

Van: [redacted]

Verzonden: 09-11-2020 12:59

Aan: [redacted] Jan Hordijk (Wethouder) [redacted]

CC: [redacted] [redacted] [redacted] [redacted] [redacted]

Onderwerp: Akkoord op verzending van de beantwoording technische vragen jaren 50 wijk

Beste [redacted]

Zie hierbij vast enkele opmerkingen/aanvullingen van mij in het geel. Het is me niet gelukt alles door te nemen nog. Moet nu FO van Jan in.

Maar dan heb je geld op de tijd vast het nodige.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Bestuursadviseur | burgemeester Han Weber en wethouder Jan Hordijk

Afdeling Bestuur, Communicatie & Veiligheid



Van: [redacted]

Verzonden: maandag 9 november 2020 11:55

Aan: Jan Hordijk (Wethouder) ; [redacted] ; [redacted] ; [redacted] ; [redacted]

CC: [redacted]

Onderwerp: Akkoord op verzending van de beantwoording technische vragen jaren 50 wijk

Urgentie: Hoog

Beste [redacted] Jan, [redacted] en [redacted]

Hieronder de beantwoording die ik samen met de vele betrokken collega's en de projectleider van Mozaïek wonen, [redacted] heb opgesteld. Met veel dank aan [redacted] voor de lay-out.

Graag jullie zeer spoedige akkoord. Het stuk moet z.s.m. vandaag naar de griffie. De raadsvergadering is immers al deze woensdag.

Groeten, [redacted]

Memo *Z20.003231*

onderwerp
Beantwoording technische vragen Jaren 50 06/11/2020
wijk

datum

kenmerk
Z20.003231

ter attentie van

kopie aan

bijlagen

Raadsfrachties CDA en ChristenUnie-SGP

4

afzender

telefoon

e-mail

afdeling

Ruimte

Vanuit de fractie ChristenUnie/SGP de volgende technische vragen bij het rv Vaststellen Nota van Uitgangspunten jaren 50 wijk te Moordrecht en krediet.

Technische vragen:

1. Even voor ons overzicht. Wat is de huidige parkeernorm, wat wordt de nieuwe parkeernorm en wat is de door de raad vastgestelde parkeernorm en welke mogelijkheid heeft het college om hiervan af te wijken?

Antwoord:

Parkeernorm huidige situatie (op basis van de getelde voertuigen en garages) is circa 1,0.

Parkeernorm conform nota parkeernormen Zuidplas 2019 is 2,0.

Voorgestelde norm is 1,6 waarvan 1,3 in eerste instantie wordt gerealiseerd.

*Het college kan **altijd-weglaten** afwijken van de nota parkeernormen mits goed onderbouwd door de ontwikkelaar.*

2. Zijn er bezwaren vanuit de buurt naar voren gekomen vanuit de participatie? Wat waren hun grootste punten op de infoavond 8 sept 2020?

Antwoord:

De kritiek die er is betreft de voortgang van het project. Waarom moet het allemaal zo lang duren. De bewoners willen graag naar een "nieuwe" woning. Er zijn vragen over het moeten verhuizen en terug keren naar de wijk en welke huizen er dan gebouwd gaan worden. Dit betreft vragen, geen kritiek.

Wellicht even uitsplitsen; kopje bezwaar en kopje grootste aandachtspunten

3. Waar worden de inwoners gehuisvest als de huizen worden/zijn gesloopt? Dit is met name van belang voor de bewoners van fase 1. De oplevering van VVM zal niet op tijd af zijn. Kortom, waar worden bewoners dan gehuisvest?

Antwoord:

Er is een woonwensen inventarisatie uitgevoerd en met alle bewoners uit de 1e fase van het project is inmiddels gesproken om hun wensen te horen en te kijken of die in te vullen zijn. De bewoners uit de eerste fase worden in vrijkomende huurwoningen gehuisvest tijdelijk of definitief. Daarover zijn in het sociaal plan heldere afspraken gemaakt.

In het antwoord spreken we sec van bewoners 1^e fase. In de vraagstelling lijkt dit breder te zijn- er wordt gesproken van "met name".

Advies; eerst antwoord geven op de vraag en dan toelichten. Nu komt er eerst een toelichting en dan pas het antwoord. Concreet; laatste zin bovenaan zetten.

4. Worden de woningen energieneutraal opgeleverd?

Antwoord:

De kwaliteit van de woningen in de jaren 50 wijk wordt uitgewerkt op basis van het programma van eisen van Mozaïek wonen. Suggestie; Mozaik wonen heeft een duurzaam? Toekomstbestendig? Ander mooi woord pve opgesteld voor de kwaliteit van de woningen in de jaren 50 wijk.

De kwaliteit van de woningen wordt beschreven als:

- Gasloos
- Zeer energiezuinig
- Voldoen aan de Beng eisen 1-2-3
- MPG-eis van 1

5. Gaan de huren omhoog na oplevering? En welke huurprijzen zullen gaan gelden, graag in euro's vermelden. Daarnaast ook graag ingaan op een eventuele verhoging van de servicekosten. Het gaat uiteindelijk om hetgeen onderaan de streep staat.

Antwoord:

De vraag hoeveel de huur exact zal zijn is nog niet te beantwoorden- deze zin weglaten? We gaan er als gemeente niet over is het uitgangspunt. Het antwoord (ook of dit nu wel nite te geven is moet vanuit mozaik komen. De gemeente gaat ook-kan weg nadrukkelijk niet over de hoogte van de huren. Voor de beantwoording is uw vraag aan Mozaïek wonen voorgelegd. Hieronder treft u het verkregen antwoord aan.

De woonlasten voor de bewoner van een nieuwe woning zijn anders als die van een oude woning aangezien de kwaliteit, het oppervlak, de aanwezigheid van een lift en b.v.de stookkosten (geen gas) ook anders zullen zijn.

*De nieuwe woningen zullen echter **DAEB (voluit schrijven?)** Sociaal verhuurd worden met de daarbij horende prijsstelling.*

Exacte huren en servicekosten moeten nog berekend worden (woningwaarderingssysteem). Die huren zijn afhankelijk van de uiteindelijke afmetingen en de kwaliteit van de nieuwe woningen. Die specificaties moeten nog uitgewerkt worden vooraleer we prijzen kunnen noemen.

In het sociaal plan zijn afspraken gemaakt betreffende de eventuele huurgewenning voor deze nieuwe woningen voor de bestaande bewoners mocht de huurstelling afwijken.

6. Kan het zo zijn dat bewoners niet meer kunnen terugkeren in de wijk, omdat zij ondertussen meer verdienen waardoor zij geen aanspraak meer kunnen maken op een sociale huurwoning?

Eerst kort een antwoord geven dan toelichten. Dus nee dat is niet zo, bewoners hebben, ook als zij een hoger inkomen hebben, het recht om terug te keren in een passende nieuwgebouwde huurwoning in de Jaren 50 wijk.

In het sociaal statuut is vastgelegd dat;

-
-
-

Enz.

Antwoord:

*Als omschreven of vastgelegd? in het sociaal statuut hebben alle huurders recht op:
Na het besluit tot sloop voor een fase wordt door Mozaïek Wonen per fase een peildatum vastgesteld. Deze peildatum ligt minimaal 12 maanden voor de aanvangsdatum van de sloop.
Vanaf deze peildatum hebben huurders per huurcontract recht op:*

- een tegemoetkoming in de verhuis- en inrichtingskosten;*
- een urgentie met volkshuisvestelijke indicatie volgens de Huisvestingsverordening van de gemeente Zuidplas;*
- andere huisvesting, aangeboden door Mozaïek Wonen;*
- eventueel een wisselwoning, aangeboden door Mozaïek Wonen;*

één en ander zoals nader beschreven in dit sociaal statuut.

Huurders van woningen die gesloopt worden hebben, ook als zij een hoger inkomen hebben, het recht om terug te keren in een passende nieuwgebouwde huurwoning in de Jaren 50 wijk.

7. Hoe wordt er omgegaan met woningen van particulieren eigenaren in deze wijk? Wordt dit, naar wens van die eigenaar, ook gesloopt?

Antwoord:

Eigendommen van derden vallen buiten het bestek van dit project.

8. P 10. "Hier geldt een Beheersverordening Moordrecht waar Moordrecht West onderdeel vanuit maakt. Op 6 maart 2018 is deze Beheersverordening door de raad vastgesteld. De actualisatieplicht van 10 jaar is komen te vervallen. Zorgt de beheersverordening ervoor dat er geen bouwleges geheven hoeven te worden?

Antwoord:

De Beheersverordening is juist vastgesteld om te voorkomen dat er geen bouwleges geheven mocht worden. Dus er mag nu juist wel bouwleges geheven worden dankzij deze Beheersverordening.

Dus de geldigheid van 10 jaar is niet van toepassing op een beheersverordening? Maar wel op een bestemmingsplan? Is dat wat het is? Ik vind dit antwoord nog wel wat vragen oproepen.

9. Er wordt gesproken over 5 bouwlagen en dat er in beperkte mate kan zijn van 6 of 7 bouwlagen. Wordt er in dit nieuwe plan met de bouwhoogte voldoende rekening gehouden met de bestaande, omliggende bouw? Graag een beargumenteerd antwoord.

Antwoord:

De hoogte en het volume van de nieuwbouw is, als stedenbouwkundige uitwerking van het plan, een veel besproken onderwerp. De hoogbouw is noodzakelijk om de uitdaging in de wijk, zijnde de verdeling van ruimte tussen wonen, parkeren en groen, op te kunnen lossen. De hogere bouwblokken zijn stedenbouwkundig zo gepositioneerd, aan de buitenzijde van de ontwikkeling, dat zicht en uitzicht in en door de wijk voor eenieder zo goed mogelijk is uitgewerkt. De hoogte stelling in het gebied is op de informatieavond van 8 september algemeen positief ontvangen. Dit is niet echt een antwoord op de vraag. Wellicht en aanvulling dat er met het stedenbouwkundige uitwerking van het plan rekening is gehouden met de (directe) omgeving waaronder bouwhoogte van bestaande bouw?

10. Op welke wijze wordt het fonds sociaal bouwen gevuld?

Antwoord:

Conform de woonvisie is het de wens om in elk plan minimaal 28% sociale woningen te realiseren. Indien dit niet mogelijk is door de initiatiefnemer, bijvoorbeeld het plan maar uit enkele woningen bestaat dan zal de initiatiefnemer een afdracht moeten doen in het fonds sociaal bouwen. Dit is omschreven in de nota kostenverhaal (die vorig jaar in de raad is vastgesteld). De systematiek die hierachter ligt is dat het verschil van grondwaarde van de te ontwikkelen woningen en de sociale huurwoning wordt afgedragen in het fonds. Dit geldt dan voor 28% van het plan.

