

In opdracht van:
Burgland Real Estate

Projectnummer:
M07692-R-E2-M3

Datum:
12 december 2024



Onderbouwing parkeren Heuvellaan Gouda



1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Onderbouwing parkeren	3
2. PARKEEROPGAVE CONFORM PARKEERBELEID	4
2.1 Ruimtelijk programma en locatie	4
2.2 Berekening conform parkeernormen	5
3. MOBILITEITSPLAN	8
3.1 Parkeervraag doelgroep sociale huur	8
3.2 Nabijheid Spoorzone: STOMP-principe	10
3.3 Realistische parkeeropgave	13
4. INVULLING PARKEEROPGAVE	14
4.1 Parkeeropgave op eigen terrein	14
4.2 Afwijken van eigen terrein	14
4.3 Uitbreiding parkeercapaciteit openbare ruimte	14
4.4 Parkeerdruk nabije openbare ruimte	15
4.5 Compensatieregeling	16
5. CONCLUSIE	18
BIJLAGE 1 – ONDERZOEKSGBIED	19
BIJLAGE 2 – OPENINGSTIJDEN GROENHOVENBAD TIJDENS ONDERZOEK	20

Colofon

Evert-Jan Hekman en Jasper Doeven

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



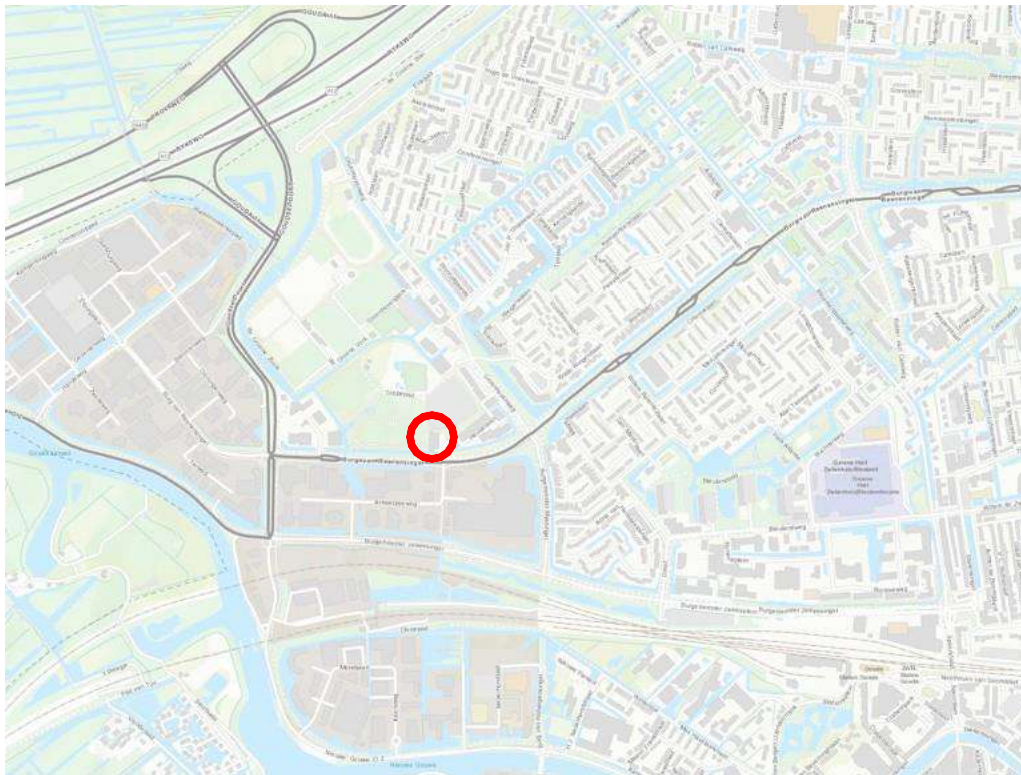
1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Burgland Real Estate werkt op dit moment aan een ontwikkeling aan de Heuvellaan in Gouda (zie Figuur 1). De ontwikkeling betreft de realisatie van een appartementencomplex van 90 appartementen en de reconstructie van een bowlingbaan, waarbij de huidige 8 banen terug komen. De 12 parkeerplaatsen die momenteel bij de bowlingbaan horen komen wel te vervallen. De ontwikkeling bestaat verder geheel uit sociale appartementen.

1.2 Onderbouwing parkeren

In deze rapportage bieden we een onderbouwing van het aspect parkeren van de ontwikkeling aan de Heuvellaan. Hiervoor berekenen we eerst in hoofdstuk 2 de parkeeropgave conform het parkeerbeleid van de gemeente Gouda. Het plan heeft echter een aantal kenmerken die een lagere parkeervraag voor auto's tot gevolg hebben (doelgroep met laag autobezit en nabijheid van de Spoorzone). Daarom gaan we in hoofdstuk 3 in op de effecten van deze kenmerken op de parkeervraag voor auto's en berekenen we op basis daarvan de realistische parkeeropgave. In hoofdstuk 4 gaan we in op de invulling van de parkeeropgave, waarna we in hoofdstuk 5 afsluiten met een conclusie.



Figuur 1: Locatie ontwikkeling

2. PARKEEROPGAVE CONFORM PARKEERBELEID

We berekenen eerst de parkeeropgave conform het parkeerbeleid van de gemeente Gouda.

