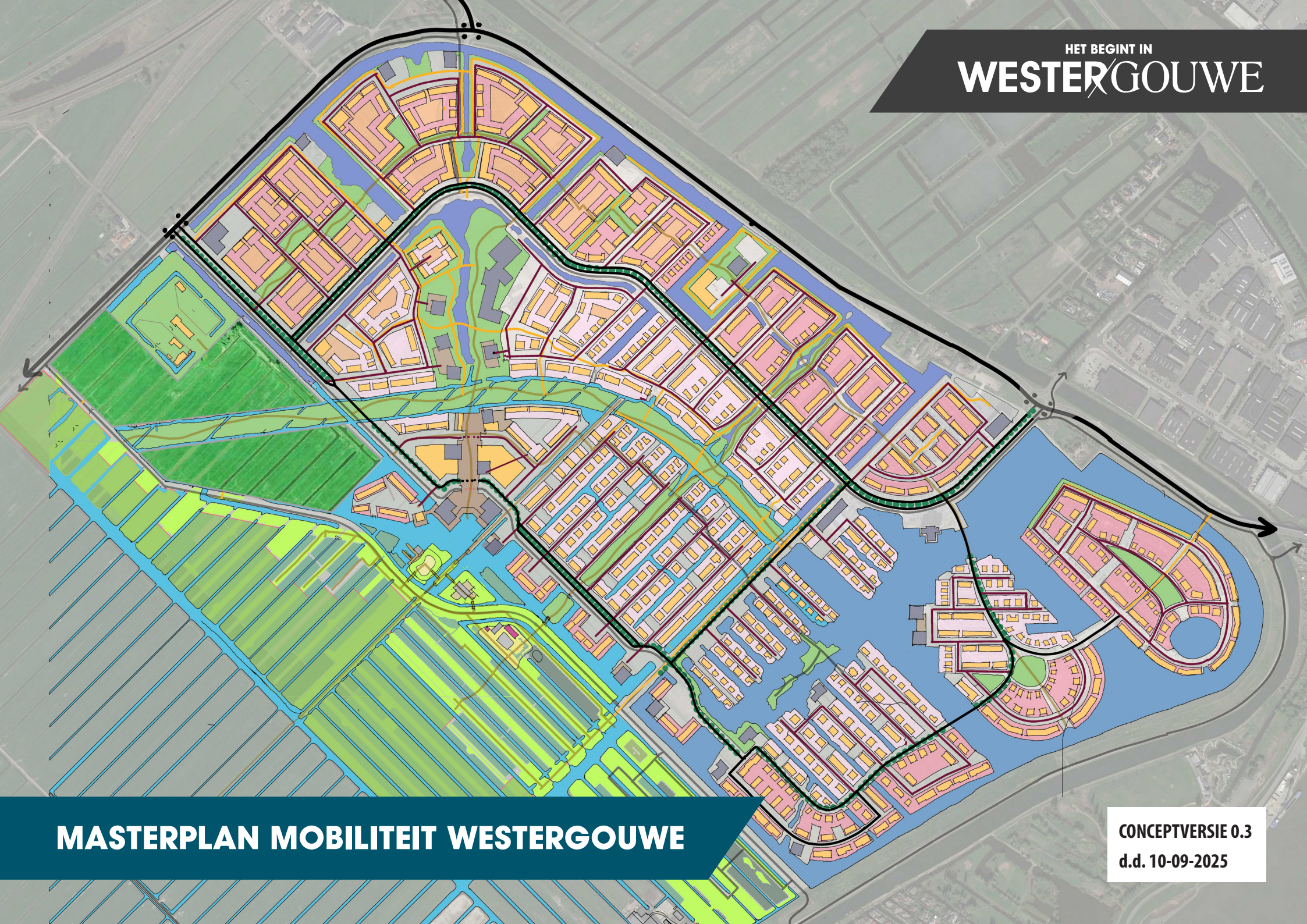


HET BEGINT IN WESTERGOUWE

MASTERPLAN MOBILITEIT WESTERGOUWE

CONCEPTVERSIE 0.3
d.d. 10-09-2025

INHOUD

1 INLEIDING 4

2 MOBILITEIT ALS INTEGRAAL ONDERDEEL VAN WESTERGOUWE 2.0 4

3 DOEL VAN HET MASTERPLAN MOBILITEIT 7

4 LEESWIJZER EN OPBOUW 7

5 ALGEMEEN DEEL MASTERPLAN MOBILITEIT 8

5.1 Typologisering mobiliteitsprofiel van Westergouwe 8

5.2 Mobiliteitsambities voor Westergouwe 9

5.3 Concrete uitgangspunten en instructies 10

5.3.1 Parkeernormen in Westergouwe

5.3.2 Openbaar vervoer in Westergouwe

5.3.3 Deelmobiliteit in Westergouwe

5.3.4 Gereguleerd parkeren in Westergouwe

5.3.5 Westergouwe en relevante exogene ontwikkelingen

5.4 Openbare ruimte en mobiliteit in Westergouwe 17

5.4.1 Mobiliteitsarchetypen

5.4.2 Inrichtingsprincipes openbare ruimte

6 MOBILITEITSVISIE WESTERGOUWE-IV 22

6.1 Typologisering mobiliteitsprofiel 22

6.2 Mobiliteitsambities 22

6.3 Concrete uitgangspunten en instructies 23

6.3.1 Parkeernormen in WG-IV

6.3.2 Openbaar vervoer

6.3.3 Deelmobiliteit in WG-IV

6.3.4 Gereguleerd parkeren in WG-IV

6.4 Openbare ruimte en mobiliteit in WG-IV 24

6.4.1 Uitwerking mobiliteitsarchetypen WG-IV

6.4.2 Inrichtingsprincipes openbare ruimte WG-IV

7 MOBILITEITSVISIE WESTERGOUWE-V 35

7.1 Typologisering mobiliteitsprofiel WG-V X

7.2 Mobiliteitsambities voor WG-V X

7.3 Concrete uitgangspunten en instructies WG-V X

7.3.1 Parkeernormen in WG-V

7.3.2 Openbaar vervoer

7.3.3 Deelmobiliteit in WG-V

7.3.4 Gereguleerd parkeren in WG-V

7.4 Openbare ruimte en mobiliteit in WG-V X

7.4.1 Uitwerking mobiliteitsarchetypen WG-V

7.4.2 Inrichtingsprincipes openbare ruimte WG-V

1 INLEIDING

Met de vaststelling van het Masterplan Westergouwe 2.0 (Toekomstbestendig en Veerkrachtig) is een solide basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van Westergouwe tot een toekomstbestendige, duurzame en inclusieve wijk. Mobiliteit vormt daarbij een cruciale randvoorwaarde. De ambitie is om van Westergouwe een wijk te maken die optimaal is ingericht op langzaam verkeer en efficiënt ruimtegebruik.

Om deze ambities verder te concretiseren en te verankeren in de stedenbouwkundige uitwerking van de volgende fasen van Westergouwe, WG-IV en WG-V, is dit Masterplan Mobiliteit opgesteld. Het vormt een aanvulling op het Masterplan Westergouwe 2.0 en vertaalt de mobiliteitsambities naar concrete kaders voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking.

Het document biedt ontwerpers, ontwikkelaars en beleidsmakers handvatten om mobiliteit vanaf de start integraal mee te nemen in het ruimtelijk ontwerp, en zo de ambitie van een toekomstbestendige wijk waar te maken. Mobiliteit wordt daarbij niet als een losstaand thema beschouwd, maar als onlosmakelijk onderdeel van de bredere ruimtelijke en sociale ambities voor de wijk.

2 MOBILITEIT IN WESTERGOUWE

Sinds het oorspronkelijke Masterplan Waterstad Westergouwe (2005) heeft de wijk een duidelijke transformatie doorgemaakt. Waar destijds werd ingezet op lage woningdichtheden, ruime kavels en een prominente rol voor de auto, stuurt het Masterplan Westergouwe 2.0 op een meer stedelijke koers. Het woningaanbod is diverser geworden, met aandacht voor betaalbaarheid, diversiteit en inclusiviteit. Deze koerswijziging vraagt om een fundamentele heroverweging van mobiliteit: de wijk wordt niet langer rondom de auto ontworpen, maar juist rondom actieve en milieuvriendelijke vervoersvormen.

Ook de omgeving rondom Westergouwe ontwikkelt zich sterk. De groei van de wijk zelf, binnenstedelijke ontwikkelingen en initiatieven in omliggende gemeenten maken een herziening van de infrastructuur noodzakelijk. Er wordt stapsgewijs gewerkt aan betere fiets- en voetgangersverbindingen, aangepaste openbaarvervoerroutes en een doorontwikkeling van de provinciale infrastructuur, met de volgende ambities:

- De verbinding tussen Rotterdam – Gouda verbeteren;
- Een hoogwaardige OV-lijn tussen Rotterdam – Gouda realiseren;
- De bereikbaarheid van station Gouweknoop optimaliseren.

