

**OVER
MORGEN**

Mobiliteitsvisie LingeOever

Condor Project Development

Augustus 2023



Managementsamenvatting

Dit document bevat de mobiliteitsvisie voor de gebiedsontwikkeling LingeOever in Gorinchem. Op basis van verschillende analyses zijn maatregelen beschreven die het mogelijk maken om mobiliteit toekomstbestendig vorm te geven in het nieuwe hoogstedelijke gebied. Daarnaast zijn de effecten van de maatregelen in kaart gebracht met behulp van een duurzame mobiliteitsbalans die een meer realistisch beeld geeft van de mobiliteitsbehoefte in het gebied dan een traditionele parkeerbalans. In totaal worden er maximaal 500 appartementen in LingeOever gerealiseerd variërend van sociale huur tot zeer dure koop. Aanvullend is er een voorzieningenprogramma van maximaal 3.000m² BVO bestaande uit een supermarkt, winkelruimte, horeca en een artspraktijk. Behalve deze nieuw te realiseren voorzieningen zijn er al meer voorzieningen aanwezig in de omgeving. Onder andere het centrum van Gorinchem, het ziekenhuis en het station zijn binnen 10 fietsminuten bereikbaar. Deze voorzieningen zorgen ervoor dat er minder behoefte is voor privéautogebruik in en om het gebied.

Om de behoefte voor privéautogebruik in kaart te brengen is allereerst het verwachte autobezit berekend met behulp van een analyse van data van bestaande huishoudens in Gorinchem. De analyse toont aan dat autobezit voor laagste inkomensgroep rond de 0,21 per huishouden is en voor de hoogste inkomens gemiddeld is dit 1,64. Dit varieert dus sterk rond het Gorinchems gemiddelde van 0,9. Verder valt op dat het verwachte autobezit voor de lagere inkomensgroepen aanzienlijk lager ligt dan de huidige gemeentelijke parkeernormen, o.a. omdat het parkeerbeleid geen onderscheid maakt tussen sociale huurhuizen (grondgebonden) en -appartementen. De overschatting van de norm geldt met name voor buurten vallend in “rest bebouwde kom”. Hoewel LingeOever volgens gemeentelijk beleid ook zo getypeerd wordt sluiten de normen voor schilwijken beter aan de bij ontwikkeling, voornamelijk door de hoge dichtheid en het hoogstedelijke karakter van het project.

Om de toekomstbestendigheid van (de mobiliteit in) het gebied te borgen zijn duurzame mobiliteitsmaatregelen beschreven gericht op het reduceren van de auto-afhankelijkheid van bewoners. Te beginnen bij maatregelen die de noodzaak tot reizen per auto wegnemen, door voorzieningen in de wijk toe te voegen en bestaande voorzieningen binnen Gorinchem te voet of per fiets zo bereikbaar mogelijk te maken door verbindingen toe te voegen of bestaande verbindingen te verbeteren. Met behulp van de duurzame mobiliteitsbalans is berekend dat een reductie van **101** parkeerplekken voor bewoners realistisch is als gevolg van de maatregelen op het gebied van voorzieningen en actieve mobiliteit. Om de behoefte voor privéautogebruik en –bezit nog verder terug te dringen wordt deelmobiliteit als belangrijk alternatief ingezet. Op basis van onze kennis en ervaring op dit thema en een marktconsultatie onder aanbieders is berekend dat er behoefte zal zijn voor minimaal **12 deelauto's** en **8 deelbakfietsen**. Verwacht wordt dat de deelmobiliteitsoplossingen vooral worden gebruikt door de middeninkomens, omdat deze een relatief laag autobezit hebben maar wel genoeg financiële ruimte om de kosten van deelmobiliteit te dragen.

De reductie op de parkeerbehoefte voor bewoners door toepassing van deelmobiliteit bedraagt nog eens **29** plekken. Door de totale reductie (**130** parkeerplekken) toe te passen op basis van geactualiseerde normen (daadwerkelijk huidig autobezit) blijft er een parkeerbehoefte van **387** plekken over voor bewoners. Hier worden de parkeerplekken voor bezoekers van bewoners (**75**) en voorzieningen (**84**) bij opgeteld, resulterend in een totale normatieve behoefte van **546** plekken. Afhankelijk van de mate van dubbelgebruik kan deze parkeerbehoefte worden gereduceerd naar **462** plekken (bij 100% dubbelgebruik) of **526** (alleen dubbelgebruik tussen bezoekers van woningen en voorzieningen). Deze behoefte is dus aanzienlijk lager dan wanneer de huidige gemeentelijke normen worden toegepast (**686** plekken bij 100% dubbelgebruik en **774** bij beperkt dubbelgebruik).



Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Leeswijzer
3. Projectbeeld
4. Gemeentelijk beleid
5. Duurzame Mobiliteitsvisie LingeOever
6. Duurzame Mobiliteitsbalans

Bijlages

1. Inleiding

Achtergrond

Nederlandse woonkernen staan de aankomende jaren niet alleen voor een grote verdichtingsopgave, maar ook een klimaat-en verduurzamingsopgave. Ook in Gorinchem komen meer mensen te wonen. Met als gevolg meer auto's, congestie en CO2 uitstoot. Om deze trend tegen te gaan moeten maatregelen worden ingezet om het zwaartepunt van de *modal split* te verplaatsen naar duurzame mobiliteit. LingeOever is een wijk waarbij deze transitie naar duurzame mobiliteit vooraf in het stedenbouwkundig plan wordt geïntegreerd. In opdracht van projectontwikkelaar GCCF heeft Rijnbouw een stedenbouwkundig ontwerp, inclusief een voorlopig inrichtingsplan gemaakt voor LingeOever. Het plangebied voor de ontwikkeling is gelegen tussen de gebieden Lingewijk en Wijdschild, waar momenteel nog een stuk stad ontbreekt waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd kan worden. De nieuwe wijk LingeOever zal dus het sluitstuk vormen tussen de bestaande groene en gebouwde structuren en de visuele barrière doorbreken die is ontstaan tussen de Arkelsedijk en de Linge.

Gebiedsidentiteit en Programma

Een belangrijke eigenschap is dat LingeOever toegankelijk en inclusief moet zijn. Daarom wordt een divers woonprogramma (max. 500 woningen) gerealiseerd waarvan een deel binnen het betaalbare segment valt. Daarnaast moet de wijk ruimte bieden aan sport, recreatie, horeca en voorzieningen. Deze functiemenging moet er voor zorgen dat LingeOever een uitnodigende en toekomstbestendige wijk wordt voor alle (nieuwe) inwoners en bezoekers van Gorinchem. De toekomstbestendigheid van de wijk komt echter ook voort uit het duurzame en circulaire karakter van het gebied. Er wordt daarom sterk ingezet om, de van oudsher aanwezige, groenblauwe verbindingen te herstellen om zo een eigentijdse stedelijke identiteit te creëren.

Netwerk en infrastructuur

De nieuwe wijk slaat een spreekwoordelijke brug tussen Wijdschild, de Lingewijk en het centrum. Door over- en doorgangen te realiseren ontstaan er directe verbindingen met de omliggende wijken en wordt het groene en recreatieve leefgebied van de toekomstige bewoners van LingeOever vergroot. Een voorbeeld van een benodigde verbinding is een letterlijke brug over de Linge om de bestaande verkeerssituatie op de Arkelsedijk en verkeer richting het centrum niet verder te belasten, en waar mogelijk zelfs te ontlasten. Er is berekend dat een dergelijke uitbreiding van het netwerk de verwachte verkeerstoename door de realisatie van 500 woningen kan opvangen¹. Samen met een nieuwe verbindingsweg naar de Arkelsedijk vormt de voorgestelde brug de hoofdontsluiting van LingeOever.

Doelstelling

De ambitie is om voor LingeOever een hoge dichtheid met appartementen te realiseren en zich zo van het huidige woningaanbod in Gorinchem te onderscheiden. Ondanks dat de gebiedsontwikkeling officieel in “rest bebouwde kom”, maar typeert zich door zijn hoge dichtheid eerder als schilwijk met een stedelijk karakter. Dergelijke wijken kunnen alleen toekomstbestendig gerealiseerd worden met een stedelijke blik op de mobiliteit. Hoewel de bestaande en nieuwe infrastructuur resulteren in een toegankelijk gebied, is alleen een aansluiting op goede infrastructuur geen garantie voor de lange termijn bereikbaarheid. Hiervoor zijn ook aanvullende maatregelen nodig, zoals het stimuleren van actieve mobiliteit, een passende parkeeroplossing en deelmobiliteit. Over Morgen heeft in opdracht van GCCF een op maat gemaakte mobiliteitsvisie opgesteld dat hier invulling aan geeft. Er wordt onder andere onderbouwd hoe, en in hoeverre kan worden afgeweken van het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Gorinchem. Realiserende dat de nieuwe ontwikkeling gewenst is voor het aanvullen van de woningvoorraad binnen het betaalbare koop- en huursegment.

2. Leeswijzer

Om te komen tot een mobiliteitsvisie met passende maatregelen voor LingeOever worden de volgende stappen doorlopen:

- **Projectbeeld:** Allereerst wordt het projectbeeld in kaart gebracht, dit geeft een overzicht van het ontwikkelprogramma, de huidige bereikbaarheid vanaf het plangebied en het autobezit in de omgeving. Ook wordt er in kaart gebracht wat de plannen van voor de gebiedsontwikkeling qua mobiliteit en voorzieningen zijn. Zo wordt er onder andere gekeken naar de ontsluiting van actieve mobiliteit.
- **Gemeentelijk beleid:** Door naar gemeentelijk beleid te kijken brengen we in kaart wat nu mogelijk is aan duurzame mobiliteitsinterventies bij gebiedsontwikkelingen van de toekomst. Tevens onderzoeken we reductievoorbeelden uit de provincie en andere gemeenten.
- **Duurzame mobiliteitsvisie:** Om een toekomstbeeld voor duurzame mobiliteit vorm te geven worden verschillende duurzame mobiliteitsmaatregelen besproken die kunnen worden toegepast bij LingeOever. Er wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende thema's: Thuiswerken en voorzieningen; Actieve mobiliteit; Mobility as a Service, Elektrische mobiliteit en stadslogistiek.
- **Duurzame Mobiliteitsbalans:** De visie voor duurzame mobiliteit wordt vertaald in een duurzame mobiliteitsbalans waar de parkeervraag wordt besproken voor een duurzaam mobiliteitsconcept. In de mobiliteitsbalans wordt niet gerekend met de parkeernorm, maar met de verwachte autobehoeft op basis van de verschillende doelgroepen van de gebiedsontwikkeling.



3. Projectbeeld

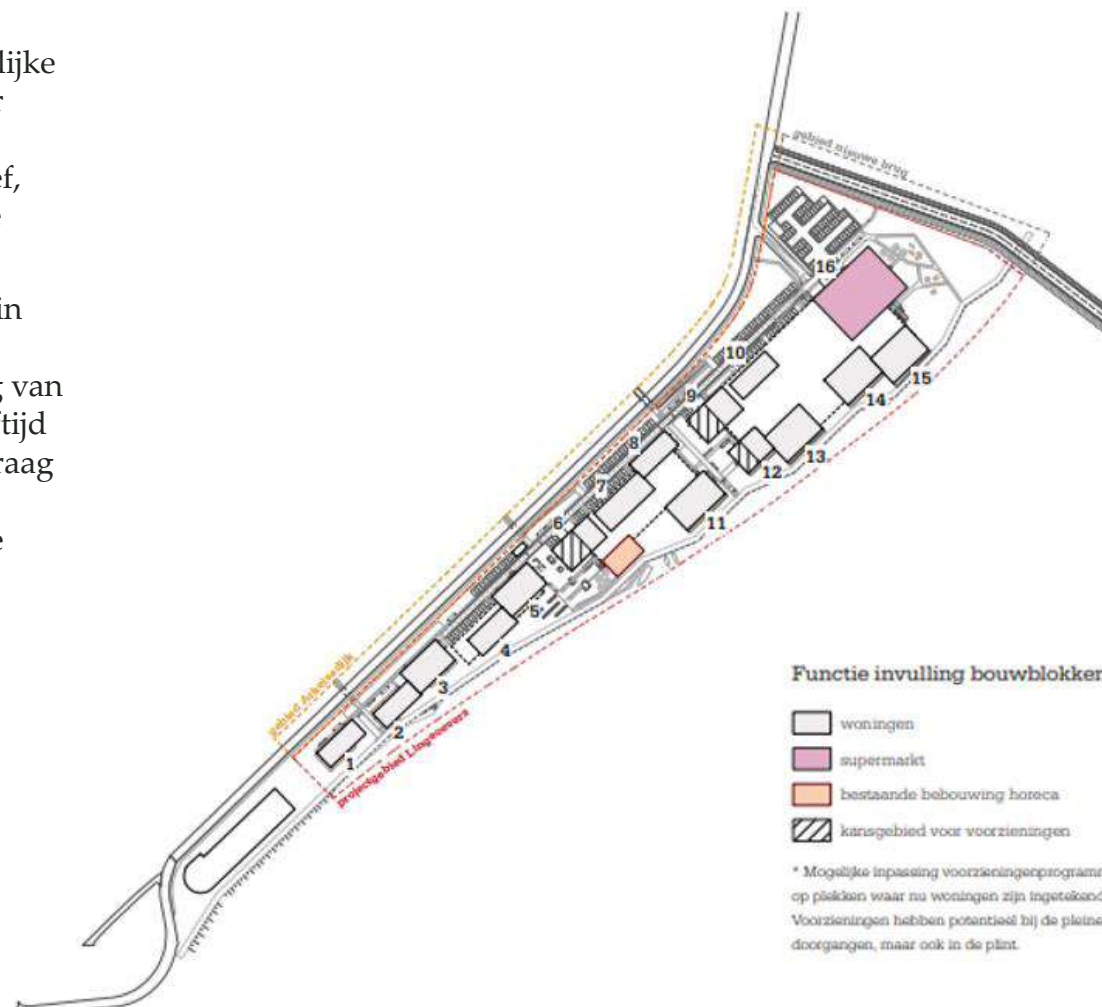
Programma



Programma en toekomstige bewoners

Wat nu nog een industriegebied is, wordt getransformeerd naar een aantrekkelijke woonwijk waar mensen verblijven, recreëren en elkaar ontmoeten. LingeOever wordt niet alleen voor haar bewoners, maar ook voor de bewoners van omliggende wijken, passanten en bezoekers uit de stad. De wijk wordt inclusief, met een divers segment aan woningen waarvan een deel binnen het betaalbare segment valt.

Gorinchem bestaat voor 49% uit koopwoningen. Het huuraanbod is voor 75% in eigendom van woningcorporaties. De laatste jaren is er meer nieuwbouw gerealiseerd, voornamelijk gefocust op eengezinswoningen. Met de vergrijzing van de samenleving, neemt de vraag naar appartementen toe. Mensen met een leeftijd tussen de 45-65 jaar en 65+ jaar vormen belangrijke doelgroepen. De woningvraag onder deze doelgroepen is het sterkst in Gorinchem. Ook zijn er geen starterswoningen gebouwd in Gorinchem de afgelopen jaren. Dit is een andere doelgroep die in het project LingeOever gefaciliteerd kan worden.



Programma



Het beoogde programma van de ontwikkeling LingeOever bestaat uit:

- Maximaal 500 woningen (gemengd huur en koop);
- Maximaal 55.000 m² bvo aan woonprogramma;
- Maximaal 3.000 m² bvo aan aanvullend voorzieningenprogramma gericht op de wijk (waaronder een supermarkt).

Het woonprogramma bestaat dus uit 500 woningen verdeeld over verschillende segmenten. Ruim één derde van de ontwikkeling zal bestaan uit middeldure koopwoningen. Het gebied bestaat uit appartementencomplexen met verschillende bouwhoogten. Er wordt ook een klein deel van de woningen in het sociale huur segment gerealiseerd. In LingeOever wordt gebouwd voor verschillende woningzoekenden doelgroepen: empty nesters, starters en één- en tweepersoonhuishoudens. Tenslotte komen er grotere appartementen geschikt voor gezinnen. Naast woningen is er dus ook ruimte voor verschillende voorzieningen, waaronder een supermarkt, horeca en een kleinschalige bedrijfsruimte. Bezoekers en werknemers van deze faciliteiten hebben ook een mobiliteitsbehoefte waarmee rekening moet worden gehouden.