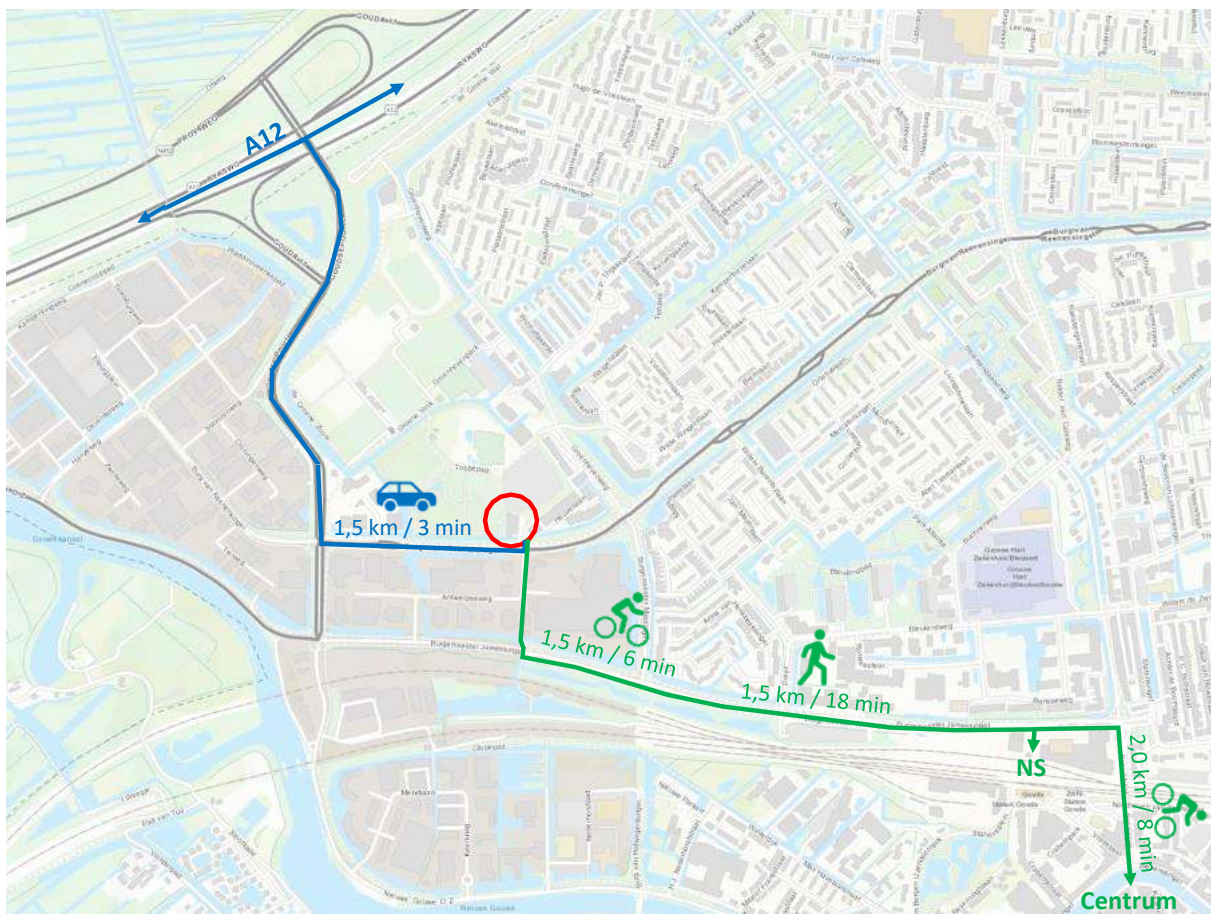
2.1 Ruimtelijk programma en locatie

De ontwikkeling aan de Heuvellaan bevindt zich naast het parkeerterrein van het Groenhovenbad en achterliggende sportvelden. Het ruimtelijke programma bestaat uit in totaal 90 appartementen en is als volgt:

- 24 sociale huurappartementen van <55 m² gebruikersoppervlakte (gbo);
- 6 sociale huurappartementen van 55 – 85 m² gbo;
- 36 sociale koopappartementen van 55 – 85 m² gbo;
- 24 vrije sector (doelgroep sociale koop) appartementen van 55 - 85 m² gbo.

Momenteel bevindt zich op het ontwikkelgebied een bowlingbaan. Deze komt binnen de ontwikkeling met hetzelfde aantal banen terug, de parkeervraag blijft dus hetzelfde. De bijbehorende 12 parkeerplaatsen komen te vervallen, en moeten in de toekomstige situatie worden gecompenseerd.

Vanaf de locatie is het met de auto 1,5 kilometer (3 minuten) rijden naar de dichtstbijzijnde snelweg A12. Het intercystation van Gouda ligt daarnaast op 1,5 kilometer (6 minuten fietsen, 18 minuten lopen). Fietsers zijn vanaf het station via de Spoorstraat na 500 meter (8 minuten vanaf de Heuvellaan) in het centrum van Gouda. Hier zijn alle dagelijkse voorzieningen aanwezig.



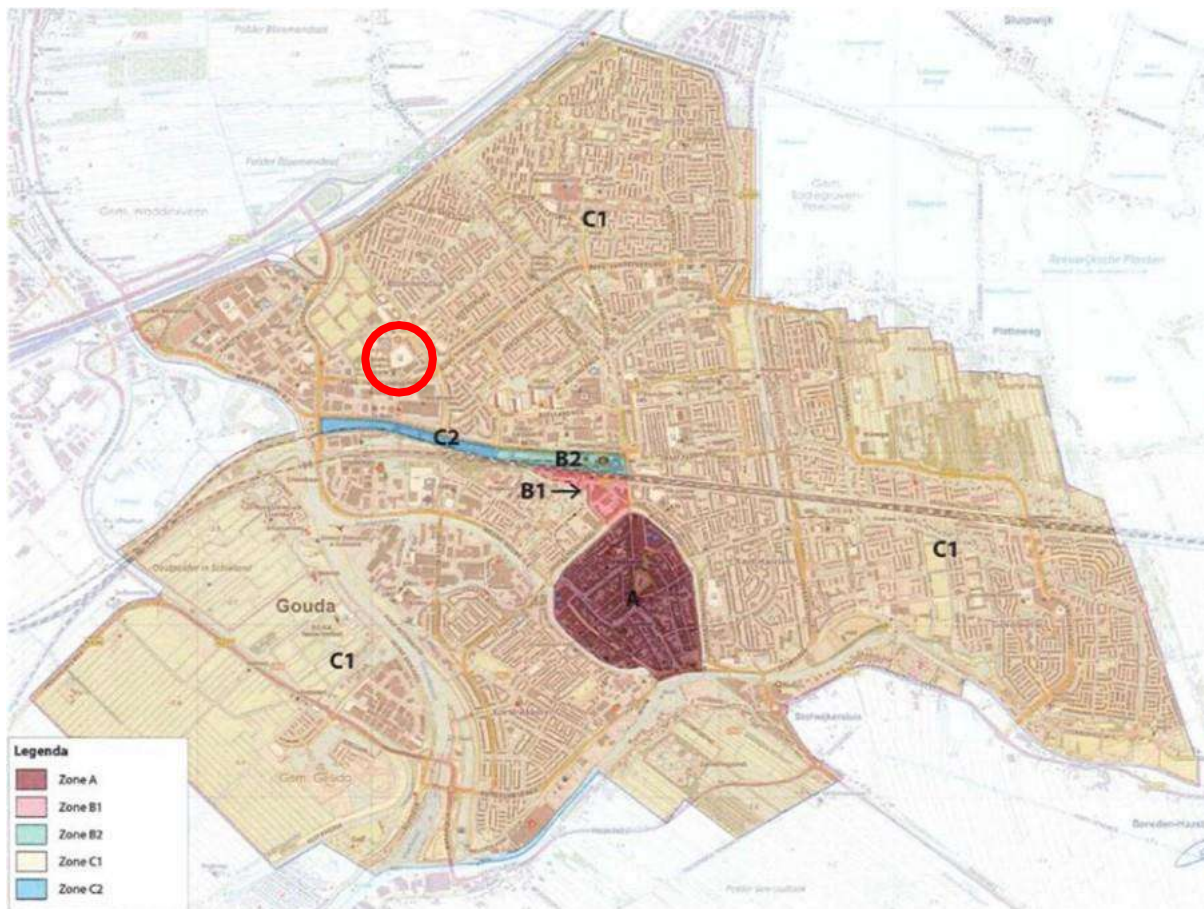
Figuur 2: Auto, fiets en loopafstanden naar A12 en intercystation Gouda.

