

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

Den Haag
Anna van Buurenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Vastbouw Vastgoedontwikkeling

Actualisatie verkeersgeneratie ontwikkeling Van Loon, Gouda

Datum 29 oktober 2020
Kenmerk 008207.20201029.N1.01
Eerste versie

1 Inleiding

In Gouda zijn plannen voor de herontwikkeling van de Van Loon locatie aan de Ridder van Catsweg 681. In het verleden heeft Goudappel Coffeng BV een studie¹ uitgevoerd naar de het parkeren en verkeer van de ontwikkeling. Ten opzichte van de oude situatie is het bouwprogramma van de ontwikkeling gewijzigd. Hierbij is het bouwprogramma uitgebreid van 162 naar 192 appartementen. Naar aanleiding van deze verschuiving in het bouwprogramma is Goudappel Coffeng BV gevraagd de eerder opgestelde Berekeningen naar de verkeersgeneratie van de ontwikkeling te actualiseren naar het nieuwe bouwprogramma.

Bouwprogramma

In tabel 1 is het geactualiseerde bouwprogramma weergegeven. Binnen de ontwikkeling worden drie verschillende woningtypen gerealiseerd; allen appartementen. De woningen worden gerealiseerd binnen het huur- en het koopsegment. De woningen binnen het huursegment worden gerealiseerd voor het sociale en het middeldure huursegment. Van de woningen binnen de koopsector is op dit moment nog niet vastgesteld binnen welk prijssegment deze worden gerealiseerd. In deze studie wordt uitgegaan van verkeerskundig worst-case: koopwoningen binnen het dure prijssegment. In tabel 1 is het geactualiseerd bouwprogramma weergegeven.

type	aantal
sociale huurwoningen	43
middeldure huur	71
vrije sector huur of koop	82
<i>totaal</i>	<i>196</i>

Tabel 1: Geactualiseerd bouwprogramma

¹ Goudappel Coffeng BV (2018) Parkeren en verkeer Van Loon locatie, Gouda. Kenmerk WHV001/Tol/0001.01, d.d. 21 maart 2018

2 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling wordt bepaald aan de hand van CROW kencijfers. Binnen de ontwikkeling worden echter 13 deelauto's ingezet. De verkeersgeneratie is een afgeleide van de parkeervraag van een ontwikkeling. Hiermee heeft het inzetten van deelauto's ook invloed op de verkeersgeneratie. Om de verkeersgeneratie van de ontwikkeling zuiver te berekenen, dient rekening gehouden te worden met het effect van de inzet van de deelauto's. Hierop dienen de kencijfers voor verkeersgeneratie gecorrigeerd te worden.

Parkeervraag

In een eerdere studie is door Over Morgen de parkeerkundige onderbouwing voor de ontwikkeling opgesteld² aan de hand van het geactualiseerde bouwprogramma. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling in de toekomstige situatie een normatieve parkeerbehoefte heeft van 290 parkeerplaatsen. Aanvullend is onderbouwd dat de daadwerkelijk verwachte toekomstige parkeervraag 211 parkeerplaatsen omvat. Hierbij is rekening gehouden met de doelgroepen voor de specifieke ontwikkeling en het inzetten van 13 deelauto's.

Een deelauto wordt circa dubbel zo veel gebruikt ten opzichte van een reguliere auto. Dit vanwege enerzijds de behoefte voor het voertuig groter is dan bij een eigen auto; de gebruikers bezitten immers geen eigen (tweede) auto. Anderzijds wordt de auto ten opzichte van de reguliere auto minder frequent gebruikt voor kleinere verplaatsingen. De verwachte parkeervraag van de ontwikkeling inclusief de stallingsbehoefte voor de 13 deelauto's. De equivalente parkeervraag voor het bepalen van de verkeersgeneratie bedraagt hiermee $211 + 13 = 224$ parkeerplaatsen. Dit houdt in dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte van de ontwikkeling $224 / 290 = 22,76\%$ lager ligt ten opzichte van de normatieve parkeervraag op basis van de algemene gemeentelijke kencijfers.