Aangezien de wijk nu 100% DAEB wordt uitgewerkt is van een dergelijke afdracht geen sprake (aanvulling Dico).

11. Hoeveel duurder of goedkoper is de projectraming (netto € ten opzichte van de

hiervoor binnen de IBOR-planning 2026-2028 opgenomen bedragen?

Antwoord:

De herstructurering die voor ogen was ca. € [REDACTED] het overige bedrag wordt dus bekostigd uit fonds sociaal bouwen á € [REDACTED] suggestie om dit direct achter het woordje bedrag te vermelden om eventuele onduidelijkheid te voorkomen?

Technische vragen van de fractie CDA Zuidplas m.b.t. Vaststellen Nota van Uitgangspunten jaren 50 wijk te Moordrecht en krediet

Ingediend op 4 november 2020 door [REDACTED]

Het CDA hecht veel waarde aan woningbouw en aan een fijne leefomgeving.

Als voorbereiding op de raadsvergadering van 11 november 2020 wil onze fractie graag nog enkele punten verduidelijkt hebben m.b.t. agendapunt 7 Vaststellen Nota van Uitgangspunten jaren 50 wijk te Moordrecht en krediet

De herontwikkeling van de 50-er jarenbuurt te Moordrecht is een flinke opgave en zal daarbij een behoorlijke impact hebben, niet alleen op de bewoners van de wijk zelf, maar ook op die van de omliggende wijken.

De Nota van Uitgangspunten is een kaderstellend en richtinggevend document voor het uiteindelijke eindproduct. In deze Nota wordt aangegeven dat de beoogde bouwplannen niet mogelijk zijn binnen de Regels van de vigerende bestemmingsplannen.

Naast een schetsmatige artist impression bevat de Nota van Uitgangspunten geen zijaanzichten van de beoogde ontwikkelingen. Op enkele plaatsen zal de toegestane bouwhoogte van twee bouwlagen worden verhoogd naar 5 en 7 bouwlagen.

1.A. Heeft de Nota van Uitgangspunten ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze?

Antwoord:

De nota van uitgangspunten is niet ter inzage gelegd. De beschreven uitgangspunten van het plan zijn wel d.m.v. b.v. een informatieavond 8 sept 2020 en het openstellen van een website gecommuniceerd.

Er is al lang en heel veel over het plan gediscussieerd, met heel veel partijen waarbij de eerste stukken al stammen uit 2016.

1.B. Gezien de impact die het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten kan hebben, waarom is er niet voor gekozen deze eerst ter behandeling voor te leggen aan de Commissie Ruimtelijke plannen?

Antwoord:

Het vaststellen van de nota van uitgangspunten door B&W en de raad is een standaardprocedure en vormt de start van het bestemmingsplan wijzigingsproces. Daarna zal de ruimtelijke procedure worden ingezet en is het voor eenieder mogelijk om zienswijzen op het plan in te dienen. Dus de standaard werkwijze die we altijd doorlopen voor alle andere plannen? Zo ja wellicht nog benadrukken?

Er wordt aangegeven dat Mozaïek Wonen en de gemeente Zuidplas grote waarde hechten aan communicatie en participatie, de zorg hiervoor zal dan ook gezamenlijk worden gedragen.

Bewoners, omwonenden en andere belangstellenden zijn meermaals geïnformeerd over de stand van zaken tijdens informatiebijeenkomsten.

2.A. Welke reacties zijn er tijdens deze bijeenkomsten binnengekomen?

Antwoord:

A. Er zijn veel vragen over het sociaal plan, de fasering, de planning en hoe de grootte van de woningen zouden worden 2 – 4 slaapkamers, wanneer we beginnen en hoeveel parkeerplaatsen er zouden komen.

2.B. Zijn bezoekers van deze bijeenkomsten in de gelegenheid gesteld een reactieformulier in te vullen?

Antwoord van:

Ja. Van alle vragen die er zijn gesteld tijdens de info avond en de vragen die er op reactieformulieren zijn gesteld is een verslag gemaakt, inclusief antwoorden) Zie hiervoor bijlage D. De antwoorden zijn daarnaast op de website van jaren 50 wijk geplaatst en de bewoners is met een brief op deze website gewezen.

(<https://www.jaren50wijkmoordrecht.nl/veelgestelde-vragen/>)

C. Zo ja, kunnen deze reactieformulieren geanonimiseerd worden toegevoegd aan de stukken?

Antwoord:

Hiervoor verwijzen wij naar het verslag dat van de avond gemaakt is en als bijlage D bij deze memo is gevoegd. Wellicht goed om nogmaals te verwijzen naar de samenvatting en alle info die daarin is verwerkt. En aanvullend aan te geven dat indien wenselijk een de reactieformulieren kunnen worden verstrekt als ze meer dan de samenvatting willen?

D. Wie verstaat men onder 'andere' belangstellenden?

Antwoord:

Andere belangstellenden zijn mensen die in de omgeving van het project wonen, die bedrijfsmatig van het project hebben gehoord ect, onze deur stond open. Hebben we geen beperkingen toegepast? Zo ja toelichten hoe we de breedte hebben opgezocht?

E. Bestaat het participatietraject alleen uit informeren of worden belanghebbenden ook betrokken bij de planvorming?

Antwoord:

Informeren is de eerste stap van de participatieladder. Daarnaast is een bewonerscommissie en een klankbordgroep waarmee het plan en alle daarbij behorende sociale zaken behandeld wordt- is dit al gebeurd of gaat dit nog volgen? En hiermee worden ze dus ook betrokken- dat zou ik wel expliciet opschrijven.

F. Van welke straten en op welke manier zijn omwonenden uitgenodigd voor de informatiebijeenkomsten?

Antwoord:

Bewoners uit het gebied en de direct omwonenden zijn aangeschreven. Relatie met vraag en antwoord hierboven- deur staat open? Moet elkaar niet tegenspreken.

G. De bouw mogelijkheden omschreven in de Nota van Uitgangspunten zijn o.a. aanzienlijk hoger dan t.o.z. van de vigerende bestemmingsplannen, zijn hier reacties van omwonenden op binnengekomen?

Antwoord:

Op de informatieavond zijn er geen reacties op de bebouwingshoogte gekomen ondanks toelichting daarvan. Wel heeft de afvaardiging uit de Smitse (deelnemer in de klankbordgroep) ons haar bedenkingen, betreffende de hoogte van het appartementenblok welk aan de overzijde van waar zij wonen wordt ontwikkeld, meegegeven.

In de Nota van Herontwikkeling lezen wij onder 8.f.

“Een openbare speelvoorziening in het gebied is gewenst. In het plan is daarvoor ook ruimte gereserveerd. Er moet daarnaast bij de inrichting van de openbare ruimte ook nagedacht worden of spelen op straat gewoon weer mogelijk wordt”

Tijdens de ontwikkeling van de wijk Prinsessenkwartier te Moordrecht was er ook een ruimte gereserveerd voor een openbare speelvoorziening, deze is uiteindelijk komen te vervallen door woningbouw, waardoor kinderen daar niet anders kunnen dan op straat en tussen geparkeerde auto's spelen. Dit met alle gevaren van dien en tot grote ergernis van de omwonenden/auto eigenaren, het nu alsnog realiseren van een speelvoorziening stuit op grote weerstand van direct aanwonenden.

3. Waarom is er niet gekozen om een kader te stellen in de Nota van Uitgangspunten waarin is opgenomen dat er een openbare speelvoorziening gerealiseerd dient te worden?

Antwoord:

In het stedenbouwkundig plan wordt rekening gehouden met het realiseren van speelvoorzieningen.

Achter Vlietstraat 70 is een plek opgenomen. Er zijn in het plan meer plekken (tussen de bebouwing aan de KJ-straat) waar het realiseren van speelvoorzieningen goed mogelijk is.

Deze worden over het algemeen uiteindelijk samen met de buurt ingevuld. Dit kan best in de NVU worden opgenomen maar is eigenlijk niet nodig omdat we beleid hebben.

De Nota van Uitgangspunten is op enkele punten zeer gedetailleerd, met name wat betreft

vormgeving en uitstraling van de wijk. In de Nota van Uitgangspunten lezen wij echter niets over thema's als klimaatadaptief en circulair bouwen, ook de Delta beslissing Ruimtelijke adaptatie wordt niet genoemd.

4. In welk stadium zullen deze belangrijke thema's worden geïntegreerd in de plannen?

Antwoord:

Over deze thema's kan een paragraaf worden opgenomen in het beeldkwaliteitplan. Hierin kan bijvoorbeeld opgenomen worden dat slechts een klein deel van de tuin verhard mag worden. Het beeldkwaliteitplan is kader voor ontwikkelaars en architecten.

In het inrichtingsplan voor de buitenruimte worden de kaders die in het beeldkwaliteitplan voor de buitenruimte wordt beschreven, uitgewerkt en concreet gemaakt

<https://ruimtelijkeadaptatie.nl/overheden/deltaplan-ra/>

De kwaliteit van de woningen in de jaren 50 wijk wordt uitgewerkt op basis van het programma van eisen van Mozaïek wonen.

De kwaliteit van de woningen wordt beschreven als:

- Gasloos
- Zeer energiezuinig
- Voldoen aan de Beng eisen 1-2-3
- MPG-eis van 1

Het integreren van klimaat adaptief bouwen in een herstructurering is i.v.m de beschikbare ruimte, die in die bestaande omgeving voor handen is vaak moeilijk.

De onderwerpen van klimaat adaptief bouwen:

Minder wateroverlast door extra groen waardoor hemelwater makkelijker in de bodem kan infiltreren.

Minder hittestress door extra groen/ bomen en compact bouwen stres.

Verminderen nadelige gevolgen van langdurige droogte en bodemdaling.

Gescheiden riool systeem in de wijk brengen waarbij de hwa separaat naar open water.

Meer biodiversiteit: in de wijk wordt door een op te stellen groenplan gestreefd naar meer biodiversiteit.

Het plan is nu zo uitgewerkt dat het beschikbare oppervlak voor groen verdubbeld, ten opzichte

van hetgeen in de wijk aanwezig is. Deze extra meters zullen naar onze verwachting een positieve werking hebben op het klimaat in de wijk.

Het integreren van circulariteit, in een project waarbij de levensduur >50 jaar is, kan worden uitgewerkt door het toepassen van een materiaal paspoort. Over 50 jaar weten we, welke materialen er in het project aanwezig zijn en kunnen we die hergebruiken.

Ook staat Mozaïek open voor het meedenken in wijkgerichte duurzame energievoorzieningen.

Onder hoofdstuk 5 van de Nota van Uitgangspunten staat dat er door middel van meerdere parkeerdrukmetingen is vastgesteld dat de parkeerdruk in de 50-er jaren buurt en de Smidse erg hoog is. Waarna als conclusie volgt dat een lagere parkeernorm kan worden gehanteerd.