2.2 Berekening conform parkeernormen

Op basis van het ruimtelijke programma berekenen we de parkeeropgave conform het parkeerbeleid van de gemeente Gouda. Dit beleid is opgenomen in het bestemmingsplan *Parapluherziening Parkeren Gouda 2018*. De parkeernormen voor woningen en fietsen zijn geactualiseerd in het *Parkeerplan Gouda 2020*. Dit Parkeerplan bevat parkeernormen voor woningen, onderscheiden naar zones A t/m C2. De basis voor deze zone-indeling wordt gevormd door de op de openbare ruimte, de mate van stedelijkheid van gebieden (de zogenaamde omgevingsadressendichtheid volgens het CBS) en het gemiddelde autobezit.

2.2.1 Autoparkeren

De ontwikkeling aan de Heuvellaan valt binnen Zone C1 (zie Figuur 3). De parkeernorm voor woningen tot 85 m² gbo is in deze zone 1,3 parkeerplaatsen per woning, met daarbij 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers (zie Tabel 1). Deze parkeernormen resulteren in een normatieve parkeervraag voor auto's van afgerond 144 parkeerplaatsen (zie Tabel 2).



Figuur 3: Zone-indeling parkeernormen Gouda met locatie Heuvellaan (rode cirkel)



Omschrijving	Zone A			Zone B1			Zone B2			Zone C1			Zone C2		
	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers	norm 2010 (+ bezoekers)	norm 2020	bezoekers
Wonen															
Woning groot >110m ²	1,1 (+0,3)	1,2	0,2	1,1 (+0,3)	1,1	0,3	1,1 (+0,3)	1,0	0,2	1,7 (+0,3)	1,7	0,3	1,7 (+0,3)	1,4	0,25
Woning midden 85-110m ²	1,0 (+0,3)	1,0	0,2	1,0 (+0,3)	1,0	0,3	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,5 (+0,3)	1,5	0,3	1,5 (+0,3)	1,2	0,25
Woning klein 55-85m ²	1,0 (+0,3)	1,0	0,2	1,0 (+0,3)	1,0	0,3	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,3 (+0,3)	1,3	0,3	1,3 (+0,3)	1,0	0,25
Woning zeer klein <55m ²	1,0 (+0,3)	0,8	0,2	1,0 (+0,3)	1,0	0,3	1,0 (+0,3)	0,6	0,2	1,3 (+0,3)	1,3	0,3	1,3 (+0,3)	0,8	0,25
afslag gereguleerd		0,4						0,4						0,4	
afslag sociaal		0,2						0,2						0,2	

Tabel 1: Parkeernormen auto's woningen Parkeerplan Gouda 2020

Onderstaande tabel laat de berekening van de normatieve parkeervraag per functie zien. Dit biedt input voor het toepassen van dubbelgebruik:

Functie programma	Functie berekening	Aantal	Norm	Per	Parkeervraag
Appartementen <55 m ² gbo sociale huur	Woning zeer klein < 55 m ²	24	1,3	1	31,2
Appartementen 55 – 85 m ² gbo sociale huur	Woning klein 55 – 85 m ²	6	1,3	1	7,8
Appartementen 55 – 85 m ² gbo sociale koop	Woning klein 55 – 85 m ²	36	1,3	1	46,8
Appartementen 75 – 80 m ² gbo vrije sector koop	Woning klein 55 – 85 m ²	24	1,3	1	31,2
Wonen bezoekers	Woningen bezoekers	90	0,3	1	27,0
Totaal normatieve parkeervraag					144,0

Tabel 2: Normatieve autoparkeervraag per functie.

Volgens het bestemmingsplan *Parapluherziening Parkeren Gouda 2018* mag de normatieve parkeervraag voor auto's worden gecorrigeerd voor dubbelgebruik. Bezoekers en bewoners van functies hebben namelijk niet op ieder moment een maximale aanwezigheid en verschillende functies genereren op verschillende momenten parkeervraag voor auto's.

De parkeeropgave die resteert op het drukste (maatgevende) moment na toepassen van dubbelgebruik bedraagt afgerond 134 parkeerplaatsen op de werkdagavond.

Functie programma	Werkdag- overdag	Werkdag- middag	Werkdag- avond	Koop- avond	Zaterdag- middag	Zaterdag- avond	Zondag- middag
Bewoners	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
	58,5	70,2	117,0	105,3	70,2	70,2	81,9
Bezoekers	10%	30%	60%	60%	80%	100%	80%
	2,7	8,1	16,2	16,2	21,6	27,0	21,6
Parkeeropgave	62	79	134	122	92	98	104

Tabel 3: Parkeeropgave auto's na dubbelgebruik



2.2.2 Fietsparkeren

Het *Parkeerplan Gouda 2020* bevat ook parkeernormen voor fietsparkeren. Hiermee wil de gemeente bereiken dat bij gestapelde woningbouw in de stedelijke context toekomstbestendige parkeervoorzieningen worden gerealiseerd die het fietsgebruik stimuleren. Voor woningen tot 55 m² gbo geldt een fietsparkeernorm van 2 fietsparkeerplaatsen per woning en voor woningen van 55 tot 85 m² gbo 3 fietsparkeerplaatsen per woning. Onderstaande tabel toont de fietsparkeeropgave. Deze bedraagt 246 fietsparkeerplaatsen. Bij fietsparkeren wordt geen dubbelgebruik toegepast.

Functie programma	Functie berekening	Aantal	Norm	Per	Parkeervraag
Appartementen <55 m ² gbo sociale huur	Woning - klein	24	2	1	48
Appartementen 55 - 85 m ² gbo sociale huur	Woning – compact	6	3	1	18
Appartementen 55 – 85 m ² gbo sociale koop	Woning – compact	36	3	1	108
Appartementen 75 – 80 m ² gbo vrije sector koop	Woning – compact	24	3	1	72
Totaal fietsparkeeropgave					246

Tabel 4: Fietsparkeeropgave



3. MOBILITEITSPLAN

In dit hoofdstuk gaan we in op de kenmerken van de ontwikkeling die van invloed zijn op het te verwachten autobezit. Allereerst is er sprake van een doelgroep met een lager autobezit en speelt de nabijheid van de Spoorzone (zie Figuur 2) een rol. Op basis van deze kenmerken geven we in dit hoofdstuk een mobiliteitsplan, waarin we ingaan op het effect van deze kenmerken op de parkeervraag voor auto's. We sluiten af met een berekening van de realistische parkeeropgave.

3.1 Parkeervraag doelgroep sociale huur

In deze paragraaf gaan we in op het autobezit van de verschillende doelgroepen.

