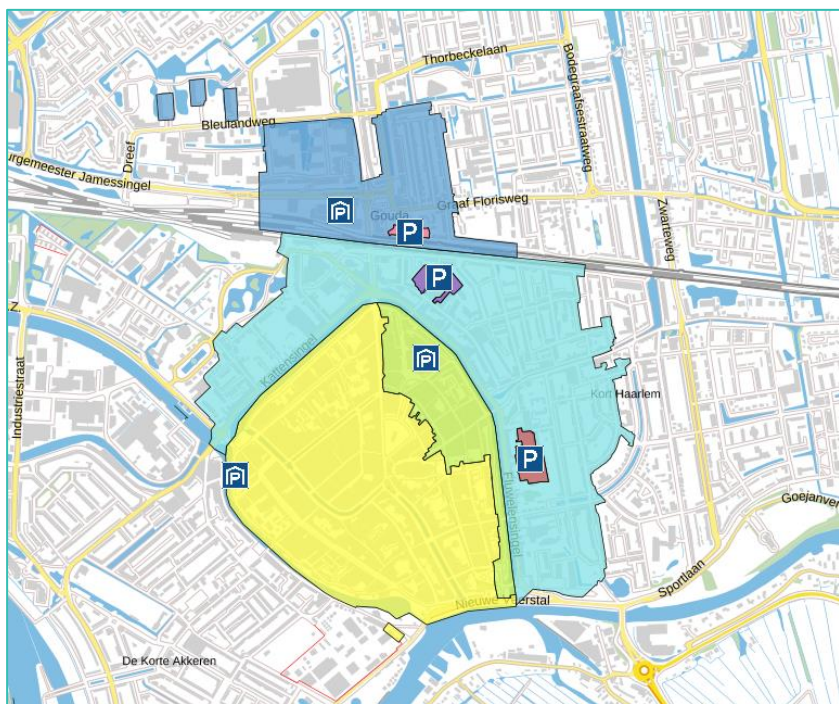
Ook bezoek profiteert van de nabijheid van openbaar vervoer. Het aandeel bezoek waarmee in de aangepaste parkeernorm gerekend wordt kan daarom worden verlaagd van 0,3 naar 0,2.

In figuur 6 is het gebied weergegeven dat binnen een hemelsbrede afstand van 1 km vanaf het projectgebied te bereiken is. De nabijheid van voorzieningen is van grote invloed voor de manier waarop mensen deze voorzieningen bereiken. Hierbij geldt dat hoe meer voorzieningen of dagelijkse bestemmingen met de fiets of te voet te bereiken zijn, hoe harder het autogebruik en de noodzaak van autobezit afneemt. Binnen de weergegeven cirkel (invloedgebied) bevinden zich veel voorzieningen en dagelijkse bestemmingen zoals basisscholen en kinderopvang, de historische binnenstad, het station Gouda, het ziekenhuis en de huisarts, supermarkt(en) en een bouwmarkt of tuincentrum. Net buiten dit invloedgebied liggen de sportclubs.

Figuur 7 Straal van 1 km. om projectgebied

Gereguleerd gebied

Het projectgebied valt in parkeerzone sector 2, waarbij op maandag t/m zaterdag van 9 uur tot 21 uur betaald parkeren geldt en bewoners via een parkeervergunning parkeren. Bewoners voor het project de Blaauwe Haan parkeren binnen het projectgebied en krijgen daarom geen parkeervergunning voor het parkeren op straat buiten het projectgebied (binnen parkeerzone sector 2). Ook de mogelijkheid die bewoners binnen parkeerzone sector 2 hebben, om bezoek tegen een gereduceerd tarief te laten parkeren in de parkeerzone wordt niet geboden.