Tabel 1: Woonprogramma LingeOever

Doelgroep	Percentage	Aantal woningen
App. Sociale huur	10%	50
App. Vrije sector middenhuur	15%	75
App. Vrije sector dure huur	10%	50
App. Koop goedkoop	10%	50
App. Koop middenduur	30%	150
App. Koop Duur	13%	65
App. Koop Zeer duur	12%	60
Totaal	100%	500

Tabel 2: Voorzieningenprogramma LingeOever

Voorzieningen	m ² BVO
Supermarkt	2.000
Winkelruimte	500
Horeca	380
Maatschappelijk (arts)	120
Totaal	3.000

Ruimtelijke context

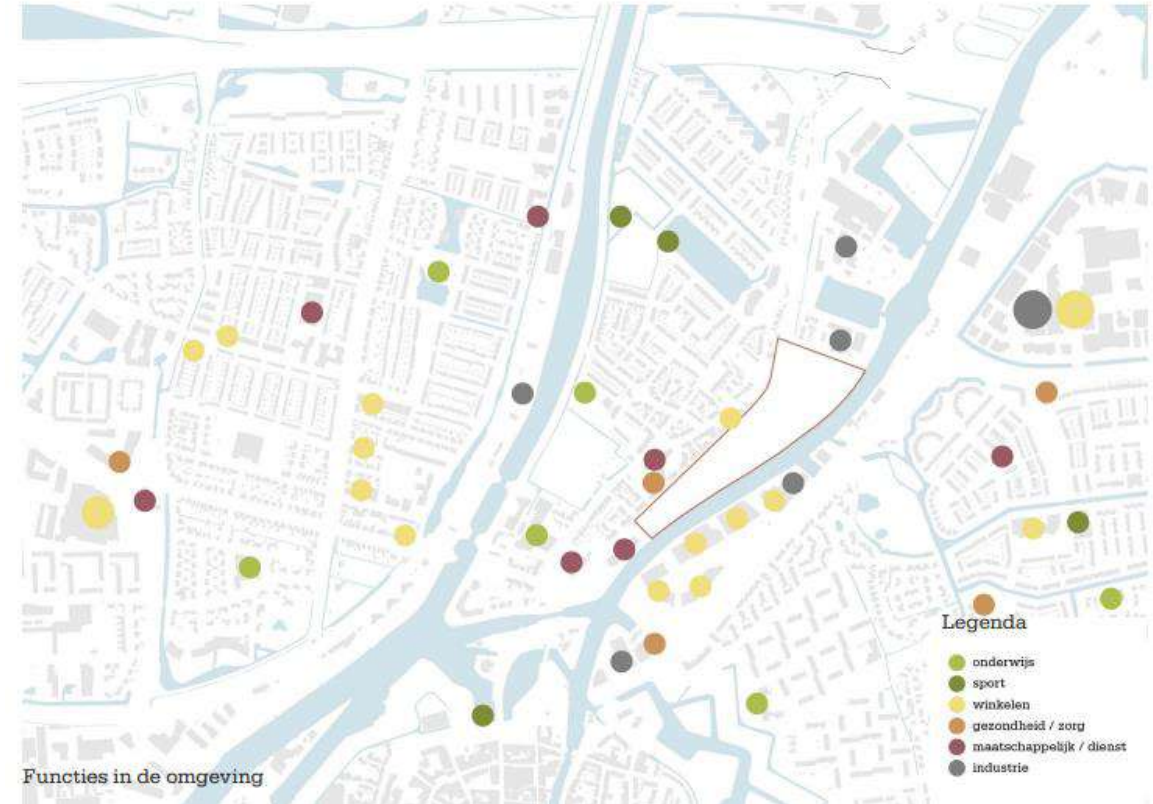


De mate waarin duurzame mobiliteitsoplossingen in de praktijk werken, is mede afhankelijk van de ruimtelijke context. Zaken zoals bereikbaarheid, toegankelijkheid en de nabijheid van voorzieningen spelen hierbij een belangrijke rol. Een inventarisatie van de voorzieningen in de huidige situatie laat zien dat een deel op loopafstand is, waaronder de bestaande supermarkt (<5 minuten) die straks onderdeel is van het plangebied. Vanaf de projectlocatie zijn de meeste dagelijkse voorzieningen binnen 5 tot 15 minuten fietsen bereikbaar. Onder andere het centrum (5-10 minuten), het ziekenhuis (10 minuten) en het station (7 min) zijn goed bereikbaar. Dit zijn kwaliteiten van de projectlocatie die benut en versterkt moeten worden.

De reistijd-isochronen voor voetgangers en fietsers op de volgende pagina bevestigen dit beeld.

De OV bereikbaarheid is relatief beperkt (zie pagina 11). Utrecht en Rotterdam zijn wel te bereiken binnen 1 uur reistijd. Verder ligt er een bushalte op loopafstand aan de Arkelsedijk met aansluiting op centraal station (buslijn 80 tussen station Gorinchem en Arkel). De huidige bushalte is echter niet erg toegankelijk.

Door de centrale ligging nabij de snelwegen A15 en A27 is autobereikbaarheid voor heel Gorinchem relatief hoog. De figuur op pagina 11 laat zien dat veel grote steden in verschillende richtingen te bereiken zijn binnen 1 uur reistijd. Het plangebied ligt ook op korte afstand van snelweg A15, in de huidige situatie ca. 3 km van oprit/afrit 28 (Arkel).

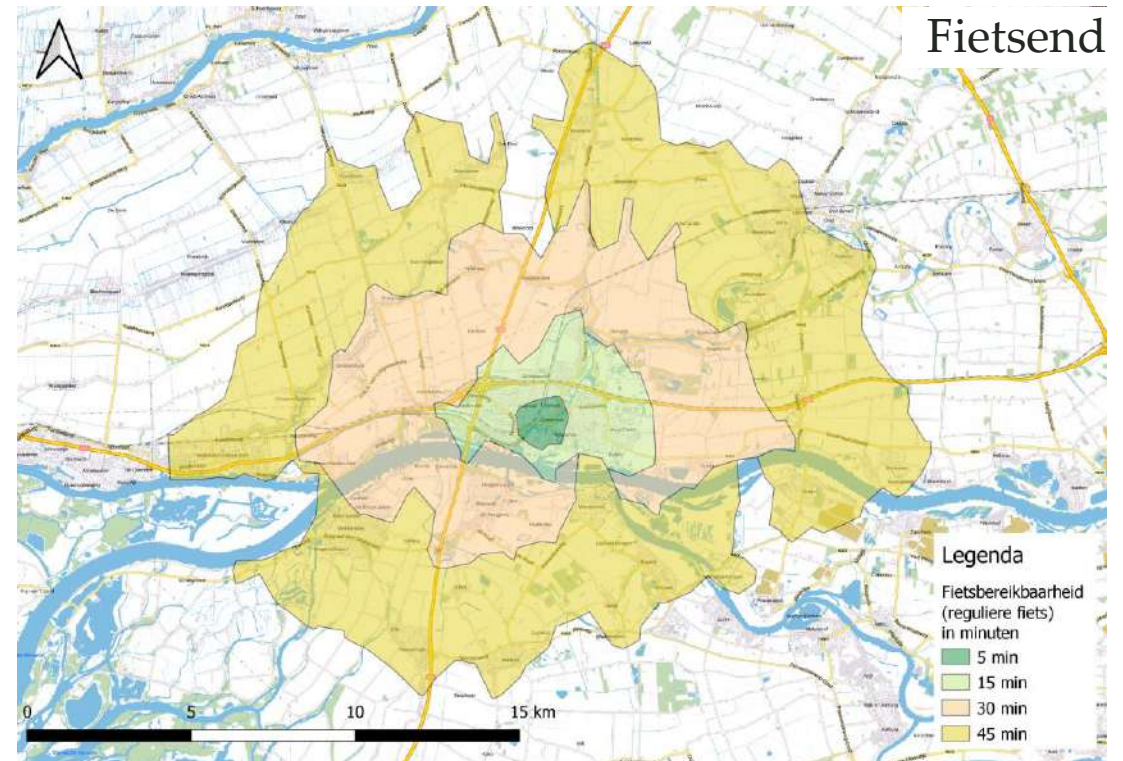
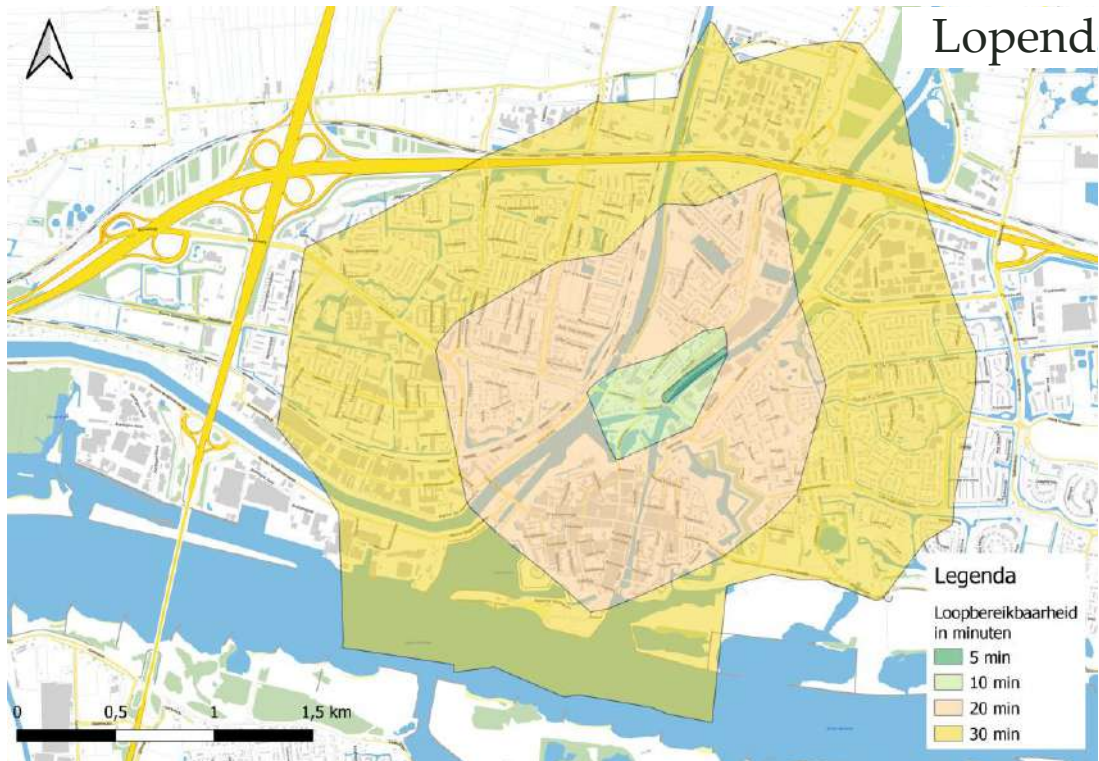


Bereikbaarheid – Actieve Mobiliteit



Een groot gedeelte van Gorinchem is op dit moment vanaf de gebiedsontwikkeling binnen 30 minuten te bewandelen. Ook met de fiets kan je vanaf LingeOever een groot gedeelte van de stad bereiken. Deze analyses gaan uit van de huidige openbare infrastructuur. De projectlocatie bevat op dit moment bijvoorbeeld geen openbare wandelpaden wat de bereikbaarheid naar het noordelijke gedeelte van het plangebied vertekend. Er is in deze reistijd-isochronen nog geen rekening gehouden met het effect van een nieuwe brug over de Linge.

De potentie van actieve mobiliteit vanaf de projectlocatie die hiermee inzichtelijk wordt gemaakt is dé belangrijkste pijler in het reduceren van autogebruik bij toekomstige bewoners van LingeOever. Vanaf hoofdstuk 5 (mobiliteitsvisie) wordt met de verschillende maatregelen beschreven hoe deze potentie wordt benut en wat dit aan verwachte reductie autobezit oplevert.

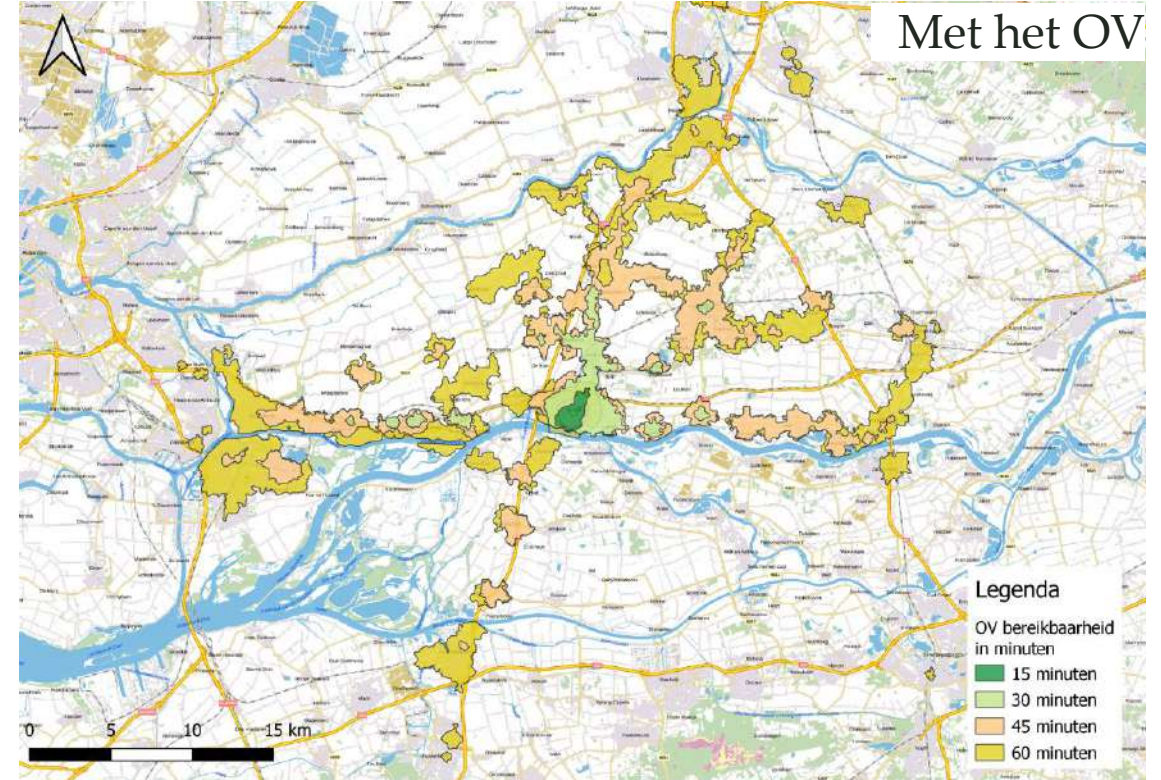
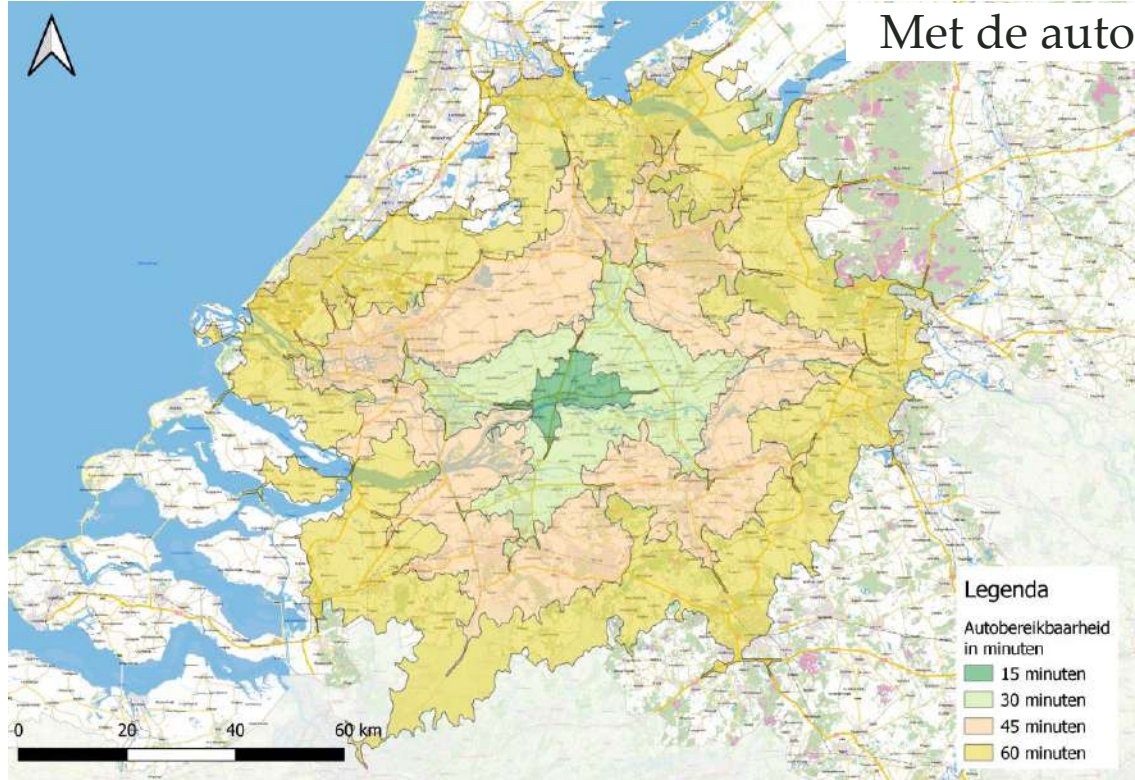