Tegelijkertijd groeit het aantal woningen in Westergouwe — van circa 3.500 naar inmiddels 4.540 vanuit het Masterplan Westergouwe 2.0. De infrastructuur moet deze groei kunnen opvangen. De geplande aanpassingen aan de N457 en N207 zijn daarin cruciaal, maar voor ingrepen zoals bij de Eurotonde is vooralsnog geen provinciale financiering beschikbaar. Dat betekent dat het terugdringen van de autogeneratie van groot belang is om de bereikbaarheid van Westergouwe op peil te houden.

Mobiliteit als integraal onderdeel van Westergouwe 2.0

De mobiliteitsambities van het Masterplan Westergouwe 2.0 zijn nauw verweven met de ruimtelijke en sociale doelen van de wijk. Mobiliteit is geen losstaand thema, maar volgt uit keuzes voor het woningbouwprogramma, de openbare ruimte en ruimtelijke inrichting. Het geven van ruimte aan één functie betekent minder ruimte voor een andere. In een wijk met beperkte ruimte is daarom een weloverwogen aanpak noodzakelijk, waarbij mobiliteit actief bijdraagt aan een leefbare, duurzame en toegankelijke wijk.

Doordat de wijk niet langer rondom de auto wordt ontworpen, krijgt de openbare ruimte een kwalitatieve impuls. Er ontstaat ruimte voor groen, verblijfsplekken en klimaatadaptatie – met mobiliteit als versterkend element. Automobiliteit wordt gefaciliteerd, maar niet gestimuleerd. Door inwoners te verleiden om vaker gebruik te maken van de fiets of het openbaar vervoer, verkleinen we de afhankelijkheid van de auto. Dit gebeurt door te investeren in hoogwaardige fietsinfrastructuur en het verkennen van kansrijke OV-verbindingen.

Daarnaast wordt het aantal parkeerplaatsen bewust beperkt en wordt onderzocht of gereguleerd parkeren voor heel Westergouwe een passende maatregel is. In het recent door het college vastgesteld ‘Programma Parkeren’ wordt hiervoor een scenario uitgewerkt. Als dit niet wordt doorgevoerd, dreigt de infrastructuur alsnog vast te lopen – zelfs bij uitvoering van het Verkeerscirculatieplan. Een beleidsrijke aanpak is daarom noodzakelijk.

Tegelijkertijd is een evenwichtige benadering belangrijk. Een te strikte ontmoediging van autogebruik kan de aantrekkelijkheid van de wijk en de woningverkoop onder druk zetten. Gezien de ligging van Westergouwe zullen veel huishoudens in zekere mate afhankelijk blijven van de auto, bijvoorbeeld voor werk, familiebezoek of andere dagelijkse verplaatsingen. Het Masterplan Mobiliteit schetst daarom een koers die zowel inzet op leefbaarheid als op bereikbaarheid.



3 DOEL VAN HET MASTERPLAN

Het Masterplan Mobiliteit heeft twee hoofddoelen:

1. Het vertalen van de mobiliteitsambities vanuit het Masterplan Westergouwe 2.0 naar concrete richtlijnen en kaders voor de verdere ontwikkeling van de wijk.
2. Het borgen van een integrale benadering van mobiliteit, zodat deze actief bijdraagt aan de ruimtelijke en sociale doelen van Westergouwe.

Het Masterplan Mobiliteit fungeert als toetsingskader en leidraad voor stedenbouwkundige plannen, ontwerpen voor de openbare ruimte en de uitwerking van bouwplannen. Het vormt een praktische vertaling van beleidsdoelen naar de dagelijkse ontwerppraktijk, en biedt daarmee richting aan keuzes op het gebied van ruimtegebruik, infrastructuur en leefkwaliteit.

4 LEESWIJZER EN OPBOUW

Het Masterplan Mobiliteit is opgebouwd uit de volgende hoofdbestanddelen:

- Algemeen deel waarin de ambities uit het Masterplan Westergouwe 2.0 worden uitgewerkt;
- Mobiliteitsvisie Westergouwe-IV;
- Mobiliteitsvisie Westergouwe-V.

Elk onderdeel vertaalt de algemene mobiliteitsambities naar concrete uitgangspunten en randvoorwaarden voor de stedenbouwkundige plannen en het ontwerp van de openbare ruimte.

Dit Masterplan Mobiliteit biedt daarmee een toetsingskader voor opdrachtgevers, ontwerpers en ontwikkelaars. Het stelt duidelijke uitgangspunten vast die richting geven aan de verdere planvorming, en zorgt ervoor dat mobiliteit vanaf het begin integraal wordt meegenomen in de ontwikkeling van Westergouwe.

5 MASTERPLAN MOBILITEIT

5.1 TYPOLOGISERING MOBILITEITSPROFIEL

Een huis is waar je woont, maar vaak niet de plek waar je werkt, recreëert, winkelt of familie bezoekt. De keuze voor een woonplek is nauw verbonden met je mobiliteitsbehoeften: welke bestemmingen zijn belangrijk, en met welke vervoersmiddelen bereik je die?

Door maatschappelijke ontwikkelingen zoals e-commerce, thuiswerken en deelmobiliteit verandert ons mobiliteitsgedrag én de manier waarop we mobiliteit ruimtelijk organiseren. Tegelijkertijd groeit de noodzaak om de beschikbare ruimte efficiënt te benutten, zodat woningbouwopgaven kunnen worden gerealiseerd zonder dat dit ten koste gaat van de leefkwaliteit of het milieu. Westergouwe moet daarom doelgericht inspelen op veranderende mobiliteitsbehoeften in de verdere ontwikkeling tot 2034.

Elke locatie heeft een eigen mobiliteitsprofiel: een beeld van hoe en in welke mate verplaatsingen worden gefaciliteerd. Dit profiel helpt bij het maken van gerichte keuzes in het versterken van bepaalde vervoersvormen en geeft de wijk een herkenbaar mobiliteitskarakter. Daarbij geldt dat geen enkele locatie álles kan bieden aan iedereen.

Gelaagd mobiliteitsprofiel

We spreken van een gelaagd mobiliteitsprofiel omdat verplaatsingen als concentrische cirkels rond een locatie liggen. Dit profiel onderscheidt vier concentrische cirkels:

- In en rondom het huis,
- In en rondom Westergouwe,
- Bovenlokaal,
- Op grotere schaal (zoals werk, familie en voorzieningen elders).

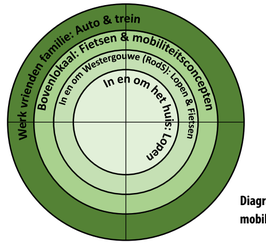


Diagram van het gelaagde mobiliteitsprofiel van Westergouwe

De wijkinrichting wordt afgestemd op dit gelaagde profiel. Waar mogelijk wordt Westergouwe ingericht als autoluwe wijk, met het STO(M)P-principe als uitgangspunt. Korte afstanden worden bij voorkeur te voet of met de fiets afgelegd; de auto speelt een ondergeschikte rol. STO(M)P werkt met name goed in een omgeving met gereguleerd parkeren, waar ontheffingen en tarieven het autobezit beïnvloeden.

Hoewel er op dit moment in Westergouwe nog geen sprake is van gereguleerd parkeren, wordt in het gemeentelijk Omgevingsprogramma Parkeren onderzocht of een sturend parkeerbeleid wenselijk is voor heel Gouda – inclusief Westergouwe. De keuze voor een tweede auto wordt hierdoor minder vanzelfsprekend.

Tegelijkertijd blijft de auto in sommige gevallen een goed alternatief, mede door de directe aansluiting op provinciale wegen en de A20.

Voor iedere schaal van verplaatsing wordt gestreefd naar een passende mix van vervoersmogelijkheden. Voor korte afstanden ligt de focus op lopen en fietsen, eventueel aangevuld met deelmobiliteit. Voor langere afstanden bieden auto en trein goede alternatieven. De ontwikkeling van snelfietsverbindingen naar Station Gouda en een hoogwaardige OV-lijn tussen Rotterdam en Gouda, met een halte nabij Westergouwe, zijn hierbij speerpunten.

5.2 MOBILITEITSAMBITIES VOOR WESTERGOUWE

Westergouwe wordt ontwikkeld op basis van een ambitieus woningbouwprogramma, waarbij efficiënt ruimtegebruik centraal staat. Onnodige ruimte voor de auto wordt daarbij zoveel mogelijk voorkomen. In de inrichting van de openbare ruimte krijgen voetgangers en fietsers een prominente plek; de auto speelt daarin een ondergeschikte rol.

We streven naar een veilige en toegankelijke wijk, waarin iedereen veilig kan oversteken en gebruik kan maken van de infrastructuur. Er geldt in de hele wijk een maximumsnelheid van 30 km/u of een woonerfregime, met uitzondering van de hoofdontsluitingsweg (de Burgemeester van Dijkesingel en toekomstige zuidelijke lus). Op deze locaties geldt een maximumsnelheid van 50 km/u m.u.v. de schoolzone en zone nabij het voorzieningencluster.