5. A. Kan deze contra-intuïtieve conclusie gemotiveerd worden?

Antwoord:

Om de werkelijke parkeerbehoefte te bepalen is in het voorjaar van 2018 door BRO een telling uitgevoerd op diverse dagen en tijden. Uit die tellingen blijkt dat de doordeweekse nachtsituatie maatgevend is, dit is ook gebruikelijk voor de bestemming 'wonen'.

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 garageboxen 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 kan worden geconcludeerd dat dit ook in de nieuwe situatie niet veel afwijkt.

Rondom de Smidse kan de parkeerdruk vooral overdag een stuk hoger zijn ivm het winkelend publiek, echter op een weekdag avond zijn er maar 10 van de 80 parkeerplaatsen bezet. Met dit huidige plan worden er bijna 100 extra parkeerplaatsen toegevoegd. Wij gaan er van dan ook van uit dat de parkeerdruk in het hele onderzoeksgebied zal verlagen met de realisatie van dit plan.

B. Waarom is wel de Smidse maar niet de het aangrenzende historische centrum en de

Oranjobuurt aan de andere zijde van de 50-er jarenbuurt meegenomen in de parkeerdrukmetingen?

Antwoord:

Bij het bepalen van een onderzoeksgebied wordt vaak gekeken naar loopafstanden en logische grenzen. Ten tijde van dit onderzoek is dit onderzoeksgebied vastgesteld.

C. Als deze wijken wel worden meegenomen, tot welke conclusie komt men dan?

Antwoord:

Wij krijgen momenteel geen signalen over parkeeroverlast in deze wijken. Daarnaast komt er uit de laatste parkeerdrukmeting (week 28 van 2020) dat de parkeerdruk in wijk binnen de normen valt. Deze parkeerdruk is 82% en valt daarmee in de huidige situatie al binnen de normen.

D. Is het mogelijk de parkeerdrukmeet rapporten te ontvangen van De Smidse, het historische centrum, 50-er jarenbuurt en de naastgelegen Oranjebuurt?

Antwoord:

Ja, zie bijlagen.

In november 2019 heeft de raad van Zuidplas de Nota Parkeernormen vastgesteld.

Het college gaf daarbij aan parkeerknelpunten, ook van de bestaande omgeving, aan te pakken bij reconstructie of herontwikkelingen.

Zowel de 50-er jarenbuurt, als de aangrenzende wijken van de Beatrixstraat, het historische centrum van Moordrecht en de Smidse kennen een zeer hoge parkeerdruk. Bij deze laatste twee zijn de parkeernormen zelfs verlaagd waardoor bij ontwikkelingen de parkeerdruk op de omgeving nog verder zal toenemen.

De herontwikkeling van de 50-er jarenbuurt zou het moment zijn om al deze parkeerknelpunten op te lossen.

Zoals de raad heeft vastgesteld zouden er conform de Nota Parkeernormen voor Sociale huurwoningen minstens 368 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd.

Volgens de Nota van Uitgangspunten zullen er 260 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Dit is een tekort van 108 plaatsen volgens de vastgestelde norm in een omgeving waar is aangetoond dat de parkeerdruk in de wijken zeer hoog is.

Mochten de 260 parkeerplaatsen te weinig blijken, dan zijn er enkele stukken openbaar groen die met een dubbelbestemming gereserveerd worden om in een later stadium van groen om te bouwen tot parkeervoorziening, dit zal het maximaal aantal parkeerplaatsen op 295 brengen.

Het minimale tekort aan parkeerplaatsen komt daarmee op 73.

6. Het college heeft aangegeven ervoor te willen waken dat afwijken van het beleid de norm wordt. Wij zouden graag een deugdelijke motivering ontvangen waarom er voor dit project wel wordt gekozen om op grote schaal af te wijken van de kaders die door de raad zijn gesteld.

Onder 5. Beleidskader lezen wij:

“Voorgesteld wordt om de informele wijze van parkeren met de herstructurering te formaliseren, zodat de openbare ruimte minder wordt belast met geparkeerde voertuigen. Een belangrijke voorwaarde voor een goed woon- en leefklimaat vormt de aanleg van voldoende parkeerplaatsen.”

Antwoord:

Op basis van de bijgeleverde parkeeronderzoeken, zowel in vergelijkbare wijken als in de huidige opzet van de wijk kan worden geconcludeerd dat de huidige parkeernormen te hoog zijn. Het autobezit onder deze doelgroep is namelijk aanzienlijk lager dan de huidige parkeernorm, en dat blijkt dan ook uit ons parkeeronderzoek. De uitgebreide motivatie hiervoor kunt u vinden in de bijgevoegde parkeeronderzoeken.

7. Op welke wijze zal de openbare ruimte minder worden belast met geparkeerde voertuigen, als het voorstel inhoudt dat de huidige verkeerd geparkeerde voertuigen op dezelfde plek opeens wel legitiem kunnen parkeren?

Antwoord:

Het parkeren zal geconcentreerd worden op de parkeerkoffers en in haakse parkeervakken. De woonstraten zijn verder vrij van geparkeerde auto's. Het gehele gebied wordt opnieuw ontwikkeld, en de parkeerplaatsen worden opnieuw en op een andere manier aangelegd. Er is dan geen sprake van het toestaan van parkeren op plaatsen waar dat eerst niet was toegestaan.

Bijlagen:

1. Z20.003235 - Bijlage A bij technische vragen november 2020 - Memo parkeeronderzoek Moordrecht Stevensstraat 20 dec 2018

2. Z20.003236 - Bijlage B bij technische vragen november 2020 - Memo parkeeronderzoek Moordrecht Centrum 24 april 2018

3. Z20.003237 - Bijlage C bij technische vragen november 2020 - Notitie parkeren bij herstructureringswijk Moordrecht

4. Z20. 003248 - Bijlage D bij technische vragen november 2020 - verslag informatieavond 8 september 2020

**Memo : Parkeeronderzoek Moordrecht
Stevensstraat en omgeving**

Datum : 20 december 2018

Opdrachtgever : BRO

Ter attentie van : [REDACTED]

Projectnummer : P01228

Opgesteld door : [REDACTED]

1.0 Aanleiding

Initiatiefnemer is voornemens een woonwijk nabij het centrum van Moordrecht te herontwikkelen. Het plangebied bestaat uit een woonwijk met sociale woningbouw, gebouwd in de jaren vijftig van de vorige eeuw. Een groot deel van de huidige woningen zullen worden gesloopt en er vindt nieuwbouw plaats. Volgens de gemeente Zuidplas geldt binnen Moordrecht een relatief hoog autobezit. Dit is de reden dat de gemeente uitgaat van het maximum van de door het CROW vastgestelde parkeernormen.

Volgens initiatiefnemer is deze norm te hoog aangezien het autobezit in deze wijk lager is dan gemiddeld. Om dit aan te tonen is in april 2018 een parkeeronderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek is gebleken dat de werkelijke parkeerdruk ver onder de hanteren gemeentelijke maximale parkeernorm ligt.

Aangezien dat gaat om een bestaande wijk en niet om een nieuwe inbreidingswijk wil initiatiefnemer Mozaïek wonen daarom inzicht in de parkeerdruk bij een min of meer vergelijkbaar project. Het doel hierbij is om inzicht te vergaren in de werkelijke parkeerdruk van een herontwikkelde wijk in Moordrecht. Hierom is een parkeeronderzoek gehouden in Moordrecht waar in de afgelopen jaren bestaande woningen zijn gesloopt en vervangen zijn door nieuwe woningen. De woonwijk waar het hierom gaat is de herontwikkelde wijk in het noordwesten van Moordrecht rond de Stevensstraat. De woningen waar het hierom gaat zijn wel groter dan de woningen in de wijk nabij het centrum, waardoor de gemiddelde huren en daaraan gekoppelde inkomen wat hoger liggen. In de regel ligt daarom het autobezit ook wat hoger.

Leeswijzer

Allereerst is onderzoeksgebied in paragraaf 2 beschreven. Vervolgens is de onderzoeksopzet bepaald van het onderzoek in paragraaf 3. In paragraaf 4 staan de omstandigheden tijdens het veldwerk (van het parkeeronderzoek). In paragraaf 5 zijn de resultaten en conclusies van het parkeeronderzoek beschreven. In de bijlage zijn de 'telafbeeldingen' en een overzicht van alle resultaten per telzone en tijdstip opgenomen.

2.0 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied behelst grofweg de volgende straten: Stevensstraat tussen Middelweg, Adriana van Rijkestraat en de Wethouder Vinkplein aan de noordwestzijde, en de Troelstrastraat en het Thorbeckeplein aan de zuidwestzijde.



Onderzoeksgebied

3.0 Onderzoekopzet

Er heeft een parkeerdruk onderzoek plaatsgevonden op de volgende momenten:

- | | | |
|--------------|-----------------------|------------------------|
| • Weekenddag | : zaterdag 1 december | 11:00 – 18:00 uur; |
| • Weekdag | : dinsdag 11 december | 20:00 uur - 01:00 uur; |
| • Koopavond | : vrijdag 14 december | 16:30 – 21:30 uur. |

In deze herontwikkelde woonwijk ontbreekt het aan 'straatparkeren' in de Stevensstraat. Hier geldt een parkeerverbod voor beide zijden van de straat. Het parkeren vindt plaats in zogenaamde parkeerkoffers aan de achterzijde van de nieuwe woonblokken. Tijdens het parkeeronderzoek zijn alle waarneembare personenauto's, bedrijfswagens, aanhangwagens, bouwketen geteld. Dit vond plaats in bovenstaande tijdvensters en is verwerkt in een tabel met daarin afgebeeld de telmomenten, bezettingsgraad en het gemiddelde parkeerkencijfer.

Op de telafbeeldingen is het plangebied opgedeeld in 5 telzones. Deze refereren aan de 5 parkeerkoffers:



Overzicht telzones

4.0 Omstandigheden tijdens veldwerk

Op zaterdag 1 december was het bewolkt en temperatuur bedroeg 7°. Dinsdag 11 en woensdagnacht 12 december lag de temperatuur op 4 graden en was het bewolkt. Op vrijdag 12 december was het mistig en rond het vriespunt. Verder hebben zich geen bijzonderheden voorgedaan, die de resultaten van het onderzoek zouden kunnen beïnvloeden.

Uit het onderzoek is gebleken dat de alle personenauto's op de openbare parkeerplaatsen parkeren. Er is niet geconstateerd dat er personenauto's geparkeerd staan in de achtertuinen van de 2 woonblokken aan de Schaeplemanstraat. Vanwege de aanwezigheid van hoge schuttingen (met dubbele poorten) was het niet mogelijk dit te constateren en vanwege de privacy is niet over de schutting gekeken. Uit de luchtfoto's en streetview van [google.maps.com](https://www.google.com/maps) en [bing.com/maps](https://www.bing.com/maps) blijkt ook niet dat de achtertuinen gebruikt worden als parkeerplaats.

