

NOTITIE

Onderwerp	Parkeeranalyse Westergouwe IV
Project	Parkeeradvies Westergouwe IV
Opdrachtgever	Projectbureau Westergouwe
Projectcode	143770
Status	Definitief
Datum	19 september 2024
Referentie	143770/24-013.480
Auteur(s)	S.K. Drolsbach MSc, K.E. Garritsen MSc

Gecontroleerd door	Ing. J.M.W Akkerman
Goedgekeurd door	Ing. J.M.W. Akkerman
Paraaf	



Bijlage(n)

-

Aan	Projectbureau Westergouwe
Kopie	

1 AANLEIDING

In de gemeente Gouda wordt op dit moment het woningbouwproject Westergouwe gerealiseerd. Voor het stedenbouwkundig plan voor deelgebied Westergouwe IV is een advies gevraagd over de toe te passen parkeernormen voor een aantal woningtypes. Deze notitie biedt een systematische onderbouwing om tot parkeernormen te komen voor Westergouwe IV.

Westergouwe wordt in meerdere fases gerealiseerd (Westergouwe-I, Westergouwe-II, Westergouwe-III, Westergouwe-III.B en Westergouwe-IV) en bestaat uit meerdere buurten (De Eilanden, Tuinenbuurt en Westergouwe). Afbeelding 1.1 laat de opbouw (fases / deelgebieden en buurten) van heel Westergouwe zien.

Afbeelding 1.1 Ruimtelijke indeling van de fases en buurten van de nieuwe woonwijk Westergouwe



Deze notitie is als volgt opgebouwd: eerst worden de huidige normen van Westergouwe-I, -II, -III -III.B uiteen gezet, vervolgens wordt het parkeerdrukonderzoek van de gemeente Gouda en CBS data gebruikt om tot een realistisch beeld van het autobezit in de omgeving te komen. Als laatste wordt aandacht besteedt aan de in juni 2024 geactualiseerde parkeer kentallen van het CROW om een uitspraak te doen over bezoekers parkeren. In deze notitie wordt ook stilgestaan bij de werking van de gereserveerde parkeerplaatsen voor bewoners, de zogenoemde "back-alleys" die toegepast worden in WG-III.

2 HUIDIGE PARKEERNORMEN WESTERGOUWE -I, -II, -III EN III.B

Zoals eerder beschreven wordt de nieuwbouwwijk Westergouwe in meerdere fases gerealiseerd. Westergouwe-I en Westergouwe-II zijn al volledig gebouwd en bewoond. Westergouwe-III is ook al deels gerealiseerd.

De parkeernormen die gehanteerd zijn in Westergouwe verschillen tussen de deelgebieden. Waar in Westergouwe-I en -II is uitgegaan van een parkeernorm van 1,6 parkeerplaats per sociale huurwoning, is dit voor WG-III en WG-III.B verlaagd naar 1,35 en 1,0, respectievelijk. De normen voor koopwoningen in het middeldure segment zijn 1,8 in WG-I en -II, en 1,65 in Westergouwe-III. Voor vrijstaande en 2 onder 1 kap woningen wordt in alle deelgebieden een parkeernorm van 2,0 pp per woning toegepast. Ook zijn in Westergouwe autoluwe woongebieden toegepast. Hiervoor is een norm vastgesteld van 1,3 pp. per woning. Voor woningen in deze autoluwe gebieden is, indien van toepassing, de norm dus naar beneden bijgesteld.

Tabel 2.1 geeft de huidige parkeernormen voor de vijf woningcategorieën weer. De in tabel 2.1 besproken parkeernormen zijn **exclusief bezoekers parkeren**. Voor bezoekers parkeren is 0,3 parkeerplaats per woning gehanteerd. Dit aandeel is in mindering gebracht op de parkeernormen in Westergouwe, zodat de waarden in tabel 2.1 goed te vergelijken zijn met de volgende stappen.

