

Notitie parkeren bij
herstructureringsplan 50-er jaren
gebied Moordrecht.

Datum: 31-10-2018

Project: PRO-054 50er jaren gebied Moordrecht

Auteur: 

Inleiding

Het 50er jaren gebied in Moordrecht is al enige jaren geleden door Stichting de Woonmaat aangewezen als herstructureringswijk. De aanleiding daarvoor is met name de slechte kwaliteit van de fundering en de matige (woon)kwaliteit van de woningen.

Na de fusie met stichting de Woonmaat per 1 januari 2017 heeft Mozaïek Wonen de noodzaak van herstructurering onderschreven en na een investeringsbesluit is de voorbereiding gestart voor de sloop-/ nieuwbouwplannen van (bijna) alle in de wijk gelegen woningen die in het bezit zijn van Mozaïek Wonen. De bouwblokken met overwegend particulier bezit aan de randen van de wijk (Drost IJsermansingel, Vlietstraat en Kon. Julianastraat) vallen buiten dit plan.

De omvang van de plannen betreft het gefaseerd vervangen van 175 woningen. De uitvoeringsplanning van de plannen zijn sterk afhankelijk van voldoende beschikbaarheid van vervangende woonruimte voor de bewoners van de eerste fase. Dit kan niet worden opgevangen in huidige voorraad. Vooralsnog is daarvoor de eerst mogelijke vervangende woonruimte beschikbaar in het woningbouwplan op de sportvelden (VVM) locatie. In dat plan zijn circa 34 sociale huurwoningen opgenomen. De verwachting is dat deze woningen op z'n vroegst vanaf Q3 2022 beschikbaar kunnen zijn.



Stedenbouwkundige plannen

In de afgelopen jaren is door stichting de Woonmaat, in overleg met de gemeente gewerkt aan diverse stedenbouwkundige modellen en plannen voor de wijk. Dit heeft in juni 2016 geresulteerd in een plan waarin stedenbouwkundig bureau BPD.Rotterdam (vh Khandekar) alle randvoorwaarden heeft meegenomen. Met de fusie van stichting De Woonmaat met Mozaïek Wonen per 1 januari 2017 is dit plan als uitgangspunt voor de herstructurering door Mozaïek Wonen gehanteerd. Bij nadere beschouwing van het plan door Mozaïek Wonen zijn echter een aantal kanttekeningen bij het plan en de uitgangspunten geplaatst en is aan Bureau Ruimtelijke Ordening (BRO) opdracht gegeven om de plannen en uitgangspunten nog eens te analyseren en daarover advies uit te brengen. Dit advies heeft geleid tot aanbevelingen voor aanpassing van de randvoorwaarden en daardoor in een gewijzigd ontwerp-stedenbouwkundige plan.

Programma

Bij het besluit tot herstructurering is vastgesteld dat tenminste het aantal te slopen woningen (175) in de wijk terug moesten worden gebouwd, bij voorkeur en indien mogelijk liefst een tiental woningen méér. In de huidige wijk is de woningdifferentiatie als volgt:

- 97 grondgebonden woningen,
- 60 portiek etagewoningen (zonder lift),
- 18 duplexwoningen en
- 34 garageboxen.

Alle woningen zijn sociale huurwoningen met huren die gemiddeld onder € 500,- liggen. Het overgrote deel van de huurders heeft ook een inkomen dat passend is voor de woning. Ongeveer 12,5% van de huidige huurders heeft een inkomen boven modaal. In de huidige situatie wordt geparkeerd op de openbare weg, informeel in voortuinen en ook informeel op de achter-terreinen. Er wordt op dit moment door de bewoners een hoge parkeerdruk ervaren.

Voor de huidige grondgebonden woningen staan op relatief diepe kavels met informele rommelige achterpaden/ -terreinen. Het besluit tot herstructurering maakt mogelijk om de rommelige situatie aan de achtererven van de woningen aan te passen en daarmee een beter beheersbare en sociaal veiliger wijk te realiseren.