Bereikbaarheid – Auto en OV



Heel Gorinchem is goed bereikbaar met de auto dankzij de twee snelwegen die langs de gemeente liggen. Met het OV is de bereikbaarheid minder hoogwaardig. De busverbinding over de Arkelsedijk is laag frequent (een tot twee keer per uur). Het grootste deel van woon-werkverkeer van/naar omliggende werklocaties buiten de stad vindt logischerwijs met de auto plaats. De maatregelen in de mobiliteitsvisie richten zich daarom nauwelijks op dit woon-werkverkeer. Wel kan een verbeterde bereikbaarheid van de OV-mogelijkheden (zowel trein als (snel)bus

in de toekomst het aandeel OV in onder andere woon-werkverplaatsingen vergroten ten opzichte van het aandeel auto.



Autobezit



Huidig mobiliteitsaanbod en -bezit in Gorinchem

In LingeOever wordt zowel gebouwd voor bewoners van Gorinchem als voor woningzoekenden in de regio. Het autobezit per huishouden in Gorinchem zegt iets over autoafhankelijkheid van de gemeente. Het gemiddelde autobezit (inclusief private lease en exclusief zakelijke auto's) in Gorinchem is 0,9 auto per huishouden¹. Dit is in vergelijking met omliggende gemeenten relatief laag (b.v. Molenlanden = 1,3, West Betuwe = 1,3, Altena = 1,3 en Zaltbommel = 1,2). Daarnaast zijn er ook relatief weinig brommerbezitters in Gorinchem, dit is relevant voor de te realiseren fietsenstallingen. Per 1000 inwoners in Gorinchem zijn er 69 voertuigen met bromfietskentekens. Dit is iets lager dan het Nederlandse gemiddelde, met 75 voertuigen met bromfietskentekens per 1000 inwoners.

Niet iedereen bezit een auto of heeft altijd een eigen fiets bij zich, in deze gevallen kan deelmobiliteit een oplossing bieden. Vanaf 2023 worden op 20 locaties in Gorinchem deelfietsen aangeboden van Donkey Republic. Het betreft 50 deelfietsen. Ook staan er deelauto's van MyWheels (6 auto's) in Gorinchem. De dichtstbijzijnde deelauto is op circa 500 meter loopafstand van het plangebied.

Verwacht autobezit toekomstige bewoners

Hoewel de CBS-statistieken waardevol zijn is autobezit niet voor elk huishouden hetzelfde, inkomen en woningtype (b.v. grondgebonden of appartement) hebben hier bijvoorbeeld sterke invloed op. Om meer inzicht te krijgen in deze verschillen maken wij gebruik van Whooz-data². Dit zijn datasets van alle huishoudens in Nederland die inzicht geven in bijvoorbeeld sociaal-demografische factoren,

daadwerkelijk autobezit en mobiliteitsbestedingen. Behalve de differentiatie tussen verschillende doelgroepen geven deze statistieken een meer actuele en realistische verwachting van autobezit dan gemeentelijke parkeernormen. Daarnaast is deze dataset meer geschikt dan bijvoorbeeld *passendeparkeernormen.nl* omdat die website kijkt naar het autobezit in de bestaande situatie. Dit geeft een vertekend beeld omdat de wijk nu nog voornamelijk bestaat uit niet-woonfuncties.

Inkomen is dus een belangrijke factor omdat dit sterk de mobiliteitsbestedingen en autobezit beïnvloeden³. Whooz differentieert inkomen door middel van decielen (zie pagina 13), inkomensdeciël 1 zijn bijvoorbeeld de laagste 10% inkomens van Nederland. De decielen zijn vervolgens te groeperen in vier inkomensklassen: Laag, midden-laag, midden-hoog en hoog. Het woonprogramma is op vergelijkbare wijze gedifferentieerd op basis van woningprijzen.

¹Gemiddelde aantal personenauto's per huishouden, CBS (2020)

²Klantinzicht voor maximaal doelgroepbereik, Whooz (2023)

³Verklaringen voor de verschillen in autobezit bij Nederlands huishoudens, KiM (2022)

Autobezit



Om kwantitatief te onderbouwen wat het verwachte autobezit van toekomstige bewoners van LingeOever is, hebben wij gekeken naar het autobezit van de huidige inwoners van Gorinchem in verschillende inkomensgroepen. De rest van Gorinchem is als referentie genomen omdat deze bewoners dezelfde bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen ervaren als de toekomstige bewoners van LingeOever.

Door het huidige autobezit te koppelen aan aanvullende huishoudkenmerken, ontstaat de mogelijkheid om het verwachte autobezit voor appartementen in Gorinchem per inkomensgroep in kaart te brengen. Net zoals de CROW kengetallen waarop het parkeerbeleid van Gorinchem is gebaseerd, kijken we naar inkomen en woningtype, en projecteren we het huidige autobezit van huishoudens in vergelijkbare leefomgevingen op het beoogde woonprogramma.

In Tabel 3 is het gemiddelde autobezit per inkomenscategorie te zien van huishoudens in appartementen in Gorinchem. Hierin valt op dat er een groot verschil is tussen autobezit van de lage en hoge inkomensgroepen. Een belangrijke reden dat het autobezit voor de lage inkomens (0,21) aanzienlijk lager ligt dan het Gorinchems gemiddelde van 0,9 (CBS 2020) is dat alleen autobezit van appartementsbewoners is meegenomen. Naast het feit dat deze mensen minder vaak een plek hebben om hun eigen auto te parkeren woont hier een vaak ook een jongere doelgroep die minder behoefte heeft, en minder waarde hecht aan een eigen auto. In tabel 4 zijn de verschillende segmenten uit het woonprogramma gekoppeld aan de inkomensgroepen.

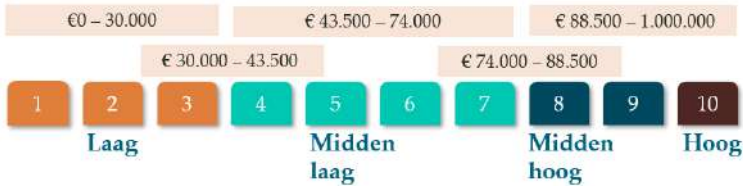
Tabel 3: Autobezit per inkomenscategorie voor huishoudens in een appartement in Gorinchem

Inkomenscategorie	Autobezit
Laag	0,21
Midden-laag	0,94
Midden-hoog	1,31
Hoog	1,64

Tabel 4: Inkomenscategorie per woningtype in LingeOever

Woonprogramma	Inkomensgroep
App. Sociale huur	Laag
App. Vrije sector middeldure huur	Laag – Midden-laag
App. Vrije sector dure huur	Midden-laag – Midden-hoog
App. Koop goedkoop	Midden-laag
App. Koop middelduur	Midden-laag
App. Koop duur	Midden-hoog – Hoog
App. Koop zeer duur	Hoog

Figuur 1: Overzicht gehanteerde inkomensdecielen, de inkomensverdeling en gehanteerde doelgroepen per woningtype (laag tot hoog)



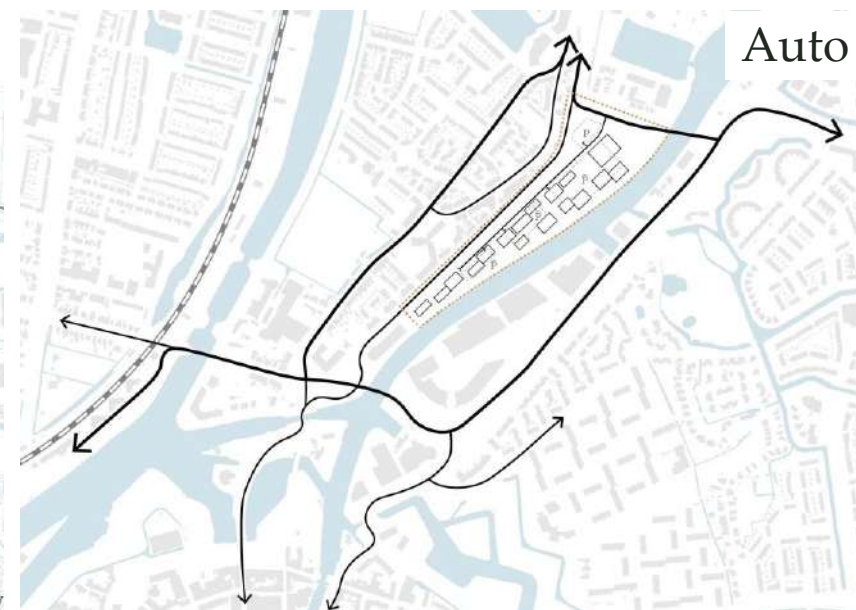
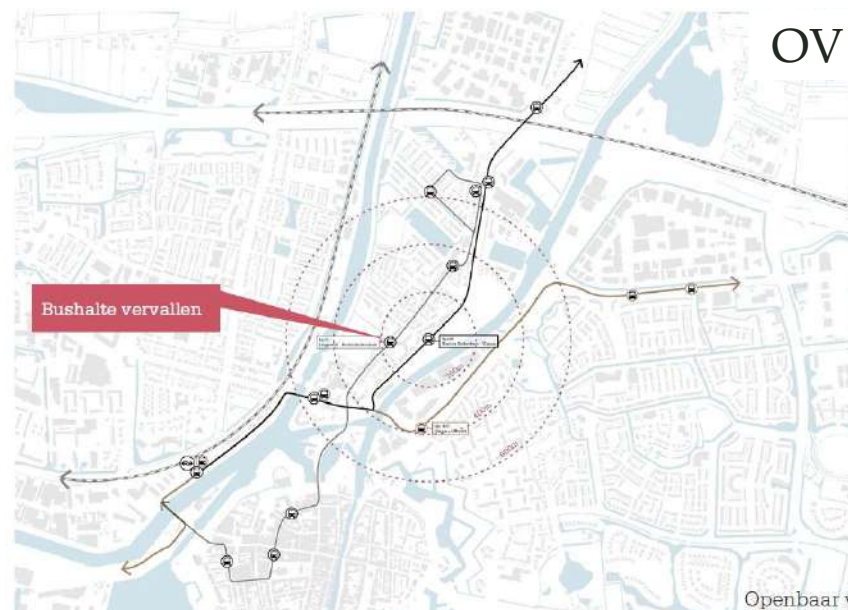
Verkeersontsluiting

In de huidige situatie kent het plangebied enkele uitdagingen die de ontsluiting naar de toekomstige wijk belemmeren als deze niet worden geadresseerd. De gemeente schetst in haar mobiliteitsvisie ook de behoefte om o.a. de Arkelsedijk opnieuw in te richten. Deze ontsluitingen liggen voor een deel buiten het plangebied en daarmee buiten de invloedssfeer van de ontwikkelaar.

Het gebied is op twee manieren ontsloten; zuidelijk aan de Linge vanuit de rotonde Eike's hof en vanuit het noorden vanaf de Arkelsedijk. Op dit moment zijn er geen veilige ontsluitingen voor langzaam verkeer. De Arkelsedijk is niet toegankelijk voor voetgangers en fietsers en het bereiken van de Lingewijk is dus moeilijk. Op dit moment is er bijvoorbeeld nog geen onderdoorgang naar de wijk. De Arkelsedijk is nu alleen door autoverkeer te gebruiken.

Ook aan de zuidkant van het plangebied is de fietsontsluiting niet optimaal. De rotonde Eike's hof is erg druk met fiets- en autoverkeer en wordt als onveilig ervaren door bewoners die de participatieavond hebben bezocht.

De huidige bushalte op de Arkelsedijk is van lage kwaliteit. Er is geen geschikte wachtplek voor bus-gebruikers en er ontbreekt sociale veiligheid. De halte is daarnaast ontoegankelijk. Mensen met een mobiliteitshandicap kunnen niet makkelijk van deze bushalte gebruik maken.



Stedenbouwkundig plan



Om een duurzame mobiliteitsvisie in uitvoering te kunnen brengen is het van belang dat de maatregelen en uitgangspunten geïntegreerd worden in het stedenbouwkundig plan. De voor mobiliteit relevante uitgangspunten uit het stedenbouwkundig plan zijn:

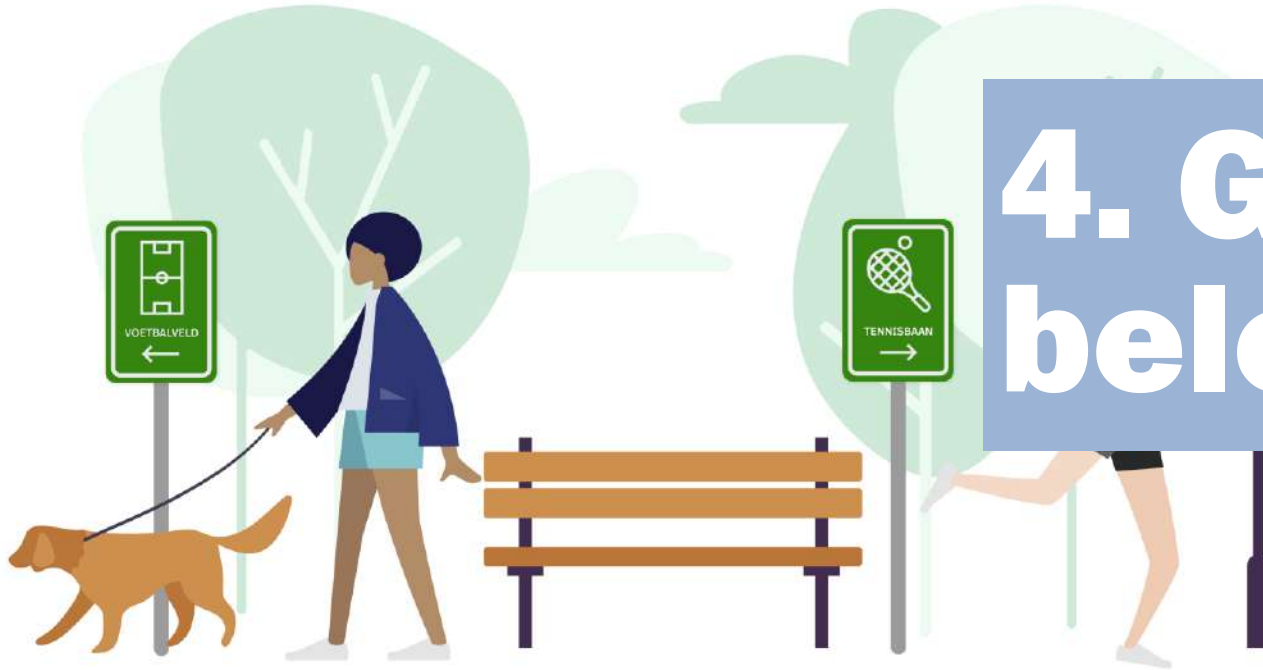
- De wijk wordt toegankelijk voor de inwoner van Gorinchem in de breedste zin, dus zowel de potentiële bewoner als de bezoeker en gebruiker.
- LingeOever wordt een groene wijk, waar gezond geleefd kan worden en die ruimte biedt aan sport, recreatie, horeca, een supermarkt en kleine voorzieningen direct in het oeverlandschap.
- De ontwikkeling slaat een spreekwoordelijke brug tussen de wijken ten oosten van de Spijksedijk, de Lingewijk en het centrum.
- De circa 15 woonblokken variëren in hoogte van 4 tot 8 bouwlagen. Een supermarkt en bijbehorende parkeerplaats ligt in het begin van de wijk.
- Door de lagere gebouvvolumes aan de dijkzijde te plaatsen is de overgang tussen de Lingewijk en nieuwe wijk rustig en gelijkmatig.
- In de nieuwe situatie zal de hoofdontsluiting van de wijk vanuit het noorden zijn, met een iets aflopende straat de wijk in voor bestemmingsverkeer.
- Een doorgang onder de Arkelsedijk zorgt voor een directe verbinding met de Lingewijk en vergroot het groene leefgebied van de inwoners van de nieuwe wijk. Zo worden ook fietsers en voetgangers ontsloten.
- Een nieuwe brug over de Linge ontsluit het plan voor het bestemmingsverkeer van LingeOever.
- Zowel fiets- als autoparkeren van de bewoners vindt zo veel mogelijk inpandig plaats.
- Er zijn drie ondergrondse parkeergarages, te gebruiken door de bewoners van de nieuwe wijk. Ze zijn met drie aparte inritten te bereiken via de hoofdstraat die evenwijdig aan de dijk loopt.
- Liggend aan de hoofdstraat zijn er groen ingerichte haakse parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers.
- Aan de noordkant van het plangebied is voor de bezoekers van de supermarkt een parkeerplaats voorzien. Deze parkeerplaats is ook te gebruiken door bezoekers van toekomstige bewoners waardoor er dubbelgebruik mogelijk is tussen de verschillende bezoekers.

Conclusie

Het **projectbeeld** heeft laten zien dat de huidige infrastructuur rondom het plangebied actieve modaliteiten zoals fiets en voetganger nog niet optimaal ontsluit. Dit zal in positieve zin veranderen met de ontwikkelingen in en rond het gebied zoals de realisatie van een nieuw brug over de Linge en een doorgang voor langzaam verkeer onder de Arkelsedijk. Dagelijkse voorzieningen in het centrum en het station zijn in principe binnen 5 minuten fietsen te bereiken, al is de manier waarop nu nog niet uitnodigend voor toekomstige bewoners. Verbeteringen aan infrastructuur en verbindingen stimuleren het gebruik van langzaam verkeer naar deze bestemmingen. Met de verplaatsing van de supermarkt naar het plangebied is die voorziening op loopafstand zeer goed te bereiken. De autobereikbaarheid is, net als voor de rest van Gorinchem, ook zeer hoog door de snelle ontsluiting naar de snelwegen.

Het stedenbouwkundig plan laat zien dat er een stedelijke wijk wordt ontwikkeld met een focus op inpandig parkeren en een noordelijke ontsluiting voor verkeer. Er komt een mix van doelgroepen, met onder andere woningen voor starters en empty-nesters. Het projectbeeld laat daarnaast zien dat er zeker nog meer kansen zijn om LingeOever tot een autoluwe wijk te vormen. Belemmeringen om het concept tot volle wasdom te laten komen zitten onder andere in de toegang tot een hoogwaardig OV-netwerk en de loop- en fietsbereikbaarheid naar voorzieningen vanaf het plangebied.

4. Gemeentelijk beleid





Algemeen mobiliteitsbeleid

In 2020 heeft de gemeente Gorinchem de Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld, waarin uitgangspunten worden beschreven die een kwaliteitssprong mogelijk maken naar een duurzaam, gezond, veilig en slim mobiliteitssysteem in 2040. In 2040 dient Gorinchem als Waterstad van 9 bruggen naar 13 bruggen te zijn gegroeid, waaronder een nieuwe brugverbinding ten noorden van het plangebied over de Linge. In 2022 is hiervoor 8 miljoen versnellingssubsidie toegekend. De mobiliteitsvisie is verder uitgewerkt in mobiliteitsmaatregelen en een uitwerkingsprogramma voor 2020-2023.

Het onderzoek en de realisatie van de ontsluiting over de Arkelsedijk is één van de maatregelen. Ook de inpassing van een brug over de Linge en onderzoek/realisatie van de doorgang in de Arkelsedijk zijn maatregelen voor de aankomende jaren. De maatregelen worden zoals voorgesteld meegenomen in de uitwerking van de mobiliteitsvisie voor LingeOever. De maatregelen staan ingepland in de aankomende 5 jaren.

Parkeren

In februari 2023 is een parkeerdrukmeting in de Lingewijk uitgevoerd¹. Uit deze meting bleek dat er een zekere parkeervraag is die niet constant te hoog is. De barrièrewerking van de Arkelsedijk en het ontbreken van verbindingswegen tussen beide wijken zorgt ervoor dat er minder snel door bewoners van LingeOever in de Lingewijk geparkeerd zal worden en andersom.

Gorinchem heeft geen separaat parkeerbeleid voor de bestaande bebouwing, wel heeft de gemeente voor gebiedsontwikkelingen parkeernormen opgesteld in 2019. De gemeente hanteert gemiddelde CROW kengetallen als basis voor de parkeernormen. De normen maken een onderscheid tussen woningtypes, woningkosten en wijktypes (centrum, schil, rest bebouwde kom, etc.). In de parkeernormen zijn tevens afwijkingsmogelijkheden beschreven, indien het niet mogelijk is om parkeren op eigen terrein/binnen de kaders van het gebied op te lossen. Dit zijn echter geen reductiemogelijkheden die het mogelijk maken om de parkeernormen te verlagen door bijvoorbeeld een aanvullend aanbod van deelmobiliteit.

Parkeren



Uit het gemeentelijke beleid volgt dat de gebiedsontwikkeling LingeOever valt onder de 'rest bebouwde kom. Toch valt er goed te beargumenteren waarom in plaats van de 'rest bebouwde kom' normen, 'schil' normen gehanteerd moeten worden (zie Tabel 5). Allereerst is de gebiedsontwikkeling qua bereikbaarheid en voorzieningen namelijk te vergelijken met Lingewijk-Zuid, een schilwijk. Bovendien worden de loop- en fietsvoorzieningen in de nieuwe situatiesterk verbeterd. Tenslotte wordt een sterk stedelijke wijk gecreëerd (hoge woningdichtheid) die beter aansluit bij een schil karakter.

In de gebiedsontwikkeling worden voornamelijk appartementen gerealiseerd. Dit zijn zowel huur- als koopappartementen in verschillende prijsklassen. Uitgaande van schilparkeernormen voor het woonprogramma variëren het aantal parkeerplaatsen tussen de 1,30 en 1,60 per wooneenheid (incl. bezoekersaandeel).

In het huidige beleid is het maar beperkt mogelijk om maatwerk toe te passen. Parkeernormreducties kunnen bijvoorbeeld van toepassing zijn als er deelmobiliteit bij de gebiedsontwikkeling wordt aangeboden of als er onderbouwd kan worden dat er lager autobezit verwacht wordt. Dit is in Gorinchem niet opgenomen in het vigerende beleid maar wordt in deze visie wel voorgesteld als maatregel.

Omdat de wijk zich onderscheidt van bestaande wijken in Gorinchem door zijn dichtheid en woningtype, zijn de bestaande parkeernormen geen goede afspiegeling van de werkelijkheid. Daarom is het waardevol om de parkeerbehoefte te onderbouwen vanuit daadwerkelijk autobezit in plaats van CROW kengetallen.

Tabel 5: Gemeentelijke parkeernormen (inclusief 0,3 bezoekersaandeel) per wooneenheid voor schilwijken en de rest van de bebouwde kom

Type	Schilwijk	Rest bebouwde kom
Woning rij	1,6	1,8
Woning twee-onder-één-kap	1,7	2,0
Woning vrijstaand	1,8	2,1
Appartement duur	1,6	1,9
Appartement midden	1,5	1,7
Appartement goedkoop	1,3	1,5
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,5

Overig Mobiliteitsbeleid



In zowel de provincie als vergelijkbare gemeenten (zie Bijlage 1) zien wij ontwikkelingen in het beleid op het gebied van duurzame mobiliteit. Hieronder zijn enkele voorbeelden opgesomd:

- Reductie parkeereis sociale huurwoningen:
 - Provincie Zuid-Holland: De omgevingsverordening van Zuid-Holland schrijft voor om in nieuwe bestemmingsplannen een parkeernorm van maximaal 0,7 plekken per sociale huurwoning aan te houden (artikel 6.10b). Deze norm ligt aanzienlijk lager dan de norm die is vastgesteld in het parkeerbeleid van de gemeente Gorinchem, die afhankelijk van het type gebied tussen de 1,2 en 1,6 parkeerplekken per sociale huurwoning bedraagt, en nog is afgestemd op grondgebonden woningen.
- Reductie parkeereis door de inzet van deelauto's:
 - Zwijndrecht: In het parkeerbeleid van de gemeente Zwijndrecht is vastgesteld dat de inzet van deelauto's een direct effect heeft op de te realiseren parkeerbehoefte. Afhankelijk van de ligging van het gebied kan de parkeerbehoefte met 6,0 of 4,0 plekken worden verminderd per ingezette deelauto.
 - Katwijk: De nota parkeernormen van Katwijk schrijft voor dat het mogelijk is om bij ontwikkelingen in gereguleerde gebieden een nulnorm aan te houden in combinatie met de inzet van deelauto's of Mobility-as-a-Service (MaaS) oplossingen. Buiten gereguleerde gebieden is een maximale reductie van 10% mogelijk op de parkeereis als kan worden aangetoond dat het mobiliteitsconcept bijdraagt aan een structurele daling van de parkeerbehoefte.

- Tiel: In Tiel is het mogelijk om met een mobiliteitsplan een maximale reductie op de parkeereis toe te passen van 25%. Deze reductie kan bijvoorbeeld worden toegepast door de inzet van deelmobiliteit (auto's of fietsen). Wanneer deelauto's worden toegepast gelden er een aantal randvoorwaarden, zo moet de ontwikkelaar zich financieel inzetten voor de realisatie van het systeem, moeten de deelauto's zichtbaar en toegankelijk gesitueerd zijn en moet er duidelijk gecommuniceerd worden naar de toekomstige bewoners. In de gemeente Tiel wordt een verhouding aangehouden van één deelauto die gemiddeld vijf particuliere auto's vervangt.

Hoewel het beleid van de gemeente Gorinchem nog beperkte mogelijkheden heeft voor parkeernormverlagingen zien wij deze mogelijkheden wel in vergelijkbare gemeenten en de provincie. Onder andere een normreductie voor sociale huurwoningen lijkt ons een zeer kansrijke maatregel gezien het lage autobezit onder die doelgroep (Whooz-data) en de normen die de Omgevingsverordening Zuid-Holland voorschrijft. Daarnaast biedt het inzetten van deelauto's in de mogelijkheid om de parkeerbehoefte te verlagen. Een reductie van 4 tot 6 parkeerplekken per ingezette deelauto (met een maximale reductie van 10% tot 25%) lijkt gezien het bestaande beleid in vergelijkbare gemeenten realistisch.



5. Duurzame mobiliteitsvisie

ThAMES



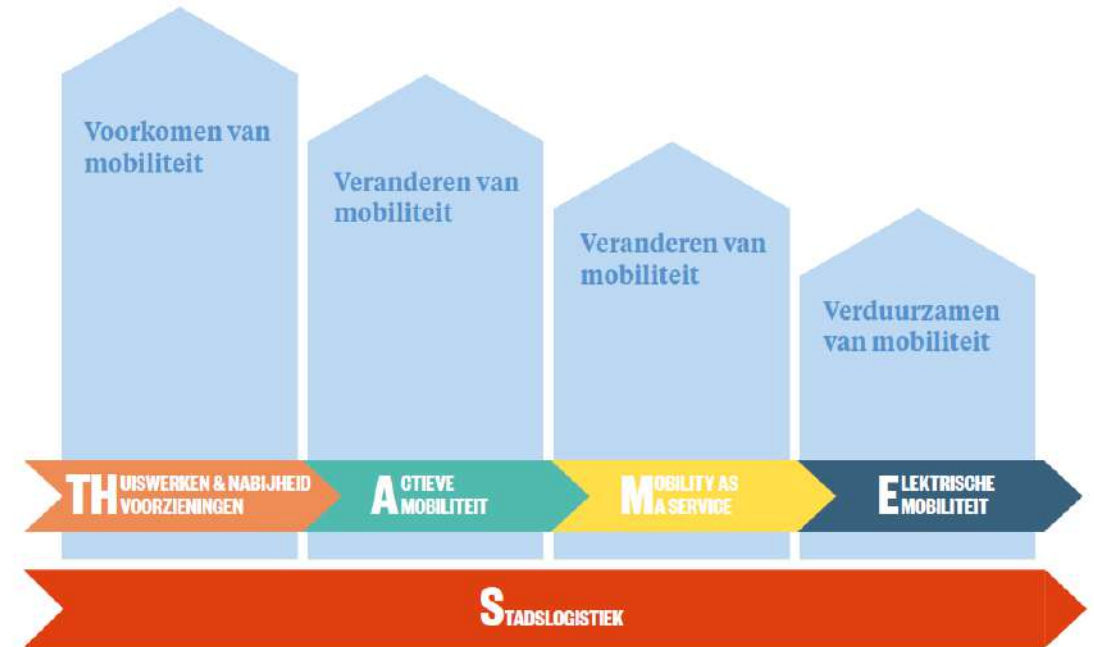
De Thames sequentie is een door Over Morgen ontworpen methode om op systematische wijze tot een afgewogen set van duurzame mobiliteitsmaatregelen te komen. Het grote doel is hierbij het reduceren en verschonen van het autobezit en -gebruik volgens de trits: voorkomen, veranderen en verduurzamen.

De eerste stap is het **voorkomen van mobiliteit** door de noodzaak van verplaatsing weg te nemen. Goede thuiswerkvoorzieningen en nabijheid van voorzieningen moeten hiervoor zorgen.

De tweede stap is het **veranderen van de mobiliteit** door mensen uit de auto te krijgen en zich te laten verplaatsen met behulp van meer gezonde en duurzame modaliteiten. Voorzieningen voor actieve mobiliteit (wandelen en fietsen), openbaar vervoer en deelauto's (gebundeld in Mobility as a Service concepten) dragen hier aan bij.

De derde stap is het **verduurzamen van mobiliteit** door deze te verschonen. Waar autobezit en -gebruik onvermijdelijk is, moet deze stap leiden tot maximaal gebruik van schonere alternatieven zoals elektrische mobiliteit (of waterstof) en slimme oplossingen voor stadslogistiek.

In de hierop volgende pagina's komen de voorgenomen maatregelen voor het project in beeld uitgewerkt per onderdeel van de Thames sequentie.