5.0 Resultaten en conclusies parkeeronderzoek

Tijdens de 3 teldagen is een goed beeld ontstaan van de parkeersituatie en van de bezettingsgraden en bezetting van de parkeerplaatsen, anders dan personenauto's. De volgende conclusie zijn genomen:

- Er zijn 135 parkeerplaatsen beschikbaar voor deze woningen, verdeeld over 4 parkeerkoffers (B1 –B4);
- Er staan in het onderzoeksgebied in totaal 88 woningen: 73 rijwoningen en 15 appartementen;
- Dit betekent een parkeernorm van 1,5 p.p./woning (135 p.p./88 won.);
- Parkeerzone B5 is ook betrokken bij de telling gezien de korte afstand tot de (nieuwbouw)woningen aan de Adriana van Rijkestraat;
- De grootste parkeerdruk is waargenomen tijdens de nachtelijke telling op woensdagnacht tussen 0:30uur en 0:45 uur. In totaal waren er op dat tijdstip 100 parkeerplaatsen in gebruik in het onderzoeksgebied, wat een bezettingsgraad van 75% oplevert. De bezettingsgraad is het aantal bezette parkeerplaatsen gedeeld door het totaal aantal parkeerplaatsen (100 / 135);
- De laagste parkeerdruk is waargenomen op vrijdag om 17:00 uur. Op dat tijdstip waren 56 van de 135 parkeerplaatsen bezet;
- Wat opvalt, is dat de bezettingsgraad in telzone 1 lager is dan telzone 2, 3 en 4, behalve op zaterdag eind van de middag (67%). Een mogelijke reden hiervan is dat er aansluitend meer parkeercapaciteit voorhanden is in de Dominee Janzoniussstraat en zone B5;
- Op basis van de grootste parkeerdruk kan het werkelijke parkeerkcijfer (parkeernorm) berekend worden. Dat kan door het aantal bezette parkeerplaatsen te delen door het aantal woningen in het telgebied. Uit deze berekening blijkt dat het waargenomen parkeerkcijfer 1,1 parkeerplaats / woning is;
- In dit onderzoek is niet te achterhalen wat het waargenomen parkeerkcijfer per woningtype is. De parkeersituatie aan de noordkant (B1, B2 en B5) lijkt door de aanwezigheid van diverse woningtypes (rijwoningen en appartementen) en de aanwezigheid van meer parkeerplaatsen buiten het onderzoeksgebied, het waargenomen parkeerkcijfer negatief te beïnvloeden. Het waargenomen parkeerkcijfer van telzone B3 en B4 lijkt wellicht een beter antwoord te geven op de vraag wat is hier het werkelijke parkeerkcijfer aangezien in deze afgesloten parkeerkoffers geen onderscheid in woningen is en er geen alternatieve parkeerplaatsen zijn. Het waargenomen parkeerkcijfer van telzone B3 bedraagt 1,47 en van telzone B4 1,37. Worden deze twee telzones bij elkaar opgeteld dan komen we op een parkeerkcijfer van 1,42 p.p/woning.

Bijlage

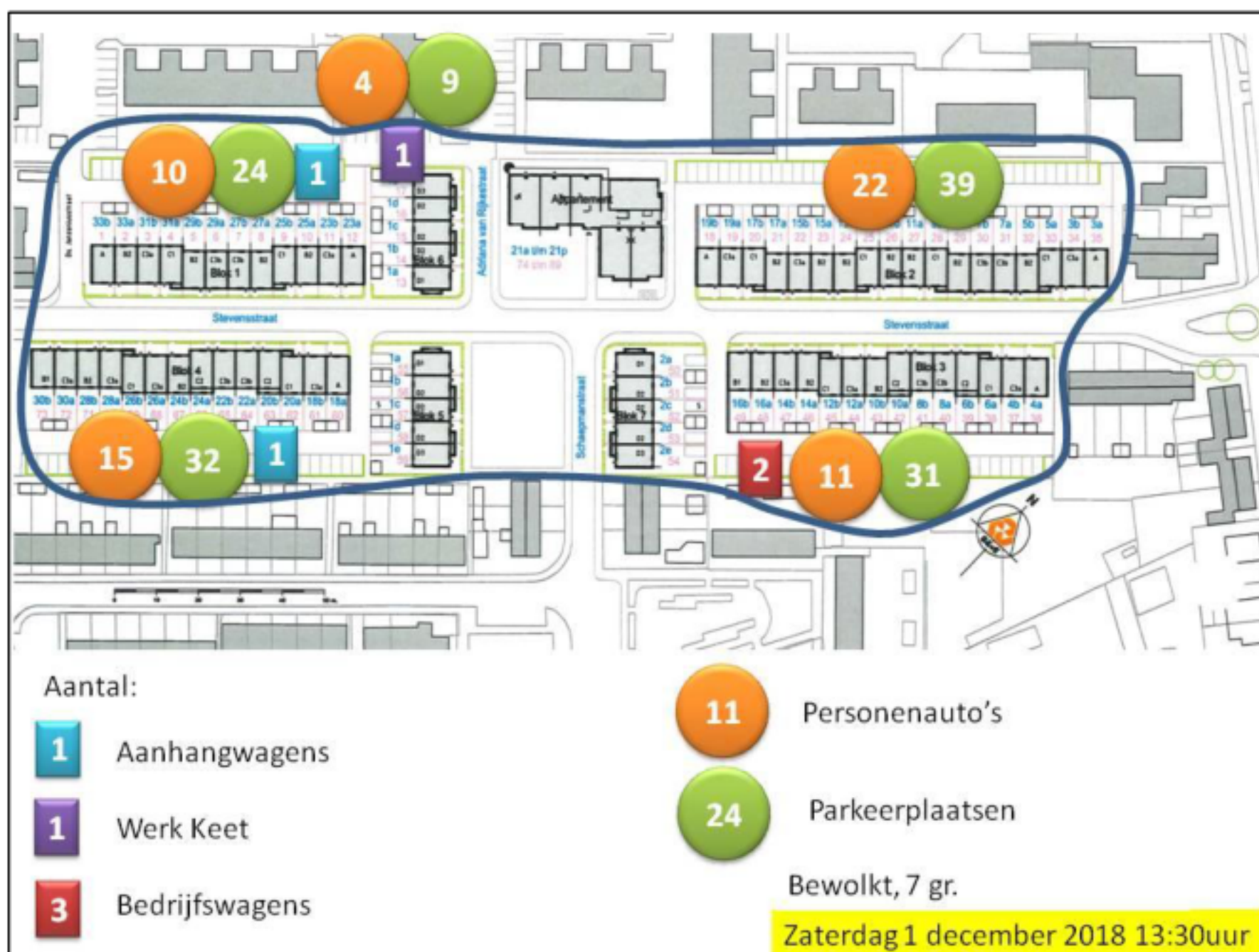
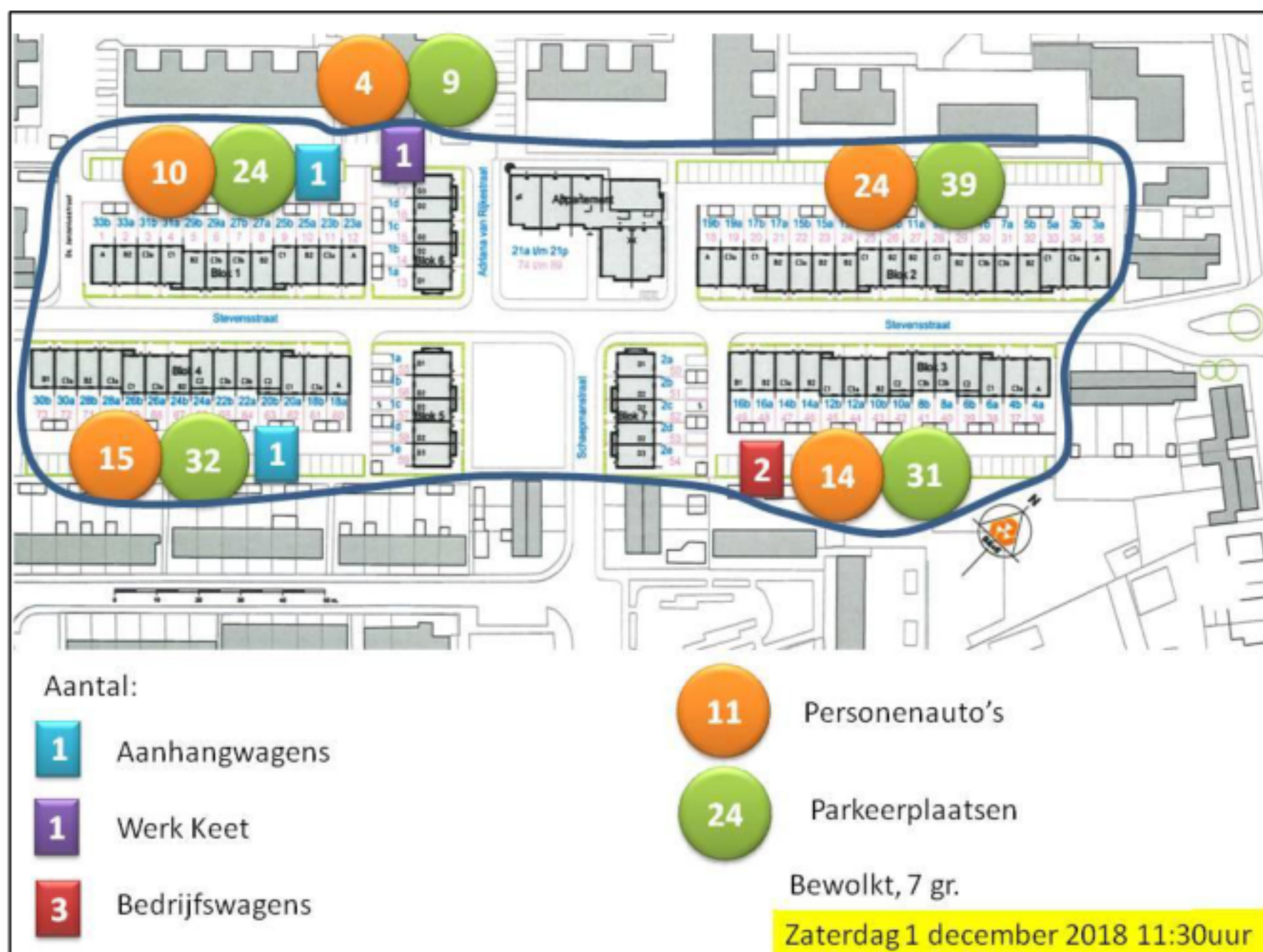
Resultaten parkeertelling (bezette parkeerplaatsen)