Specifieke kencijfers verkeersgeneratie

Kencijfers verkeersgeneratie zijn een afgeleide van de parkeervraag. Voor het bepalen van de daadwerkelijke verkeersgeneratie wordt tevens een correctie van 23% toegepast. In de eerdere studie naar de verkeersgeneratie op basis van het oude bouwprogramma is de verkeersgeneratie bepaald aan de hand van CROW kencijfers. Hierbij is uitgegaan van de bovenzijde bandbreedte voor de kencijfers voor de verkeersgeneratie voor sterk stedelijk gebied, rest bebouwde kom. In voorliggende actualisatie worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd voor het bepalen van de verkeersgeneratie op basis van het nieuwe bouwprogramma.

In tabel 2 is een overzicht gegeven van de algemene en de specifieke (gecorrigeerde) kencijfers voor verkeersgeneratie. De specifieke kencijfers zijn inclusief 23% correctie. In tabel 3 is de verkeersgeneratie voor de ontwikkeling op basis van het nieuwe bouwprogramma berekend.

² Over Morgen (2020) Mobiliteitsplan Van Loon Locatie. Amersfoort, d.d. 22 juni 2020.

type	categorie CROW	kencijfer bovenzijde bandbreedte	kencijfer gecorrigeerd
sociale huurwoningen	huur, appartement midden/goedkoop (incl. sociale huur)	7,5	5,79
middenhuur	huur, appartement midden/goedkoop (incl. sociale huur)	4	3,09
vrije sector huur of koop	koop, etage, duur	4	3,09

Tabel 2: Algemene en gecorrigeerde kencijfers verkeersgeneratie voor de specifieke ontwikkeling

type	aantal	kencijfer	verkeersgeneratie
sociale huurwoningen	43	3,09	132,9
middenhuur	71	3,09	219,4
vrije sector huur of koop	82	5,79	475,0
<i>totaal</i>	<i>196</i>		<i>827,3</i>

Tabel 3: Verkeersgeneratie ontwikkeling

Uit tabel 3 blijkt dat de totale verkeersgeneratie van de ontwikkeling voor een gemiddelde weekdag 827 mvt/etmaal bedraagt. De verkeersgeneratiecijfers van CROW betreffen echter kencijfers voor weekdays. Voor woningen is echter een werkdag maatgevend. Om weekdays om te rekenen naar werkdagen wordt conform CROW systematiek een correctie van 1,11 toegepast. De toekomstige verkeersgeneratie van de ontwikkeling bedraagt hiermee $827 \times 1,11 = 918$ mvt per werkdagetmaal. In de oude studie bedroeg de verkeersgeneratie op weekdays 823 mvt/etmaal. Met het nieuwe bouwprogramma neemt de verkeersgeneratie op weekdays hiermee toe met $918 - 823 = 95$ mvt/werkdagetmaal.

In de eerdere studie is de verkeersgeneratie in het drukste spitsuur bepaald. De verkeersintensiteit in het spitsuur bedraagt over het algemeen circa 10% van de totale etmaal verkeersintensiteit. De verkeersgeneratie in het drukste spitsuur bedraagt hiermee met het nieuwe bouwprogramma $918 \times 10\% = 92$ motorvoertuigbewegingen. De verkeersgeneratie in het drukste uur bedroeg in de oude situatie 83 motorvoertuigbewegingen. Met het nieuwe bouwprogramma neemt de verkeersgeneratie op tijdens het drukste uur op de weekdays toe met $92 - 83 = 9$ motorvoertuigbewegingen. Dit is een gemiddelde toename van één motorvoertuig per zes minuten in het drukste uur ten opzichte van de oude studie.

In de oude studie is aangetoond dat de ontwikkeling niet leidt tot knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling op beoogde ontsluiting en het omliggend wegennet. Gegeven de verkeerskundig zeer beperkte toename leidt het nieuwe bouwprogramma naar verwachting hiermee niet tot veranderende inzichten.