Het voorzieningencentrum vormt het hart van de wijk en moet een levendige plek worden waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Deze omgeving is ingericht vanuit het perspectief van de voetganger, zodat winkelend publiek en horecabezoekers zich prettig en veilig kunnen verplaatsen. Wonen boven en rondom de voorzieningen maakt hier integraal deel van uit. Om dit mogelijk te maken is een laag autogebruik essentieel. Er wordt dan ook bewust geen ruimte gereserveerd voor grootschalige parkeerterreinen. De norm is: het centrum wordt te voet of met de fiets bezocht.

5.3 CONCRETE UITGANGSPUNTEN EN INSTRUCTIES

Deze paragraaf werkt de mobiliteitsambities verder uit in concrete ontwerpuitgangspunten en randvoorwaarden. De indeling die hier wordt gehanteerd, wordt ook toegepast in de mobiliteitsvisies voor Westergouwe-IV en Westergouwe-V. De onderdelen zijn bedoeld als praktische handvatten voor ontwerpers, ontwikkelaars en beleidsmakers bij de verdere planvorming.

5.3.1 PARKEERNORMEN IN WESTERGOUWE

De parkeernormen in Westergouwe worden per stedenbouwkundige fase vastgesteld, op basis van realistische maar scherp afgewogen uitgangspunten voor zowel woningen als voorzieningen. In de ontwikkeling van de wijk is een duidelijke trend zichtbaar: de parkeernormen worden stapsgewijs aangescherpt, mede als gevolg van de toename in woningdichtheid en de beleidsmatige inzet op duurzame mobiliteit.

Voor Westergouwe-IV is gekozen voor een normstelling die ambitieus maar realistisch is. Per woonmilieu wordt bekeken wat passend is, met ruimte voor differentiatie naar ligging, woningtype en dichtheid. Het uitgangspunt is om autobezit te faciliteren waar nodig, maar niet te stimuleren. De ambitie is om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten en de leefkwaliteit van de openbare ruimte te vergroten.

Deze normering is onderbouwd met actuele parkeertellingen welke zijn uitgevoerd door Witteveen+Bos. Daarbij is per woningtype gekeken naar het werkelijke autobezit in de eerdere fasen van Westergouwe. Op basis van die gegevens zijn parkeernormen geformuleerd die aansluiten bij het verplaatsingsgedrag van bewoners en de ruimtelijke realiteit van de wijk.

Door autobezit bewust te begrenzen, ontstaat binnen de beperkte ruimte ook ruimte voor kwaliteit. De openbare ruimte kan zo worden ingericht met aandacht voor groen, ontmoeting, klimaatadaptatie en verblijfswaarde – en vormt daarmee een tastbare uitwerking van de bredere mobiliteitsvisie.

5.3.2 OPENBAAR VERVOER IN WESTERGOUWE

Een goede dekking van openbaar vervoer binnen Westergouwe is essentieel om bewoners een alternatief te bieden voor korte autoritten. De huidige route van buslijn 4 loopt door de wijk, maar kent nog een beperkte dienstregeling en gebruiksintensiteit.

Voor Westergouwe-IV wordt ingezet op een robuuste interne OV-ontsluiting, waarbij het openbaar vervoer als volwaardig alternatief voor de auto wordt gepositioneerd – zowel binnen de wijk als naar nabijgelegen voorzieningen. Dit maakt het mogelijk om het autobezit te beperken zonder bereikbaarheid op te offeren.

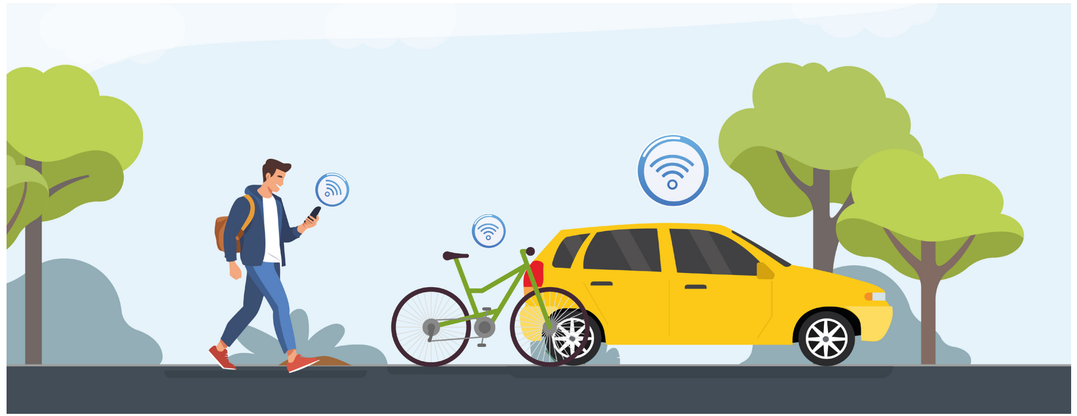
Daarnaast wordt ingezet op een hoogwaardige busverbinding richting station Gouda en Rotterdam, met een verhoogde frequentie en betere aansluiting op het hoofdnet. Deze verbinding is van belang voor zowel de externe bereikbaarheid van de wijk als het draagvlak voor een lagere parkeernormering. Door bewoners alternatieven te bieden voor de auto, wordt de mobiliteitsvraag anders ingevuld en ontstaat ruimte voor kwaliteit in de openbare ruimte.

5.3.3 DEELMOBILITEIT IN WESTERGOUWE

In het Masterplan Westergouwe 2.0 is uitgesproken dat deelmobiliteit een mogelijke rol kan spelen in het mobiliteitsaanbod van de wijk. Deelmobiliteit kan bijdragen aan het verminderen van parkeerdruk en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit, doordat minder ruimte nodig is voor privéparkeerplaatsen.

In de praktijk blijkt de toepassing van deelmobiliteit in Westergouwe echter weerbarstig. In Westergouwe-III zijn de ervaringen met commerciële aanbieders van deelvervoer tot nu toe beperkt en is grootschalige implementatie lastig gebleken. Hierdoor is gekozen voor een terughoudende benadering.

Hoewel er niet actief op wordt gestuurd, wordt binnen Westergouwe-IV wél ruimte geboden om initiatieven rond deelmobiliteit mogelijk te maken. Een richtgetal van één deelauto per 100 woningen wordt daarbij als streefwaarde gehanteerd. Als de vraag en het gebruik toenemen, kan dit bijdragen aan een lagere parkeerbehoefte en daarmee ondersteunend zijn aan de uitvoerbaarheid van de parkeernormen. Binnen de stedenbouwkundige plannen wordt waar mogelijk rekening gehouden met ruimte voor toekomstige aanbieders, zonder dat dit leidt tot een verlaging van de parkeernormen.



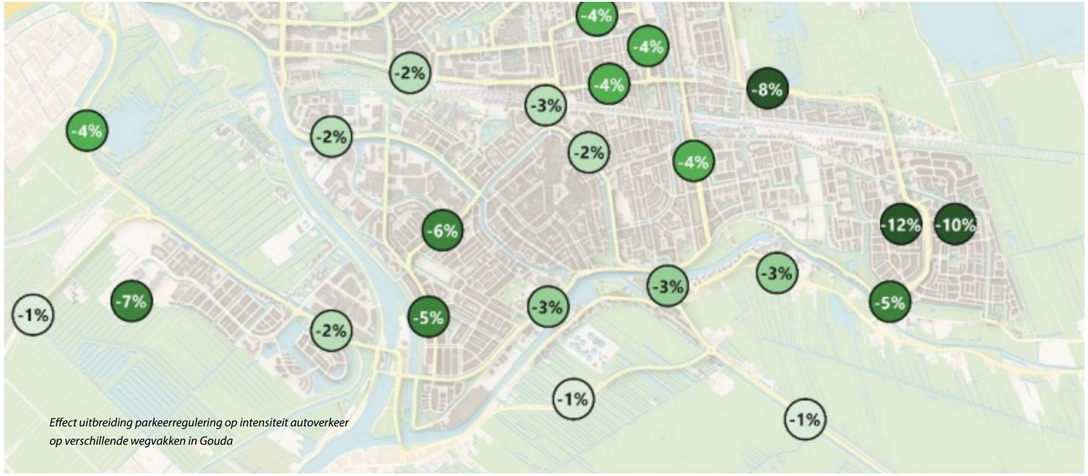
5.3.4 GEREGULEERD PARKEREN IN WESTERGOUWE

Binnen Westergouwe geldt momenteel nog geen gereguleerd parkeren. In het gemeentelijke Omgevingsprogramma Parkeren onderzoekt de gemeente de wenselijkheid van een bredere inzet van dit instrument op termijn in de gemeente Gouda.