Actieve mobiliteit, thuiswerken en voorzieningen



Thuis, werk en voorzieningen

De eerste stap is het voorkomen van mobiliteit door de noodzaak van verplaatsing weg te nemen. Goede thuiswerkvoorzieningen en nabijheid van werkgelegenheid en voorzieningen moeten hiervoor zorgen. De volgende maatregelen zijn voorzien voor het project:

- Ontwerp woningen met logische werkplek.
- Voorzieningen en horeca geclusterd aan 'Plein aan de Linge' midden in plangebied, andere voorzieningen buiten het plangebied op fietsafstand
- Gemeenschappelijke 'thuis'-werkplekken in één van de commerciële ruimte van het gebied, bijvoorbeeld in een van de horeca voorzieningen
- Goede voorzieningen voor levering van pakketjes binnen het plangebied, in de vorm van één of twee pakketpunten

Actieve Mobiliteit

De tweede stap is het veranderen van de mobiliteit door mensen uit de auto te krijgen en zich te verplaatsen met behulp van meer gezonde en duurzame modaliteiten. Voorzieningen voor actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) dragen hier aan bij. Het faciliteren en stimuleren van wandelen, fietsen en OV heeft effect op lagere auto-afhankelijkheid en zorgt er voor dat actieve mobiliteit een steunpilaar is van het concept. De volgende maatregelen zijn voorzien voor het project:

- Een tunnel voor langzaam verkeer verbindt het plangebied met de Lingewijk. Dit is positief voor de flexibiliteit van bewoners van Lingewijk en LingeOever, hoe ze over en weer gebruik maken van supermarkt of langzaam verkeer routes. Indien de doorgang niet wordt aangelegd verdwijnt dit voordeel en vindt er minder kruisbestuiving tussen de wijken plaats.
- Doorgaand fietsverkeer gaat over de brug over de Linge, via het plangebied en door de tunnel en Lingewijk. h
- Een vrijliggend fietspad verbindt de projectlocatie met de nieuwe brug en de dijk aan de noordzijde. Realisatie van deze verbinding is ook benoemd in de gemeentelijke mobiliteitsvisie
- Een onderzoek naar de ontsluiting van de Arkelsedijk is opgenomen in de mobiliteitsvisie.
- Autoverkeer wordt gecentreerd op de hoofdweg door het plangebied. De zijstraten worden ingericht voor bestemmingsverkeer en worden autoluw vormgegeven. De straat voldoet aan de regels die voor een autoluwe straat gelden:
 - Gemotoriseerd verkeer is hier te gast
 - Kinderen kunnen midden op straat spelen en voetgangers kunnen veilig van de straat gebruik maken
 - Parkeren mag alleen op de plaatsen die met een P (op een verkeersbord, of in de bestrating) zijn aangegeven

Actieve mobiliteit

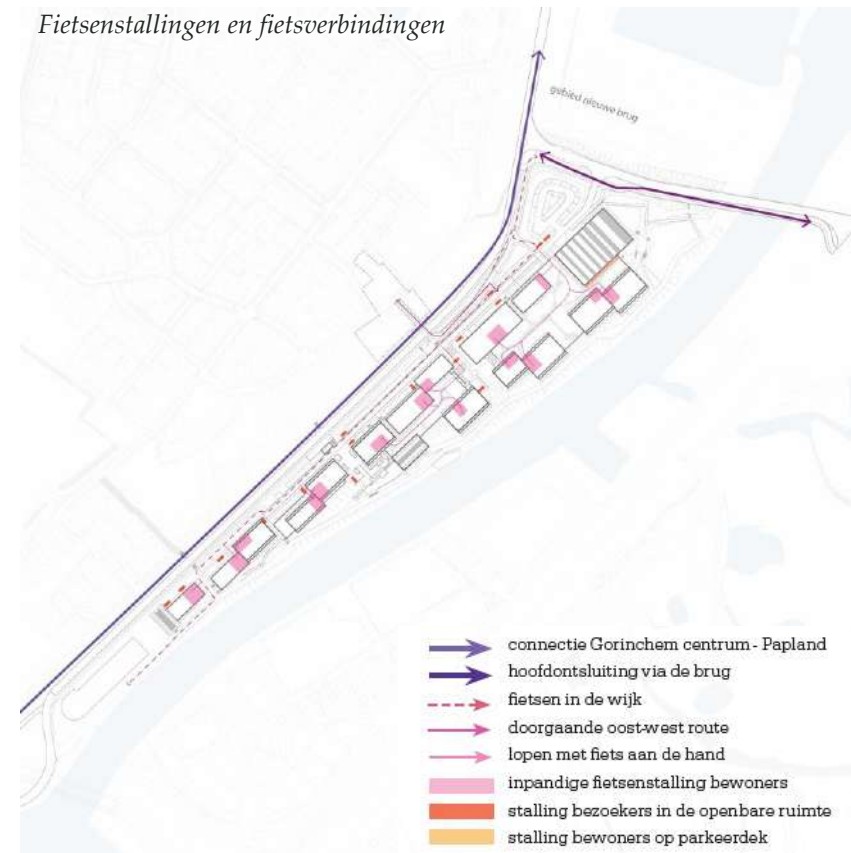


Actieve mobiliteit (vervolg)

- Fietzers vanuit het plangebied kunnen via een zuidelijke ontsluiting de Arkelsedijk bereiken. Via de doorgang onder de Lingebrug of via de doorsteek tegenover de brandweerkazerne wordt aangesloten op het fietsnetwerk. Hier is een veilige oversteek en aansluiting randvoorwaardelijk.
- Het centraal gelegen horecaplein is verbonden aan de Lingewijk via de tunnel en een hellingbaan vanaf de hoofdstraat. Bewoners bereiken het horecaplein en de verlengde openbare ruimte via de publieke daktuinen en de paden langs de kade.
- De bewoners krijgen ofwel een inpandige fietsenstalling of fietsenstalling bovenop het parkeerdek. Alle stallingen liggen dichtbij de toegang tot gebouwen. In de meeste woongebouwen is het mogelijk om het fietsparkeren in de plintlaag op te nemen.
- Toegang tot de fietsenstalling en de parkeergarage zijn gescheiden van elkaar, zodat er geen kruisende stromen binnen het complex ontstaan.
- Fietsenstallingen hebben toegankelijke en aantrekkelijke dubbellaags rekken. Voor de inrichting worden de uitgangspunten in Fietsparkeur 2.5 (versie juli 2021) toegepast.
- Het fietsparkeren voor bezoekers vindt plaats in de openbare ruimte, zo dicht mogelijk bij entrees van gebouwen in de vorm van parkeervakken.

- Voor berekening aantallen stallingen is uitgegaan van de Nota Parkeernormen Fiets en Scooter (2018) van de gemeente Amsterdam. Dat geldt ook voor het bepalen van het aantal stallingen voor buiten-model-fietsen (15% van totaal) en het aantal plekken voor scooters en bromfietsen. Deze norm is gebaseerd op het Nederlands gemiddeld gebruik van 75 per 1.000 inwoners, waar het gebruik in Gorinchem 69 per 1.000 inwoners is. Met een gemiddelde woningbezetting van ca. 1,75 voor dit project, betekent dit 0,13 scooter/bromfiets per woning.

Fietsenstallingen en fietsverbindingen





Mobility as a service (MaaS) en OV

Naast actieve mobiliteit is ook goed OV en MaaS een manier om mobiliteit te veranderen. Voorzieningen voor openbaar vervoer en deelauto's (gebundeld in Mobility as a Service concepten) dragen bij aan het verminderen van autogebruik. De inzet van een MaaS-platform en het hiermee aanbieden van aantrekkelijke en betaalbare alternatieven voor de eigen auto is voor mensen aanleiding om de eigen (tweede) auto de deur uit te doen of de aanschaf van een auto uit of af te stellen.

De volgende maatregelen zijn voorzien voor het project:

- Een bushalte ontsluit het plangebied met openbaar vervoer. De bus van Station Gorinchem naar Lekbrug Vianen rijdt 2x per uur langs het plangebied. Behoud en beter bereikbaar maken van deze voorziening is noodzakelijk.
- OV-gebruik (bus) wordt zo makkelijk mogelijk door de route naar halte prettig, direct en obstakelvrij te maken. De toegankelijkheid van de halte wordt verbeterd door de trappen te koppelen aan een hellingbaan.
- De ruimtelijke kwaliteit van de bushalte en ruimtelijke inrichting moet worden verbeterd, dit betreft zowel de veiligheid, toegankelijkheid en oversteekbaarheid
- In het onderzoek naar de herinrichting van de Arkelsedijk (Mobiliteitsvisie gemeente Gorinchem) is het wenselijk om de haalbaarheid en wenselijkheid te verkennen om de halte te verschuiven in de richting van nieuwe tunnel onder Arkelsedijk.

- Centraal aan de hoofdstructuur, in de openbare ruimte, komt een stationbased deelmobiliteitsaanbod, met vaste parkeerplaatsen voor deelauto's van elektrische deelauto's. Deze deelauto's worden aanbesteedt door Condor Project Development.
- Parkeerplaatsen voor deelauto's zijn dus gereserveerd en kunnen niet door andere auto's gebruikt worden. Aangezien de openbare ruimte na oplevering van de gemeente wordt, dient de gemeente voor de parkeervakken een verkeersbesluit te nemen.
- Indien mogelijk wordt een deel van het deelmobiliteitsaanbod geclusterd op een hub nabij de bushalte en onderdoorgang naar de Lingewijk. Exacte uitwerking hangt van de uiteindelijke inrichting van de openbare ruimte.
- De marktvraag is getoetst bij twee deelauto-aanbieders. De partijen geven aan dat maximaal 10 tot 20 elektrische deelauto's en 5-10 elektrische deelbakfietsen realistisch is. Het deelaanbod groeit na oplevering van de eerste woningen mee met de ontwikkeling. Het is aan te bevelen te starten met minimaal 2 deelauto's (meer indien het aantal huishoudens hierom vraagt) en met bouwfasen mee te groeien om rekening te houden met de business-case van de deelauto's. Dus 1 deelauto toevoegen per oplevering van ca. 20 (indicatief) woningen. Deelbakfietsen bieden een meerwaarde bij het vervoeren van kinderen en goederen, met name binnenstedelijk.



Mobility as a service (vervolg)

- Met deelmobiliteitsaanbieder(s) wordt een introductiepakket besproken gericht op de nieuwe en bestaande bewoners van de wijk. Potentiële deelmobiliteitsgebruikers worden zo laagdrempelig aan het aanbod “voorgesteld” en worden als vaste gebruikers aan het aanbod gebonden. Dit maakt onderdeel uit van het mobiliteitsconcept en dus ook van het woonconcept waarmee nieuwe bewoners worden gezocht.
- Het is belangrijk dat de deelmobiliteitsaanbieder het aanbod voor minimaal 5 jaar kan garanderen om bewoners voldoende tijd te geven. Dit is marktconform en sluit aan bij de beoogde opstartfase die nodig is om een businesscase te genereren.
- Om het deelmobiliteitsaanbod te laten floreren, is het van belang om bij de eerste oplevering direct een aanbod te leveren (startend met minimaal 2 deelauto's) en gedurende de eerste paar jaren te blijven investeren in marketing en kennismaking met het aanbod voor nieuwe bewoners.



Automobiliteit en parkeren



Elektrische automobiliteit

Auto's blijven onderdeel van de gebiedsontwikkeling. De transitie naar elektrisch vervoer is echter hard onderweg. De derde stap is dus het verduurzamen van mobiliteit door deze te verschonen. De volgende maatregelen zijn voorzien voor het project:

- Het elektrisch opladen van auto's wordt gefaciliteerd in zowel de parkeergarages als in de openbare ruimte binnen het plangebied. Het voorsorteren op een toename van het aantal elektrische voertuigen is van belang.
- Het opwekken en tanken van waterstof is vanuit veiligheidsoverwegingen ongewenst in compact gebouwde woongebieden.
- Elke deelauto in het plangebied is zero emissie en heeft een eigen parkeerplek met laadpaal.
- Bij realisatie zijn er laadpalen bij >5% van de parkeerplekken voor privéauto's. In 2030 is dit aantal >10%. De locatie van laadplekken is duidelijk zichtbaar, zodat bezoekers niet hoeven zoeken. Dit sluit aan bij de eisen vanuit de EPBD III.
- 'In de parkeergarages wordt gewerkt met elektrisch parkeerblokken'. Deze komen ten behoeve van brandveiligheid en ventilatie dichtbij de uitgang te liggen.
- Uitbreiding van het aantal laadpalen in de parkeergarage is mogelijk d.m.v. loze leidingen.

- De laadpalen die worden geplaatst zijn voorbereid op de mogelijkheid tot bidirectioneel laden en het eventueel terugleveren van elektriciteit aan het net.
- Naast parkeren is het advies om in de parkeergarage ruimte te reserveren voor een gebiedsbatterij die pieken in opwek kan opvangen en (op ander moment) kan leveren aan elektrische auto's.
- De potentie van de koppelkans voor een zonnecarport boven het parkeerveld van de supermarkt dient te worden onderzocht. Gemeente is hiervoor opdrachtgever.
- Netaansluiting en trafo is op toekomstige groei van aantal laadpunten voorbereid

Parkeerbeleid

- Bij bezoekersplekken wordt gewerkt met kleine clusters verspreid langs de hoofdroute en één cluster bij de supermarkt
- Om duurzame mobiliteit te stimuleren is de invoering van gereguleerd parkeren in het plangebied en aanvullend in de Lingewijk aan te bevelen. Parkeerregulering geeft gemeente grip op autobezit en grip op de plekken waar geparkeerd mag worden. Zoals bewoners van LingeOever die alleen op eigen terrein mogen parkeren en geen vergunning voor openbare ruimte krijgen. Dit kan o.a. een blauwe zone in LingeOever betekenen. Deze maatregel ligt politiek gevoelig in Gorinchem en is niet de centrale pilaar van de mobiliteitsvisie.

Stadslogistiek



Stadslogistiek is een belangrijk onderdeel van mobiliteit. Een slim logistiek systeem voorkomt verkeersbewegingen van bestelbusjes en vrachtwagens. De volgende maatregelen zijn voorzien voor het project:

- De hoofdstraat voorziet in toegang en mogelijkheden om kort te stoppen voor logistiek verkeer, waaronder pakketbezorging, zogenoemde laad- en losplekken.
- Overige grotere logistieke wagens en diensten zullen kunnen keren in de wijk en aan de noordzijde de wijk inrijden en dan weer verlaten. Dit geldt zowel voor de bevoorrading van de supermarkt, afvalinzameling en pakketbezorging.
- De parkeergarages zijn niet toegankelijk voor logistiek verkeer met een hoogte-toegang beperking.
- Voor de logistieke bewegingen (vooral van de supermarkt) wordt verkeerstechnische ruimte gereserveerd, in- en uitpandig.
- Openbare ruimte in het gebied toegankelijk voor fietskoeriers en Light Electric Vehicles (LEV's, niet groter dan een PicNic bezorgwagentje).
- Bij de entrees van de woonblokken is het wenselijk om ruimte te creëren voor korte stalling van LEV's en cargobikes voor het tijdelijk parkeren tijdens het bezorgen.
- Nabij de supermarkt komt een pakketkluis (white label), die moet voorkomen dat bezorgers meermaals terug moeten komen voor dezelfde bezorging. Bij de pakketkluis komen enkele laad- en losplekken voor busjes.