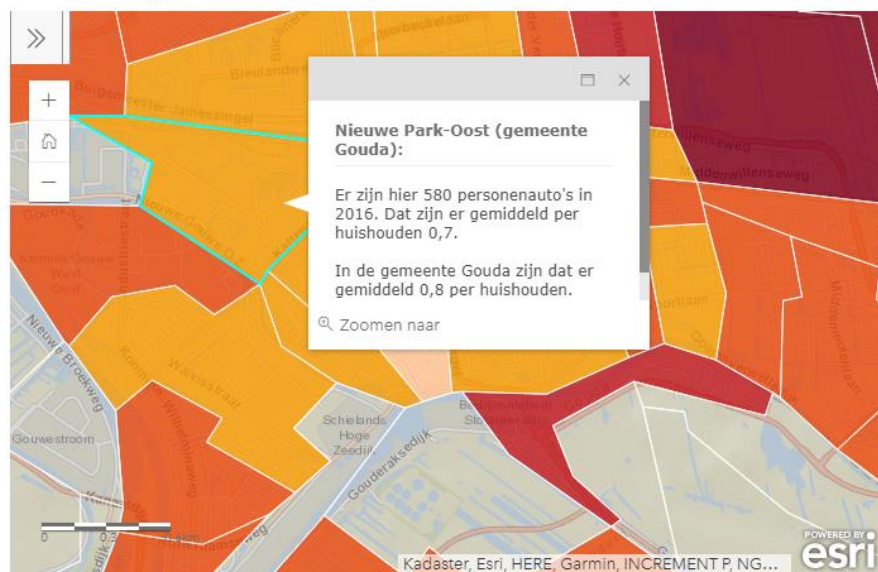


Figuur 8 Betaald parkeren sectoren Gouda

Verwacht autobezit

Het verwachte autobezit is afhankelijk van het type bewoner. De nabijheid van eerder genoemde voorzieningen doet vermoeden dat de mensen die zich aangetrokken voelen tot het project, mensen zijn met minder behoefte aan het hebben van een auto dan pakweg iemand die in het Windrooskwartier of de Heesterbuurtwoont. Waar overigens dezelfde parkeernorm (gebied C1) van toepassing is. Deze verwachting wordt bevestigd in het meest recente onderzoek van het CBS naar autobezit per huishouden. Dit onderzoek laat zien dat de buurt (Nieuwe Park) waarbinnen het projectgebied valt, een gemiddeld autobezit kent van 0,7 auto per huishouden. Ter vergelijking, in de Buurt Grassen- en Waterbuurt was het gemiddeld autobezit 1,2 auto per huishouden.

Particuliere personenauto's per huishouden, 2016 (inzoomen voor buurtniveau)



Figuur 9 Autobezit Nieuwe Park

Geen toegang tot korting voor bezoeker parkeren

Bezoek aan bewoners uit het projectgebied vormen een factor die meegewogen moet worden. Het deel bezoeker parkeren conform de norm is 17,7 parkeerplaatsen. Hiervoor dienen voldoende en duidelijk herkenbare bezoekersparkeerplaatsen aanwezig te zijn. Omdat het projectgebied privé terrein betreft worden onbevoegden (anders dan bewoners en bezoek of bestemmingsverkeer) duidelijk gewezen op het feit dat het inrijden verboden is voor onbevoegden.

Voor de toekomstige bewoners van het projectgebied geldt dat zij niet de beschikking krijgen over de mogelijkheid om hun bezoek tegen een gereduceerd tarief in de openbare ruimte te laten parkeren. Dit in tegenstelling tot bewoners in de omliggende straten. Dit zou een te grote parkeerdruk op de omliggende buurten met zich meebrengen. De 8 plekken die voor bezoek gereserveerd zijn worden als zodanig aangeduid.

4. Mobiliteitsconcept

Het mobiliteitsconcept voor de projectlocatie is gebaseerd op STOMP. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto. Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit, gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. MaaS staat voor Mobility as a Service, zijnde deelsystemen en mobiliteitshubs. Het laat de keuze bij de bewoner, die kan kiezen om te lopen of te fietsen naar alle voorzieningen in Gouda die vrijwel allemaal binnen een kilometer te bereiken zijn. De nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer is met het intercity- en busstation op loopafstand goed geregeld. Tot slot kan deelmobiliteit (aanvullend) of de eigen auto als dat beter uitkomt in het restant van de mobiliteitsbehoefte voorzien.