In het nu voorliggende ontwerp stedenbouwkundig plan worden 175 woningen gerealiseerd in de volgende differentiatie:

- 68 grondgebonden woningen
- 107 (portiek) appartementen mét lift

De 175 te realiseren nieuwe woningen worden allemaal weer sociale huurwoningen. In het huidige ontwerp worden de kavels minder diep en wordt aan de voorzijde ruimte gecreëerd voor een breder straatprofiel met parkeerplaatsen dwars op de rijbaan en groenvoorzieningen in de openbare ruimte.

Kerntaak woningcorporaties

De overheid heeft de rol en taakopvatting van de corporaties in de herziene woningwet eenduidiger gedefinieerd: “Woningcorporaties moeten zich concentreren op het bouwen, verhuren en beheren van sociale huurwoningen en enkele andere maatschappelijke taken. De Woningwet 2015 noemt dit: diensten van algemeen economisch belang (daeb).”

Tot diensten van algemeen economisch belang worden gerekend; exploitatie van sociale huurwoningen, maatschappelijk vastgoed en leefbaarheidsactiviteiten. Mozaïek Wonen heeft in haar ondernemingsplan 2018-

2021 deze kerntaak ook expliciet onderschreven en investeert niet in commercieel vastgoed, geliberaliseerde huur of koopwoningen.

Sociale huurwoningen worden sinds 2016 toegewezen volgens de 'passend toewijzen' eisen. Dit houdt in dat sociale woningen alleen worden toegewezen indien het inkomen past bij de huurprijs. Omdat het overgrote deel (> 2/3) van onze huurders en woningzoekenden lage inkomens (< 30.400) heeft en daarmee huurtoeslag gerechtigd is worden ook nieuw te realiseren woningen voor het overgrote deel met een afgetopte huurprijzen verhuurd.

Parkeerbehoefte en parkeernorm

De infrastructuur van wegen en parkeerplaatsen in de huidige situatie laat een onbalans zien in de parkeervoorziening. Het tekort aan formele parkeerplaatsen leidt tot parkeren op informele parkeerplaatsen op bijvoorbeeld de achter-terreinen en in voortuinen.

Om de werkelijke parkeerbehoefte te bepalen is in het voorjaar van 2018 door BRO een telling uitgevoerd op diverse dagen en tijden. Uit die telling kan de conclusie worden getrokken dat de doordeweekse nachtsituatie maatgevend is. Bij die maatgevende situatie zijn 142 geparkeerde auto's geteld in het plangebied. Zowel de auto's op de formele als de auto's op de informele parkeerplaatsen zijn in de telling meegenomen. Als de garageboxen¹ daarbij worden opgeteld, zou in deze (maatgevende) situatie het parkeren in de wijk in balans zijn bij een aantal van (142+43) 185 parkeerplaatsen. Omdat het programma in het ontwerp stedenbouwkundig plan niet substantieel wijzigt maar alleen beperkte verschuiving in differentiatie is voorzien nemen we aan dat dit ook in de nieuwe situatie niet veel afwijkt.

De gemeente Zuidplas heeft met de 'parapluherziening Parkeren' op 24 april 2018 de 'beleidsnota Parkeernormen' van 29 september 2013 geprolongerd als beleid voor toekomstige ontwikkelingsplannen in de gemeente. Uitgaande van deze beleidsnota zou in de 50er jaren wijk aanzienlijk meer parkeren nodig zijn dan zoals in de maatgevende situatie uit de telling is gebleken. De nota gaat uit van CROW kengetallen en kiest daarbij bovendien voor de 'bovenkant van de bandbreedte'. De wijk zou in de huidige situatie volgens die norm ruim 334 (97x2,0 + 78x1,8) parkeerplaatsen moeten hebben. Uitgaande van de onderkant van de bandbreedte van de CROW kengetallen zijn 194 (97x1,2 + 78x1,0) parkeerplaatsen nodig. Dit laatste getal ligt dichtbij de uitkomsten van de parkeertelling en lijkt daarmee een realistischer getal.