Regulering van parkeren kan – afhankelijk van de lokale parkeerdruk – bijdragen aan het beïnvloeden van parkeergedrag en het voorkomen van ongewenst zoekverkeer.

In het licht van de scherp afgestelde parkeernormen vormt gereguleerd parkeren daarmee een mogelijk beleidsinstrument dat bijdraagt aan het handhaafbaar houden van de gekozen normering.

Of gereguleerd parkeren daadwerkelijk wordt ingevoerd, wordt per ontwikkelfase afgewogen. Tot die tijd wordt sturing op parkeren vooral via ontwerpkeuzes en parkeerbalansen georganiseerd.



Effect uitbreiding parkeerregulering op intensiteit autoverkeer op verschillende wegvakken in Gouda

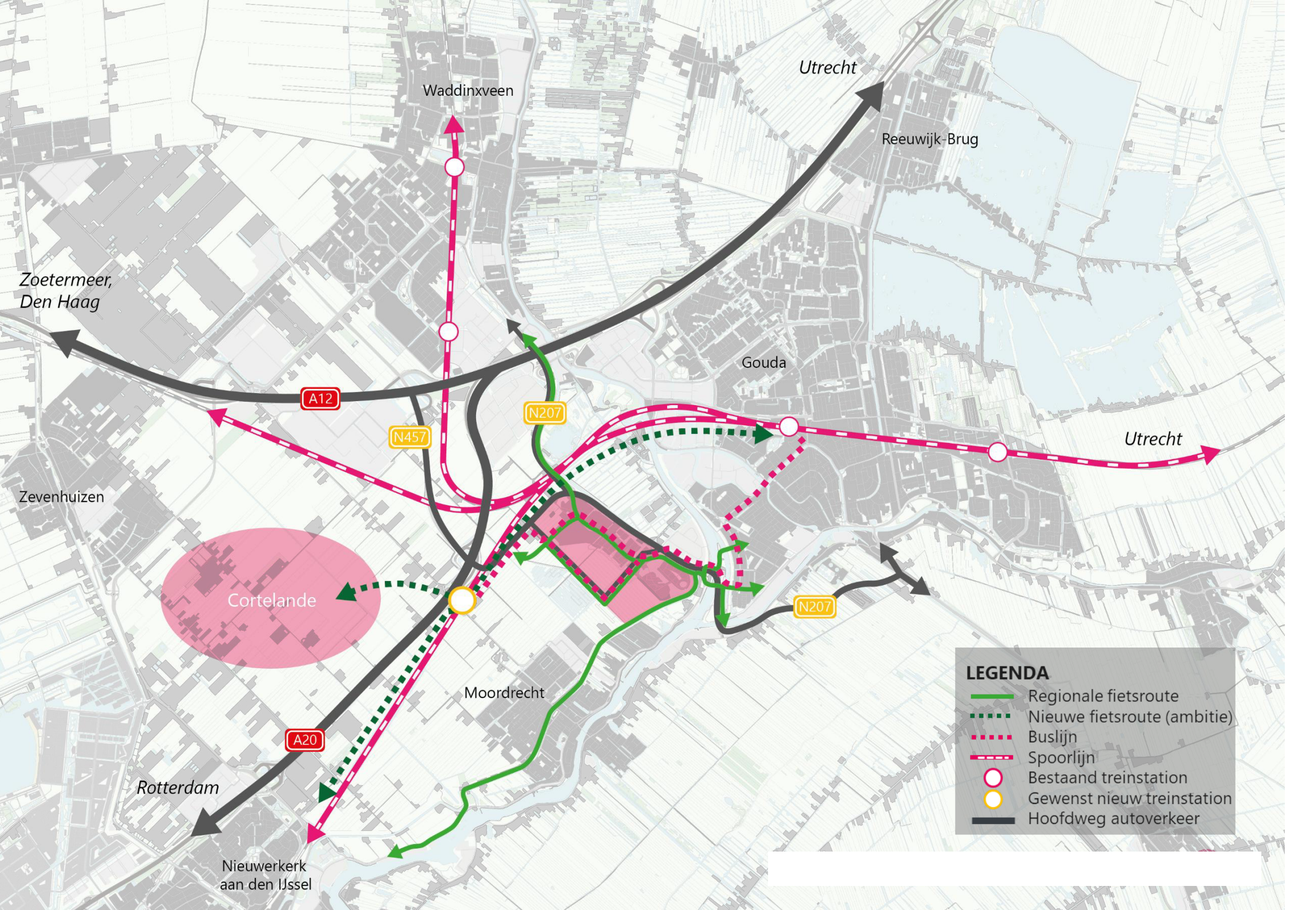
5.3.5 WESTERGOUWE EN RELEVANTE EXOGENE ONTWIKKELINGEN

De mobiliteitsopgave in Westergouwe staat niet op zichzelf, maar wordt mede beïnvloed door ontwikkelingen buiten de wijk. Belangrijke exogene factoren zijn:

- De verbreding van de N457;
- De inpassing van kruispunten met verkeersregelinstallaties; op de aantakkingen van Westergouwe op de N457 en de N207, waaronder de huidige rotonde 't Weegje;
- De ontwikkeling van de driehoek ten westen van de N457, rond het spoor.
- De provinciale beleidssturing op woningbouwprogramma's en parkeernormen. (De provincie zet in om het aantal parkeerplaatsen te beperken en parkeerplaatsen te realiseren aan de hand van het werkelijk autobezit in de nieuwe omgevingsverording Zuid-Holland.)
- Ontwikkeling van het nieuwe dorp Cortelande (8000 woningen).

Deze ontwikkelingen hebben direct effect op de verkeersstromen, het bereikbaarheidsprofiel en de positionering van Westergouwe in de regio. Daarom is het van belang dat bij het ontwerp van de wijk ruimte wordt gereserveerd om hier op in te kunnen spelen, bijvoorbeeld door flexibele infrastructuur, koppelingen op regionaal niveau en goede afstemming met provinciale en gemeentelijke partijen.





5.3.6 REGIONALE FIETSNETWERKEN

Om fietsen tot een aantrekkelijk alternatief te maken voor de auto, worden goede aansluitingen gerealiseerd op de regionale wandel- en fietsstructuren. Een belangrijke ontwikkeling is de nieuwe fietsverbinding tussen Westergouwe en station Gouda, parallel aan het spoor tussen Rotterdam en Gouda. Deze verbinding maakt het eenvoudiger om met de fiets naar het station te reizen en vergroot de bereikbaarheid van regionale en landelijke OV-netwerken.

Daarnaast blijft het van belang dat ook andere bovenlokale bestemmingen – zoals de binnenstad van Gouda en omliggende natuurgebieden – goed per fiets bereikbaar zijn. De opzet van het fietsnetwerk binnen Westergouwe wordt daarop afgestemd, met comfortabele routes, logische aansluitingen en een duidelijke hiërarchie in het netwerk.

Een goede regionale fietsontsluiting maakt het mogelijk om bewoners te verleiden tot ander verplaatsingsgedrag, en vormt daarmee een essentiële bouwsteen onder het mobiliteitsprofiel van Westergouwe. Dit ondersteunt tevens de toepassing van strakker afgestelde parkeernormen.

5.3.7 HOOGWAARDIG OV

Voor langere afstanden is een overstap op de trein of een hoogwaardige busverbinding essentieel. Westergouwe zet daarom in op ketenmobiliteit: een combinatie van fietsen en OV. Dit vraagt om directe, veilige fietsverbindingen naar Station Gouda en – op termijn – naar het nieuw te realiseren station Gouda-Zuidplas

Daarnaast wordt de komst van een hoogwaardige openbaarvervoerlijn (HOV) tussen Gouda en Rotterdam als belangrijk gezien. Een halte nabij Westergouwe kan de overstap naar regionaal OV aantrekkelijker maken en bijdragen aan het verlagen van het autogebruik voor forensenverkeer.

De versterking van deze hoogwaardige verbindingen maakt het mogelijk om op termijn mobiliteitskeuzes anders te organiseren. Naarmate regionale OV-alternatieven aantrekkelijker en betrouwbaarder worden, ontstaat ook ruimte om het autobezit te begrenzen en de parkeernormen verder af te bouwen. Dit sluit aan bij de ambitie om mobiliteit integraal te benaderen en schaarse ruimte zo effectief mogelijk in te zetten.



5.4 OPENBARE RUIMTE EN MOBILITEIT IN WESTERGOUWE

De verkeersstructuren van Westergouwe zijn in hoofdlijnen beschreven in het Masterplan Westergouwe 2.0. Dit betreft onder andere de hoofdontsluitingsweg, de buurtontsluitingen en de langzaamverkeersroutes. In dit hoofdstuk kijken we verder dan de structuur: hoe wordt de openbare ruimte daadwerkelijk gebruikt, en hoe ervaren bewoners en bezoekers deze ruimte vanuit hun eigen mobiliteitsprofiel?