Een laag autobezit is dan haalbaar en dit biedt tegelijk kansen om de uitstraling van het projectgebied te vergroenen en toegankelijk te maken. Tevens is aangetoond dat er door de geplande uitbreiding van het vergunningengebied weinig risico is op parkeeroverlast in omliggende wijken.

Het mobiliteitsconcept past bij de ambities die gemeente Gouda heeft opgenomen in het mobiliteitsplan Gouda 2017 – 2026. Speerpunten uit dit document zijn onder andere:

- Verandering van het mobiliteitsgedrag
- Beter benutten van bestaande mobiliteit en infrastructuur waaronder ook parkeren, onder andere met de inzet van deelauto's
- Meer fietsen
- Schoon vervoer, onder andere met elektrisch vervoer en deelmobiliteit

Op basis van deze punten uit het mobiliteitsplan 2017 – 2026 is het mobiliteitsconcept voor de Blaauwe Haan wenselijk.

Daarnaast worden in het Parkeerplan Gouda 2020 handreikingen gedaan waarbij maatregelen die inspelen op een lager autobezit en -gebruik beloofd worden in de vorm van een reductie op de parkeernormen:

- Gereguleerd parkeren
- Nabijheid hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
- Ontheffingsmogelijkheden in de Parapluherziening Parkeren Gouda 2018
- *Deelmobiliteit*

Op basis van de eerste drie punten uit het Parkeerplan Gouda 2020 is het mobiliteitsconcept haalbaar. Gebruik van deelmobiliteit biedt daarin nog meer perspectief.

5. Deelmobiliteitsconcept

Trends & ontwikkelingen

Mobiliteit verandert onder invloed van maatschappelijke opgaven en innovatieve oplossingen. Groeiende verstedelijking, congestie, klimaatverandering en achteruitgang luchtkwaliteit vragen om een nieuwe aanpak die bereikbaarheid op een meer duurzame manier garandeert. Bestaande oplossingen als wandelen, fietsen en openbaar vervoer, zorgen samen met nieuwe concepten als deelmobiliteit en elektrisch vervoer voor een transitie. Bij gebiedsontwikkelingen wordt vooruit gekeken en worden kansen benut om deze transitie in te zetten. Te meer omdat mensen bij verhuizing hun mobiliteitsgedrag heroverwegen.

De gemeente Gouda heeft voor deze transitie een duidelijk signaal afgegeven door in juni 2020 te zijn toegetreden tot de City Deal Elektrische Deelmobiliteit. Gouda kiest hiermee nadrukkelijk voor een progressieve aanpak ten opzichte van elektrisch rijden en deelmobiliteit. Het projectgebied is dan ook een geschikte locatie om de mogelijkheden die elektrische deelmobiliteit biedt in praktijk te brengen.

Mogelijkheden

Deelmobiliteit biedt mobiliteit aan bewoners zonder dat zij een auto of fiets in eigendom hebben. Als mensen de beschikking hebben over deelmobiliteit, gaat het mobiliteitsbezit (eigen auto- of fiets) omlaag. De toekomstige bewoners van de projectlocatie vormen een community die ervoor kiezen om te delen. De parktuin wordt gedeeld en gezamenlijk onderhouden en gedeelde mobiliteit past daar goed bij. Het past in de trend waarbij het gebruik leidend is ten opzichte van het bezit. Om die reden biedt de stad Gouda met de inzet van deelmobiliteit ook de mogelijkheid om af te wijken van de parkeernorm. Immers, lager autobezit vraagt om een lager aanbod aan parkeerplaatsen. Deelmobiliteit kan daarom een kansrijk onderdeel zijn van de woonbeleving in 'De Blaauwe Haan'. In dat kader is de combinatie van deelauto's en e-bakfietsen zeer geschikt voor bewoners van het projectgebied. Uiteraard in combinatie met de nabijheid van het treinstation, voorzieningen en de mogelijkheid om te lopen.