Tabel 2.1 Huidige parkeernormen Westergouwe-I, -II, -III en -III.B (exclusief bezoekers parkeren)

	WG-I	WG-II	WG-III	WG-III.B
sociale huur - rijwoning	1,30	1,30	1,05	0,70
sociale huur - appartement	1,30	1,30	1,05	0,70
koopwoning - rijwoning*	1,50	1,50	1,35	1,35
koopwoning - 2 onder 1 kap	1,70	1,70	1,70	1,70
koopwoning - vrijstaand	1,70	1,70	1,70	1,70

* Voor de koopwoning - rijwoning wordt uitgegaan van rijwoningen in het middeldure segment.

3 PARKEERCIJFERS

3.1 Parkeerdruk (Parkeerdrukmeting gemeente Gouda 2023)

De gemeente Gouda heeft in 2023 een parkeeronderzoek laten uitvoeren door Trajan. Dit onderzoek geeft een beeld van de parkeercapaciteit en de parkeerdruk op onder andere, wijk-, buurt- en straatsegmentniveau. Voor het parkeeronderzoek is op drie verschillende momenten veldonderzoek uitgevoerd: een doordeweekse middag, een doordeweekse nacht en een weekend middag. Voor dit onderzoek zijn de tellingen op de doordeweekse nacht aangehouden als maatgevende moment, omdat dan verwacht mag worden dat 100 % van de bewoners aanwezig zijn (CROW, 2024).

Gemiddeld was de parkeerdruk in Gouda in de betreffende nacht 69,9 %. De nachtelijke parkeerdruk in de buurten De Eilanden en Tuinenbuurt zijn weergegeven in Tabel 3.1.

Tabel 3.1 Nachtelijke parkeerdruk in De Eilanden (WG-I) en Tuinenbuurt (WG-II)

Buurt	Parkeerdruk
De Eilanden	71,5 %
Tuinenbuurt	65,8 %

Voor deze parkeeranalyse zijn twee buurten als steekproef uit de Parkeerdrukmeting van de gemeente Gouda genomen: De Tuinenbuurt en De Eilanden. Deze twee buurten corresponderen met deelgebied Westergouwe I en Westergouwe II. Ten tijde van de parkeerdrukmeting was een groot deel van Westergouwe III en Westergouwe III.B nog niet gerealiseerd. Deze deelgebieden zijn daarom niet meegenomen in de analyse. In de parkeerdrukmeting is alleen de parkeercapaciteit in de openbare ruimte meegenomen.

De parkeerdruk op buurtniveau laat zien dat lang niet alle parkeerplaatsen in de buurt worden bezet in de nacht op een werkdag. Om in meer detail de parkeerdruk te vergelijken met de vooraf afgestemde parkeernorm is een steekproef van enkele straatsegmenten in Tuinenbuurt geanalyseerd.

Steekproef 1 - Tuinenbuurt (Noordoost)

In tabel 3.2 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek in de Tuinenbuurt weergegeven.

Tabel 3.2 Resultaat analyse steekproef 1

Parkeercapaciteit in openbare ruimte	Aantal auto's in de openbare ruimte tijdens de nachttelling	Parkeervraag bewoners volgens norm (exclusief bezoekers) en gecorrigeerd voor parkeren op eigen terrein	Parkeerdruk in openbare ruimte
153 parkeerplaatsen	113 auto's	133 auto's	73,9 %

In tabel 3.3. wordt de restcapaciteit in de openbare ruimte berekend.

Tabel 3.3 Berekening restcapaciteit bewonersparkeren

Onderdeel	Aantal
parkeercapaciteit in de openbare ruimte	153 parkeerplaatsen
aantal getelde auto's tijdens de nachttelling	113 auto's
parkeervraag volgens parkeernorm (exclusief bezoekers)	168 auto's
aantal parkeerplaatsen op eigen terrein	35 parkeerplaatsen
totale normatieve parkeervraag en gecorrigeerd voor parkeren op eigen terrein	$168 - 35 = 133$ auto's
restcapaciteit in de openbare ruimte	133 parkeervraag - 113 getelde auto's = 20 parkeerplaatsen meer beschikbaar voor bewoners dan dat er bewoners aanwezig waren

Zoals in tabel 3.3 weergegeven is, waren er tijdens het parkeeronderzoek 20 parkeerplaatsen die op basis van de parkeernorm voor bewoners gerealiseerd zijn niet bezet. De parkeernorm voor het deelgebied ligt dus beperkt hoger dan het daadwerkelijke aantal getelde auto's tijdens de nachtperiode. Deze steekproef behelst rijwoningen, hoekwoningen, twee-onder-één-kap woningen en vrijstaande woningen.