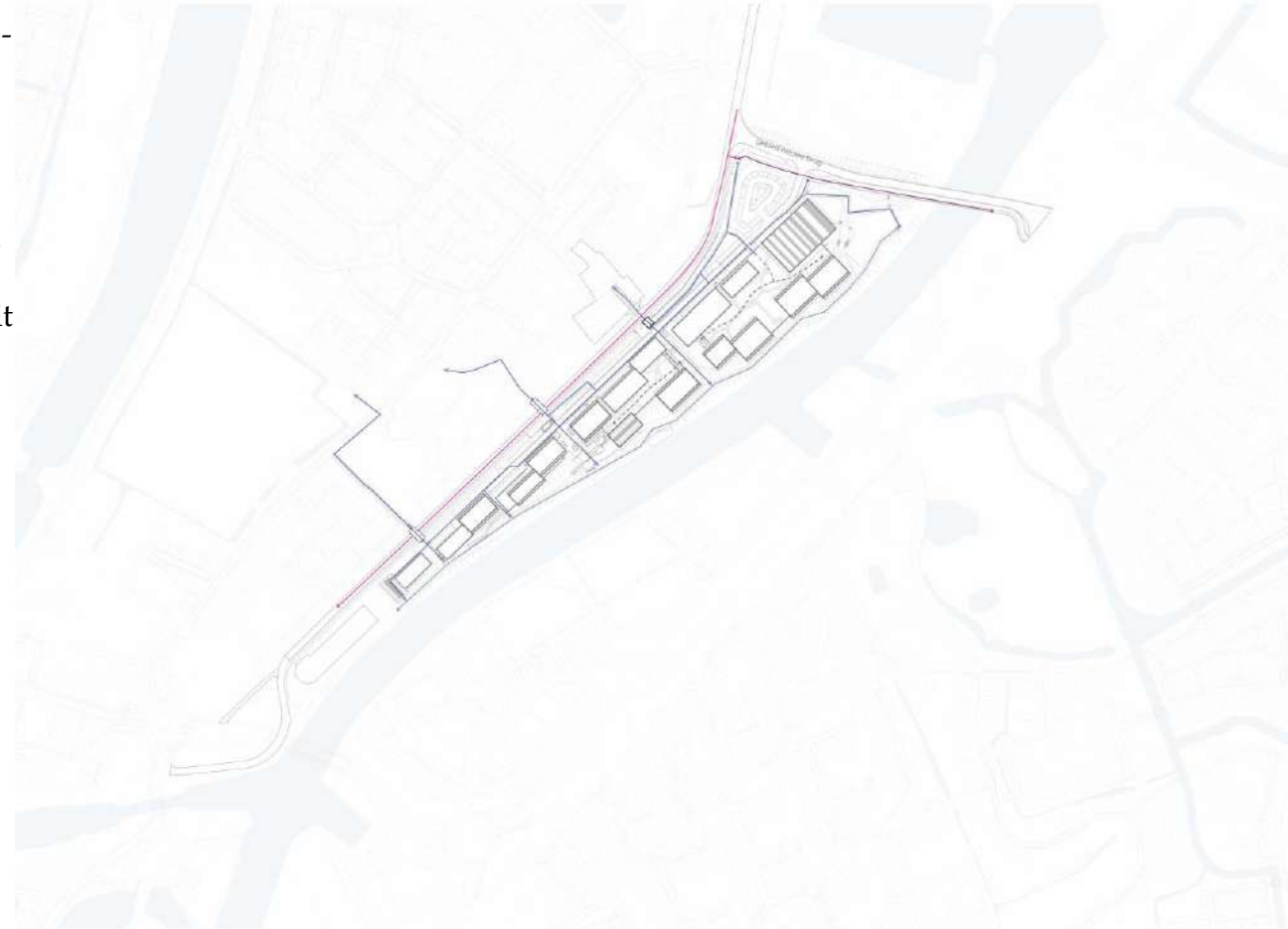
Conclusie



In de duurzame mobiliteitsvisie worden verschillende **duurzame mobiliteitsmaatregelen** besproken. Er wordt omschreven welke interventies auto-afhankelijkheid kunnen verlagen en kunnen bijdragen aan een autoluwe wijk.

Het realiseren van voorzieningen voor thuiswerken, het inrichten van autoluwe straten, het inregelen van betaald parkeren, bereikbaar, betaalbaar en beschikbaar deelmobiliteitsaanbod en voldoende laadinfrastructuur zijn onder andere maatregelen die het duurzame mobiliteitsconcept kenmerken. 10 tot 20 deelauto's en ca. 10 deelbakfietsen kunnen in de eindsituatie de 500 woningen voorzien van voldoende alternatieven op de eigen (tweede) auto. Tijdens de ontwikkeling groeit het deelaanbod met de bouw mee. Openbaar vervoer is als duurzame mobiliteitsvorm ook van groot belang, maar een vervoersmiddel waar de ontwikkelaar weinig grip op heeft. Het snel kunnen bereiken van centrum en station per fiets via de zuidkant van het projectgebied is daarom randvoorwaardelijk als alternatief op de lokale bushalte.

Voetgangersverbindingen LingeOever





6. Duurzame mobiliteitsbalans

Toekomstige bewoners



De Whooz inzichten (op pagina 14) lieten zien dat autobezit sterk verschilt per woningtype en inkomensgroep (zie Tabel 6). Het huidige autobezit in Gorinchem voor verschillende inkomenshuishoudens in appartementen is naast het toekomstige woonprogramma gelegd om een beeld te krijgen van de te verwachte parkeerbehoefte van toekomstige bewoners. Hiervoor zijn de huidige huishoudens in Gorinchem aangehouden als referentie omdat deze huishoudens vergelijkbare geografische omstandigheden ervaren. Elk huishouden is afhankelijk van hetzelfde treinstation bijvoorbeeld.

Door de woningtypen te koppelen aan een verwachte inkomensgroep, komen er drie verschillende doelgroepen uit het indicatieve woonprogramma naar voren: Goedkope huurders, 'het middensegment' en 'dure kopers'. Deze drie groepen hebben elk een divers mobiliteitspatroon:

- **Goedkope huurders** (inkomen tot 43.500 euro per huishouden per jaar) hebben maandelijks minder te besteden en ook minder budget voor mobiliteitsbestedingen waaronder een eigen auto. Autobezit ligt in deze doelgroep naar verwachting een stuk lager dan de huidige parkeernorm in Gorinchem: 1,0 (excl. bezoekersaandeel) parkeerplaats per huishouden.
- Het **middensegment** bestaat uit kopers en huurders met een midden-laag tot midden-hoog inkomen (43.500 tot en met 88.500 euro per huishouden per jaar). Dit is een doelgroep met meer ruimte in het mobiliteitsbudget voor een eigen auto maar ook voor duurzame mobiliteit. Hun autobezit ligt rond het Nederlands gemiddelde van 1,0. Dit sluit goed aan bij de schil-normen. In deze doelgroep heeft alsnog niet iedereen een eigen auto.

- De **dure kopers** (inkomen meer dan 88.500 euro per huishouden per jaar) vormen de laatste doelgroep in LingeOever. Zij bezitten gemiddeld meerdere auto's per huishouden en hebben een groter mobiliteitsbudget per maand. Voor deze woningen verwachten we de welvarendste huishoudens van Nederland. De huidige normen lijken dit autobezit te onderschatten.

Tabel 6: Autobezit per inkomenscategorie voor huishoudens in appartement in Gorinchem

Inkomenscategorie	Autobezit
Lage inkomens	0,21
Midden-lage inkomens	0,94
Midden-hoge inkomens	1,31
Hoge inkomens	1,64

Tabel 7: Verwacht autobezit per woningtype in het woonprogramma

Woonprogramma	Inkomens-groep	Gemiddeld autobezit	Huidige norm	Huidige bezoekers-norm
App. Sociale huur	Laag	0,21	1,0	0,3
App. Vrije sector middenhuur	Laag – Midden-laag	0,58	1,0	0,3
App. Vrije sector dure huur	Midden-laag - Midden-hoog	1,13	1,3	0,3
App. Koop goedkoop	Midden-laag	0,94	1,0	0,3
App. Koop middenduur	Midden-laag	0,94	1,2	0,3
App. Koop Duur	Midden-hoog – Hoog	1,48	1,3	0,3
App. Koop Zeer duur	Hoog	1,64	1,3	0,3

Doelgroepen



De beschreven doelgroepen staan hieronder nog verder toegelicht op verschillende mobiliteitsthema's: autobezit, mobiliteitsbestedingen, reispatronen en deelmobiliteitsbehoefte. Vooral onder goedkope huurders en het middensegment is er een grotere afhankelijkheid en gebruik van OV en de fiets. Zij maken veel gebruik van de voorzieningen in de nabije omgeving. Het middensegment bezit evenveel auto's als het Nederlands gemiddelde. Onder dure kopers is het tweede autobezit hoger. Deze doelgroep maakt veel gebruik van de auto en minder van OV en de fiets. Met aantrekkelijke fietsverbindingen kan deze doelgroep gestimuleerd worden.

Goedkope huurders: Sociaal en middenhuur

125 woningen, 55-60 m2 per woning



Laag autobezit, weinig tweede auto's
Huishoudens met een auto hebben deze ook echt nodig voor bijv. werk



Laag-gemiddeld inkomen (minder dan 43.500 per jaar)
Beperkte ruimte in mobiliteitsbudget



Reizen veel te voet, met de fiets en het OV. Veel voorzieningen nabij



Beperkte potentie voor deelmobiliteit i.v.m. kosten voor sociale huurders

Middensegment: Appartementen dure huur en goedkope en middendure koop

250 woningen, 49-90m2 per woning



Lager autobezit, rond Nederlands gemiddelde
Significante groep zonder eigen auto, klein deel met twee eigen auto's



Midden-hoog inkomen (43.500-88.500 per jaar)
Met name bij twee auto's veel mobiliteitsuitgaven



Sterke combinatie van fiets en OV vormt goed alternatief voor eigen auto



Hoge potentie. Potentiële gebruiker deelmobiliteit draagt bij aan afname autobezit bij laagfrequente eigen autogebruikers

Dure kopers: Koop duur tot zeer duur

125 woningen, 60-140m2 per woning



Hoog autobezit, vaak een tweede auto
Auto staat vaak stil, zeker de tweede auto



Hoog inkomen (meer dan 88.500 per jaar)
Hoge uitgaven aan eigen auto('s)



Stimuleren gebruik fiets en OV voor verplaatsingen binnen Gorinchem



Gemiddelde potentie deelmobiliteit bij afname eigen autobezit en goed aanbod

Parkeerbalans



Op basis van het huidige indicatieve programma is doorerekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn om te voorzien in de parkeerbehoefte van toekomstige bewoners in LingeOever. In elk van de scenario's wordt onderscheid gemaakt tussen normen van bewoners, bezoek van bewoners en bezoek voorzieningen: In de duurzame mobiliteitsbalans onderscheiden we drie scenario's:

- **Normscenario:** Doorrekening van de parkeernormen van de gemeente voor het indicatieve woon- en voorzieningenprogramma aan de hand van normen voor een schilwijk in plaats van de rest bebouwde kom (zie pagina 20). Dubbelgebruik zoals is omschreven in de parkeernormen is hierin meegenomen.
- **Geactualiseerde parkeernorm:** Op basis van het gemiddelde autobezit in Gorinchem per woninggrootte in relatie tot de verwachte woningtypen in LingeOever is in het tweede scenario de parkeernorm aangepast naar een norm die op basis van huidig autobezit in de omgeving beter aansluit bij de parkeerbehoefte. De huidige gemeentelijke parkeernormen passen namelijk niet volledig bij een nieuwe, hoog stedelijke, omgeving die aan de Linge gaat wordt gerealiseerd. Gorinchem kent geen wijken met alleen appartementen en dit is terug te zien in de parkeernormen die o.a. geen 'sociale huurappartementen' als norm onderscheiden.
- **Duurzame mobiliteitsbalans:** In de duurzame mobiliteitsbalans worden de effecten van de duurzame mobiliteitsmaatregelen die zijn omschreven in het eerdere hoofdstuk doorerekend. Hierin wordt rekening gehouden met de maximale effecten van het stimuleren van thuiswerken, nabijheid van voorzieningen, actieve mobiliteit en deelmobiliteit.

De berekening van het scenario op basis van huidige gemeentelijke normen is opgenomen in Bijlage 2. Uit de berekening blijkt dat de totale normatieve parkeerbehoefte (exclusief dubbelgebruik) 817 plekken bedraagt (733 voor woonprogramma en 84 voor niet-woonprogramma). Hier kunnen twee verschillende dubbelgebruik varianten op worden toegepast:

1. Volledig dubbelgebruik van alle parkeerplekken → totale parkeerbehoefte van **686** plekken
2. Alleen dubbelgebruik onder bezoekers van woningen en voorzieningen → totale parkeerbehoefte van **774** plekken (583 voor bewoners en 191 voor bezoekers).

Geactualiseerde parkeerbalans



Als tweede is de ‘geactualiseerde parkeerbalans’ opgesteld (zie Bijlage 3). Het gemiddelde autobezit voor appartementen in Gorinchem, uitgesplitst over inkomensgroepen, vormt hierbij het uitgangspunt. Het gemiddelde autobezit van referentiehuishoudens uit Tabel 7 (zie pagina 32) is hierbij aangehouden als te verwachten autobezit. De huidige parkeernormen dekken niet de (hoog) stedelijke context van de toekomstige wijk, waardoor huidige autobezit een betere indicatie biedt voor de te verwachten parkeervraag. Vanuit de expliciete wens van de gemeente zijn de normen voor sociale huur en vrije sector middenhuur omhoog gesteld naar respectievelijk 0,5 en 0,7 (zie Tabel 8). De gemeente vindt het erg belangrijk ook deze groep te voorzien ook al laten cijfers zien dat de groepen minder auto's bezitten.

Ook een bezoekersnorm van 0,3 lijkt over gedimensioneerd. Recent onderzoek¹ stelt dat “voor weinig stedelijke en niet stedelijke gebieden (met vaak minder alternatieve vervoerwijzen beschikbaar) zou ook aan 0,15 parkeerplaats per woning kunnen worden gedacht”. Daarom hanteren wij als geactualiseerde bezoekersnorm een bezoekersnorm van 0,15 voor dit gebied, gezien het stedelijke karakter van de wijk. Dergelijke afwijkingen van bezoekerskencijfers worden ook al onderschreven door andere gemeenten² en adviesbureaus³. Voor het voorzieningenprogramma worden de huidige gemeentelijke normen nog gebruikt. De complete geactualiseerde parkeerbalans is te vinden in Bijlage 3 en komt uit op **567** parkeerplekken in de eerste variant (100% dubbelgebruik tussen alle functies) en **644** parkeerplekken in de tweede variant (alleen dubbelgebruik tussen bezoekers en voorzieningen.) Als terugvaloptie kan deze doelgroep parkeren op bestaande parkeerplaatsen, zoals bij Parkeerplaats Paardenwater.

Tabel 8: Verwacht autobezit per woningtype in het woonprogramma

Woonprogramma	Inkomensgroep	geactualiseerde parkeernorm o.b.v. autobezit
App. Sociale huur	Laag	0,5
App. Vrije sector middenhuur	Laag - Midden-laag	0,7
App. Vrije sector dure huur	Midden-laag - Midden-hoog	1,13
App. Koop goedkoop	Midden-laag	0,94
App. Koop middenduur	Midden-laag	0,94
App. Koop Duur	Midden-hoog – Hoog	1,48
App. Koop Zeer duur	Hoog	1,64

¹Parkeerkencijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, Tiesinga, Quee en Stienstra (2021)

²Nota Parkeernormen Haarlem, Gemeente Haarlem (2023)

³Passendeparkeernormen.nl, Goudappel (2023)

Duurzame mobiliteitsbalans



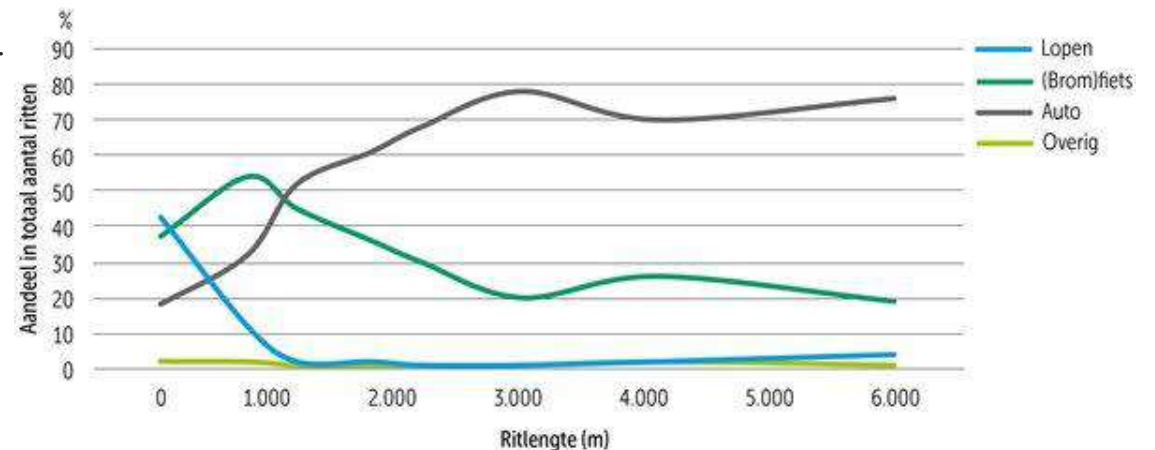
In de duurzame mobiliteitsbalans is het verwachte maximale effect van de duurzame mobiliteitsvisie toegepast op de parkeerbehoefte van de toekomstige bewoners van LingeOever. Hierbij zijn effecten van thuiswerken & voorzieningen, actieve mobiliteit en een deelmobiliteitsaanbod meegenomen als reducerend effect op het autobezit en dus de verwachte parkeerbehoefte.

