



---

<b>datum</b>	02-09-2021
<b>portefeuillehouder</b>	Arjan Noorthoek
<b>contactpersoon</b>	Richard Beumers
<b>fractie(s)</b>	VVD, Florian Bos
<b>onderwerp</b>	<b>Raadsvoorstel (D/21/027789) Bestemmingsplan Zaagmolenlaan 12</b>

---

*inleiding*

### **Vraag 1**

*Onderschrijft het college de wens dat autobezit ontmoedigd moet worden?*

### **Antwoord 1**

Voor deze specifieke locatie in Nieuw-Middelland is in de door de raad vastgestelde structuurvisie Middelland-Noord de ambitie opgenomen om het autobezit en autogebruik terug te dringen met als doel een prettige en gezonde leefomgeving te realiseren. De directe nabijheid van het NS-station is daarbij een belangrijke overweging, evenals de inzet die in de structuurvisie is verwoord om te zorgen voor goede stallingsvoorzieningen en comfortabele routes voor fietsers. Wat dat betreft is het van belang om de mobiliteitsopgave telkens in samenhang met de locatie en de doelgroepen in ogenschouw te nemen.

### **Delen van parkeerplekken**

#### **Vraag 2**

*Is er gesproken met het Antonius ziekenhuis over de mogelijkheid om parkeerplaatsen te delen? Waarom wel / niet?*

### **Antwoord 2**

Ja, de eigenaar/ontwikkelaar van Zaagmolenlaan 12 heeft gesproken met het St. Antonius ziekenhuis. Daaruit is naar voren gekomen dat het niet haalbaar is om parkeren voor de nieuwe bewoners van De Molenhoek te realiseren op het ziekenhuisterrein.

#### **Vraag 3**

*Welke mogelijkheden zijn er om gedeelde parkeerplaatsen te realiseren met burens, waaronder bijvoorbeeld het ziekenhuis?*

### **Antwoord 3**

In principe is het mogelijk om parkeerplaatsen te delen conform de parkeervisie Middelland (pagina 4), mits het totaal aantal parkeerplaatsen conform de parkeerbalans klopt en binnen bepaalde loopafstanden.

#### **Vraag 4**

*Mogen de toekomstige bewoners hun auto parkeren op de openbare parkeerplaatsen die in de buurt zijn?*

### **Antwoord 4**

In de uiteindelijke plannen voor het openbaar gebied zal straatparkeren voor bewoners in Nieuw-Middelland niet meer mogelijk zijn. Om die reden vindt het parkeren voor bewoners en bezoekers op de eigen locatie plaats. Zoals in een recente raadsinformatiebrief is toegelicht (raadsinformatiebrief d.d. 29 juni 2021 met kenmerk Z/21/019075; D/21/025219) is het uitgangspunt dat het parkeren in het openbaar gebied gereguleerd is op het moment dat de woningen worden bewoond.

### **De parkeergarage**

#### **Vraag 5**

*Is de garage toegankelijk voor werkbussen?*

### **Antwoord 5**



De maximale doorrijhoogte is 2.00 meter. Hierdoor passen niet alle soorten bestelbussen in de garage.

### **Vraag 6**

*Er staan nu 6 parkeerplaatsen ingetekend voor elektrische auto's. Wat is afgesproken over het aanleggen van de infrastructuur voor elektrisch laden voor de andere parkeerplaatsen?*

### **Antwoord 6**

De overige parkeerplaatsen hebben geen voorziening voor elektrisch laden. Dit i.v.m. de brandveiligheid. Brandweer eist dat oplaadpunten zo dicht mogelijk bij de uitgang van een garage zit. Wel worden voorbereidingen die conform wetgeving noodzakelijk zijn worden getroffen.

### **Het parkeerabonnement**

#### **Vraag 7**

*Is het mogelijk voor meer dan 1 auto een parkeerabonnement te kopen?*

### **Antwoord 7**

Nee, maximaal 1 abonnement per woning.

### **Vraag 8**

*Welke systematiek wordt gebruikt voor het verdelen van de parkeerabonnementen?*

### **Antwoord 8**

Omdat er sprake is van dubbelgebruik in de parkeerkelder (gebruik van parkeerplekken voor bewoners en bezoekers) kunnen de parkeerplaatsen niet worden toegewezen aan de bewoners van de appartementen. Bewoners kunnen een abonnement afnemen voor €30 per maand, met een maximum van 46 parkeerplekken, om bezoekersparkeerplekken te garanderen. De verhuurder, tevens beheerder van de parkeergarage, zal de parkeerplaatsen toewijzen. Indien er meer vraag is dan aanbod zal dat door middel van loting geschieden.

### **Deelauto's**

#### **Vraag 9**

*Een parkeerplaats voor een deelauto (inclusief het aanbieden van de deelauto) vervangt vijf reguliere autoparkeerplaatsen; per saldo zijn per deelauto dus vier parkeerplaatsen minder nodig. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeervraag van woningen mogelijk (Goudappel & Coffeng, 2019).*

*In de berekening van het aantal parkeerplaatsen staat dat er 14 parkeerplaatsen minder gerealiseerd kunnen worden. Moet dit niet  $3 \times 4 = 12$  parkeerplaatsen zijn i.p.v. 14? Daar het maximum 20% is en niet het uitgangspunt.*

### **Antwoord 9**

De parkeerbalansberekening gaat uit van dubbelgebruik en ziet er als volgt uit:

0,8 parkeerplek per bewoner (90% gelijktijdigheid)

0,3 parkeerplek voor bezoekers (80% gelijktijdigheid)

Totaal aantal parkeerplekken

$72 \times (0,8 \times 90\%) = 52$

$72 \times (0,3 \times 80\%) = 17$

Totaal aan parkeerplekken 69 bij dubbelgebruik

Waarvan 20% middels deelauto's kan worden opgelost; 14 parkeerplekken

1 deelauto = 5 parkeerplaatsen 3 deelautos = 15 parkeerplaatsen

Parkeerplekken te realiseren in de parkeerkelder:

$69 - 14 = 55$  parkeerplekken

Buiten het gebouw: 3 deelauto's

### **Vraag 10**



*Op vragen van D66 is het antwoord gekomen dat de appartementen na 15 jaar verkocht kunnen worden.*

*a. Op welke wijze wordt het deelauto concept geborgd bij verkoop van de woningen?*

*b. Indien het antwoord op vraag 10 is "via een VVE" en de VVE besluit om de deel parkeerplaatsen op te heffen, op welke wijze zal er dan aan de parkeernota voldoen moeten worden? Er zal dan immers een tekort ontstaan t.o.v. de parkeernota.*

### **Antwoord 10 a**

De deelauto's liggen op het private terrein en maken onderdeel uit van de parkeerbalans van het gebouw. In de anterieure overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar is vastgelegd dat een kettingsbeding wordt vastgelegd in de koopakte voor instandhouding van de deelauto's.

### **Antwoord 10 b**