Steekproef 2 - Tuinenbuurt (Noordwest)

In tabel 3.4 zijn de resultaten van het parkeeronderzoek in de Tuinenbuurt weergegeven.

Tabel 3.4 Resultaat analyse steekproef 2

Capaciteit	Aantal auto's nachttelling	Parkeervraag bewoners volgens norm (excl. Bezoekers)	Parkeerdruk in openbare ruimte
253	180	219	71,1 %

In tabel 3.5. wordt de restcapaciteit in de openbare ruimte berekend.

Tabel 3.5 Berekening restcapaciteit bewoners parkeren

Onderdeel	Aantal
parkeercapaciteit in de openbare ruimte	253 parkeerplaatsen
aantal getelde auto's tijdens de nachttelling	180 auto's
parkeervraag volgens parkeernorm (exclusief bezoekers)	249 auto's
aantal parkeerplaatsen op eigen terrein	30 parkeerplaatsen
totale normatieve parkeervraag en gecorrigeerd voor parkeren op eigen terrein	$249 - 30 = 219$ auto's
restcapaciteit in de openbare ruimte	$219 \text{ auto's parkeervraag} - 180 \text{ getelde auto's} = 39$ parkeerplaatsen meer beschikbaar voor bewoners dan dat er bewoners aanwezig waren.

Zoals in tabel 3.5 weergegeven is, waren er tijdens het parkeeronderzoek 39 parkeerplaatsen die op basis van de parkeernorm voor bewoners gerealiseerd zijn niet bezet. De parkeernorm voor het deelgebied ligt dus beperkt hoger dan het daadwerkelijke aantal getelde auto's tijdens de nachtperiode. Deze steekproef behelst rijwoningen, hoekwoningen, twee-onder-één-kap woningen en vrijstaande woningen. Met name de straatsegmenten rond de sociale huurwoningen laten een overschot aan lege parkeerplaatsen zien wat erop kan duiden dat de gehanteerde norm voor sociale huur in Westergouwe I en II aan de hoge kant is.

3.2 Gemiddeld autobezit per woningtype

Een tweede bron die inzicht geeft in het autobezit per huishouden rond het plangebied is CBS microdata van het autobezit per huishouden. Deze data is verkregen van Goudappel in 2024 en heeft betrekking op het eigen auto bezit (in 2023) en lease auto's (in 2022), private lease is niet meegenomen in deze data. Er is specifiek gekeken naar het autobezit in de buurten Tuinenbuurt en De Eilanden. Het gemiddelde aantal auto's per huishouden in De Eilanden is 1,56 en in Tuinenbuurt 1,37. In tabel 3.6 is een overzicht opgenomen van het gemiddelde autobezit in de twee buurten, corresponderend met de woningtypen die in Westergouwe IV zijn voorzien. Het gemiddelde autobezit per woningtype is gedaan op basis van de data van 335 woningen in De Eilanden en 605 woningen in Tuinenbuurt.

Tabel 3.6 Overzicht gemiddelde autobezit in Tuinenbuurt en De Eilanden (op basis van CBS microdata uit 2022 en 2023)

Buurt / wijk	Ligging	Stedelijkheids graad	Segment	Parkeernorm (excl. bezoekers)	Gemiddeld autobezit	Verschil
De Eilanden	buitengebied	zeer sterk stedelijk	sociale huur - rijwoning	1,30	-	-
			sociale huur - appartement	1,30	-	-
			koopwoning - rijwoning	1,50	1,58	+ 0,08
			koopwoning - 2 onder 1 kap	1,70	1,60*	- 0,1
			koopwoning - vrijstaand	1,70	2,00	+ 0,3
Tuinenbuurt	buitengebied	zeer sterk stedelijk	sociale huur - rijwoning	1,30	1,47	+ 0,17

Buurt / wijk	Ligging	Stedelijkheidsgraad	Segment	Parkeernorm (excl. bezoekers)	Gemiddeld autobezit	Verschil
			sociale huur - appartement	1,30	0,81	- 0,49
			koopwoning - rijwoning	1,50	1,50	0,0
			koopwoning - 2 onder 1 kap	1,70	1,60*	- 0,1
			koopwoning - vrijstaand	1,70	1,80	+ 0,1

* Gegevens op buurtniveau ontbraken, hier is gebruik gemaakt van gegevens op wijkniveau.