3.1.1 Autobezit

In het parkeerbeleid van de gemeente Gouda wordt enkel onderscheid gemaakt tussen verschillende grootte woningen, voor deelgebied C1 speelt het feit dat de ontwikkeling deels bestaat uit sociale huurwoningen geen rol. In de *'Omgevingsverordening Zuid-Holland'* wordt een alternatieve parkeernorm van 0,7 parkeerplaatsen per sociale huurwoning inclusief bezoekers geboden. De gemeente Gouda heeft aangegeven dat er van deze norm uit kan worden gegaan, mits goed onderbouwd.

Om de parkeernorm van de provincie Zuid-Holland te hanteren is volgens de gemeente Gouda een goede onderbouwing vereist. We kijken daarom eerst naar hoe deze parkeernorm in het beleid tot stand is gekomen en kijken vervolgens naar beschikbare data.

Omgevingsverordening Zuid-Holland

'Artikel 6.10b Parkeernorm sociale huur' uit de *'Omgevingsverordening Zuid-Holland'* stelt dat een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe sociale huurwoningen een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per sociale huurwoning mag hanteren.

Aangezien de onderbouwing van deze norm in de omgevingsverordening niet aanwezig is hebben we opgezocht uit welke bestaande verordening deze norm beleidsneutraal is overgenomen in de omgevingsverordening. Dit hebben we echter niet kunnen herleiden. Wel kwamen we bij het artikel van CROW *'Terugblik op Parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling in Zuid-Holland'*¹, waarin beschreven wordt dat de provincie Zuid-Holland op een hogere woningdichtheid wil sturen en daarom uitkomt op een parkeernorm van 0,7 (inclusief bezoekers) voor sociale huur. Daarnaast is er een wijzigingsbesluit op de omgevingsverordening² geweest, waardoor de verlaagde parkeernorm in de omgevingsverordening is gekomen.

¹ <https://www.crow.nl/over-crow/nieuws/2022/september/parkeren-en-duurzame-gebiedsontwikkeling-z-h>

² [https://zoek.officielebekendmakingen.nl/resultaten?q=\(c.product-areq=%22officielepublicaties%22\)and\(\(\(w.publicatienaam=%22Tractatenblad%22\)\)or\(\(w.publicatienaam=%22Staatsblad%22\)\)or\(\(w.publicatienaam=%22Staatscourant%22\)\)or\(\(w.publicatienaam=%22Gemeentebld%22\)\)or\(\(w.publicatienaam=%22Provinciaal%20blad%22\)\)or\(\(w.publicatienaam=%22Waterschapsblad%22\)\)or\(\(w.publicatienaam=%22Blad%20gemeenschappelijke%20regeling%22\)\)\)and\(cql.textAndIndexes=%22prb-2022%22%20and%20cql.textAndIndexes=%222862%22\)&pg=10&svl=Publicatiedatum&svl=Aflop&zv=prb-2022%2b2862&col=AlleBekendmakingen](https://zoek.officielebekendmakingen.nl/resultaten?q=(c.product-areq=%22officielepublicaties%22)and(((w.publicatienaam=%22Tractatenblad%22))or((w.publicatienaam=%22Staatsblad%22))or((w.publicatienaam=%22Staatscourant%22))or((w.publicatienaam=%22Gemeentebld%22))or((w.publicatienaam=%22Provinciaal%20blad%22))or((w.publicatienaam=%22Waterschapsblad%22))or((w.publicatienaam=%22Blad%20gemeenschappelijke%20regeling%22)))and(cql.textAndIndexes=%22prb-2022%22%20and%20cql.textAndIndexes=%222862%22)&pg=10&svl=Publicatiedatum&svl=Aflop&zv=prb-2022%2b2862&col=AlleBekendmakingen)



In het 'Ontwerp Herziening 2021 Omgevingsbeleid - Partiële wijziging Omgevingsvisie, Omgevingsverordening en Omgevingsprogramma' is een nadere toelichting op de parkeernorm opgenomen:

"Parkeernormen voor sociale huur zijn in veel gevallen structureel te hoog vergeleken bij het werkelijk autobezit van de huurders. Het gemiddelde autobezit ligt rond de 0,5 per woning. De gehanteerde parkeernorm ligt vooral in kleinere gemeenten meestal rond de 1. Een hoge parkeernorm voor sociale huur belemmert de haalbaarheid en betaalbaarheid van sociale huurprojecten en leidt vaak tot structurele leegstand in parkeergarages onder sociale huurcomplexen. Voor sociale huurwoningen hanteert de provincie een parkeernorm van 0.7 per woning. Dit is iets ruimer ten opzichte van het werkelijk gemiddelde autobezit, waardoor er ruimte blijft voor lokaal maatwerk. Deze regel geldt niet voor gemeenten die zelf al specifiek parkeerbeleid hebben vastgesteld, gebaseerd op eigen data over de lokale situatie en eigen overwegingen".

Hoewel de gemeente met de gebiedsindeling in het parkeerbeleid in principe beleid heeft voor de lokale situatie, zijn sociale huurwoningen hierin voor gebied C1 niet expliciet opgenomen. Dit biedt aanleiding om de mogelijkheden voor het toepassen van de gereduceerde parkeernorm te verkennen.

Daadwerkelijk autobezit

Ter verificatie van de parkeernorm van 0,7 maken we gebruik van de autobezit-tool van de provincie Zuid-Holland³. In deze tool is per wijk data weergegeven van het gemiddelde autobezit (RDW 2019) voor onder andere sociale huurwoningen. We kijken hierbij naar de wijk 'Bloemendaal' Voor de verschillende woningtypen geldt het volgende:

- sociale huur- en koopwoningen < 50 m2: 9% van de huishoudens heeft 1 auto, 91% heeft geen auto;
- sociale huur- en koopwoningen 50 – 80 m2: 5% van de huishoudens heeft 2 auto's, 35% heeft 1 auto en 60% heeft geen auto;
- vrije sector huur- en koopwoningen 50 – 80 m2: 4% van de huishoudens heeft 2 auto's, 50% heeft 1 auto en 46% heeft geen auto.

De provincie beredeneert dat het gemiddelde autobezit voor sociale huurwoningen 0,5 bedraagt, op basis hiervan wordt een parkeernorm van 0,7 per woning gehanteerd. Het autobezit wordt dus met 0,2 opgehoogd om de parkeernorm te formuleren, dit uitgangspunt nemen we over. Dit leidt tot het volgende overzicht:

Functie	0 auto's	1 auto	2 auto's	Autobezit/hh	Autobezit + 0,2	Uitgangspunt norm
Sociale huur/koop <50 m2	91%	9%	0%	0,09	0,29	0,3
Sociale huur/koop 50 - 80 m2	60%	35%	5%	0,45	0,65	0,7
Vrije sector huur en koop 50 - 80 m2	46%	50%	4%	0,58	0,78	0,8

Tabel 5: Bewonersparkeernormen per huishouden, op basis van ervaringscijfers.