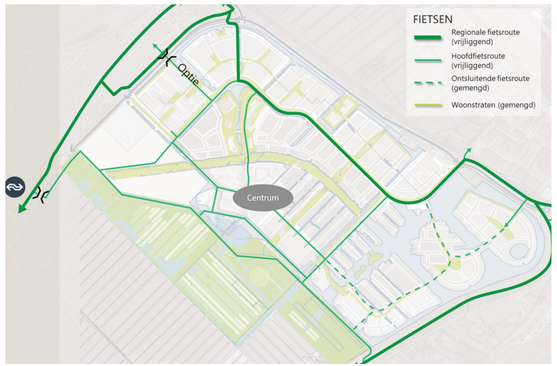
De inrichting van straten, paden en pleinen bepaalt niet alleen hoe je je kunt verplaatsen, maar ook hoe prettig, veilig en duidelijk die verplaatsing aanvoelt. Verschillende gebruikers hebben verschillende snelheden, behoeften en gedragingen. Door hun perspectieven in beeld te brengen, ontstaat een beter begrip van de interactie in de openbare ruimte en hoe ontwerpkeuzes bijdragen aan een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke woonomgeving.

5.4.1 MOBILITEITSGEBRUIKERS

De openbare ruimte van Westergouwe wordt dagelijks gebruikt door uiteenlopende verkeersdeelnemers. Ieder van hen beleeft die ruimte op een andere manier – afhankelijk van snelheid, route, vervoermiddel en bestemming. In dit Masterplan onderscheiden we drie hoofdgebruikers: de automobilist, de fietser en de voetganger.

Door hun perspectieven afzonderlijk te beschrijven, wordt duidelijk hoe zij zich verplaatsen, wat zij nodig hebben, en welke ruimtelijke keuzes daarbij passen. Deze toelichting ondersteunt ontwerpers en beleidsmakers om mobiliteit niet alleen als infrastructuur, maar ook als beleefde ruimte vorm te geven. Voor de verschillende fasen in Westergouwe wordt dit aanvullend met beeldmateriaal inzichtelijk gemaakt, zodat bij de verdere uitwerking en toetsing beoordeeld kan worden of de ruimte ook daadwerkelijk goed functioneert voor de verschillende gebruikers.





5.4.1.1 DE VOETGANGER

- Lokale verplaatsing, ontspanning, route naar voorzieningen
- Trottoirs, informele paden langs water en groen, autovrije zones
- Veilig, overzichtelijk en prettig ingericht voor jong en oud

Voetgangers bewegen zich comfortabel door de wijk.

Binnen de woonbuurten delen zij soms de weg met auto's of fietsers. De infrastructuur is hierop afgestemd, met lage snelheden en overzichtelijke profielen.

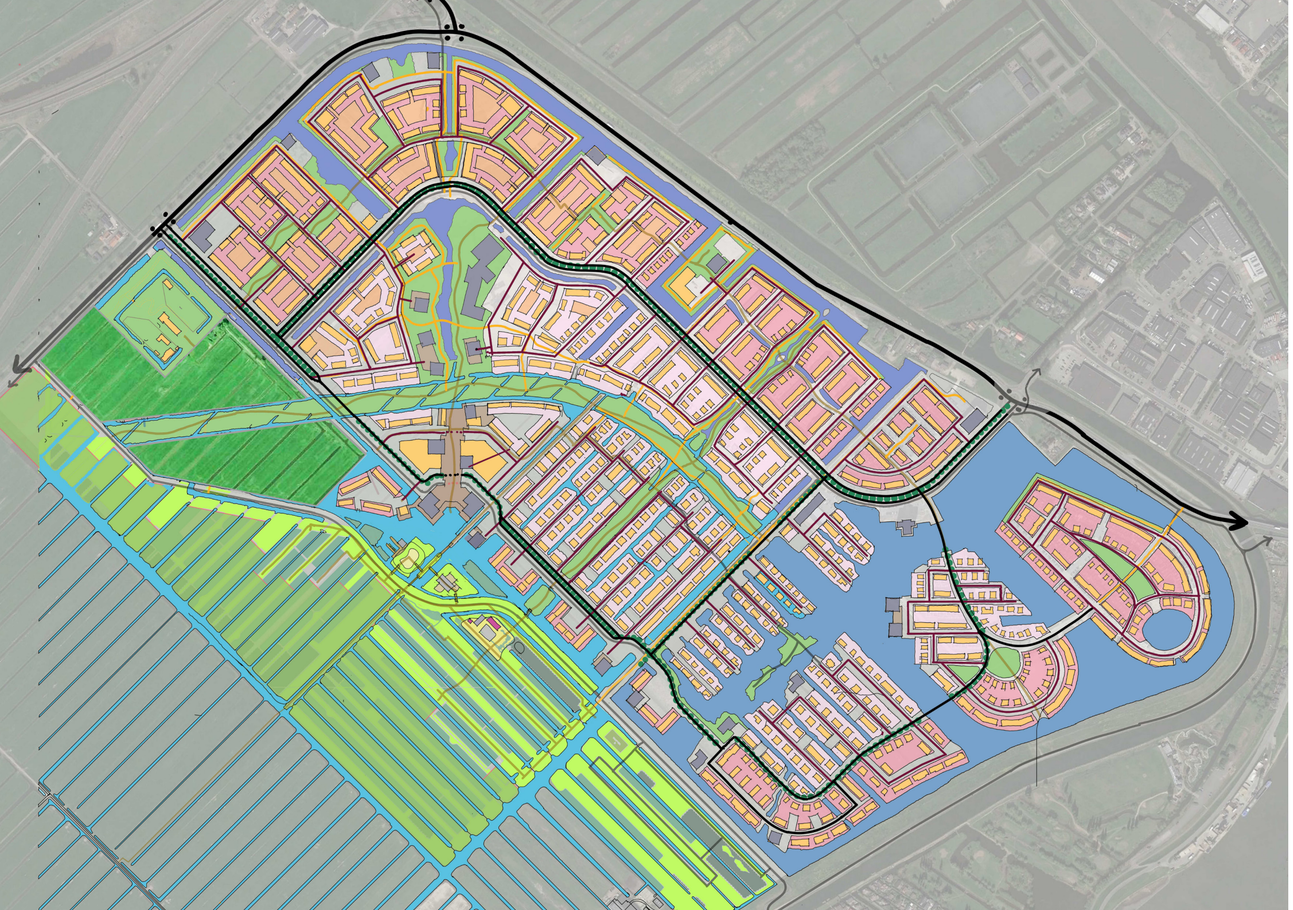
5.4.1.2 DE FIETSER

- Dagelijkse verplaatsing, recreatief, woon-werk/ schoolverkeer.
- Vrijliggende fietspaden op hoofdstructuren, gedeeld profiel in woonbuurten.
- Veilig en logisch netwerk van huis naar wijk, stad en regio.

Fietsers bewegen zich comfortabel door de wijk dankzij een helder netwerk van vrijliggende paden op de hoofdstructuren, zoals de Dwarstocht en de Burgemeester van Dijkesingel.

Binnen de woonbuurten delen fietsers vaak de weg met auto's of voetgangers. De infrastructuur is hierop afgestemd, met lage snelheden en overzichtelijke profielen.

De verbinding met regionale routes is essentieel, onder andere via de toekomstige snelfietsroute richting station Gouda. Binnen de wijk is de fiets het snelste en aantrekkelijkste vervoermiddel voor veel dagelijkse bestemmingen.



5.4.1.1 DE AUTOMOBILIST

- Bestemmingsverkeer naar woning of voorziening
- Rustig tempo, gedeelde ruimte met fietsers of voetgangers
- Parkeren in parkeerkoffers, langs de straat of op eigen erf – afhankelijk van het woonmilieu

In Westergouwe is doorgaand autoverkeer tussen woonbuurten uitgesloten. De automobilist rijdt dus vrijwel altijd als bestemmingsverkeer naar zijn woning of voorziening.

In stadse woonmilieus parkeer je doorgaans op afstand (bijvoorbeeld in parkeerkoffers of langs buurtwegen). In de lagere dichtheden, zoals bij de Eilanden of de Polderkamer, parkeer je meestal op eigen erf of in de straat.

Rijprofielen zijn bewust smal opgezet en vaak gedeeld met andere verkeersdeelnemers. De hoofdontsluitingsweg (Burgemeester van Dijkesingel) vormt daarop een uitzondering: hier is sprake van comfortabele doorstroming en veilige oversteken.

6 MOBILITEITSVISIE WESTERGOUWE-IV

6.1 TYPOLOGISERING MOBILITEITSPROFIEL

Westergouwe-IV bestaat uit twee verschillende woonmilieus, elk met een eigen mobiliteitsprofiel:

Stadswonen-III (Westergouwe-IV West):
Een stedelijk woonmilieu met hoge dichtheid, waar actieve mobiliteit – zoals lopen en fietsen – centraal staat. De inrichting is compact en leefbaar, met ruimte voor collectieve parkeeroplossingen. De auto is hier nadrukkelijk te gast.