Allereerst moet geconcludeerd worden dat de data uit 2023 en 2022 geen volledig beeld van het autobezit voor alle woningtypes in de Tuinenbuurt en De Eilanden geeft. Het gemiddelde autobezit komt redelijk overeen met de parkeernormen die in Westergouwe I en II gebruikt zijn. Uitzondering daarop is de gehanteerde norm voor sociale huurappartementen. Die is bijna 0,50 hoger dan het werkelijke autobezit. In Westergouwe III en III.B is hier reeds op ingespeeld door de parkeernorm voor sociale huur te verlagen naar 0,70 parkeerplaats per woning (exclusief bezoekers).

Voor koopwoningen is het gemiddelde autobezit licht hoger dan het bewonersaandeel in de gehanteerde parkeernormen.

3.3 Conclusie

De steekproef van de nachtelijke parkeerdruk metingen laten zien dat het aantal geparkeerde voertuigen lager is dan de vooraf opgestelde parkeernormen voor Westergouwe I en II. Met name bij sociale huurwoningen was een overschot te zien aan niet gebruikte parkeerplaatsen. Hier is in de parkeernormen voor Westergouwe-III en Westergouwe III.B al rekening mee gehouden door de norm voor sociale huur te verlagen ten opzichte van Westergouwe I en II.

De CBS-data over het autobezit per woningtype laat zien dat bij een aantal woningtypes het autobezit vergelijkbaar of licht hoger is dan de parkeernorm. De CBS microdata laten dan ook geen ruimte zien om de parkeernorm verder te verlagen indien een vraagvolgend parkeerbeleid gehanteerd wordt. Het verder verlagen van de parkeernorm komt feitelijk neer op een vraagsturend parkeerbeleid. In Westergouwe III en III.B is hier in de vorm van autoluwe milieus en actief communiceren over dit principe invulling aan gegeven.

4 BEZOEKERS PARKEREN (CROW, 2024)

Het CROW heeft medio juni 2024 nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd. Eén van de wijzigingen ten opzichte van de voorgaande publicatie zijn de kengetallen over het bezoekers parkeren. In de voorgaande publicatie uit 2017 van de parkeerkencijfers voor woningen werd uitgegaan van 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit kengetal gold voor alle gebieden, ongeacht stedelijkheidsgraad of ligging. Dit is ook toegepast in Westergouwe I, II, III en III.B. In de nieuwe parkeerkencijfers is een differentiatie van het aantal bezoekersparkeerplaatsen naar stedelijkheidsgraad en stedelijke zone opgenomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de aanbevelingen uit onderzoeken dat 0,3 parkeerplaatsen per woning in de praktijk te hoog bevonden is.

De gemeente Gouda heeft als stedelijkheidsgraad **zeer sterk stedelijk**. Westergouwe-IV ligt in de stedelijke zone **rest bebouwde kom**. In de nieuwe parkeerkencijfers is voor deze combinatie het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers bepaald op **0,15 parkeerplaats per woning**.

Dit betreft parkeerplaatsen die openbaar toegankelijk moeten zijn voor bezoekers. Dit is een halvering ten opzichte van de tot nu toe toegepaste parkeernormen voor bezoekers parkeren in Westergouwe.