3.1.2 Effect parkeervraag

Op basis van het autobezit van bewoners van sociale huurwoningen kunnen we de parkeernorm voor deze doelgroep naar beneden bijstellen. Dit leidt tot onderstaande normatieve parkeervraag. Het totaal van de normatieve parkeervraag per functie daalt van 144 in paragraaf 2.2.1 naar 83 parkeerplaatsen.

³ https://public.tableau.com/app/profile/staatvanzuidholland/viz/Ruimte_autobezit_per_gemeente_publiek_nw/Dashboard1?publish=yes



Functie programma	Functie berekening	Aantal	Norm	Per	Parkeervraag
Appartementen <55 m ² gbo sociale huur	Woning zeer klein < 55 m ²	24	0,3	1	7,2
Appartementen 55 - 85 m ² gbo sociale huur	Woning klein 55 – 85 m ²	6	0,7	1	4,2
Appartementen 55 – 85 m ² gbo sociale koop	Woning klein 55 – 85 m ²	36	0,7	1	25,2
Appartementen 75 – 80 m ² gbo vrije sector koop	Woning klein 55 – 85 m ²	24	0,8	1	19,2
Wonen bezoekers	Woningen bezoekers	90	0,3	1	27,0
Totaal					83

Tabel 6: Normatieve parkeervraag auto's

Voor het onderscheid tussen bewoners en bezoekers komt dit op het onderstaande neer:

Functie programma	Normatief cf parkeernorm	Normatief o.b.v. autobezit doelgroepen
Bewoners	117,0	55,8
Bezoekers	27,0	27,0
Totaal	144,0	82,8

Tabel 7: Parkeervraag auto's na doelgroepenbenadering.

3.2 Nabijheid Spoorzone: STOMP-principe

De ontwikkeling aan de Heuvellaan ligt zeer dicht bij de Spoorzone van Gouda (zie Figuur 2). Dit geeft kansen om aan te sluiten bij de ambities en mogelijkheden die de Spoorzone bieden.

De ambities voor de Spoorzone heeft de gemeente vastgelegd in het Ontwikkelperspectief Spoorzone, dat in juni 2020 is vastgesteld. Het doel van dit Ontwikkelperspectief is de Spoorzone te transformeren van locatie voor kantoren en logistiek naar een multifunctioneel en hoogwaardig gebied voor woningen en andere voorzieningen. Qua mobiliteit geldt het volgende principe: *“we werken met een mobiliteitsconcept waarin minder ruimte is voor de auto, zodat het gebied goed bereikbaar blijft en de luchtkwaliteit niet verslechterd. Om dit mogelijk te maken wordt gewerkt met een mogelijke korting op de parkeernormen, als er een goed aanbod is van deelmobiliteit en de gebieden zo worden ontworpen dat autogebruik wordt ontmoedigd.”*

Om deze ambitie te bereiken, gaat het *Ontwikkelperspectief* uit van het zogenaamde 'STOMP-principe'. STOMP staat voor de volgorde Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (deelmobiliteit) en dan pas de eigen Personenauto:

“het uitgangspunt is om duurzame mobiliteit nabij te organiseren. Voor een stedenbouwkundig plan betekent dit bijvoorbeeld dat de route zo ontworpen is dat een bewoner vanaf de voordeur eerst langs zijn of haar fiets komt, vervolgens langs een HOV-halte, een mobiliteitshub met deelauto's en elektrische fietsen en pas daarna bij de eigen geparkeerde auto. 'STOMP' is geen blauwdruk, maar een ontwerpprincipes voor gebied én gebouw. Het idee is dat gebruikers op die manier worden gestimuleerd meer duurzame mobiliteitskeuzes te maken.”

Gezien de ligging en de doelgroep van de ontwikkeling aan de Heuvellaan, achten we het mogelijk om voor deze ontwikkeling hetzelfde mobiliteitsprincipe te hanteren. De doelgroep sociale huurders kent namelijk een lager autobezit (zie paragraaf 3.1.1). Dit wordt versterkt door de nabijheid van station Gouda (zie paragraaf 2.1). Dit geeft kansen om de parkeernorm te verlagen door met het STOMP-principe op deze aspecten in te zetten.



In onderstaande paragrafen beschrijven we per aspect van STOMP op welke manier hierop ingezet kan worden bij de ontwikkeling aan de Heuvellaan en wat het effect hiervan is op de parkeervraag voor auto's. Leidend bij het berekenen van dit effect zijn de mogelijkheden die het *Parkeerplan Gouda 2020* hiervoor biedt.

3.2.1 Stappen en trappen

De fietsparkeeropgave voor de ontwikkeling aan de Heuvellaan bedraagt 246 fietsparkeerplaatsen. Hiervoor wordt op de begane grond en eerste verdieping van het pand een collectieve fietsstalvoorziening gerealiseerd. Conform het *Parkeerplan Gouda 2020* wordt dit een zeer toegankelijke fietsstalvoorziening met een beperkt aantal deuren van/naar de stalling, een in-/uitgang nabij de fietsroute, hellingbanen met beperkte hellingshoeken, (elektrische) ondersteuning in fietsgoten, genummerde fietsparkeerplaatsen per woning en een beperkt aantal fietsenrekken op hoogte.

Om aan te sluiten bij het STOMP-principe wordt de fietsstalvoorziening vanaf de appartementen gezien vóór de autoparkeervoorziening gerealiseerd, namelijk inpandig. De looproutes worden hierop ingericht. Het *Parkeerplan Gouda 2020* geeft voor het realiseren van deze stalling geen aparte correctie op de parkeeropgave voor auto's.

3.2.2 Openbaar vervoer

Gouda kent goede ov-verbindingen via het spoor. Vanaf de locatie aan de Heuvellaan is het 6 minuten fietsen naar het intercitystation van Gouda. Deze route loopt over vrijliggende fietspaden en via een ongelijkvloerse oversteek onder de Burgemeester Jammersingel. Vanaf het station kunnen intercity's genomen worden naar Rotterdam, Den Haag en Utrecht. De ov-bereikbaarheid is echter onvoldoende om een directe correctie op de parkeeropgave mogelijk te maken.

3.2.3 Deelmobiliteit

Er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar het effect van het aanbieden van deelauto's op het autobezit en daarmee de parkeernorm (Tabel 8). In het parkeerbeleid van de gemeente wordt niet specifiek iets gezegd over een reductie in parkeerplaatsen als gevolg van het aanbieden van deelauto's. Het CROW Toekomstbestendig parkeren (publicatie 381) stelt:

"Het is mogelijk om een parkeereis te verlagen als een bedrijf of ontwikkelaar deelauto's aanbiedt. Ook is het mogelijk om op strategische locaties parkeerplaatsen voor deelauto's te eisen."