Eiland-III en Waterwonen (Westergouwe-IV Oost):
Een landschappelijk woonmilieu met lagere dichtheid, gericht op rust, ruimte en individueel vervoer. De infrastructuur is kleinschalig en autoluw, met een sterke focus op zorgvuldig ingepaste fiets- en wandelroutes.

Samen vormen deze deelgebieden een gemengd woonmilieu waarin mobiliteit op maat is georganiseerd – afgestemd op de ruimtelijke, programmatische en landschappelijke kenmerken van elk gebied.

6.2 MOBILITEITSAMBITIES

De mobiliteitsambities voor Westergouwe-IV sluiten aan op de bredere doelstellingen uit het Masterplan Mobiliteit, en worden toegespitst op de kenmerken van dit plandeel:

1. Ruimte voor de mens, niet de auto
Voetgangers en fietsers vormen het uitgangspunt bij de inrichting van de openbare ruimte. Autoverkeer wordt beperkt, waardoor meer ruimte ontstaat voor verblijf, groen en ontmoeten.

2. Fietsverbindingen versterken
Er komen logische, veilige en aantrekkelijke fietsroutes tussen de woonbuurten, voorzieningen, het scholencluster en OV-knooppunten. Fietsen moet het vanzelfsprekende alternatief worden voor korte autoritten.

3. Aansluiten op natuurlijke structuren
Eiland-III en Waterwonen worden ontworpen met respect voor het omliggende landschap en de waterstructuren. Mobiliteit wordt hier zorgvuldig ingepast, zonder afbreuk te doen aan rust en kwaliteit.

4. Flexibele parkeeroplossingen
In Stadswonen-III wordt gekozen voor collectief en geclusterd parkeren. In de meer ruimtelijke delen van Eiland-III en Waterwonen ligt de nadruk op parkeren op eigen erf of in kleine parkeerhoven.

6.3 CONCRETE UITGANGSPUNTEN EN INSTRUCTIES

6.3.1 PARKEERNORMEN

Voor Westergouwe-IV worden ambitieuze, maar realistische parkeernormen gehanteerd, passend bij de mobiliteitsdoelen van Westergouwe en de typologie van de wijk.

- De normen worden aangescherpt ten opzichte van Westergouwe-III en III.B, op basis van actuele (onafhankelijke) parkeertellingen.
- Er wordt onderscheid gemaakt tussen Stadswonen-III (hogere dichtheid, kansrijk voor verlaging) en Eiland-III / Waterwonen (lagere dichtheid, meer ruimte voor parkeren op eigen terrein).
- Er is nog geen aanleiding om gereguleerd parkeerregime in te voeren; sturing vindt plaats via ontwerpkeuzes en een zorgvuldige parkeerbalans.

6.3.2 OPENBAAR VERVOER

Westergouwe-IV wordt aangesloten op het bestaande OV-netwerk van Westergouwe:

- De wijk wordt gekoppeld aan de bestaande OV-halte en aan het fietsnetwerk richting Station Gouda.
- Binnen de wijk zijn toegankelijke, logische routes naar de opstappunten voor zowel voetgangers als fietsers.

6.3.3 DEELMOBILITEIT

- Deelmobiliteit wordt niet actief ingezet als volwaardige pijler van het mobiliteitsbeleid voor Westergouwe-IV. De ervaringen in eerdere fasen, zoals Westergouwe-III, laten zien dat de toepassing van deelmobiliteit in een lage-dichtheid woonwijk lastig is gebleken.
- De mogelijkheid voor commerciële aanbieders om in te stappen wordt niet uitgesloten, maar er wordt geen ruimte gereserveerd of actief beleid gevoerd om deelmobiliteit te stimuleren. Indien zich in de toekomst kansen voordoen, kan op basis van het gemeentelijke toetsingskader worden bezien of en waar dit passend is – met name in het stedelijke milieu Stadswonen-III.

6.3.4 GEREGULEERD PARKEREN

- In eerste instantie wordt (in de toekomst kan dit mogelijk wijzigingen) geen gereguleerd parkeerregime ingevoerd in Westergouwe-IV.

- Parkeren wordt gereguleerd via ruimtelijke ontwerpkeuzes: door clustering, afstand tot de woning of collectieve parkeeroplossingen wordt sturen op gedrag mogelijk gemaakt, zonder formele regulering.



6.4 OPENBARE RUIMTE EN MOBILITEIT IN WG-IV

6.4.1 UITWERKING MOBILITEITSGEBRUIKERS

6.4.1.1 STADSWONEN III

Voetgangers

Langs de buurtontsluitingsweg ligt een comfortabel en breed (2,7m) trottoir dat rondom doorloopt, zodat voetgangers veilig kunnen lopen. Dit brede trottoir biedt extra ruimte voor voetgangers en maakt het mogelijk om de boomvakken tussen de parkeervakken breder uit te voeren. Dit zorgt voor plaatselijke versmallingen van het trottoir waardoor de lengte visueel wordt onderbroken en waardoor geparkeerde auto's deels uit het zicht van voetgangers worden onttrokken.Voetgangers hebben hier voorrang op automobilisten die de parkeerkoffers willen bereiken.

Stadswonen III krijgt twee oversteekplaatsen bij de Burgemeester van Dijkesingel:

- Aan de noordzijde, bij de aansluiting met Stadswonen II.
- Aan de zuidzijde (bij het te realiseren kruispunt) met een directe verbinding naar het centrumgebied van Westergouwe

De noordelijke oversteek biedt een directe verbinding naar Parkwonen en het scholencluster. De zuidelijke oversteek verbindt met het centrumgebied en de GroenBlauwe zone.

Het gebied dat wordt omringt door de buurtontsluitingsweg is volledig autovrij. Als voetganger kun je hier ontspannen wandelen, spelen en elkaar ontmoeten. De openbare ruimte heeft een stadse uitstraling, maar voelt tegelijkertijd groen en ruimtelijk aan. Naarmate de ruimte groter wordt, verandert de inrichting van meer formeel naar meer landschappelijk.

Informele wandelroute noord

De woonbuurten in het noorden van Westergouwe worden verbonden via een informele wandelroute die als alternatief dient voor de parallel hieraan lopende Burgemeester van Dijkesingel. Deze wandelroute loopt vanuit Stadswonen II verder door in Stadswonen III en komt uit in een grote groene ruimte. Deze groene ruimte is tevens gereserveerd voor eventueel toekomstig archeologisch onderzoek.

Fietsers

Fietsers delen de buurtontsluitingsweg met autoverkeer. De straat is ingericht zodat fietsen veilig en comfortabel is. Het gebied binnen de buurtontsluitingsweg is autovrij en ingericht met wandelpaden waarop fietsers te gast zijn.

Het vrijliggende fietspad langs de Burgemeester van Dijkesingel bevindt zich aan de oostzijde. Er worden twee oversteekplaatsen gerealiseerd om dit fietspad te bereiken, op dezelefde locaties als de oversteekplaatsen voor voetgangers.

In de noordrand van Stadswonen III ligt een reserveringszone voor een fietstunnel onder de N457 door. Deze tunnel vormt de aansluiting met de nieuw te realiseren snelfietsverbinding richting het centrum van Gouda.

Bewoners van appartementengebouwen parkeren hun fiets in een gemeenschappelijke fietsenberging. Bewoners van rijwoningen parkeren hun fiets in de achtertuin. Stadswonen III voorziet in extra brede achterpaden van 1,8 meter, zodat ook met een bakfiets gemakkelijk toegang tot de achtertuin mogelijk is.







Automobilisten

Stadswonen III is gelegen aan de westelijke rand van Westergouwe en heeft de meest directe verbinding met de nieuwe aansluiting van Westergouwe op de N457. Als automobilist rijd je vanaf de buurtontsluitingsweg de Burgemeester van Dijkesingel af en sla je eenmaal rechtsaf naar de Provincialeweg.

De buurtontsluitingsweg volgt de omranding van het woonmilieu en sluit op twee plekken aan op de hoofdontsluitingsweg van de wijk. Beide aansluitingen bevinden zich in het noordelijke gedeelte van de doorgetrokken Burgemeester van Dijkesingel. In het zuidelijke gedeelte is deze aansluiting niet mogelijk. Hier is ruimte benodigd voor invoeg- en uitvoegstroken bij het kruispunt aan het uiteinde van de Burgemeester van Dijkesingel en bij het kruispunt met de N457.

De buurtontsluitingsweg is de enige weg waar automobilisten doorheen kunnen rijden; het gebied binnen de buurtontsluitingsweg is autovrij. Deze buurtontsluitingsweg is ingericht voor rustig en veilig verkeer, met een rijbaan in twee richtingen die gedeeld wordt met fietsers. Dit dwingt automobilisten om langzaam en voorzichtig te rijden.

