



---

<b>Datum</b>	29 mei 2024
<b>portefuillehouder</b>	A. Noorthoek
<b>contactpersoon</b>	J. van Lemmen
<b>fractie(s)</b>	De Woerdense VVD
<b>onderwerp</b>	Technische vragen bij het Raadsvoorstel Stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan Watermolenlaan 4 en Houttuinlaan 5 (Het Molenkwartier) Nieuw-Middelland

---

*(Inleiding VVD): In Bijlage 2. Parkeeronderbouwing Het Molenkwartier D24142073 geschreven door Goudappel worden verschillende cijfers getoond. Het is fijn om inzicht te krijgen in deze cijfers, maar ze roepen wel vragen op. Daarom heeft de VVD een aantal vragen over de parkeeronderbouwing Het Molenkwartier Woerden.*

**Vraag 1:**

Er wordt gerekend met een parkeergarage van 115 auto's, terwijl volgens de parkeerberekening conform de gemeentelijke normen er 119 parkeerplaatsen nodig zijn, klopt dit?

**Antwoord 1:**

Dat klopt.

*(Inleiding vraag 2 VVD): De volgende passage is opgenomen: "In de parkeergarage is een oplossing met 115 parkeerplaatsen voorzien. Wanneer de deelauto's op maaiveld of buiten het plan in een centrale hub kunnen worden gerealiseerd is het aantal parkeerplaatsen passend. Ook wanneer het uiteindelijke mobiliteitsconcept bestaat minder deelauto's en meer andere voertuigen kan sprake zijn van een passende parkeerbalans. Wanneer dit niet mogelijk is, zal moeten worden gekeken of op een maatwerkoplossing kan worden ingezet. Hier is in de volgende paragraaf naar gekeken."*

*Vragen bij de zin: "Wanneer de deelauto's op maaiveld of buiten het plan in een centrale hub kunnen worden gerealiseerd is het aantal parkeerplaatsen passend."*

**Vraag 2:**

Voor zover bekend staat in de visie op Middelland expliciet opgenomen dat er geen parkeren op het maaiveld wordt toegestaan. Klopt dit?

**Antwoord 2:**

Dat klopt. Vanuit de ambitie dat de straten vrij zijn van parkeren, is in de structuurvisie Middelland-Noord als algemene spelregel opgenomen dat het parkeren dient plaats te vinden uit het zicht van de toekomstige openbare ruimte. Gezien de stapsgewijze transformatie, blijven er voorlopig nog wel parkeerplaatsen bestaan op het parkeerterrein aan de zuidzijde van het NS-station en bij het gemeentehuis. Deze kunnen mogelijk (al dan niet tijdelijk) gebruikt worden om deelauto's op een centrale plek aan te bieden.

**Vraag 3:**

Hoewel het idee van een centrale hub aansprekend is, is hier nog geen informatie over gedeeld. Klopt dat en (wanneer) kunnen wij informatie hierover tegemoet zien?

**Antwoord 3:**

Dat klopt. Wel wordt in de Structuurvisie Middelland-Noord, onder andere specifiek in de voorbeelduitwerking van het gebied bij het gemeentehuis, gesproken over een collectief parkeergebouw. Ook in de parkeervisie voor het Stationsgebied wordt gesproken over mobiliteitshubs en gebiedsgerichte parkeervoorzieningen. Een logische plek hiervoor is het parkeerterrein aan de zuidzijde van het NS-station, waarbij de verbinding kan worden gezocht met parkeeropgaven in aanliggende gebieden zoals Nieuw-Middelland. Dit moet nog worden uitgewerkt en zal als onderdeel van de verdere uitwerking binnen de gebiedsontwikkeling moeten worden opgepakt.



(Inleiding vraag 4 VVD): *Vragen bij de zin: "Ook wanneer het uiteindelijke mobiliteitsconcept bestaat minder deelauto's en meer andere voertuigen kan sprake zijn van een passende parkeerbalans."*

**Vraag 4:**

Kan deze zin uitgelegd worden? De logica dicteert voor zo ver bekend, dat minder deelauto's juist meer parkeerplaatsen betekent. Een deelauto vervangt immers 5 gewone auto's.

**Antwoord 4:**

Goudappel heeft aangegeven dat de zin in de parkeeronderbouwing moet luiden: "Ook wanneer het uiteindelijke mobiliteitsconcept bestaat uit minder deelauto's en meer andere voertuigen kan sprake zijn van een passende parkeerbalans.". Met "meer andere voertuigen" wordt bedoeld op o.a. deelscooters en deelbakfietsen. Deze vormen van deelmobiliteit maken het conform gemeentelijk beleid ook mogelijk het benodigd parkeeraanbod te reduceren.

Het voorgaande zal moeten landen in een mobiliteitsplan wat aansluit op de beoogde doelgroep. Dit mobiliteitsplan zal een onderdeel van de Omgevingsvergunning worden en het plan wordt getoetst aan de criteria uit de Nota Parkeernormen 2022.