Voor de duurzame mobiliteitsbalans hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Recent onderzoek van het CPB (2022) heeft aangetoond dat mensen steeds meer thuiswerken. Aangezien er vóór de coronacrisis al een verdeling was van 11,2%-88,8% tussen thuis en op locatie werken, verwachten wij dat de bewoners minimaal 10% minder hun auto zullen gebruiken. Deze reductie geldt niet voor sociale huurders omdat zij nog relatief veel locatie-gebonden werk hebben.
- Een belangrijke voorziening, de supermarkt is slechts op een paar 100m lopen voor toekomstige bewoners. De meeste andere voorzieningen zijn ook op minder dan 1 km afstand te bereiken. Dit zijn afstanden waarbij lopen en fietsen de norm is. Wij verwachten dat toekomstige bewoners 10% minder hun auto gebruiken voor ritten naar voorzieningen op basis van CROW onderzoek. Zie figuur rechts.
- Een deelmobiliteitsaanbod is een aanvulling op de mobiliteitsbehoefte van bewoners in LingeOever die geen auto bezitten of behoefte hebben aan een tweede auto van tijd tot tijd of aan een bakfiets voor het vervoeren van spullen en kinderen. Wij zien kansen voor deelauto's en deelbakfietsen.

Deelmobiliteit in LingeOever

Waar deelmobiliteit voor sociale huurders minder interessant is, gezien het lage mobiliteitsbudget, liggen er wel kansen bij het middensegment van huurders en kopers. In het dure tot zeer dure segment zien we juist dat het hebben van een auto zwaarder meeweegt omdat autobezit de culturele norm is. Het gebruik van deelmobiliteit is in de meeste gevallen hoger onder de huishoudens die geen auto hebben en die het kunnen betalen. We maken onderscheid tussen bewoners met eigen auto en zonder eigen auto. Het KiM (2021) schat dat autobezit tussen de 27% (bij incidenteel gebruik) en 70% (bij frequent gebruik) kan afnemen.



Duurzame mobiliteitsbalans



In LingeOever zien wij potentie voor deelauto's en deelbakfietsen. Deelbakfietsen zien wij als kansrijk omdat eigen aanschaf duur is (1000+ euro) en de meeste bakfietsritten niet dagelijks worden gemaakt. De bakfiets maakt het mogelijk om kinderen te vervoeren of grotere spullen met gemak mee te nemen. De vraag naar deelbakfietsen neemt niet alleen toe in de openbare ruimte¹ (b.v. Cargoroo) maar ook in gebiedsontwikkelingen (b.v. Hely in Ede ENKA).

De effecten van deelmobiliteit hebben we meegenomen in de duurzame mobiliteitsbalans. De volgende uitgangspunten voor het gebruik van deelmobiliteit zijn gehanteerd:

- Deelmobiliteit wordt weinig tot niet gebruikt door sociale huurders, aangezien hun mobiliteitsbudget deelmobiliteitsuitgaven niet mogelijk maakt
- Bewoners van dure koopwoningen hebben een verwacht adoptiepercentage van 10% als incidentele vervanging van een 2^e auto. Voor deze doelgroep is autobezit een belangrijk statussymbool. De aanname is dat zeer dure kopers geen gebruik maken van deelmobiliteit.
- In het middensegment is de doelgroep in LingeOever die naar verwachting het meest gebruik maakt van deelmobiliteit. Niet elk huishouden heeft een eigen auto, maar daar mogelijk wel behoefte aan. Wij verwachten dat gemiddeld 60% van deze doelgroep zonder auto gebruik zou maken van een deelauto. Idem kan voor de huishoudens met één auto, een deelauto als incidentele auto waardevol zijn. Ongeveer 20% van deze huishoudens zou incidenteel gebruik kunnen maken van een deelauto.

De vertaling naar het verwachte aantal deelauto's en deelbakfietsen in te vinden in Bijlage 4.

In LingeOever wordt verwacht behoefte te zijn voor maximaal **12 deelauto's** en **8 bakfietsen**. Echter zullen deze 12 auto's en 8 bakfietsen niet direct rendabel kunnen zijn, daarom adviseren wij om een ingroeimodel te hanteren (b.v. initieel 4 auto's en 2 bakfietsen). Allereerst omdat het project gefaseerd wordt opgeleverd en dus niet alle potentiële gebruikers vanaf dag één in het gebied zullen wonen. Het is wel belangrijk om met een zekere schaalgrootte te beginnen zodat er een betrouwbare dienst wordt aangeboden (minimale kans op misgrijpen) die ook zichtbaar is voor de bewoners. Na verloop van tijd zal de bereidheid van bewoners om gebruik te maken van de diensten toenemen. Niet alleen omdat deelmobiliteit een steeds bekender begrip wordt onder een breed publiek (transitie van *early adopters* naar *early majority*) maar ook omdat de bewoners hun burens de diensten zullen zien gebruiken waardoor er een nieuwe sociale norm in het gebied ontstaat met betrekking tot mobiliteit.

Duurzame mobiliteitsbalans



Alle maatregelen die zijn omschreven in de mobiliteitsvisie zijn bij elkaar opgeteld en dragen bij aan een lagere verwachte parkeerbehoefte. In de duurzame mobiliteitsbalans is trapsgewijs op drie vlakken een reductie toegepast:

- Het effect van het blijvende thuiswerken en de nabijheid van voorzieningen
- Het gebruik van actieve mobiliteit voor het bereiken van nabijgelegen voorzieningen en werklocaties
- Het toevoegen van deelauto's en deelbakfietsen

De adoptiepercentages van deelmobiliteit en het effect op het verwachte autobezit staat toegelicht in Bijlage 4 en 5. Een belangrijk uitgangspunt voor de duurzame mobiliteitsbalans is dat een deelauto geen parkeerplaatsen kan vervangen van huishoudens zonder eigen auto. De reductie is alleen toegepast op huishoudens met een eigen (tweede) auto. Dit leidt tot een reductie in de totale parkeervraag van **130** parkeerplaatsen. In Tabel 10 zijn de duurzame mobiliteitsnorm per beoogd woningtype vergeleken met de norm van de gemeente.

Tabel 9: Verwachte reductie parkeerbehoefte in parkeerplaatsen door toepassen maatregelen mobiliteitsvisie

Reductie parkeerplaatsen	Thuis en voorzieningen	Actieve mobiliteit	MaaS/deelmobiliteit	Totaal
App. Sociale huur	0	3	1	4
App. Vrije sector middenhuur	5	5	5	16
App. Vrije sector boven middenhuur	6	6	4	16
App. Koop goedkoop	5	5	2	11
App. Koop middenduur	14	14	12	40
App. Koop Duur	10	10	3	22
App. Koop Zeer duur	10	10	1	21
Totaal	49	52	29	130

Tabel 10: Vergelijking duurzame mobiliteitsnormen als resultaat van de reductie mobiliteitsbalans t.o.v. gemeentelijke parkeernormen (exclusief bezoekers)

Type Woning	Duurzame Mobiliteitsnormen	Huidige Gemeentelijke Normen	Vershil
App. Sociale huur	0,43	1,00	0,57
App. Vrije sector middenhuur	0,49	1,00	0,51
App. Vrije sector boven middenhuur	0,82	1,30	0,48
App. Koop goedkoop	0,71	1,00	0,29
App. Koop middelduur	0,67	1,20	0,53
App. koop Duur	1,14	1,30	0,16
App. Koop zeer duur	1,29	1,30	0,01



Duurzame mobiliteitsbalans

De onderstaande tabel geeft een samenvattend overzicht van de duurzame mobiliteitsbalans (complete balans is opgenomen in Bijlage 5). In de duurzame mobiliteitsnormen zit het effect van de maatregelen (thuiswerken, voorzieningen, actieve mobiliteit en deelmobiliteit) verwerkt, daarnaast is een bezoekers norm van 0,15 toegepast. Uit de balans volgt een normatieve parkeerbehoefte van **462** als gevolg van het woonprogramma, hier worden nog **84** plekken bij opgeteld door het voorzieningenprogramma. Over de totale normatieve behoefte (**546** plekken) worden twee varianten van dubbelgebruik toegepast. Wanneer 100% dubbelgebruik mogelijk is (geen toewijzing van parkeerplekken aan bewoners), is de behoefte **450** plekken.

Als alleen dubbelgebruik wordt toegepast tussen bezoekers en voorzieningen is de behoefte **514** plekken. Tenslotte worden de **12** plekken voor deelauto's bij dit aantal opgeteld omdat deze gereserveerd zijn en dus niet door andere auto's worden gebruikt. Dit resulteert in een totale parkeerbehoefte van **462** plekken voor de eerste variant van dubbelgebruik en **526** plekken voor de tweede variant.

Tabel 11: Overzicht van de duurzame mobiliteitsbalans gebaseerd op huidige autobezit in de gemeente Gorinchem en het effect van duurzame mobiliteitsmaatregelen met twee varianten van dubbelgebruik

Type Woning	Aantal	Duurzame Mobiliteitsnormen (excl. bezoek)	Parkeerbehoefte Bewoners	Bezoekersnorm	Parkeerbehoefte Bezoekers	Totale parkeerbehoefte
App. Sociale huur	50	0,43	21,5	0,15	7,5	29,0
App. Vrije sector middenhuur	75	0,49	36,8	0,15	11,25	48,0
App. Vrije sector boven middenhuur	50	0,82	40,8	0,15	7,5	48,3
App. Koop goedkoop	50	0,71	35,6	0,15	7,5	43,1
App. Koop middelduur	150	0,67	100,8	0,15	22,5	123,3
App. koop Duur	65	1,14	73,9	0,15	9,75	83,7
App. Koop zeer duur	60	1,29	77,5	0,15	9	86,5
Totaal woonprogramma			387		75	462
Behoefte woonprogramma	462					
Behoefte voorzieningenprogramma	84					
Behoefte voor dubbelgebruik	546					
Behoefte na dubbelgebruik*	450 / 514					
Behoefte deelauto's	12					
Totale parkeerbehoefte*	462 / 526					

*Voor twee varianten van dubbelgebruik (100% dubbelgebruik of alleen dubbelgebruik tussen bezoekers en voorzieningen)

8. Conclusie

De mobiliteitsvisie geeft het ambitiebeeld weer op het gebied van mobiliteit bij nieuwe gebiedsontwikkelingen zoals LingeOever. LingeOever wordt een wijk met appartementen voor diverse doelgroepen. Onze data-analyse laat zien dat het huidige autobezit onder appartementenbewoners in Gorinchem lager ligt dan de huidige parkeernormen. Gecombineerd met de ambitie om duurzame en actieve mobiliteit te stimuleren (zoals ook staat omschreven in de gemeentelijk mobiliteitsvisie), is het logisch om de auto een minder centrale plek in LingeOever te geven. Door in de parkeerbalans uit te gaan van het referentie-autobezit en het effect van duurzame mobiliteitsmaatregelen ontstaan er mogelijkheden om een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardige leefomgeving te creëren voor nieuwe en bestaande bewoners van Gorinchem. De duurzame mobiliteitsbalans laat zien dat de uiteindelijke parkeerbehoefte tussen de 462 en 526 plekken ligt, afhankelijk van de mate van dubbelgebruik.

Om duurzame mobiliteit toe te passen in LingeOever is het aan te bevelen maatregelen te nemen omtrent actieve mobiliteit en OV. De gemeente benoemt de herinrichting van de Arkelsedijk als een van de maatregelen in de gemeentelijke mobiliteitsvisie. De Arkelsedijk vormt op dit moment de grootste barrière in de huidige infrastructuur voor wandelaars en fietsers. Door wandelaars en fietsers beter te ontsluiten, kan actieve mobiliteit beter worden gefaciliteerd. Ook de ruimtelijke inrichting van de bushalte op de Arkelsedijk heeft de potentie om OV een stuk aantrekkelijker te maken (los van de frequentie en bestemming van de bus, dat ligt buiten de invloedssfeer). Dit vraagt om samenwerking tussen gemeente en ontwikkelaar om de openbare ruimte zo aantrekkelijk mogelijk vorm te geven.

Het aanbod deelmobiliteit kan door de ontwikkelaar worden gerealiseerd in samenwerking met deelmobiliteitsmarktpartijen. Hierbij moet gestreefd worden naar een aanbod van 12 deelauto's en 8 deelbakfietsen.



over
morgen
begint
nu.

**OVER
MORGEN**

Bijlage 1: Referentiegemeenten

Om het parkeerbeleid van de gemeente Gorinchem te analyseren is een vergelijking gemaakt met het parkeerbeleid in overige Nederlandse gemeenten met soortgelijke eigenschappen. Hiervoor is niet alleen gekeken naar regionale kencijfers van de bevolking (openbare CBS data) maar ook naar mobiliteitskenmerken van de gemeenten. Een overzicht van de kenmerken van de referentiegemeenten is te zien in de onderstaande tabel.

	Gorinchem	Zwijndrecht	Tiel	Katwijk
Inwoneraantal	38.461	45.014	42.604	66.607
Bevolkingsdichtheid [per km ²]	2.055	2.217	1.299	2.685
Woningdichtheid [per km ²]	951	1.026	565	1.106
Gemiddelde autobezit per huishouden	0,9	1,0	1,0	0,9
Gemiddelde afstand tot treinstation [km]	2,0	2,0	1,7	6,6

Bijlage 2: Huidig Gemeentelijk Normscenario

In het normscenario zijn de huidige parkeernormen van gemeente Gorinchem (sterk stedelijk gebied) aangehouden. Voor bezoekers betreft dit een norm van 0,3 per woning. Voor woningen maakt het parkeerbeleid onderscheid tussen woningtype (rijtjeswoning, twee-onder-een-kap, appartement etc.) en ligging van de gebiedsontwikkeling (centrum, schil en rest bebouwde kom). Zoals eerder onderbouwd zijn schilnormen gehanteerd aangezien dit een meer realistische typering is van het nieuwe gebied. De normatieve parkeerbehoefte (exclusief dubbelgebruik) wordt berekend door het aantal eenheden (woningen of 100m² bvo) te vermenigvuldigen met de norm. In totaal zijn er vier verschillende parkeerbehoeftes die bijdragen aan het totaal; bewoners (583), bezoekers van bewoners (150), bezoekers van voorzieningen (76) en werknemers van voorzieningen (8). De totale parkeerbehoefte zonder toepassing dubbelgebruik komt in het eerste scenario uit op 817 plekken.