Parkeren in Stadswonen III gebeurt langs de buurtontsluitingsweg of in parkeerkoffers in de woonvelden. Er zijn in principe geen toegewezen parkeerplaatsen, behalve mogelijk in het complex in de zuidwestelijke hoek. Dit zorgt ervoor dat de parkeercapaciteit optimaal wordt benut. Gezien het forse beoogde woningbouwprogramma is dit ook noodzakelijk, anders zou te veel ruimte verloren gaan aan parkeren.

Omdat parkeren alleen langs de buurtontsluitingsweg en in enkele koffers is toegestaan, kan het zijn dat je op enige afstand van je woning moet parkeren. Aangezien de buurtontsluitingsweg geheel rond het gebied doorloopt, zul je altijd een parkeerplaats kunnen vinden.

Anders dan bij eerder gerealiseerde woonmilieus wordt er niet geparkeerd langs de Burgemeester van Dijkesingel. Omdat de verkeersintensiteit op dit gedeelte van de Burgemeester van Dijkesingel een stuk hoger zal komen te liggen dan de al gerealiseerde delen zijn deze parkeerplaatsen niet veilig in te passen.



6.4.1.2 EILAND-III

Voetgangers

In de buitenrand loop je comfortabel en veilig over de trottoirs in de straatprofielen. In de Polderkamer deel je de straat met fietsers en automobilisten. Doordat er alleen sprake is van bestemmingsverkeer en beperkte woningaantallen, is dit goed te doen.

In de polderring is een doorgaand wandelpad opgenomen. Hier wandel je op een ontspannen en prettige manier over Eiland-III richting Eiland-II, de GroenBlauwe zone of de voorzieningen. Het aantal kruisingen met ander verkeer is minimaal, zodat je hier heerlijk kunt genieten van de natuur en het aanwezige water. Op de verbinding tussen Eiland-III en Waterwonen is een rustpunt opgenomen in de wandelroute, waar je een prachtig uitzicht hebt over de Westergouweplas. Dit punt bevindt zich in het verlengde van de brug tussen de Burgemeester van Dijkesingel en Eiland-II.

Voor voetgangers zijn er vier mogelijkheden om het eiland af te wandelen:

- De Polderring, richting Eiland-II en de Dwarstocht.
- De fietsbrug richting de GroenBlauwe zone.
- Het wandelpad tussen het noordelijke deel van Eiland-III en Waterwonen. Dit wandelpad maakt deel uit van de informele wandelroute zuid, zoals beschreven in het nieuwe masterplan Westergouwe 2.0. De route vormt een informele verbinding tussen de woonmilieus in het zuidelijke gedeelte van Westergouwe.

Fietsers

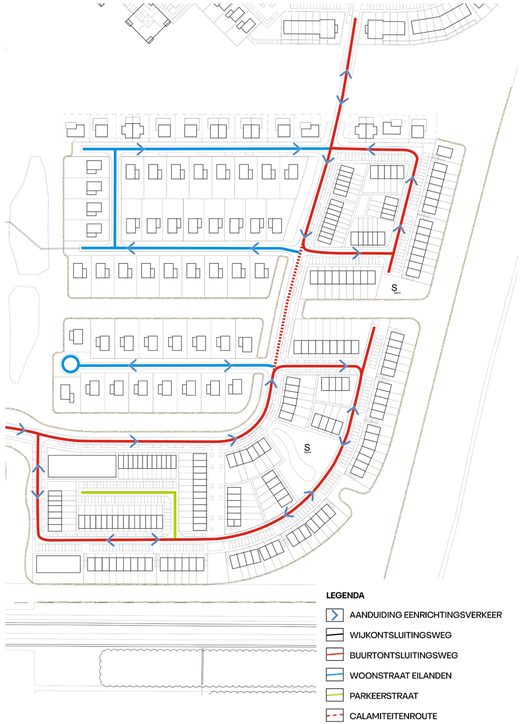
Voor fietsers is er geen knip. Je kunt van het noordelijke naar het zuidelijke deel van Eiland-III fietsen. Doordat het autoverkeer op de polderring in één richting is georganiseerd, fiets je hier prettig en overzichtelijk. Omdat er maar sporadisch auto's rijden door de knip, hoef je minder op het autoverkeer te letten en kun je extra genieten van de natuur en het water om je heen.

Als fietser deel je op Eiland-III de straat met autoverkeer. De straatinrichting is daarop afgestemd, zodat fietsen veilig en comfortabel blijft.

Direct ten zuiden van Eiland-III en de Westergouweplas bevindt zich de GroenBlauwe zone. Hierin is een doorlopend vrijliggend fietspad opgenomen met aansluitingen op regionale fietsstructuren. Op Eiland-III wordt voorzien in een directe verbinding tussen de polderring en dit fietspad, in de vorm van een fietsbrug en een aansluitend vrijliggend fietspad dat de polderring verbindt. Deze naadloze verbinding stimuleert het fietsgebruik.

Wil je als fietser naar het centrumgebied of het scholencluster fietsen, dan heb je hierbij verschillende opties:

- Je neemt het vrijliggende fietspad in de GroenBlauwe zone.
- Je volgt de polderring richting de Dwarstocht en fietst verder via de zuidelijke hoofdontsluitingsroute.





Automobilisten

Op Eiland-III wordt een autoluwe verkeerssituatie nagestreefd. Het ontwerp is zodanig dat hier enkel bestemmingsverkeer mogelijk is. Dit wordt gerealiseerd door een knip in de zogenaamde 'polderring' tussen het noordelijke en het zuidelijke gedeelte van Eiland-III. Wil je als bewoner of bezoeker naar het noordelijke gedeelte van Eiland-III, dan rijd je via de brug vanaf Eiland-II. Voor het zuidelijke gedeelte rijd je via de Dwarstocht.

Binnen Eiland-III deel je de straat als automobilist met langzaam verkeer, waardoor je gedwongen wordt om behoedzaam en langzaam te rijden. Het parkeren op Eiland-III wordt op een ontspannen manier opgelost, zowel in de straatprofielen als op eigen terrein bij tweekappers, vrijstaande woningen en hoekwoningen. In gebruikelijke situaties is er altijd wel een parkeerplaats beschikbaar in de nabijheid van je woning.

Noordelijke deel Eiland-III

Je komt aan via Eiland-II. Vanaf daar volg je de polderring naar het zuiden en sla je links- of rechtsaf om via een lus weer naar de brug terug te keren. In dit gedeelte wordt uitgegaan van éénrichtingsverkeer voor autoverkeer.

In de buitenrand (het westelijke gedeelte) wordt gekozen voor rijwoningen. Hier zijn standaard straatprofielen met haaksparkeren en trottoirs. In de Polderkamer, waar het programma hoofdzakelijk uit vrije kavels bestaat, wordt parkeren vooral op eigen terrein geregeld. De straatprofielen hier bevatten een smalle rijbaan die door alle mobiliteitsgebruikers gedeeld wordt. Als automobilist rijd je stapvoets en behoedzaam.

Wil je als bewoner van het noordelijke gedeelte van Eiland-III met de auto ergens naartoe, dan rijd je altijd via Eiland-II en de Burgemeester van Dijkesingel. De route naar het toekomstige centrumgebied is door deze knip iets langer geworden; je wordt nu gedwongen via de Dwarstocht te rijden. Ook voor autoverkeer vanuit Eiland-II en Eiland-I wordt de route langer, wat een stimulans kan zijn om de auto te laten staan en de fiets of wandelend naar het centrumgebied te gaan.

Zuidelijke deel Eiland-III

Als automobilist kom je aan via de zuidelijke ontsluitingsroute en de Dwarstocht. Op Eiland-III sla je direct rechtsaf om via een lusvormige opzet terug te rijden via de polderring.
In de buitenrand wordt, net als in het noordelijke gedeelte, uitgegaan van rijwoningen. Ook staan hier twee appartementengebouwen. Het parkeren is hier in standaard straatprofielen geregeld, evenals parkeren in een back-alley en bij hoekwoningen op eigen terrein.
Het gedeelte in de Polderkamer bestaat ook hier hoofdzakelijk uit vrije kavels, en de rijbaan is iets breder omdat deze in twee richtingen fungeert (doorlopend met keerlus).



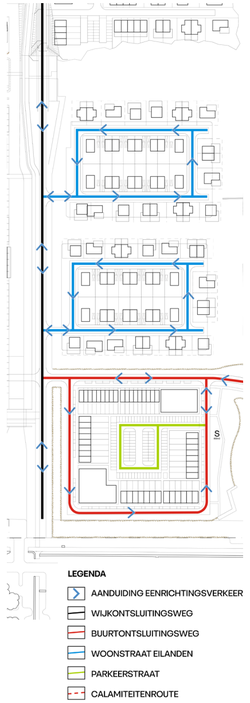
6.4.1.3 WATERWONEN

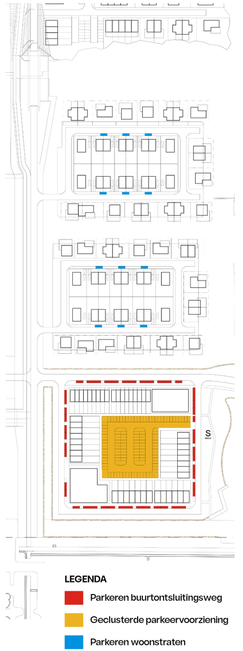
Voetgangers
In de twee clusters in de polderkamer deel je als voetganger de straat met fietsers en automobilisten. Dit is mogelijk omdat het hier enkel bestemmingsverkeer betreft en het aantal woningen beperkt is. Vanaf de clusters wandel je over het doorlopende trottoir langs de Dwarstocht, met uitstekende verbindingen in alle richtingen. Vanaf het noordelijke cluster is er een verbinding voor langzaam verkeer naar Eiland-III (onderdeel van de eerdergenoemde 'informele wandelroute zuid').

