



datum	21 november 2022
portefuillehouder	Arjan Noorthoek
contactpersoon	Jeroen van Lemmen
fractie(s)	Woerdense VVD
onderwerp	Raadsvoorstel (D/22/073425) inzake stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan Watermolenlaan 1 Nieuw-Middelland

Vraag 1

Voor dit project geldt de in november 2019 door de raad vastgestelde woonvisie Middelland-Noord als uitgangspunt. De parkeerbehoefte is onderbouwd in een rapport van Goudappel en is berekend op 115 parkeerplekken. Hierbij het verzoek deze onderbouwing / het rapport aan de stukken toe te voegen.

Antwoord 1

De parkeeronderbouwing waarnaar is verwezen in het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan betreft een voorlopige parkeeronderbouwing. Zoals in het raadsvoorstel is aangegeven, wordt de definitieve parkeeronderbouwing onderdeel van het (ontwerp) bestemmingsplan dat binnenkort in procedure wordt gebracht. Op het moment dat de gemeenteraad een voorstel voor de vaststelling van het bestemmingsplan krijgt voorgelegd, zal die definitieve parkeeronderbouwing onderdeel zijn van de stukken.

Vraag 2

De wijze waarop parkeerplaatsen worden verdeeld, wordt aan de ontwikkelaar overgelaten. Op welke wijze wil de ontwikkelaar de parkeerplaatsen verdelen en welke criteria worden gebruikt? (Als voorbeeld: het is mogelijk altijd te loten, om de parkeerplaatsen te verkopen aan de hoogste bidder, te verhuren aan de hoogste bidder, te loten en daarna op anciënniteit van de inschrijving weg te geven. Maar hoe gaat het dan met nieuwe bewoners? Kan bij de verkoop van het huis de parkeerplaats worden mee verkocht of doorgegeven? Etcetera, etcetera.) Graag een uitgebreide en duidelijke beschrijving.

Antwoord 2

Het vraagstuk hoe de parkeerplaatsen worden toegedeeld aan bewoners komt aan de orde bij de verdere uitwerking van de plannen. In het geval dat er in de parkeeronderbouwing rekening is gehouden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen zullen bewoners geen vaste parkeerplek in de garage krijgen, maar zal er sprake zijn van een 'zwerfplek'. De wijze waarop de toedeling van de parkeerplaatsen exact plaatsvindt is uiteindelijk aan de ontwikkelaar of de VVE, zo lang de afspraken maar in lijn liggen met de parkeeronderbouwing die in het bestemmingsplan staat.

Vraag 3

Het daartegenover gelegen parkeerterrein is vrij te gebruiken voor parkeren. Hoe wordt omgegaan met de parkeerruimte naast de deur, terwijl er zeer beperkt parkeerruimte is op de locatie zelf? (Bijvoorbeeld: worden er maatregelen genomen waardoor vrij parkeren niet meer mogelijk is bij het station. Worden parkeercontroles gedaan op bewoners zodat ze niet kunnen parkeren? Worden er geen maatregelen genomen? Worden komende bewoners geïnformeerd of geïnstrueerd? Etcetera.) Graag een uitgebreide reflectie.

Antwoord 3

Eén van de doelstellingen bij Nieuw-Middelland is om de kwaliteit van het openbaar gebied sterk te verbeteren. De bestaande inrichting die past bij het gebruik als bedrijventerrein wordt de komende jaren stapsgewijs aangepast naar een openbare ruimte die aansluit bij het nieuwe woonkarakter. Daarbij ligt de nadruk op een versterking van de verblijfskwaliteit door groen en water toe te voegen en de geparkeerde auto's uit het straatbeeld te laten verdwijnen. Een eerste stap daarbij is dat bij nieuwe ontwikkelingen wordt geregeld dat bewoners en bezoekers op eigen terrein en uit het zicht van de openbare ruimte parkeren. Dat is ook in dit plan voor Watermolenlaan 1 het geval.

Aangezien de nieuwe inrichting van de openbare ruimte gefaseerd wordt uitgevoerd, zal er sprake zijn van een periode dat de nieuwe woningen bewoond zijn maar de openbare ruimte nog niet (volledig) is heringericht. Het is dan noodzakelijk om te voorkomen dat er een stimulans ontstaat dat auto's van bewoners in het openbaar



gebied worden geparkeerd. Dat kan op meerdere manieren. Eén van die manieren is om het straatparkeren op te heffen en een andere mogelijkheid is het instellen van gereguleerd parkeren. Beide mogelijkheden staan ook in de parkeervisie Middelland-Noord benoemd en deze worden op korte termijn uitgewerkt.

Nieuwe bewoners worden geïnformeerd dat er in de eindsituatie geen parkeerplaatsen meer in het openbaar gebied aanwezig zijn. Niet alleen door de gemeente, maar ook door de ontwikkelende partijen en de makelaars. Zo wordt bij alle ontwikkelingen in overeenkomsten de verplichting opgenomen dat ontwikkelende partijen de nieuwe bewoners in de verhuur-/verkoopdocumentatie duidelijk informeren dat er geen mogelijkheid bestaat om in aanmerking te komen voor een vergunning of ontheffing om in openbaar gebied te parkeren.