Parkeerbehoefte zonder dubbelgebruik voor het eerste scenario (huidige gemeentelijke normen)

Type Woning	Normreferentie (CROW)	Aantal	Schilnorm excl. bezoek	Bezoekersnorm	Parkeerbehoefte excl. bezoek	Parkeerbehoefte bezoekers	Totale parkeerbehoefte
App. Sociale huur	Appartement goedkoop	50	1,0	0,3	50	15	65
App. Vrije sector middenhuur	Appartement goedkoop	75	1,0	0,3	75	22,5	97,5
App. Vrije sector boven middenhuur	Appartement duur	50	1,3	0,3	65	15	80
App. Koop goedkoop	Appartement goedkoop	50	1,0	0,3	50	15	65
App. Koop middelduur	Appartement midden	150	1,2	0,3	180	45	225
App. Koop Duur	Appartement duur	65	1,3	0,3	84,5	19,5	104
App. Koop zeer duur	Appartement duur	60	1,3	0,3	78	18	96
Totaal wonen		500			583	150	733

Functie	Normreferentie (CROW)	Aantal bvo	Schilnorm [per 100m2 bvo] Incl. bezoek	Aandeel bezoekers	Parkeerbehoefte excl. bezoek	Parkeerbehoefte bezoekers	Totale parkeerbehoefte
Commercieel - supermarkt	Buurtsupermarkt	2.000	2,7	89%	5,94	48,06	54
Winkelruimte	Woonwinkel	500	1,6	91%	0,72	7,28	8
Horeca	Café/bar/cafetaria	380	5	100%	0	19	19
Maatschappelijk - arts	Huisartsenpraktijk	120	2,5	57%	1,29	1,71	3
Totaal niet-wonen		3.000			8	76	84
Totaal complete programma		500 / 3.000			591	226	817

Bijlage 2: Huidig Gemeentelijk Normscenario

Het gemeentelijk beleid biedt de mogelijkheid om dubbelgebruik toe te passen op basis van CROW aanwezigheidspercentages. Dubbelgebruik houdt in dat een parkeerplaats niet gereserveerd is voor één gebruiker, maar openbaar beschikbaar is en daardoor uitwisselbaar door verschillende gebruikers. De onderstaande dubbelgebruikpercentages worden in elke parkeerbalans gebruikt. Als we spreken over dubbelgebruik tussen bezoekersgroepen (voorzieningen en bezoek van bewoners), laten de we de mogelijkheid tot dubbelgebruik voor bewoners buiten beschouwing. De aanwezigheid van horeca wordt altijd 100% meegenomen. De onderste tabel laat de parkeerbehoefte per functie per moment van de dag zien (aanwezigheidspercentage vermenigvuldigd met de parkeerbehoefte), het piekmoment is hierin de werkdagavond met een behoefte van **686** parkeerplekken. Wanneer geen dubbelgebruik kan plaatsvinden tussen de bewoners en de bezoekers van woningen en voorzieningen is de totale parkeerbehoefte **774** plekken (**583** voor bewoners en **191** voor bezoekers en voorzieningen), deze balans is te zien op de volgende pagina.

Aanwezigheidspercentages									
Type gebruiker	Parkeerbehoefte	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Bewoners	583	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Bezoek van bewoners	150	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Commercieel - Supermarkt	54	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Winkelruimte	8	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Horeca	19	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Maatschappelijk (arts)	3	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Parkeerbehoefte per moment van de dag in een scenario met 100% dubbelgebruik								
Type gebruiker	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Bewoners	291,25	291,25	524,25	582,5	466	349,5	466	407,75
Bezoek van bewoners	15	30	120	0	105	90	150	105
Commercieel - Supermarkt	16,2	32,4	21,6	0	43,2	54	21,6	0
Winkelruimte	2,4	4,8	0,8	0	6	8	0	0
Horeca	19	19	19	19	19	19	19	19
Maatschappelijk (arts)	3	2,25	0,3	0	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal*	347	380	686	602	640	521	657	533

*Totale parkeerbehoefte is naar boven afgerond

Bijlage 2: Huidig Gemeentelijk Normscenario

Parkeerbehoefte per moment van de dag in een variant alleen dubbelgebruik tussen bezoekers en voorzieningen

Type gebruiker	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Bewoners	583	583	583	583	583	583	583	583
Bezoek van bewoners	15	30	120	0	105	90	150	105
Commercieel - Supermarkt	16,2	32,4	21,6	0	43,2	54	21,6	0
Winkelruimte	2,4	4,8	0,8	0	6	8	0	0
Horeca	19	19	19	19	19	19	19	19
Maatschappelijk (arts)	3	2,25	0,3	0	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal*	639	672	745	602	757	755	774	707

*Totale parkeerbehoefte is naar boven afgerond

Bijlage 3: Geactualiseerde parkeernorm

In het tweede scenario zijn geactualiseerde parkeernormen aangehouden op basis van de Whooz-data, onderzoek naar bezoekersparkeernormen en gesprekken met de gemeente. Uit de data-analyse bleek dat het daadwerkelijke autobezit onder de lagere inkomensgroepen lager ligt dan de huidige gemeentelijke norm toeschrijft terwijl de parkeernormen voor de hogere inkomens juist onderschat lijken. Het autobezit onder de laagste twee inkomensgroepen zijn respectievelijk 0,21 en 0,58 per huishouden. Echter zijn, vanuit de expliciete wens van de gemeente, de normen voor deze doelgroepen vastgesteld op 0,5 en 0,7 in het geactualiseerde scenario. De normen voor bezoekers zijn in dit scenario aan de hand van de eerder genoemde onderbouwing vastgesteld op 0,15 voor alle doelgroepen. De normen voor het voorzieningenprogramma zijn niet aangepast ten opzichte van het normscenario. De geactualiseerde parkeerbalans laat zien dat de totale normatieve parkeerbehoefte 676 parkeerplekken is.

Parkeerbehoefte zonder dubbelgebruik voor het tweede scenario (geactualiseerde normen op basis van autobezit)

Type Woning	Inkomensgroep	Aantal	Geactualiseerde norm (o.b.v. autobezit)	Bezoekersnorm	Parkeerbehoefte excl. bezoek	Parkeerbehoefte bezoekers	Totale parkeerbehoefte
App. Sociale huur	Laag	50	0,5	0,15	25	7,5	32,5
App. Vrije sector middenhuur	Laag - Midden-laag	75	0,7	0,15	52,5	11,25	63,75
App. Vrije sector boven middenhuur	Midden-laag - Midden-hoog	50	1,13	0,15	56,5	7,5	64
App. Koop goedkoop	Midden-laag	50	0,94	0,15	47	7,5	54,5
App. Koop middelduur	Midden-laag	150	0,94	0,15	141	22,5	163,5
App. Koop Duur	Midden-hoog - Hoog	65	1,48	0,15	96,2	9,75	105,95
App. Koop zeer duur	Hoog	60	1,64	0,15	98,4	9	107,4
Totaal		500			517	75	592

Functie	Normreferentie (CROW)	Aantal bvo	Schilnorm [per 100m2 bvo] Incl. bezoek	Aandeel bezoekers	Parkeerbehoefte excl. bezoek	Parkeerbehoefte bezoekers	Totale parkeerbehoefte
Commercieel - supermarkt	Buurtsupermarkt	2.000	2,7	89%	5,94	48,06	54
Winkelruimte	Woonwinkel	500	1,6	91%	0,72	7,28	8
Horeca	Café/bar/cafetaria	380	5	100%	0	19	19
Maatschappelijk - arts	Huisartsenpraktijk	120	2,5	57%	1,29	1,71	3
Totaal niet-wonen		3.000			8	76	84
Totaal complete programma		500 / 3.000			525	151	676

Bijlage 3: Geactualiseerde parkeernorm

De onderstaande tabellen laten het effect van dubbelgebruik zien op de geactualiseerde parkeerbalans. Net zoals in het normscenario zijn de CROW aanwezigheidspercentages gebruikt met als afwijking dat de aanwezigheid van horeca altijd als wordt 100% meegenomen.

Aanwezigheidspercentages

Type gebruiker	Parkeerbehoefte	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Bewoners	517	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Bezoek van bewoners	75	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Commercieel - Supermarkt	54	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Winkelruimte	8	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Horeca	19	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Maatschappelijk (arts)	3	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%

Parkeerbehoefte per moment van de dag in een variant met 100% dubbelgebruik

Type gebruiker	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Bewoners	258,5	258,5	465,3	517	413,6	310,2	413,6	361,9
Bezoek van bewoners	7,5	15	60	0	52,5	45	75	52,5
Commercieel - Supermarkt	16,2	32,4	21,6	0	43,2	54	21,6	0
Winkelruimte	2,4	4,8	0,8	0	6	8	0	0
Horeca	19	19	19	19	19	19	19	19
Maatschappelijk (arts)	3	2,25	0,3	0	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal*	307	332	567	536	535	437	530	434

Parkeerbehoefte per moment van de dag in een variant alleen dubbelgebruik tussen bezoekers en voorzieningen

Type gebruiker	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Bewoners	517	517	517	517	517	517	517	517
Bezoek van bewoners	7,5	15	60	0	52,5	45	75	52,5
Commercieel - Supermarkt	16,2	32,4	21,6	0	43,2	54	21,6	0
Winkelruimte	2,4	4,8	0,8	0	6	8	0	0
Horeca	19	19	19	19	19	19	19	19
Maatschappelijk (arts)	3	2,25	0,3	0	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal*	566	591	619	536	638	644	633	589

Bijlage 4: Onderbouwing deelmobiliteit

Op basis van onze expertise in de deelmobiliteitsmarkt en een marktconsultatie onder twee aanbieders hebben wij de te verwachten adoptiepercentages van deelmobiliteit geschat, hierbij speelt inkomen (betaalbaarheid) een belangrijke rol. Het middensegment van LingeOever vormt de belangrijkste doelgroep voor deelmobiliteit. De onderbouwde aanname is dat bewoners zonder eigen auto, vaker gebruik zullen maken van een deelauto en dus een hogere adoptiegraad laten zien dan huishoudens met een eigen auto.

Vervolgens nemen we aan dat onder deze gebruikers zonder eigen auto een dekking van 1 deelauto per 6 huishoudens voldoende is. Voor incidentele gebruikers met een eigen auto achter de hand en dus met name ter vervanging van een tweede privéauto, is de aanname dat 15 huishoudens gebruik kunnen maken van 1 deelauto. Voor deelbakfietsen gaat dit voor alle doelgroepen om 10 gebruikers per . Dat betekent dat er in totaal afgerond **12 deelauto's** en **8 deelbakfietsen** nodig zijn om aan de behoefte te voldoen (zie onderstaande tabel).

Adoptiepercentages voor deelmobiliteit voor de verschillende doelgroepen

Type Woning	Aantal hh met eigen auto	Aantal hh zonder eigen auto	Totaal	Deelauto (geen eigen auto)	Deelauto (eigen auto)	Deelbakfiets
App. Sociale huur	28	23	50	0%	0%	10%
App. Vrije sector middenhuur	33	42	75	60%	20%	20%
App. Vrije sector boven middenhuur	5	45	50	60%	20%	20%
App. Koop goedkoop	12	38	50	30%	10%	10%
App. Koop middelduur	37	113	150	60%	20%	20%
App. Koop Duur	0	65	65	60%	10%	10%
App. Koop zeer duur	0	60	60	60%	0%	10%
Totaal	115	385	500			

Aantal huishoudens gebruikmakend van deelmobiliteit en het resulterende aantal benodigde deelauto's en bakfietsen

Type Woning	Aantal gebruikende hh deelauto zonder privé auto	Aantal gebruikende hh deelauto met privé auto	Aantal gebruikende huishoudens deelbakfiets
App. Sociale huur	0	0	5
App. Vrije sector middenhuur	20	8	15
App. Vrije sector boven middenhuur	3	9	10
App. Koop goedkoop	4	4	5
App. Koop middelduur	22	23	30
App. Koop Duur	0	7	7
App. Koop zeer duur	0	0	6
Totaal	49	50	78
Aantal huishoudens per voertuig	6	15	10
Aantal benodigde voertuigen	8,1	3,3	7,8

Bijlage 5: Duurzame Mobiliteitsbalans

De reducties als gevolg van duurzame mobiliteitsmaatregelen zijn zoals eerder genoemd afhankelijk van de doelgroep (type woning) en gelden alleen voor de parkeerbehoefte van bewoners. Daarnaast gelden de reducties als gevolg deelmobiliteit alleen voor gebruikers die een eigen auto hebben, omdat deze mensen mogelijk hun eigen auto wegdoen. Voor de balans is als uitgangspunt genomen dat elke deelauto vier privéauto's vervangt op basis van het eerder beschreven mobiliteitsbeleid in vergelijkbare gemeenten. Het effect van deelbakfietsen op autobezit is lastiger in te schatten omdat hier in de praktijk nog niet met een vervangingswaarde wordt gewerkt. Dit is met behulp van de marktconsultatie geschat op twee parkeerplekken per fiets. De totaal mogelijke reductie op de parkeerbehoefte als gevolg van de duurzame mobiliteitsmaatregelen is dus **130 (101+29)** parkeerplekken, dit resulteert in een parkeerbehoefte van **387** plekken voor bewoners.

Reductie van het aantal parkeerplekken als gevolg van thuiswerken, voorzieningen en actieve mobiliteit

Type Woning	Parkeerbehoefte bewoners (geactualiseerde normen)	Reductiepercentages thuiswerken en voorzieningen	Reductiepercentages actieve mobiliteit	Reductie plekken thuiswerken en voorzieningen	Reductie plekken actieve mobiliteit	Totale reductie thuiswerken, voorzieningen en actieve mobiliteit
App. Sociale huur	25	0%	10%	0	2,5	2,5
App. Vrije sector middenhuur	52,5	10%	10%	5,25	5,25	10,5
App. Vrije sector boven middenhuur	56,5	10%	10%	5,65	5,65	11,3
App. Koop goedkoop	47	10%	10%	4,7	4,7	9,4
App. Koop middelduur	141	10%	10%	14,1	14,1	28,2
App. Koop Duur	96,2	10%	10%	9,62	9,62	19,24
App. Koop zeer duur	98,4	10%	10%	9,84	9,84	19,68
Totaal	517			49	52	101

Reductie van het aantal parkeerplekken als gevolg van deelauto's en deelbakfietsen

Type Woning	Aantal benodigde deelauto's (met eigen auto)	Aantal benodigde deelbakfietsen (met eigen auto)	Reductie plekken deelauto's (1:4)	Reductie plekken deelbakfietsen (1:2)	Totale reductie deelmobiliteit
App. Sociale huur	0,0	0,5	0,0	1,0	1,0
App. Vrije sector middenhuur	0,6	1,5	2,2	3,0	5,2
App. Vrije sector boven middenhuur	0,6	1	2,4	2,0	4,4
App. Koop goedkoop	0,3	0,5	1,0	1,0	2,0
App. Koop middelduur	1,5	3	6,0	6,0	12,0
App. Koop Duur	0,4	0,65	1,7	1,3	3,0
App. Koop zeer duur	0,0	0,6	0,0	1,2	1,2
Totaal			13	16	29

Bijlage 5: Duurzame Mobiliteitsbalans

Om de totale parkeerbehoefte van het gebied in het derde scenario te berekenen wordt wederom dubbelgebruik toegepast. Tenslotte worden de plekken van de 12 deelauto's bij de parkeerbehoefte opgeteld. De parkeerplekken voor de deelauto's worden niet meegeteld in het dubbelgebruik omdat ze exclusief gereserveerd worden voor de deelauto's.

Parkeerbehoefte per moment van de dag in een scenario met 100% dubbelgebruik

Type gebruiker	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Bewoners	193,5	193,5	348,3	387	309,6	232,2	309,6	270,9
Bezoek van bewoners	7,5	15	60	0	52,5	45	75	52,5
Commercieel - Supermarkt	16,2	32,4	21,6	0	43,2	54	21,6	0
Winkelruimte	2,4	4,8	0,8	0	6	8	0	0
Horeca	19	19	19	19	19	19	19	19
Maatschappelijk (arts)	3	2,25	0,3	0	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal	242	267	450	406	431	359	426	343

Parkeerbehoefte per moment van de dag in een scenario alleen dubbelgebruik tussen bezoekers en voorzieningen

Type gebruiker	Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Bewoners	387	387	387	387	387	387	387	387
Bezoek van bewoners	7,5	15	60	0	52,5	45	75	52,5
Commercieel - Supermarkt	16,2	32,4	21,6	0	43,2	54	21,6	0
Winkelruimte	2,4	4,8	0,8	0	6	8	0	0
Horeca	19	19	19	19	19	19	19	19
Maatschappelijk (arts)	3	2,25	0,3	0	0,3	0,3	0,3	0,3
Totaal	436	461	489	406	508	514	503	459

Uiteindelijke parkeerbehoefte in het derde scenario na reducties en dubbelgebruik

Mate van dubbelgebruik	100% dubbelgebruik	Dubbelgebruik tussen bezoekers en voorzieningen
Parkeerbehoefte na dubbelgebruik	450	514
Parkeerplekken voor deelauto's	12	12
Totale parkeerbehoefte	462	526