Straat	Capaciteit (parkeerplaatsen)		Rijwoning		Appartementen		Theoretisch parkeerkencijfer (p.p./woning)				Zaterdag 1 december		11:30u		13:30u		15:30u		17:30u		dinsdag 11 december 2018		20:30u		dinsdag 11 december 2018		22:30u		woensdag 12 december 2018		00:30u		vrijdag 14 december 2018		17:00		vrijdag 14 december 2018		19:00u		vrijdag 14 december 2018		21:00u																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									

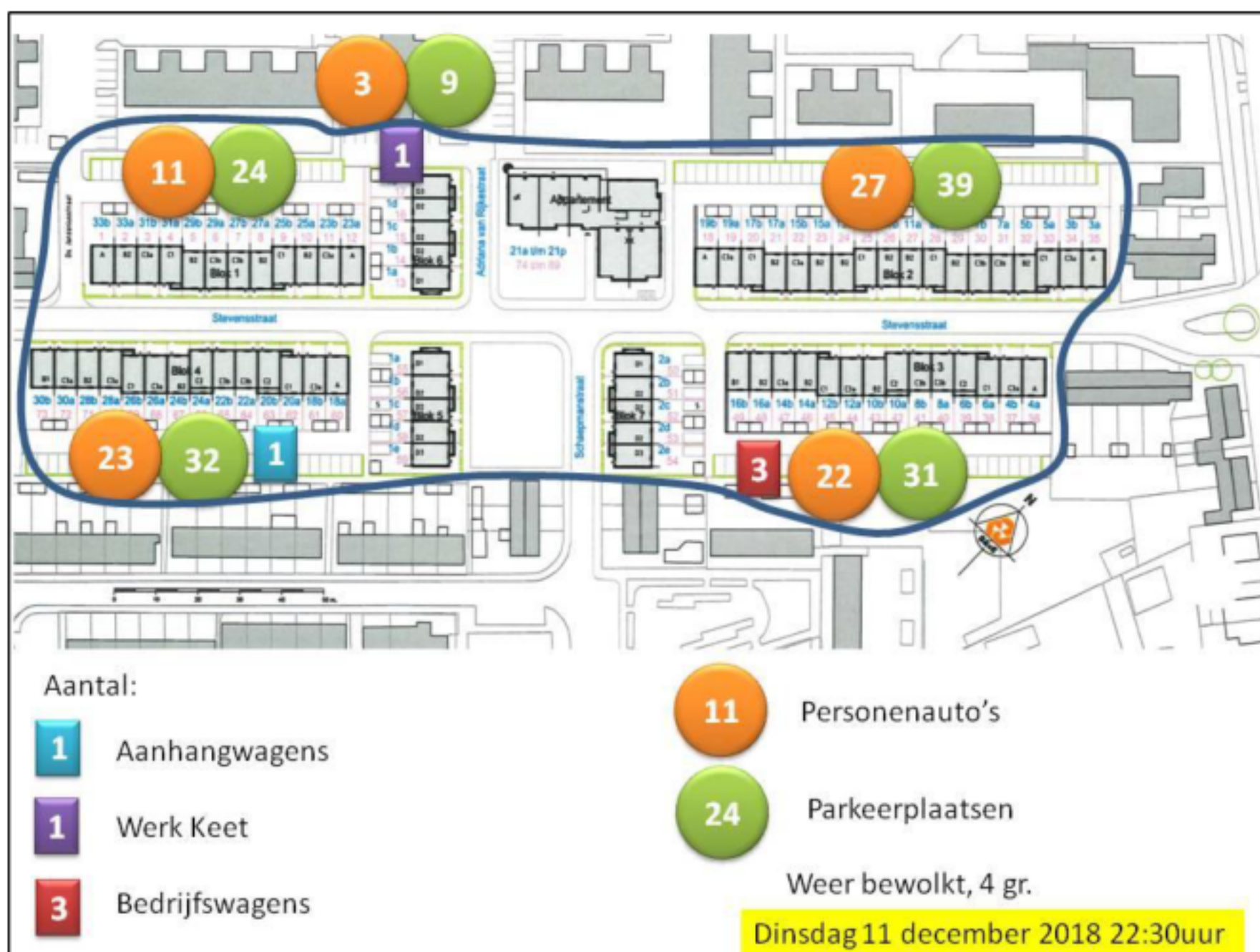
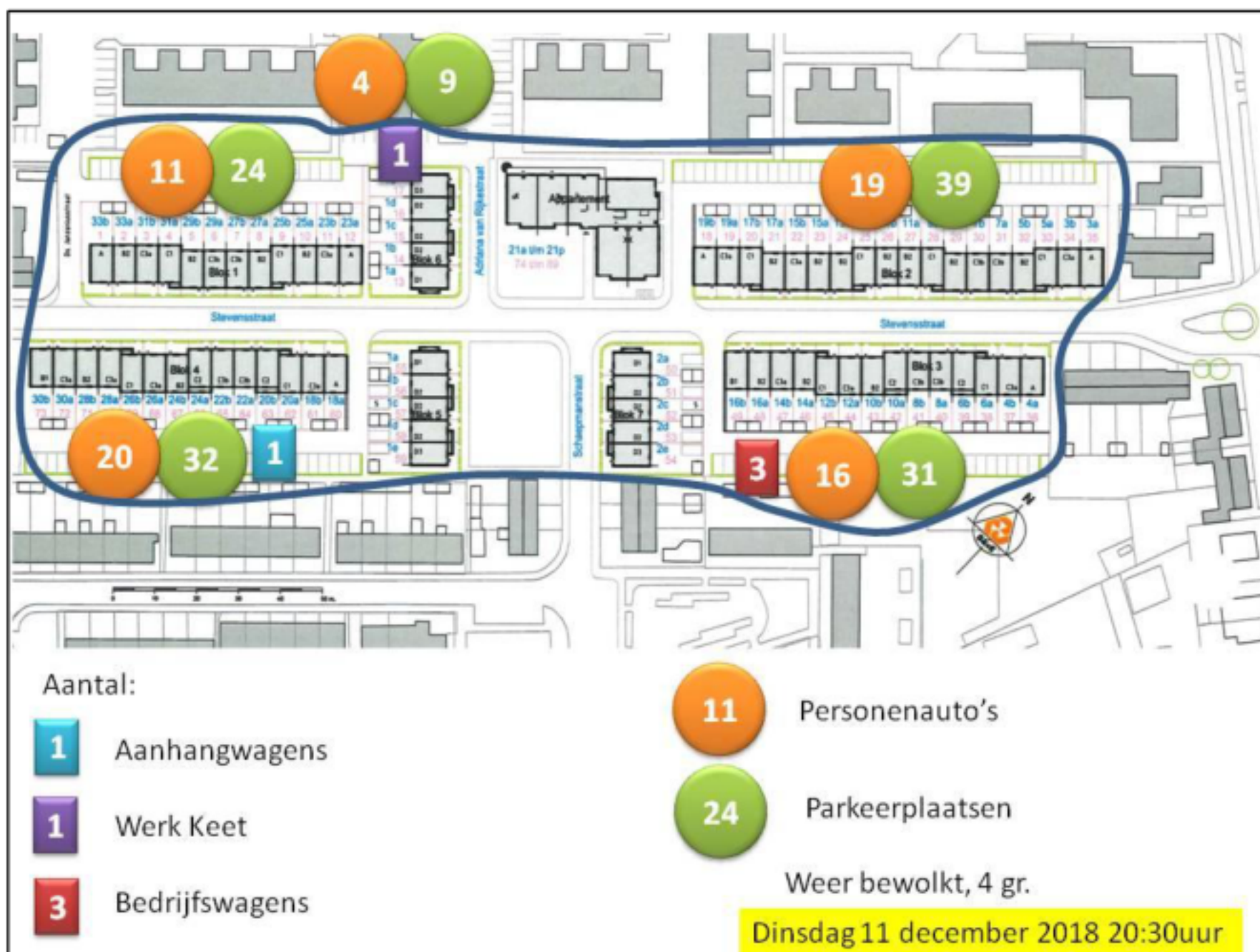
Resultaten parkeertelling (bezettingsgraad)

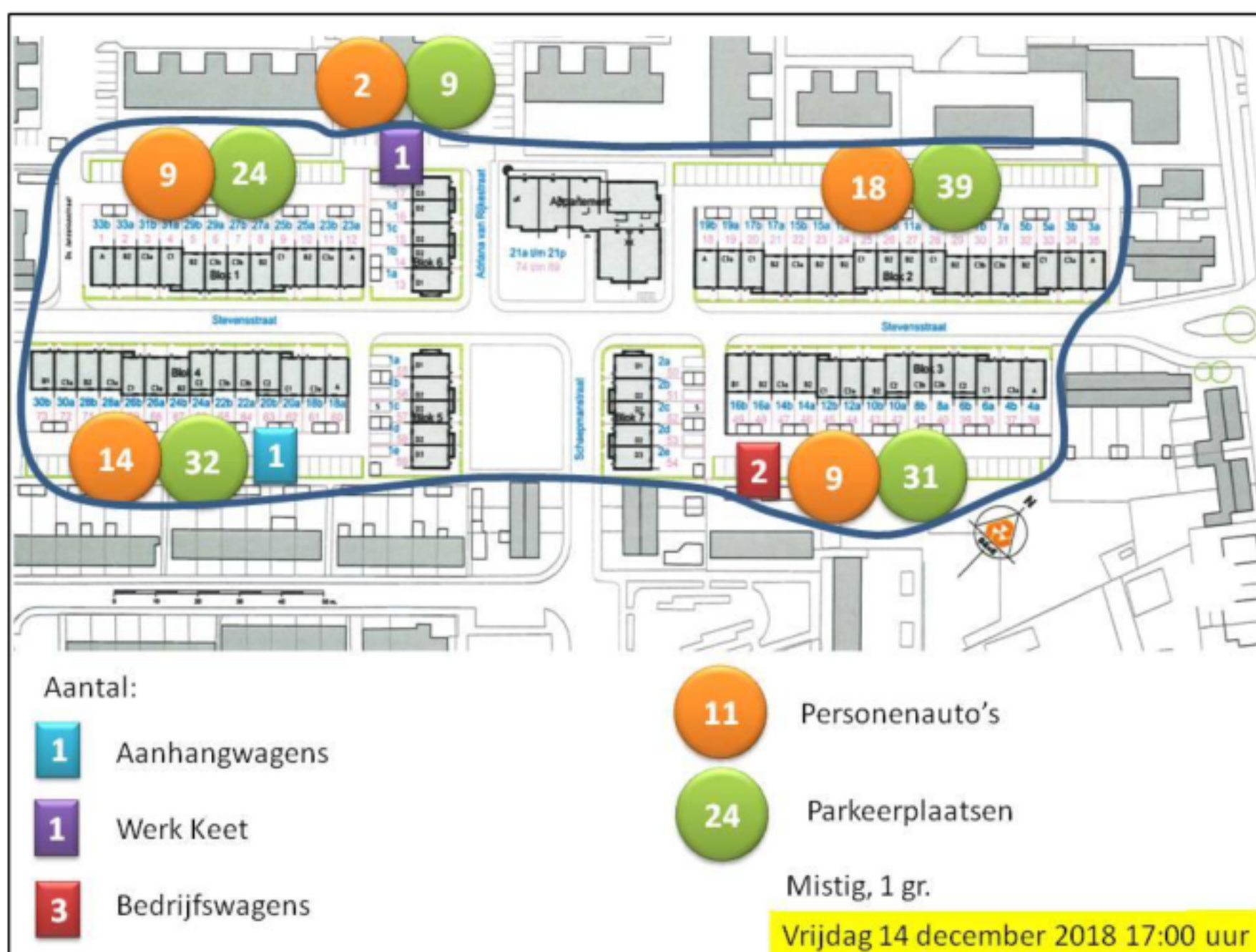
Straat	Capaciteit (parkeerplaatsen)	Rijwoning			Appartementen				Waargenomen parkeerkencijfer (bezette p.p./woning)						
									Zaterdag 1 december	11:30u					
									Zaterdag 1 december	13:30u					
									Zaterdag 1 december	15:30u					
									Zaterdag 1 december	17:30u					
									dinsdag 11 december 2018	20:30u					
									dinsdag 11 december 2018	22:30u					
									woensdag 12 december 2018 00:30u						
									vrijdag 14 december 2018	17:00					
									vrijdag 14 december 2018	19:00u					
									vrijdag 14 december 2018	21:00u					
Zone B1	24	17		0,7	46%	46%	42%	67%	46%	46%	50%	38%	46%	46%	
Zone B2	39	18		1,6	62%	56%	51%	51%	49%	69%	74%	46%	51%	46%	
Zone B3	31	19		1,5	52%	42%	45%	71%	61%	81%	90%	35%	58%	61%	
Zone B4	32	19		1,4	50%	50%	47%	50%	66%	75%	81%	47%	53%	63%	
Zone B5	9		15	0,3	56%	56%	33%	56%	56%	44%	56%	33%	56%	44%	
Totaal	135	73	15	1,1	53%	50%	46%	59%	56%	67%	74%	41%	53%	53%	
Bezettingsgraad					53%	50%	46%	59%	56%	67%	74%	41%	53%	53%	