Voor de nieuwe situatie, met een gewijzigde woningdifferentiatie liggen de aantallen iets anders. Bij hanteren van de maximale norm leidt het ontwerp stedenbouwkundig plan tot circa 328 (68x2,0 + 107x1,8) benodigde parkeerplaatsen en bij de minimale norm tot 188 (68x1,2 + 107x1,0) parkeerplaatsen.

Trends

In steeds meer stedelijke gebieden zien we dat lagere parkeernormen worden bepaald in het beleid. Dit heeft diverse achtergronden: de jongere populatie die stedelijk wil wonen maakt steeds meer gebruik van autodeelconcepten in combinatie met andere mobiliteitsoplossingen, parkeren (het stallen van een voertuig) wordt steeds meer gereguleerd en daarmee worden de kosten voor de bezitter van een auto hoger. Ook de beperking die door de parkeernormen worden gesteld aan ruimtelijke ontwikkelingen worden steeds vaker in gemeentebesturen en -raden ter discussie gesteld. De gewenste (hogere) woningproductie blijft achter, mede vanwege de beperkingen die door allerlei randvoorwaarden (waaronder parkeernormen) ontstaan. Nu is de mate van stedelijkheid van Moordrecht natuurlijk niet te vergelijken met de grote steden en daarom moeten deze trends wel in die context worden gezien.

Naast deze trends zien we het gemiddeld autobezit bij huishoudens in sociale woningen tot de aftoppingsgrenzen (597,- resp. 640,-) door het passend toewijzen verder teruglopen. Vaak is het gemiddelde autobezit onder de categorie huurtoeslaggerechtigden lager dan 1.

¹ Het was tijdens de telling niet te controleren of in elke garagebox een auto was gestald, nu is aangenomen dat elke garagebox is gebruikt voor het stallen van een auto. In werkelijkheid zal dit een lager aantal zijn.

Nu blijft het natuurlijk lastig om op voorhand de uiteindelijke parkeerbehoefte te bepalen voor een wijk waar straks gedeeltelijk nieuwe huurders zullen wonen. Feit blijft echter dat de nieuwe huurders, meer nog dan de huidige huurders, met hun inkomen onder de inkomensgrenzen (< € 30.400) zitten die gesteld zijn voor het passend toewijzen. Daarmee kunnen we aannemen dat daarmee ook het autobezit niet substantieel toe zal nemen.

Voorgestelde parkeeroplossing

Naar aanleiding van voorgaande signaleringen, trends en randvoorwaarden is nu in het ontwerp stedenbouwkundige plan ruimte om voldoende parkeerplaatsen te realiseren om aan een norm van 1,6 te voldoen. Dit vertaald zich in een ruimtelijke reservering voor 280 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden grotendeels op parkeerhoven (211 stuks) gerealiseerd, in beperkte mate op eigen erf (32 stuks) en op de openbare weg (37).

Omdat dit aantal sterk afwijkt van de huidige parkeerbehoefte (280 vs 185) wordt de veronderstelde overcapaciteit van 52 parkeerplaatsen gedeeltelijk ingevuld als een groenvoorziening zodat een aantrekkelijker en beter leefbare openbare ruimte wordt gerealiseerd. In de varianten van het ontwerp stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de aanleg van 228 parkeerplaatsen, nog altijd 43 plaatsen meer dan de huidige behoefte. De ruimtelijke reservering van de 52 parkeerplaatsen kan later, indien dat toch nodig blijkt te zijn alsnog worden ingevuld als parkeerplaatsen. De exacte aantallen komen vooralsnog voort uit de ontwerp tekening en kunnen nog in beperkte mate wijzigen in de uitwerking, zolang de ruimtereservering voor 280 parkeerplaatsen maar behouden blijft.