De parkeerregulering bij het parkeerterrein ten zuiden van het station vraagt om een andere aanpak. Het is de bedoeling om met maatregelen te komen waardoor vrij parkeren op het parkeerterrein bij het station niet meer mogelijk is. Daarvoor moet een traject worden doorlopen, waarbij onder andere een parkeermanagementsysteem moet worden ingekocht. Daarmee kan bijvoorbeeld geregeld worden dat treinreizigers gratis kunnen parkeren op het moment dat zij met de trein reizen. In de communicatie naar nieuwe bewoners wordt aangegeven dat ook voor dit parkeerterrein geen vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

Daarnaast onderzoeken wij de mogelijkheid om op den duur collectieve gebiedsgerichte parkeervoorzieningen te realiseren zodat bijvoorbeeld extra bezoekersparkeren kan worden opgevangen. Een dergelijke centrale parkeervoorziening kan mogelijk door meerdere doelgroepen gebruikt worden.

Vraag 4

Is er samenwerking in parkeren met de burens van de Houttuin? Als ja, zou uitwisseling van parkeerplaatsen mogelijk zijn?

Antwoord 4

Op dit moment is dit niet mogelijk. Bij het plan voor De Houttuin is bij de capaciteitsberekening van de garage uitgegaan van de 265 woningen die in het plan De Houttuin worden gerealiseerd.

Vraag 5

In het hoofdstuk "Programma en doelgroepen" staat bij alle groepen behalve de starters, dat zij minimaal één of meer auto's hebben. Samen vormen deze doelgroepen het overgrote deel van de toekomstige bewoners. Hoe verhoudt de beschrijving van deze doelgroepen zich tot het beleid om voor dit plan tussen circa 0.5 en 0.65 parkeerplaats per woning te realiseren?

Antwoord 5

In de parkeeronderbouwing die onderdeel wordt van het bestemmingsplan zal dat nader inzichtelijk worden gemaakt. Vooruitlopend daarop kan alvast aangegeven worden dat er bij de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen rekening wordt gehouden met een correctie op grond van aanwezigheidspercentages en specifieke doelgroepen. Ook wordt een correctie toegepast door middel van de inzet van deelauto's om bewoners zonder auto wel alternatief te bieden (naast het openbaar vervoer en de fiets). Bovendien ligt het gemiddelde aantal parkeerplaatsen per woning hoger dan 0,65.

Vraag 6

Welke afspraken worden in dit plan, maar ook vooral in Nieuw Middelland gemaakt over speelruimtes en toestellen voor kinderen? Ervaring leert dat de gemeente daar een leidende rol in moet spelen.

Antwoord 6

Voor iedere ontwikkeling in Nieuw-Middelland wordt een inrichtingsplan gemaakt voor de buitenruimte. Die buitenruimte is in veel gevallen een combinatie van particulier terrein en toekomstig openbaar gebied dat door de ontwikkelaar aan de gemeente wordt overgedragen. In het stedenbouwkundig- en beeldkwaliteitsplan voor de locatie Watermolenlaan 1 is een voorlopig inrichtingsplan opgenomen dat in de volgende fase, in samenhang met de woningen, verder wordt uitgewerkt. Bij die uitwerking komt ook het vraagstuk van speelruimtes aan de orde. Vanuit de gedachte van organische ontwikkeling stuurt de gemeente ook sterk op samenhang in de openbare ruimte, zowel wat betreft inrichting als gebruik, passend bij de doelgroep die er komt te wonen. Zo zal de openbare ruimte bij het plan voor Watermolenlaan 1 in de toekomst één geheel vormen met de openbare ruimte die bij het plan De Houttuin wordt gerealiseerd. Bij het plan De Houttuin worden diverse sport- en speeltoestellen in de openbare ruimte geplaatst. Ook bij de toekomstige



ontwikkelingen in Nieuw-Middelland zal blijvend aandacht zijn voor sport- en speelvoorzieningen in de openbare ruimte.

Vraag 7

Welk deel van de openbare ruimte wordt na oplevering overgedragen aan de gemeente en welke blijft in beheer van de VVE?

Antwoord 7

Onderstaande kaart geeft het principe weer van het aan de gemeente over te dragen openbaar gebied (het groene gebied op onderstaande kaart). Afspraken hierover worden tussen gemeente en ontwikkelaar vastgelegd in de anterieure (exploitatie)overeenkomst. De kaart maakt duidelijk dat de ruimte op het dek boven de halfverdiepte parkeervoorziening gezamenlijk eigendom wordt van de toekomstige bewoners en andere eigenaren in het gebied. Het deel dat als openbare ruimte aan de gemeente wordt overgedragen betreft de zone die aansluit op het bestaande openbaar gebied aan de Houuttuinlaan en Watermolenlaan, alsmede de belangrijke structureerende routes die de verbinding leggen met het toekomstig openbaar gebied bij het plan De Houwtuin.



Vraag 8

In hoeverre wordt er bij de ontwikkeling rekening gehouden met het ontwerpen van een onderhoudsarme buitenruimte?

Antwoord 8

In algemene zin is de inzet erop gericht om beheerbewust te ontwerpen. Wat betreft de buitenruimte die als openbaar gebied in eigendom bij de gemeente komt, geldt de gemeentelijke HIOR (Handboek Inrichting Openbare Ruimte) als basisuitgangspunt. Dit is eveneens een onderdeel van de afspraken die vastgelegd worden in de anterieure (exploitatie)overeenkomst. Op het moment dat er reden is om af te wijken van het HIOR dan vindt een extra toetsing plaats om die afwijking vanuit beheersperspectief te beoordelen.