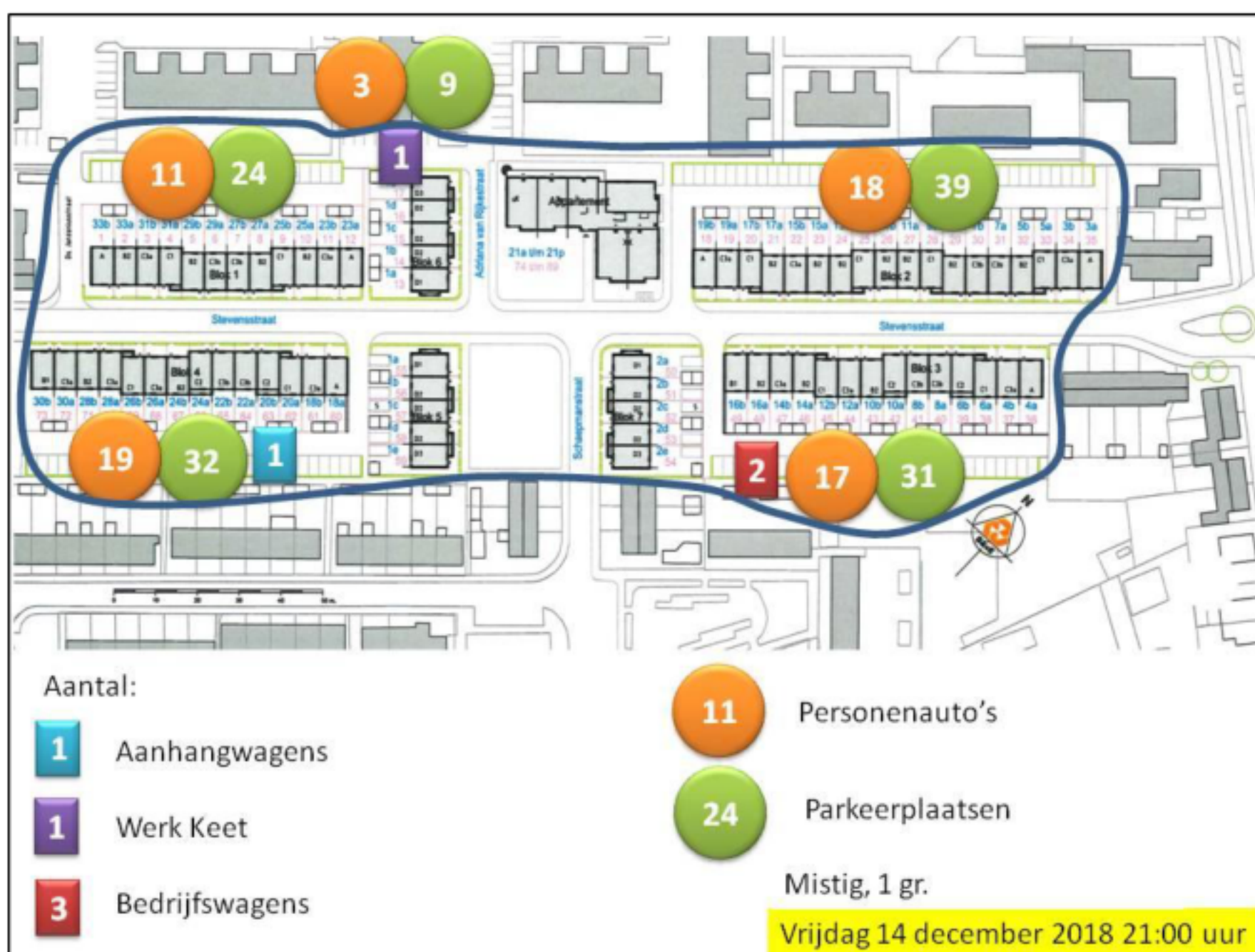
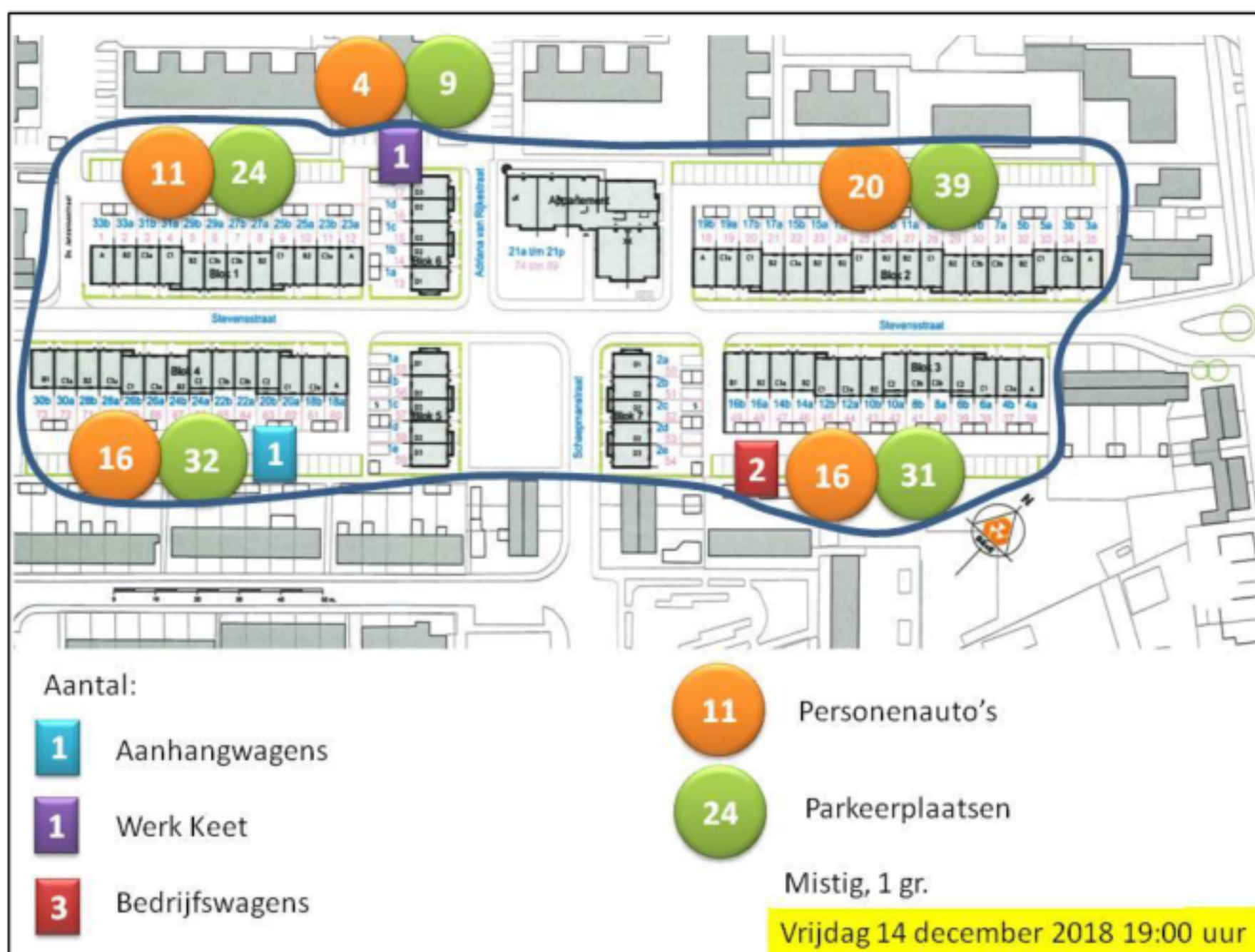
Telformulieren











**Memo : Parkeeronderzoek Moordrecht
Schielandstraat en omgeving**

Datum : 24 april 2018

Opdrachtgever : BRO

Ter attentie van : [REDACTED]

Projectnummer : ntb

Opgesteld door : [REDACTED]

1.0 Aanleiding

Initiatiefnemer is voornemens een woonwijk nabij het centrum van Moordrecht te herontwikkelen. Het plangebied bestaat uit een woonwijk met sociale woningbouw, gebouwd in de jaren vijftig van de vorige eeuw. Een groot deel van de huidige woningen zullen worden gesloopt en er vindt nieuwbouw plaats.