E-bakfietsen

Elektrische bakfietsen zijn niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Deze fietsen zijn comfortabel, modern, ruim en met het laadvermogen concurrerend met kleine auto's voor afstanden tot 10 á 15 kilometer. Mensen die momenteel bakfietsen gebruiken, kunnen tot wel vier kinderen tegelijk vervoeren, boodschappen doen of bijvoorbeeld een bouwmarkt bezoeken. Het beschikken over een elektrische bakfiets maakt de eigen auto op vele momenten overbodig. Op een centrale plek in de parktuin zouden eventueel elektrische bakfietsen geplaatst kunnen worden. Ontwikkelaar exploreert met Cargaroo (aanbieder van elektrische deelbakfietsen) de mogelijkheden voor dit concept binnen de Blaauwe Haan. De bakfietsen van Cargaroo zijn te reserveren en te gebruiken met een mobiele app. Het gaat hier om bewezen concepten in de markt.

Deelauto's

Als de afstand te groot is voor een (bak)fiets of als het weer het niet toelaat kiest men snel voor een auto. De elektrische deelauto is op die momenten een volwaardig en schoon alternatief voor de eigen tweede auto. En in sommige gevallen zelfs voor de eigen eerste auto. Dat is op een locatie als 'De Blaauwe Haan' zeker niet ondenkbaar. Als een deelauto in een wijk wordt geplaatst, de bewoners hieraan gewend zijn dan maken gemiddeld 20 unieke gebruikers gebruik van een deelauto.³

Voor het aantal potentiële gebruikers in het projectgebied is het verdedigbaar om twee deelauto's aan te bieden. Deze deelauto's kunnen in combinatie met de bakfietsen voldoende aanbod bieden om een alternatief te zijn voor autogebruik/-bezit. Bij een toenemend gebruik kan het aanbod uiteraard worden uitgebreid.

Ontwikkelaar draagt de zorg voor het aanbrengen van een aanbieder van deelmobiliteit, die zich voor een minimum periode aan de locatie met het afgesproken deelaanbod moet verbinden. Dit is vastgelegd in de anterieure overeenkomst. In een vergunning of concessie is een periode van drie of vijf jaar gebruikelijk. Tussentijds en na afloop wordt het gebruik geëvalueerd.

³ Cijfers van deelauto aanbieder MyWheels, gemiddelde over het eerste kwartaal van 2020.

De deelauto's zijn in eerste instantie te gebruiken door bewoners van het projectgebied en de deelauto's krijgen ook een parkeerplek binnen het gebied. Als bij een tussentijdse evaluatie met de aanbieder blijkt dat de bezetting van de deelauto's nog omhoog kan dan kan het gebruik opengesteld worden voor gebruikers/bewoners buiten het gebied. Bewoners van omliggende buurten profiteren hier dan van mee.

De deelauto's zijn direct bij oplevering beschikbaar. Dit is een belangrijke voorwaarde voor succesvolle implementatie, zo blijkt uit onze ervaringen. Daarnaast dragen een uitgebreid kennismakingsaanbod in de vorm van een proefpakket met vrije kilometers, informatieavonden en brochures bij aan het succes. Reserveren, betalen, gebruiken en 24/7 service verloopt allemaal via een app waar ook reisadvies onderdeel van is. De app is hiermee het MaaS platform.

Effect van deelmobiliteitsaanbod

De beschikbaarheid van deelmobiliteit in de Blaauwe Haan verkleint de noodzaak een eigen auto te hebben. De landelijke effecten tonen bijvoorbeeld aan dat er tot zeven privéauto's ⁴ van bewoners kunnen worden vervangen door de aanwezigheid van één deelauto. Dit uit zich in de verkoop van een (tweede) auto of het uitstellen van de aankoop van een (tweede) auto. Het aanbieden van deelauto's in een gebied heeft doorgaans beperkte invloed op de parkeerbehoefte van bestemmingsverkeer van forenzen en bezoekers.