(Inleiding vraag 5 VVD): *In bijlage 1 zit een onderbouwing maatwerk. Figuur B1.1: Gemiddeld autobezit naar woningtype, eigenaarsvorm en woninggrootte in buurten Binnenstad, Snel en Polanen en Staatsliedenkwartier Woerden (2022).*

**Vraag 5:**

Kan een tabel met de gegevens van woningen ook gedeeld worden? Eventueel onder embargo omdat het niet openbare informatie betreft. Welke niet geheim lijkt te zijn, maar als dat nodig is om de informatie te krijgen, dan is dat akkoord. Is het dan wel mogelijk om er in de openbaarheid naar te refereren?

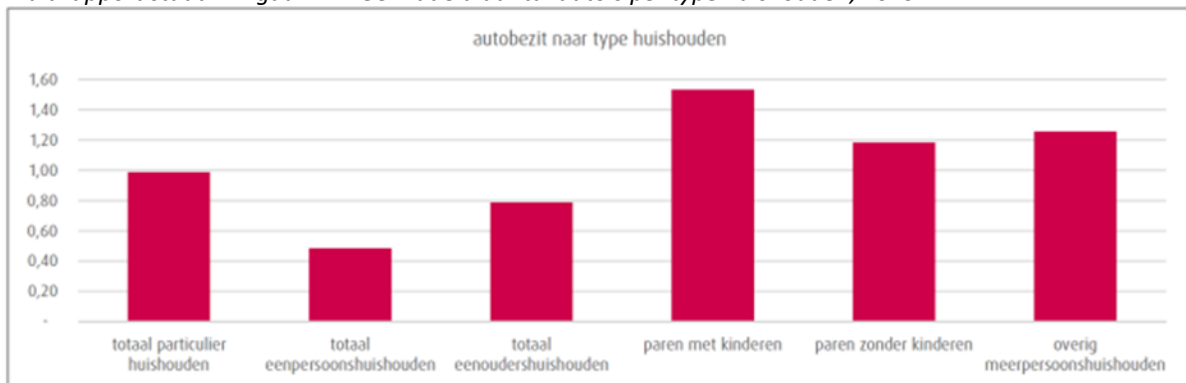
**Antwoord 5:**

Er is volgens Goudappel geen aanleiding geweest om ook van de rijtjeswoningen een tabel te genereren. Allereerst omdat voor de rijtjeswoningen geen maatwerk wordt toegepast. Daarnaast vallen de groottes van de rijtjeswoningen die in dit plan zitten, volgens Goudappel binnen de bandbreedte van de gemiddelde grootte van dit type woning. Om die reden zijn de normen uit de Nota Parkeernormen voor dit type woning gehanteerd.

(Inleiding vraag 6 VVD): *Bureau Goudappel heeft geregeld een parkeeronderbouwing geschreven bij woningbouwontwikkelingen in Woerden. Zo ook de parkeeronderbouwing Campinaast\* Woerden.*

\* (<https://gemeenteraad.woerden.nl/Vergaderingen/Gemeenteraad/2020/12-maart/20:00/Raadsvoorstel-vaststelling-bestemmingsplan-Witt-Campinaast>)

*In dit rapport staat in Figuur 4.1: Gemiddeld aantal auto's per type huishouden, 2015.*



*Daaruit blijkt dat gezinswoningen een hoger autobezit hebben dan 1.*



*In de Parkeeronderbouwing Het Molenkwartier Woerden wordt onderbouwd afgeweken van de vastgestelde parkeernorm. Afwijken van een norm kan zowel omhoog als omlaag.*

**Vraag 6:**

Waarom worden cijfers van autobezit die aantonen dat minder parkeerplaatsen nodig zijn, wel ingezet / gebruikt. Maar worden cijfers over een hoger autobezit aantonen buiten beschouwing gelaten bij deze berekeningen? Geeft dit niet een vertekend beeld?

**Antwoord 6:**

De normen uit de Nota Parkeernormen zijn in de basis leidend. Bij de woningen is geen onderscheid gemaakt naar woninggroottes, waardoor de parkeernormen gemiddelden zijn van alle woninggroottes in elke categorie. Vanwege de vele kleine appartementen tot 50 m<sup>2</sup> die in dit plan zitten, die afwijken van de gemiddelde grootte, is door Goudappel maatwerk toegepast. Omdat volgens Goudappel de rijtjeswoningen in het Molenkwartier qua grootte over het algemeen binnen de bandbreedte van de gemiddelde grootte van dat type woning vallen, is voor de rijtjeswoningen de vastgestelde parkeernorm uit de Nota Parkeernormen gehanteerd. Deze vastgestelde normen sluiten ook aan bij de reeds gemaakte beleidskeuzes, zoals in Nieuw-Middelland. Daar wordt bijvoorbeeld ingezet op het terugdringen van autobezit en -gebruik, wat vanwege de nabijheid van het NS-station goed mogelijk is.

Als toelichting op de tabel in de inleiding van deze vraag, heeft Goudappel aangegeven dat Figuur 4.1 uit de parkeeronderbouwing Campinaast een tabel toont met het gemiddeld autobezit in Nederland naar type huishouden. Deze tabel is daarmee gebaseerd op huishoudsamenstelling en niet op grootte van woningen. Ook is de tabel gebaseerd op heel Nederland en niet op Woerden.