Onderstaande tabel geeft beknopt de inhoud van de belangrijkste onderzoeken weer. Over het algemeen ligt het effect rond een netto vermindering van 3 parkeerplaatsen per deelauto.

Onderzoekende partij	Effect per deelauto	Bron
Planbureau voor de leefomgeving	0,3 verlaging van parkeernorm.	https://www.pbl.nl/publicaties/effecten-van-autodelen-op-mobiliteit-en-co2-uitstoot
CROW/KPVV	Vervangt 3 tot 5 parkeerplaatsen.	https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvv/factsheet-autodelen-5-argumenten-voor-autodelen.aspx
Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM)	Vervangt 3,14 parkeerplaatsen. Autobezit autodelers 30% lager, 20% Nederlanders gebruiksbereid.	Rapport 'Mijn auto, jouw auto, onze auto; Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten' (december 2015).

Tabel 8: Relevante onderzoeken met betrekking tot de impact van het aanbieden van deelauto's.



Volgens onderzoek van het CROW⁴ zijn autodelers voornamelijk jong, hoog opgeleid, autoloos, alleenstaand of hebben een gezin met jonge kinderen. Ongeveer 20% van de Nederlanders valt onder deze doelgroep. Het is nog niet duidelijk wat precies de samenstelling van de toekomstige bewoners zal zijn. We nemen daarom deze 20% over. Bij mensen die ontvankelijk zijn voor het gebruik van deelauto's daalt het gemiddelde autobezit met 30%. Netto gaat het dus om een daling van $20\% * 30\% = 6\%$.

Ook het *Parkeerplan Gouda 2020* biedt de mogelijkheid om de parkeeropgave verder te verlagen door het inzetten van deelauto's, binnen de ontwikkeling worden dan ook 6 deelauto's aangeboden. Per deelauto mogen 5 parkeerplaatsen minder worden gerealiseerd, wat een netto besparing geeft van 4 parkeerplaatsen per deelauto. Voor niet gereguleerde gebieden geldt daarbij de voorwaarde dat het om maximaal 20% van de parkeereis van het te realiseren bewonersdeel gaat. De mogelijkheid tot ontheffing bij gebruik van deelauto's zal door de gemeente beoordeeld worden op grond van het door ontwikkelaar in te dienen overeenkomst of contract van minimaal 5 jaar.

Met de 6% die het CROW hanteert vallen we ruim binnen de marges van de gemeente Gouda. En omdat de doelgroep van sociale huur deels past bij de doelgroep van autodelers, gaan we uit van een daling van 6% van het autobezit, zoals beschreven door het CROW, in plaats van de 20% zoals in het *Parkeerplan Gouda 2020* vermeld staat. Als we de correctie van 6% toepassen op de parkeervraag van auto's na de doelgroepenbenadering en de ov-reductie dan resteert de parkeeropgave zoals weergegeven in Tabel 9. De totale normatieve parkeeropgave bedraagt 80,5 parkeerplaatsen.

Functie programma	Normatief cf parkeernorm	Normatief o.b.v. autobezit doelgroepen	Normatief na correctie deelauto's
Bewoners	117,0	55,8	52,5
Bezoekers	27,0	27,0	27,0
Deelauto's			1
Totaal	144,0	82,8	80,5

Tabel 9: Parkeervraag auto's na correctie deelauto's.

⁴ KpVV CROW <https://www.crow.nl/downloads/pdf/verkeer-en-vervoer/crow-kpvv/factsheet-autodelen-3-wie-is-de-autodeler.aspx>



3.3 Realistische parkeeropgave

Net als de berekening van de parkeeropgave conform het beleid van de gemeente, passen we op de gecorrigeerde parkeervraag dubbelgebruik toe. De realistische parkeeropgave die resteert op het maatgevende moment bedraagt afgerond 70 parkeerplaatsen op de werkdagavond.

Functie programma	Werkdag-overdag	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Bewoners	50% 26,2	60% 31,5	100% 52,5	90% 47,2	60% 31,	60% 31,5	70% 36,7
Bezoekers	10% 2,7	30% 8,1	60% 16,2	60% 16,2	80% 21,6	100% 27,0	80% 21,6
Deelauto's	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Parkeervraag	29,9	40,6	69,7	64,4	54,1	59,5	59,3
Parkeeropgave	30	41	70	65	55	60	60

Tabel 10: Parkeeropgave auto's na dubbelgebruik o.b.v. autobezit doelgroepen.



4. INVULLING PARKEEROPGAVE

In dit hoofdstuk gaan we in op de invulling van de in hoofdstuk 3 berekende parkeeropgave.

4.1 Parkeeropgave op eigen terrein

De parkeeropgave bedraagt 70 parkeerplekken tijdens het maatgevende moment (zie paragraaf 3.3). 26 parkeerplekken worden extra aangelegd op de eerste verdieping van het gebouw, er resteert dan een parkeeropgave van $(70 - 26 =) 44$ parkeerplekken.

4.2 Afwijken van eigen terrein

De parkeeropgave van ruimtelijke ontwikkelingen wordt volgens artikel 3.1 lid a van het bestemmingsplan *Parapluherziening Parkeren Gouda 2018* gerealiseerd op eigen terrein. Van deze regel kunnen burgemeester en wethouders volgens lid e in de volgende gevallen ontheffing verlenen:

1. voor zover op andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. In het geval in het openbaar gebied wordt voorzien in de nodige parkeerruimte, is het uitsluitend toegestaan op grond van dit onderdeel ontheffing te verlenen indien het naar het oordeel van burgemeester en wethouders redelijkerwijs fysiek onmogelijk of uit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst is op eigen terrein in de nodige parkeerruimte te voorzien, of;
2. voor zover het gaat om het bezoekersdeel in de parkeernorm voor de binnenstad (zone A), of;
3. in situaties waar het algemeen belang is gediend kan van de parkeernorm worden afgeweken. De gemeente kan in voorkomende gevallen maatwerk bieden.

In het geval van de ontwikkeling aan de Heuvellaan zijn punt 1 en 3 van toepassing. Naast de ontwikkeling ligt namelijk een bestaand (openbaar) parkeerterrein ten behoeve van het Groenhovenbad. Dit parkeerterrein wordt uitgebreid, en er wordt deels gebruik gemaakt van bestaande restcapaciteit. Ook is er sprake van restcapaciteit op het bestaande parkeerterrein. Omdat het stedenbouwkundig ongewenst is om meer verkeersruimte te realiseren dan nodig is, kan dit bestaande parkeerterrein worden ingezet voor de parkeeropgave van de ontwikkeling. Hierdoor hoeft er geen (extra) parkeerruimte op het eigen terrein te worden gerealiseerd. Het op deze manier reduceren van de verkeersruimte dient ook het algemeen belang.