In het stedelijke cluster in de buitenrand wandel je comfortabel en veilig over de trottoirs in het straatprofiel. Hier geniet je van de omringende ruimte en de levendigheid in de GroenBlauwe zone. In de groenzone aan de oostzijde van het cluster bevindt zich een voetgangersbrug richting de GroenBlauwe zone, waardoor je in een handomdraai het natuurgebied in kunt lopen. Omdat er ook een verbinding is vanaf Eiland-III, kun je een kleine wandelronde maken via de GroenBlauwe zone.

Fietsers
In de twee clusters in de polderkamer deel je de straat met automobilisten en voetgangers. Hier fiets je met oog voor andere weggebruikers. Fiets je van het cluster af, dan kom je direct op een vrijliggend fietspad parallel aan de Dwarstocht (onderdeel van het hoofdfietsnetwerk van Westergouwe).

In het stedelijke cluster aan de GroenBlauwe zone deel je de straat met automobilisten. Vanaf dit cluster ben je in een handomdraai op het vrijliggend fietspad langs de Dwarstocht, of fiets je via de Polderring naar Eiland-III toe.





Automobilisten
Waterwonen bestaat uit twee kleinschalige clusters in de polderkamer en een meer stedelijk cluster in de buitenrand. De kleinschalige clusters in de polderkamer zijn U-vormige landtongen met vrijstaande woningen in tweekappers, gelegen op ondiepe kavels. Deze woningen beschikken over buitenruimtes in de vorm van vlonders aan het water. Ieder cluster heeft een eigen verbinding met de Dwarstocht. Het aantal woningen per cluster is beperkt (ca. 30), waardoor er slechts weinig autoverkeer is. Net als bij de vrije kavels op Eiland-III, deel je als automobilist de straat met fietsers en voetgangers. Je rijdt stapvoets en behoedzaam naar je woning.

Parkeren wordt, net als bij de vrije kavels, hoofdzakelijk op eigen terrein geregeld. Via de Dwarstocht zijn de clusters direct verbonden met de hoofdontsluitingsstructuur van de wijk. Je kunt kiezen voor de zuidelijke ontsluitingsroute via het centrumgebied, of de noordelijke route via de Burgemeester van Dijkesingel.

Het meer stedelijke cluster aan de GroenBlauwe zone wordt ontsloten via de polderring. Dit cluster bestaat uit een rechthoekig bouwblok met rijwoningen en appartementengebouwen. De straat is buitenom georganiseerd. Behoudens de polderring is deze straat voor autoverkeer in één richting zodat het profiel smal kan worden gehouden. Als automobilist deel je de straat met fietsers, waardoor je gedwongen wordt langzaam en behoedzaam te rijden. Parkeren gebeurt binnen het bouwblok, in een parkeerhof, of langs de straat in de vorm van langsparkeren (aan de zijde van de woningen).

6.4.2 INRICHTINGSPRINCIPES OPENBARE RUIMTE

De volgende uitgangspunten zijn leidend voor de inrichting van de openbare ruimte in Westergouwe-IV:

- Verweving van mobiliteit en verblijfskwaliteit: De openbare ruimte is multifunctioneel ingericht met ruimte voor zowel langzaam verkeer als verblijfsruimte. In Stadswonen-III ligt de nadruk op compacte, levendige straten met een hoge verblijfskwaliteit. In Waterwonen/Eiland-III is meer ruimte voor landschappelijke overgangen en informele wandel- en fietsroutes.
- Westergouwe-IV wordt doorsneden door een landschappelijke structuur van water en groen, die ook fungeert als langzaamverkeersroute. Deze zone nodigt uit tot ontspannen bewegen in een natuurlijke omgeving.
- In Stadswonen-III geldt het principe 'auto te gast'. Parkeren vindt plaats aan de randen of wordt gebundeld ingepast in het ontwerp.
  Op Eiland-III en Waterwonen wordt gekozen voor kleinschalige parkeerhoven of parkeren op eigen erf, zorgvuldig geïntegreerd in het landschap.
- Verbindend langzaamverkeernetwerk: Een fijnmazig netwerk van voet- en fietspaden zorgt voor een verbinding tussen de verschillende buurten, voorzieningen en landschapsstructuren.
- Water als structuurelement: In het oostelijk deel van Westergouwe-IV speelt het waterlandschap een centrale rol bij de opzet van kleinschalige, autoluwe buurten met een sterke landschappelijke identiteit.
- Toegankelijke en inclusieve inrichting: De openbare ruimte is ingericht volgens de principes van inclusiviteit en toegankelijkheid. Hierbij wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor mindervaliden.

Parkeren is ondergeschikt aan de beleving van de openbare ruimte en wordt bij voorkeur geclusterd of uit het zicht georganiseerd. Er is nadrukkelijk geen sprake van een gereguleerd parkeerregime, gewenst gedrag wordt gestuurd via ontwerpkeuzes en inrichting.

6.4.3 BEKOSTIGING MOBILITEITSAMBITIES

De verwoorde mobiliteitsambities in Westergouwe gelden in het algemeen (omschreven in hoofdstuk 5) en meer specifiek voor Westergouwe-IV (hoofdstuk 6). Westergouwe-V wordt in een later stadium (nader) omschreven (hoofdstuk 7).

of worden (nader) omschreven wat betreft Westergouwe-V (pm. hoofdstuk 7).

De uitvoeringswerkzaamheden in de wijk zelf worden bekostigd vanuit de gezamenlijke (grond)exploitatie die door de gemeente en VOF Westergouwe is vastgesteld. Meer specifiek: bekostigd vanuit de opbrengsten uit de ontwikkeling van de wijk.

De dekking van de reconstructiekosten van de aansluitingen op de N457 en N207 wordt vastgesteld in samenspraak met de provincie Zuid-Holland, gemeente Zuidplas en Rijkswaterstaat.

De OV investeringen komen tot stand in samenspraak met betrokken partijen.

De uitvoering loopt min of meer parallel aan de fasen van ontwikkeling in het plangebied.

7 MOBILITEITSVISIE WESTERGOUWE-V

De mobiliteitsvisie Westergouwe-V wordt uitgewerkt op basis van de ontwerpinstructies voor het Stedenbouwkundig plan Westergouwe-V

BIJLAGE 1 PARKEERNORMEN WG-IV

Type	Parkeernorm
SOCIAAL	
MGW_sociaal	0.85
MGW_sociaal_BEBO	0.85
EGW_sociaal_rijwoning	0.85
EGW_sociaal_rugaanrug	0.85
Woonwagenkavel	1.00

VRIJE SECTOR	
MGW_50 BGO	1.15
MGW_65 GBO_middenhuur	1.15
MGW_70 GBO	1.15
MGW_70 GBO	1.15
MGW_90 GBO	1.35
MGW_110 GBO	1.35
EGW_klein_rijwoning_2 lagen en een kap	1.15
EGW_klein_rijwoningen_3 lagen plat	1.35
EGW_middel_rijwoning_buitenruimte op dek_3 lagen plat	1.35
EGW_middel_rijwoning_buitenruimte op dek_4 lagen plat	1.35
EGW_middel_rijwoning_2 lagen en een kap	1.35
EGW_middel_rijwoning_3 lagen plat	1.35

VRIJE SECTOR	
EGW_groot_rijwoning_2 lagen en een kap	1.55
EGW_groot_rijwoning_3 lagen plat	1.55
EGW_groot_rijwoning_4 lagen plat	1.55
EGW_groot_rijwoning_2 lagen en een kap_p op eigen terrein	1.55
EGW_groot_rijwoning_3 lagen plat_p op eigen terrein	1.55
2 onder 1 kap klein_2 lagen en een kap	1.75
2 onder 1 kap groot_2 lagen en een kap	1.75
Vrijstaand	1.85
Kavel	1.85
wonen op palen_2 onder 1 kap_2,5 lagen plat (invloedsfeer BAL-zone)	1.85
wonen op palen_vrijstaand_2 lagen plat (invloedsfeer BAL-zone)	1.85
wonen op palen_2 onder 1 kap_2,5 lagen plat	1.85
wonen op palen_vrijstaand_2 lagen plat	1.85