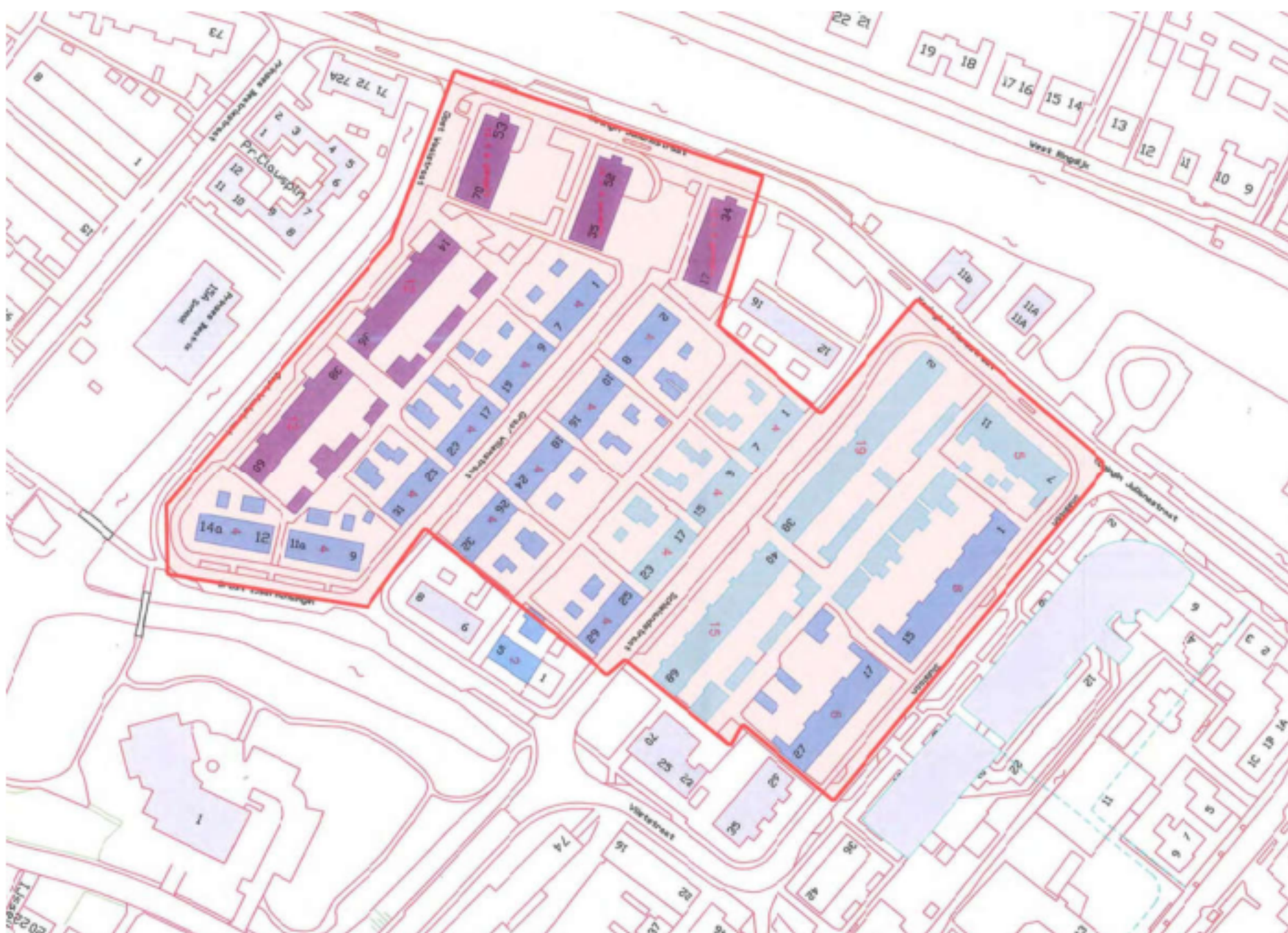
Volgens de gemeente Zuidplas geldt binnen Moordrecht een relatief hoge autobezit. Dit is de reden dat de gemeente uitgaat van de maximum de door CROW vastgestelde parkeernormen. Voor de herontwikkeling van deze buurt betekent dit een norm van 1,8 parkeerplaatsen per woning voor sociale huurappartementen en een norm van 2 parkeerplaatsen per woning voor sociale grondgebonden woningen. Volgens initiatiefnemer is deze norm te hoog aangezien het autobezit in deze wijk lager is dan gemiddeld. Om dit aan te tonen is dit parkeeronderzoek uitgevoerd.

Leeswijzer

Allereerst is onderzoeksgebied in paragraaf 2 beschreven. Vervolgens is de onderzoeksopzet bepaald van het onderzoek in paragraaf 3. In paragraaf 4 zijn de omstandigheden tijdens het veldwerk (van het parkeeronderzoek). In paragraaf 5 staan de resultaten van het parkeeronderzoek en in paragraaf 6.0 is ten slotte een conclusie getrokken over de realistische parkeernorm voor de nieuwbouw. In de bijlage zijn de 'telafbeeldingen' en een overzicht van alle resultaten per woning type, straat en tijdstip opgenomen.

2.0 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied behelst grofweg de volgende straten: ten zuiden van de Sluislaan, ten oosten van de Koningin Julianastraat, ten noorden van de Oost Waalstraat en ten westen van de Drost IJsermansingel/Vlietstraat. De locatie grenst aan een centrumdorps gebied en vormt een overgang tussen het centrum (Smidse) en de verdere woonomgeving. De koopwoningen: Sluislaan 29 t/m 35 (oneven nummers), Vlietstraat 23 en 25, Koningin Julianastraat 12 t/m 16 (even nummers) en Drost IJsermansingel 1 t/m 8 (even en oneven nummers) maken geen onderdeel uit van de planlocatie. De geparkeerde auto's zijn hier wel geteld en opgenomen op de telafbeeldingen, maar zijn niet meegenomen in de totale parkeersituatie aangezien deze auto's behoren bij de woningen die niet gesloopt worden.



Onderzoeksgebied

3.0 Onderzoeksopzet

Er heeft een parkeerdruk onderzoek plaatsgevonden op de volgende momenten:

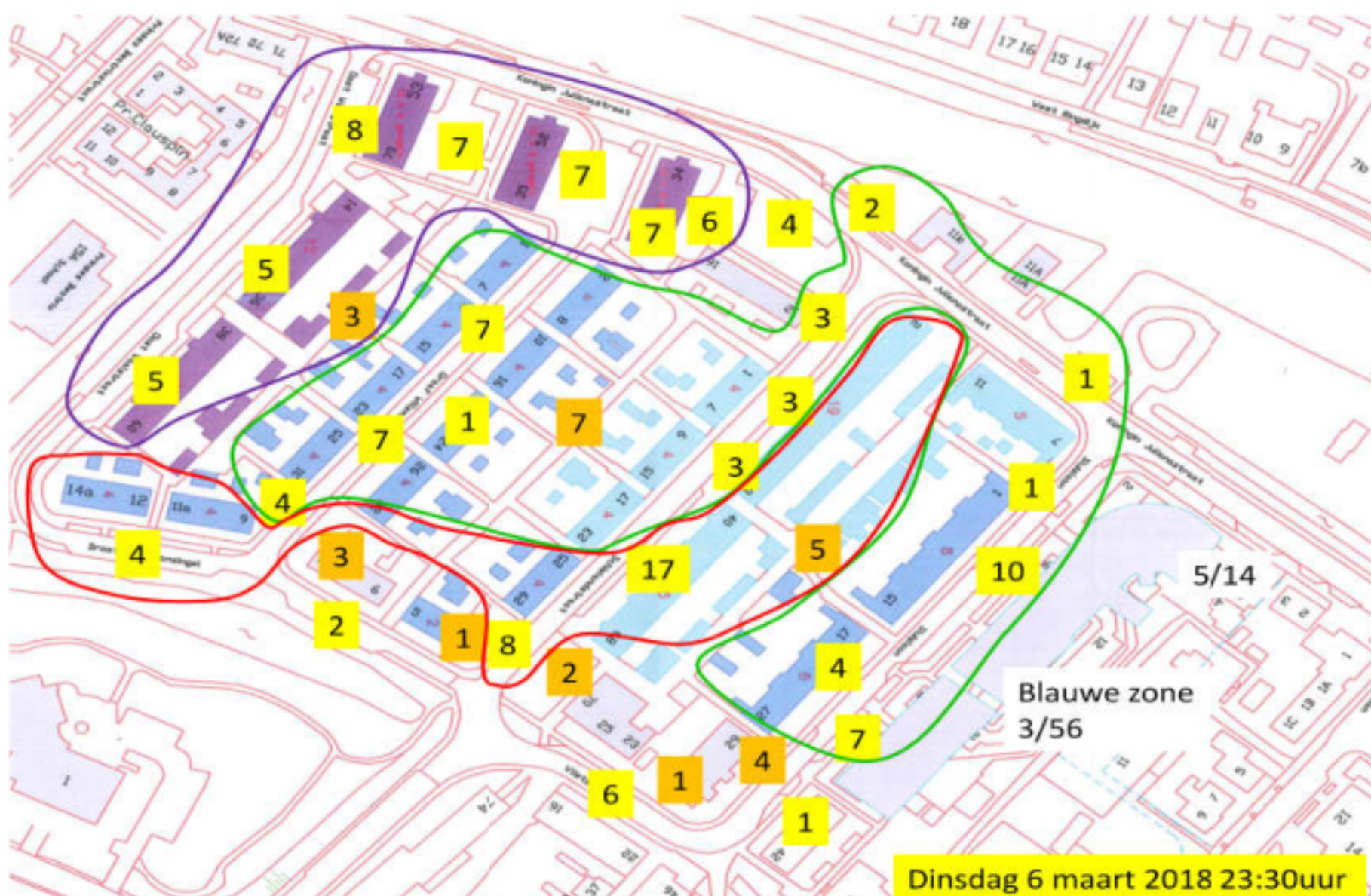
- Weekenddag : zaterdag 3 maart 11:00 uur – 16:00 uur;
- Weekdag : dinsdag 6 maart 16:30 uur – 23:30 uur;
- Marktdag : woensdag 7 maart 06:30 uur – 11:30 uur;
- Koopavond : vrijdag 16 maart 17:30 uur – 19:30 uur.

Tijdens het parkeeronderzoek zijn alle waarneembare personenauto's geteld in bovenstaande tijdvensters binnen en verwerkt in een tabel. Daarnaast zijn ook geparkeerde auto's geteld op De Smidse (het parkeerterrein bij de Aldi en Albert Heijn) en rond de woningen die niet gesloopt worden. Dit is gedaan om het effect van parkeerders van de gehele wijk én de invloed van het winkelcentrum en nabij gelegen appartementen te bepalen.