Maar op de bewoners die auto delen is de impact op het mobiliteitsgedrag groot:

- Autodelers rijden 15 tot 20% minder dan voorheen.
- Autodelers bezitten 30% minder auto's dan voorheen.
- Autodelen leidt tot minder autobezit en daarmee tot een lagere parkeerdruk.
- Autodelen leidt tot minder uitstoot: gebruikers rijden minder en (elektrische) auto's zijn schoon.
- Autodelen bevordert leefbaarheid en sociale cohesie en beperkt vervoersarmoede. ⁵

De conclusies van het onderzoek laten onder meer zien dat 1 deelauto gelijk staat aan 5 parkeerplaatsen in buurten zonder deelauto.

⁴ Nota parkeernormen 2019 gemeente Eindhoven. In de schil rond het centrum is een reductie van 7 plekken per deelauto mogelijk

⁵ <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvt/factsheet-autodelen-5-argumenten-voor-autodelen.aspx>

6. Conclusie

Vanwege de wenselijkheid en haalbaarheid van het mobiliteitsconcept is een parkeernorm van 1,1 per grondgebonden woning en 1,1 per appartement passend én verdedigbaar voor dit projectgebied. 1 auto per woning en 0,1 per woning voor de bewoners die mogelijk een tweede auto hebben.

Omwille van de nabijheid van het HOV, het gereguleerd parkeren en geen recht op de bezoekersregeling is het verantwoord de norm voor bezoeker parkeren te verlagen naar 0,2 parkeerplek per woning.

De uitgangspunten voor de parkeerbalans voor het projectgebied zijn:

- Parkeernorm grondgebonden woningen: 1,1
- Parkeernorm appartementen: 1,1
- Parkeernorm bezoeker: 0,2

Bij toepassing van deze afwijking op de norm, resulteert het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen in onderstaande tabel.

		Afwijking op de norm			
Aantal		Norm 2020	Bezoekers	Totaal Norm 2020	Totaal Bezoekers
35	Woning groot > 110 m ²	1,1	0,2	38,5 pp	7 pp
24	Woning midden 85 – 110 m ²	1,1	0,2	26,4 pp	4,8 pp
				64,9 pp	11,8 pp
Totaal				76,7 pp	

Tabel 2. Parkeernormberekening op basis van reductie

Conclusie: De totale parkeerbehoefte is 76,7, afgerond 77.

In het projectgebied zijn 71 parkeerplekken opgenomen. 2 woningen hebben 2 parkeerplekken, waardoor voor het toetsen aan de norm, 2 plekken niet meetellen. Daarmee zijn er 69 parkeerplekken die meetellen voor de toetsing aan de norm. Dat zijn 8 plekken minder dan de hierboven berekende parkeerbehoefte. De volgende paragraaf zal ingaan op de wijze waarop deze afwijking wordt gecompenseerd.

Inzet deelmobiliteit

Door deelmobiliteit in te zetten wordt de auto afhankelijkheid verder positief beïnvloed. Met het plaatsen van twee elektrische bakfietsen en twee elektrische deelauto's hebben bewoners een extra mogelijkheid voordat de keuze op de eigen auto valt. Het effect hiervan is te berekenen met een reductie op de parkeernorm van vier parkeerplekken per in te zetten deelauto. Met twee deelauto's is het netto effect op de parkeerbalans dan een reductie van 8 parkeerplekken op de parkeerbalans. De parkeerbalans ziet er dan als volgt uit:

parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen ziet er dan als volgt uit:					
		Afwijking op de norm			
Aantal		Norm 2020	Bezoekers	Totaal Norm 2020	Totaal Bezoekers
35	Woning groot > 110 m²	1,1	0,2	38,5 pp	7 pp
24	Woning midden 85 – 110 m²	1,1	0,2	26,4 pp	4,8 pp
				64,9 pp	11,8 pp
				76,7 pp	
2	Deelauto's	- 4,0		- 8,0 pp	
Totaal na afslag Deelauto's				68,7 pp	

Tabel 3. Parkeerbalans inclusief reductie mobiliteit

In het inrichtingsplan is met de inzet van deelmobiliteit en de reductie op de parkeernorm voldoende parkeercapaciteit.