4.3 Uitbreiding parkeercapaciteit openbare ruimte

Ook het parkeerterrein ten noorden van de ontwikkeling wordt heringericht. Hierbij wordt de parkeercapaciteit vergroot van 150 naar 191 parkeerplaatsen, een uitbreiding van 41 plaatsen. Er dient voor het invullen van de parkeeropgave nog in 3 parkeerplaatsen te worden voorzien. Bovendien moeten de 12 parkeerplaatsen die bij de bowlingbaan komen te vervallen weer worden gecompenseerd.



Figuur 4: Herontwikkeling parkeerterrein (links = huidige 150 plekken, rechts = toekomstig 191 plekken).

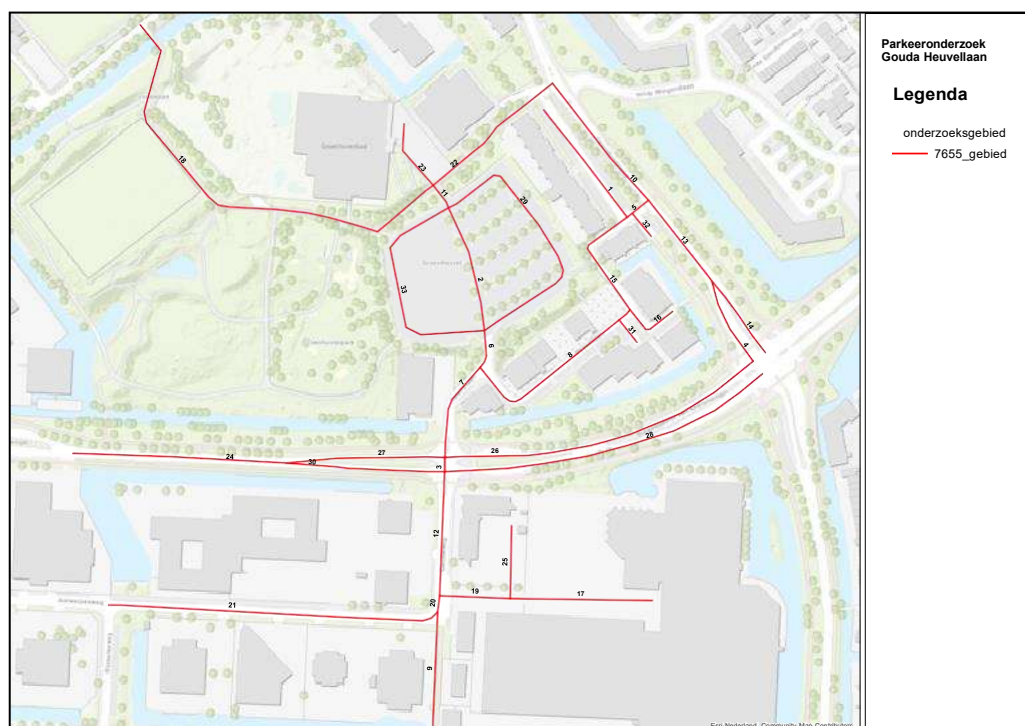
4.4 Parkeerdruk nabije openbare ruimte

Om de restcapaciteit van het bestaande parkeerterrein in kaart te brengen, is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd.

4.4.1 Uitgangspunten

Het parkeerdrukonderzoek is uitgevoerd op basis van de volgende uitgangspunten conform CROW-publicatie 381 (Toekomstbestendig parkeren):

- meetmomenten:
 - dinsdag 23 augustus 2022 19.00 uur (werkdagavond, maatgevend voor bewoners, bezoekers van bewoners en binnensportfuncties);
 - dinsdag 23 augustus 2022 0.00 uur werkdagnacht (maatgevend voor bewoners);
 - zaterdag 27 augustus 2022 19.00 (maatgevend voor binnensportfuncties);
- onderzoeksgebied: 250 meter rondom ontwikkeling (acceptabele loopafstand voor bezoekers van bewoners). Onderstaande afbeelding en bijlage 1 bevatten een weergave van het onderzoeksgebied;
- zomervakantie in Gouda liep tot en met zondag 21 augustus 2022. Het onderzoek was dus buiten de zomerperiode. Het Groenhovenbad was tijdens de onderzoeksperiode op dinsdagavond geopend (zie bijlage 2).



Figuur 5 – Onderzoeksgebied

4.4.2 Resultaten

Onderstaande tabel toont de capaciteit, parkeerdruk en beschikbare parkeerplaatsen van het parkeerterrein bij het Groenhovenbad. We zijn uitgegaan van een maximale parkeerdruk van 85%.

Sectie	Straat	Capaciteit	Dinsdag 23 augustus 2022 19.00			Dinsdag 23 augustus 2022 00.00			Zaterdag 27 augustus 2022 19.00		
			Bezet	Parkeer- druk	Restcap. (85%)	Bezet	Parkeer- druk	Restcap. (85%)	Bezet	Parkeer- druk	Restcap. (85%)
29	Groenheuvel (parkeerterrein)	156	63	40%	70	42	27%	91	48	31%	85
33	Groenheuvel (parkeerterrein)	161	54	34%	83	16	10%	121	24	15%	113
Totaal		317	117	37%	152	58	18%	211	72	23%	197

Tabel 11: Resultaten parkeerdrukonderzoek

Het parkeerdrukonderzoek laat zien dat op het parkeerterrein van het Groenhovenbad meer dan voldoende restcapaciteit voor de parkeeropgave van de ontwikkeling is, ook tijdens openingstijden van het zwembad (dinsdagavond). De totale restcapaciteit is op dinsdagavond minimaal 152 parkeerplaatsen. De resterende parkeeropgave van 15 parkeerplaatsen kan dus geheel in de openbare ruimte worden gecompenseerd.

4.5 Compensatieregeling

Wanneer niet wordt voldaan aan de parkeereis, omdat parkeren niet op eigen terrein wordt gerealiseerd, kan de gemeente een compensatiebedrag aan de ontheffing verbinden. Met dit compensatiebedrag kan de gemeente in de openbare ruimte de aanleg van parkeerplaatsen mogelijk maken. Het compensatiebedrag is € 7.500 per parkeerplaats.



Voor de resterende parkeervraag van 15 plaatsen dient gebruik te worden gemaakt van de bestaande restcapaciteit in de openbare ruimte.





5. CONCLUSIE

Burgland Real Estate werkt op dit moment aan een ontwikkeling aan de Heuvellaan in Gouda. De ontwikkeling betreft de realisatie van een appartementencomplex van 90 appartementen en de reconstructie van een bowlingbaan, waarbij de huidige 8 banen behouden blijven. De 12 plaatsen nabij de bowlingbaan komen te vervallen en moeten worden gecompenseerd.

De normatieve parkeeropgave betreft (na het toepassen van dubbelgebruik) 144 autoparkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagavond) en 246 fietsparkeerplaatsen.