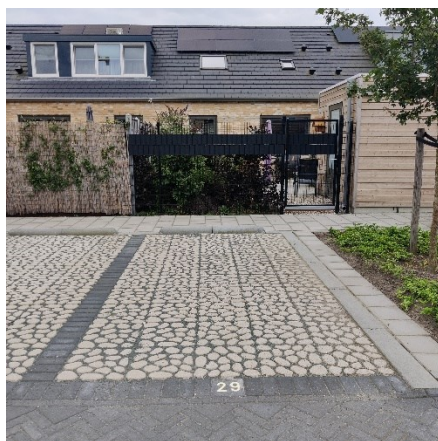
5 IMPACT PARKEERCONCEPT MET GERESERVEERDE BEWONERSPLAATSEN

In Westergouwe III is gekozen om het parkeren niet alleen op eigen terrein of op straat aan de voorkant van de woningen te faciliteren maar om gereserveerde bewonersparkeerplaatsen aan te bieden. Die bewonersparkeerplaatsen bevinden zich achter de woning in een parkeerhof. Dit concept wordt in het kader van Westergouwe 'Back-Alley' parkeren genoemd. De bewonersparkeerplaatsen zijn aangeduid met een huisnummer in het parkeervak. Het parkeerhof zelf is door middel van bebording aangeduid als 'Eigen Terrein, parkeren uitsluitend voor bewoners'. Er is geen verplichting tot het gebruiken van de parkeerplaatsen door de bewoners. Bewoners kunnen ook parkeren op de parkeerplaatsen voor de woning.

Afbeelding 5.1 Aanduiding parkeren back-alleys en parkeerhof 1



Afbeelding 5.2 Aanduiding parkeren back-alleys en parkeerhof 2



Hoe functioneren de back-alleys in de praktijk?

Voor een bezoeker aan het gedeelte in Westergouwe waar het Back-Alley parkeren toegepast is (bijv. Cosijnsweg en Van Dantzig-Mellesweg), valt het op dat er minder auto's direct zichtbaar zijn en meer groen in dit deel van de wijk ervaren wordt. Tijdens een bezoek aan dit gebied op maandag 22 juli rond 18.00 uur viel op dat de parkeerplaatsen aan de voorkant van de woningen over het algemeen in beide straten redelijk veel gebruikt werden. In het parkeerhof waren daarentegen nog vrij veel plekken niet bezet.

Dit doet vermoeden dat mogelijk een deel van de bewoners op de parkeerplaatsen voor de woning parkeert in plaats van de op de bewonersparkeerplaats achter de woning. Vanwege de vakantieperiode kan dit beeld vertekend zijn doordat een deel van de bewoners wellicht met de auto op vakantie is.

Afbeelding 5.3 Straatbeeld zonder back-alley parkeren



Afbeelding 5.4 Straatbeeld met back-alley parkeren



Het is denkbaar dat de optie van het back-alley parkeren voor een dilemma bij de bewoners zorgt: 'Comfort van een eigen parkeerplaats maar via de achterdeur van de woning naar binnen of toch via de voordeur en daardoor omlopen terwijl er lege parkeerplaatsen voor de deur zijn'. Door de bewonersparkeerplaatsen te reserveren voor de bewoners en aan te duiden als eigen terrein kunnen die parkeerplaatsen officieel niet gebruikt worden voor bezoekers. Hooguit kan een bewoner die de gereserveerde plaats niet gebruikt een bezoeker aan zijn woning toestemming geven op de plek die bij de woning hoort te parkeren. Hierdoor is dubbelgebruik van parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers in deze situatie minder mogelijk dan in de traditionele situatie zoals in andere straten met vergelijkbare woningen in Westergouwe toegepast.

Zeker wanneer bewoners niet de gereserveerde plaats gebruiken maar een openbare plaats aan de voorkant van de woning bezet houden zijn de mogelijkheden voor bezoekers om te parkeren dicht bij hun bestemming beperkter dan bij de traditionele situatie waarbij voor het type woning alleen openbaar toegankelijke parkeerplaatsen gerealiseerd worden die voor iedereen beschikbaar zijn. Omdat het gebruiken van de gereserveerde parkeerplaats voor bewoners door bewoners niet afgedwongen kan worden, kan alleen gestuurd worden op sociaal wenselijk gedrag in de bestaande locaties waar het concept van back-alleys toegepast is.