Voor de fietsparkeeropgave wordt op de begane grond en eerste verdieping van het pand een collectieve fietsstalvoorziening gerealiseerd, die voldoet aan de kenmerken die het Parkeerplan Gouda 2020 voorschrijft. Wat betreft de autoparkeeropgave heeft de ontwikkeling een aantal kenmerken die een lagere parkeervraag voor auto's tot gevolg hebben. Dit betreft de doelgroep van sociale huurders met een lagere parkeervraag en de nabijheid van de Spoorzone, waar het STOMP-principe centraals staat. Op basis van deze kenmerken hebben we een realistische parkeeropgave van de ontwikkeling berekend. Deze parkeeropgave is (na het toepassen van dubbelgebruik) 70 parkeerplaatsen.

Als onderdeel van de ontwikkeling worden 26 extra parkeerplaatsen gerealiseerd op de eerste verdieping van het gebouw. Daarnaast wordt het parkeerterrein ten noorden van de ontwikkeling opnieuw ingericht waarbij de parkeercapaciteit met 41 parkeerplaatsen toeneemt van 150 naar 191 plaatsen. Er worden dus 67 extra parkeerplaatsen gerealiseerd.

In 15 parkeerplaatsen wordt nog niet voorzien, 3 parkeerplaatsen van de ontwikkeling en 12 parkeerplaatsen ter compensatie van de parkeercapaciteit die bij de bowlingbaan komt te vervallen. Een parkeerdrukonderzoek laat echter zien dat het bestaande parkeerterrein voldoende restcapaciteit heeft om deze resterende parkeervraag op te vangen.

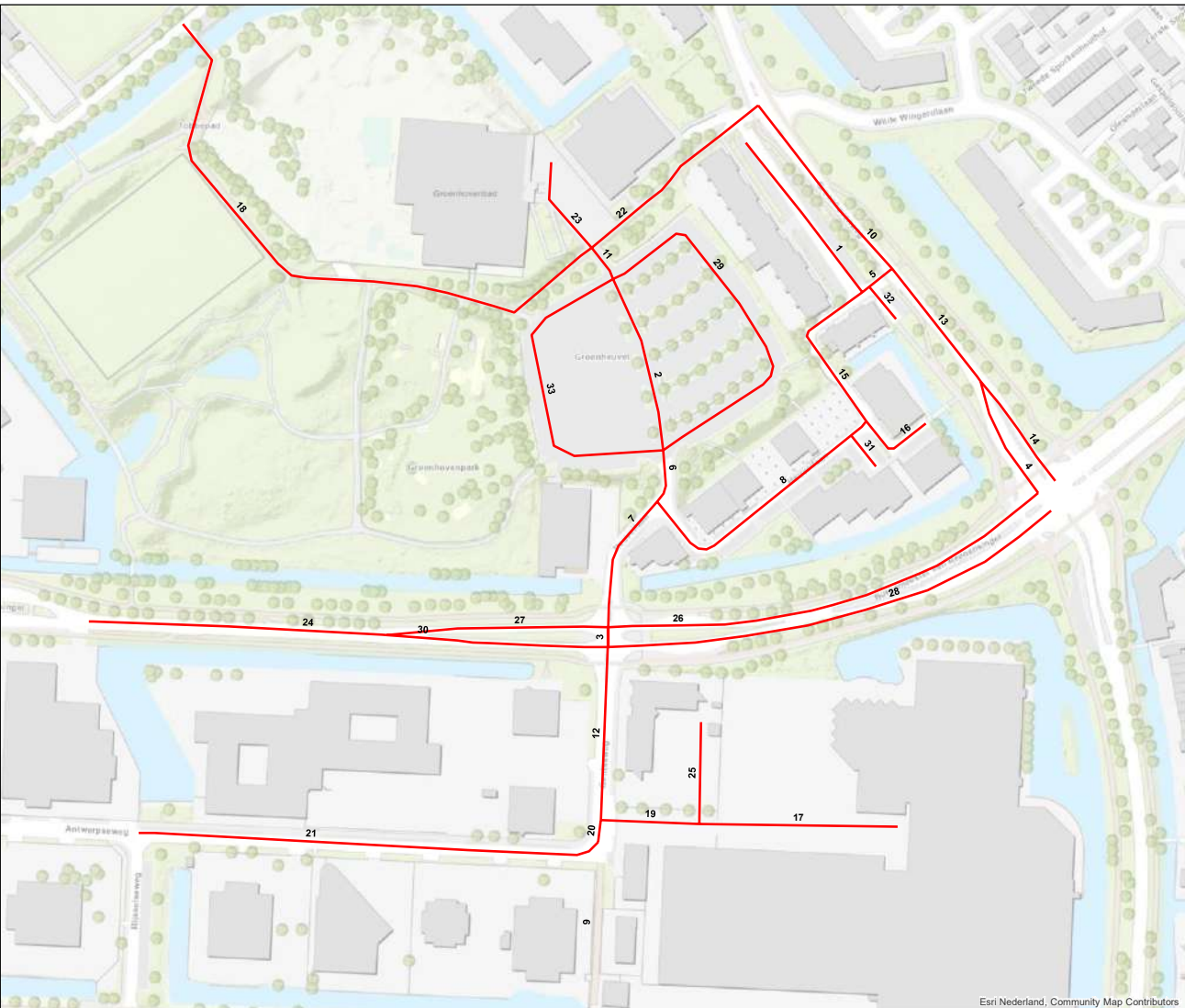


BILAGE 1 – ONDERZOEKSGEBIED

Parkeeronderzoek
Gouda Heuvellaan

Legenda

- onderzoeksgebied
- 7655_gebied





BIJLAGE 2 – OPENINGSTIJDEN GROENHOVENBAD TIJDENS ONDERZOEK



Openingstijden Groenhovenbad 2022-2023

Kijk voor de meest actuele informatie over openingstijden en beschikbaarheid op www.sportpuntgouda.nl

Tobbe (half wedstrijd)	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
Banenzwemmen	07:00-12:00 18:30-22:00	07:00-12:00 18:30-21:30	10:00-12:00 20:00-21:30	07:00-12:00	07:00-12:00	09:00-11:30	09:00-11:30

Spaardersbad (middenbad)	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag
Zwemles 'Door ouder aan kind'							09:15-11:30
Aquajoggen**	10:00-10:45	10:00-10:45	10:00-10:45	19:45-20:30			
Recreatief zwemmen							12:00-14:30
Recreatief zwemmen 55+		13:00-14:30		13:00-14:30			

* De Tobbe is alleen toegankelijk met een zwemdiploma
 ** U dient vooraf te reserveren via de website

Tarieven zijn te vinden op de website of bij de receptie van het Groenhovenbad




• Tobbepad 4 - 2803 WH Gouda
 • groenhovenbad@sportpuntgouda.nl



• 0182 694 969
 • www.sportpuntgouda.nl