Aanbeveling voor Westergouwe IV

In Westergouwe IV vindt een verdere verdichting plaats en is het streven om de parkeernorm verder te verlagen ten gunste van groen en leefbaarheid. Het toepassen van het back-alley concept draagt daar niet aan bij. Het back-alley concept staat immers minder dubbelgebruik tussen bewoners en bezoekers toe maar ook tussen bewoners onderling. Met een verlaging van de bezoekersnorm naar 0,15 bezoekersplaats neemt de druk op de openbare ruimte in deze situatie toe. Immers wanneer bewoners niet op de gereserveerde parkeerplaats staan maar een bezoekersplaats bezet houden is de druk verhoudingsgewijs groter dan bij Westergouwe III en III.B waar met een bezoekersnorm van 0,3 gewerkt is.

Onze aanbeveling is dan ook om het concept van back-alleys niet toe te passen in Westergouwe IV en voor Westergouwe IV juist in te zetten op maximale flexibiliteit door geen gereserveerde bewonersplaatsen toe te passen.

6 ADVISERING PARKEERNORMEN WG-IV

Parkeeronderzoek laat zien dat er in WG I en II ruimte in de normen zat en in WG III en WG III.B is die ruimte al verkleind. De parkeernorm voor sociale huur komt nu overeen met de maximale norm in de Omgevingsverordening Zuid-Holland. Het werkelijke autobezit voor sociale huur in de wijk in de fasen I en II ligt op basis van CBS Microdata op circa 0,8 auto's per huishouden. Voorgesteld wordt om de parkeernorm voor sociale huur daarom niet nog verder te verlagen omdat er met de 0,7 al een beperkte mate van vraagsturend beleid is.

Door geen back-alleys meer toe te passen in WG-IV maar juist in te zetten op maximale flexibiliteit kan de parkeernorm voor de rijwoningen koop nog iets verder omlaag omdat de mogelijkheden voor dubbelgebruik toenemen. Ten opzichte van het werkelijke autobezit voor dit type woningen in de wijk in de fasen I en II ligt op basis van CBS Microdata op circa 1,5 auto's per huishouden. Door de norm te verlagen naar 1,3 wordt het autoluwe milieu voortgezet en is er een zekere mate van vraagsturend beleid. Hierover wordt actief gecommuniceerd en door het back-alley concept te verlaten ontstaat meer flexibiliteit in het gebruik van de parkeerplaatsen. Hierdoor is een bescheiden verlaging te overwegen. Het gemiddelde autobezit voor 2 on 1 kap woningen op wijkniveau is 1,6 parkeerplaatsen per woning, mede gelet op het streven naar autoluwe woonmilieus stellen wij voor de parkeernorm te verlagen naar het werkelijke gemiddelde autobezit.

Verdere reductie van het aantal te realiseren parkeerplaatsen (en dus niet zozeer de parkeernorm per woning) is te behalen door actief in te zetten op het aanbieden van deelmobiliteit om een goed alternatief te bieden voor het 2^e autobezit. Het CROW beschrijft in haar publicatie "Parkeerkencijfers 2024" dat het aantal parkeerplaatsen mag worden verminderd ten opzichte van de parkeernormen, wanneer deelmobiliteit wordt voorzien. Het is hierbij van belang dat er een heldere onderbouwing is voor het aanbod aan deelmobiliteit in het betreffende plan en deelmobiliteit gedurende een lange periode gefaciliteerd wordt.

Tabel 6.1 Gehanteerde parkeernormen Westergouwe-I, -II, -III en -III.B en advies WG-IV (exclusief bezoekers parkeren)

	WG-I	WG-II	WG-III	WG-III.B	advies WG-IV
sociale huur - rijwoning	1,30	1,30	1,05	0,70	0,70
sociale huur - appartement	1,30	1,30	1,05	0,70	0,70
koopwoning - rijwoning*	1,50	1,50	1,35	1,35	1,30
koopwoning - 2 onder 1 kap	1,70	1,70	1,70	1,70	1,60
koopwoning - vrijstaand	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70

* Voor de koopwoning - rijwoning wordt uitgegaan van rijwoningen in het middeldure segment.

In juni 2024 heeft het CROW nieuwe parkeerkencijfers gepubliceerd. Voor bezoekers gelden vanuit het CROW nieuwe kentallen, deze geven de ruimte om het aandeel bezoekers parkeren van 0,3 bij te stellen naar 0,15 bezoekersparkeerplaats per woning.