Uit het onderzoek is gebleken dat de meeste personenauto's op de openbare parkeerplaatsen parkeren. Op de 'telafbeeldingen' zijn deze afgebeeld met de kleur geel. Verder staan sommige personenauto's op eigen terrein zoals in de voortuin, zijtuin of achtertuin. Deze zijn ook meegeteld en op de 'telafbeeldingen' zijn deze afgebeeld met de kleur oranje.

Op de telafbeeldingen is het plangebied opgedeeld in 3 telzones. Deze refereren aan de 3 woningtypes:

- paarse telzone : portiekwoningen
- groene telzone : rijwoningen
- rode telzone : beneden / bovenwoningen



Overzicht telzones

Opgemerkt dient te worden dat niet alle geparkeerde auto's op eigen terrein opgemerkt. Op de hofjes hebben de woningen soms hoge schuttingen met dubbele poorten. Ook zijn de garageboxen niet meegeteld. Over het algemeen worden de garageboxen onder of bij woningen weinig gebruikt voor parkeren maar opslag van goederen. Losstaande garageboxen worden meer gebruikt voor het parkeren van personenauto's.

4.0 Omstandigheden tijdens veldwerk

Op zaterdag 3 maart was de temperatuur was 2° en er lag aan het begin van de dag een dun laagje sneeuw. Hierdoor kon goed geobserveerd worden dat er weinig bandensporen waren naar de garageboxen en tuinparkeerplaatsen in de hofjes. Op dinsdag 6 maart en woensdag 7 maart lag de temperatuur op 9° en het was bewolkt op dinsdag en zonnig op woensdag. Op woensdagochtend was de helft van het parkeerterrein met blauwe zone bezet door de wekelijkse warenmarkt. Op vrijdag 16 maart was het licht bewolkt en de temperatuur lag op 6°. Verder hebben zich geen bijzonderheden voorgedaan, die de resultaten van het onderzoek zouden kunnen beïnvloeden.

5.0 Resultaten parkeeronderzoek

Tijdens de 4 teldagen is een goed beeld ontstaan van de parkeersituatie en van de motieven van de parkeerders. De volgende conclusie zijn genomen:

- De grootste parkeerdruk is waargenomen tijdens een werkdagavond (late dinsdagavond). Totaal zijn er op dat tijdstip 142 geparkeerde personenauto's geteld in het plangebied.
- Volgens opgave van initiatiefnemer zijn er 34 garage(boxen) aanwezig in het onderzoeksgebied. In de regel tellen garageboxen maar voor 50% mee bij de vaststelling van parkeercapaciteit aangezien veel van de garages worden gebruikt voor de opslag van goederen. De gemeente Zuidplas stelt in haar beleid zelfs dat garage(boxen) maar voor 0,2 parkeerplaatsen meetellen voor de parkeercapaciteit. Aangezien in dit parkeeronderzoek niet uitgesloten kan worden dat de garageboxen maar voor de helft of minder gebruikt is voor het parkeren van personenauto's, wordt er gemakshalve van uit gegaan dat deze garageboxen wel volledig gebruikt (kunnen) worden voor personenauto's;
- De totale (theoretische) maximale parkeerbehoefte bedraagt dan 176 (142 + 34);
- Dit betekent dat de huidige werkelijke parkeernorm afgerond 1,0 parkeerplaats / woning (176 personenauto's / 175 (aantal woningen) bedraagt;
- De 18 parkeerplaatsen op de Sluislaan zijn gedurende alle telmomenten volledig of bijna volledig bezet. Weliswaar parkeren klanten van de winkels tijdens de openingstijden van de winkels hier ook, maar zelfs in de late avond en in de vroege ochtend zijn de parkeerplaatsen bezet (met bewoners). Gesteld kan worden dat 's avonds deze parkeerplaatsen volledig gebruikt worden door bewoners en overdag meer door bezoekers aan de winkels.
- Het parkeerterrein De Smidse wordt het meeste gebruikt door bezoekers aan de winkels. Slechts 10 van de 70 parkeervakken zijn laat in de late avond en vroeg ochtend bezet (door bewoners).
- De parkeergarage onder het appartementen complex De Smidse is niet uitvoerig geteld. Wel is geobserveerd dat veel parkeerplaatsen in gebruik zijn.
- Het parkeerterrein De Smidse is op zaterdag vol bezet, al is de doorstroming van parkeerplaatsen nog voldoende. Dat wil zeggen er geregeld een parkeerplaats vrij komt voor nieuwe parkeerders. Tijdens marktdagen (woensdagochtend) is de helft van het parkeerterrein (met blauwe zone) in gebruik door marktkramen. De andere helft is vol bezet, maar biedt voldoende doorstroming.

6.0 Conclusie

De eindconclusie van het parkeeronderzoek is dat het autogebruik en autobezit in deze wijk beduidend lager ligt dan in de rest van de gemeente. Grofweg ligt het huidige parkeergebruik op 1,0 parkeerplaats / woning en dat is naar boven afgerond. Er is namelijk van uit gegaan dat alle garageboxen in gebruik zijn en dat is hoogstwaarschijnlijk niet correct.

Enerzijds wil het huidige lage parkeergebruik niet zeggen dat voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk ook een dermate lage parkeernorm gebruikt kan worden. Anderzijds, er vanuit gaande dat grootste groep bewoners in de wijk blijft wonen, is de parkeernorm die de gemeente hanteert voor de nieuwbouw van de wijk te hoog. Immers, de bewoners zullen niet massaal een eerste of tweede personenauto gaan aanschaffen in hun nieuwbouw woning. Realistischer is, dat het huidige inkomensniveau gemiddeld genomen gelijk blijft. Daarnaast zorgt het hanteren van een te hoge parkeernorm tot ongebruikte parkeerplaatsen en dat draagt niet bij een goede ruimtelijke ordening en efficiënt grondgebruik.

Een realistischere parkeernorm kan worden gevonden in publicatie 317 van het CROW 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De woonwijk ligt in de schil rondom het centrum van Moordrecht. Hiervoor geldt al een lager parkeerkencijfer aangezien de voorzieningen (supermarkt, huisarts, apotheek, postnl, etc) op loopafstand ligt. Ook stopt een buslijn nagenoeg voor de deur. De invloed van het centrum ligt overigens rond de Sluislaan wat hoger dan verder in de wijk (richting Oost Waalstraat). Hierom wordt voorgesteld om de parkeerkencijfers van schil centrum en rest bebouwde kom te middelen.

Het CROW hanteert een minimum- en maximum bandbreedte. De gemeente stelt in haar parkeerbeleid dat vanwege het hogere autobezit in Zuidplas er in principe uitgegaan moet worden van het maximum parkeerkencijfer. Dit parkeeronderzoek laat echter zien, dat in deze woonwijk het autobezit veel lager ligt dan gemiddeld. In onderstaand overzicht zijn de CROW kencijfers afgebeeld van respectievelijk huurappartementen en sociale huurwoningen.

Huur etage midden / goedkoop	minimaal	maximaal	gemiddeld
Schil centrum	0,8	1,6	1,2
Rest bebouwde kom	1,0	1,8	1,4
Gemiddeld	0,9	1,7	1,3

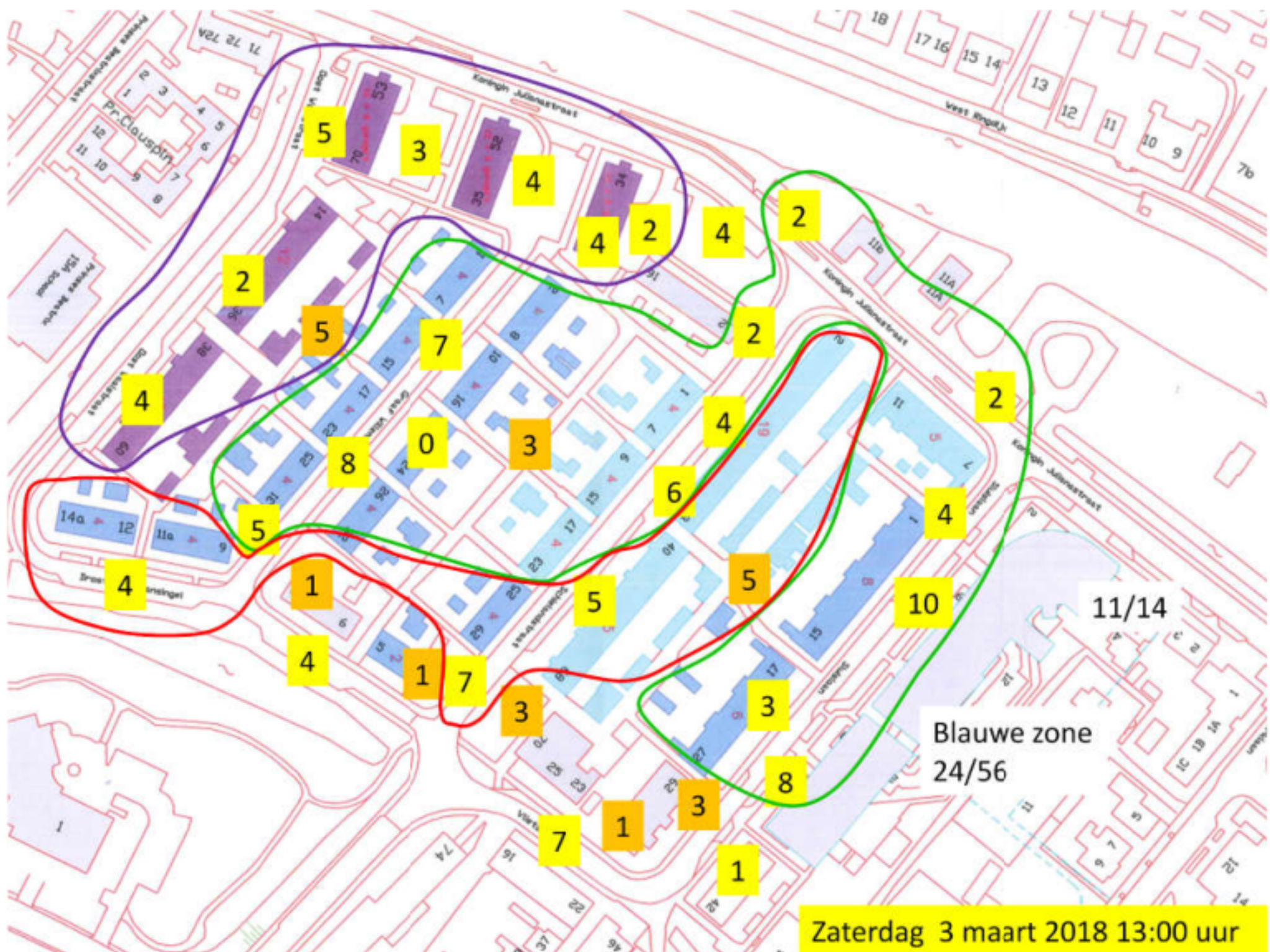
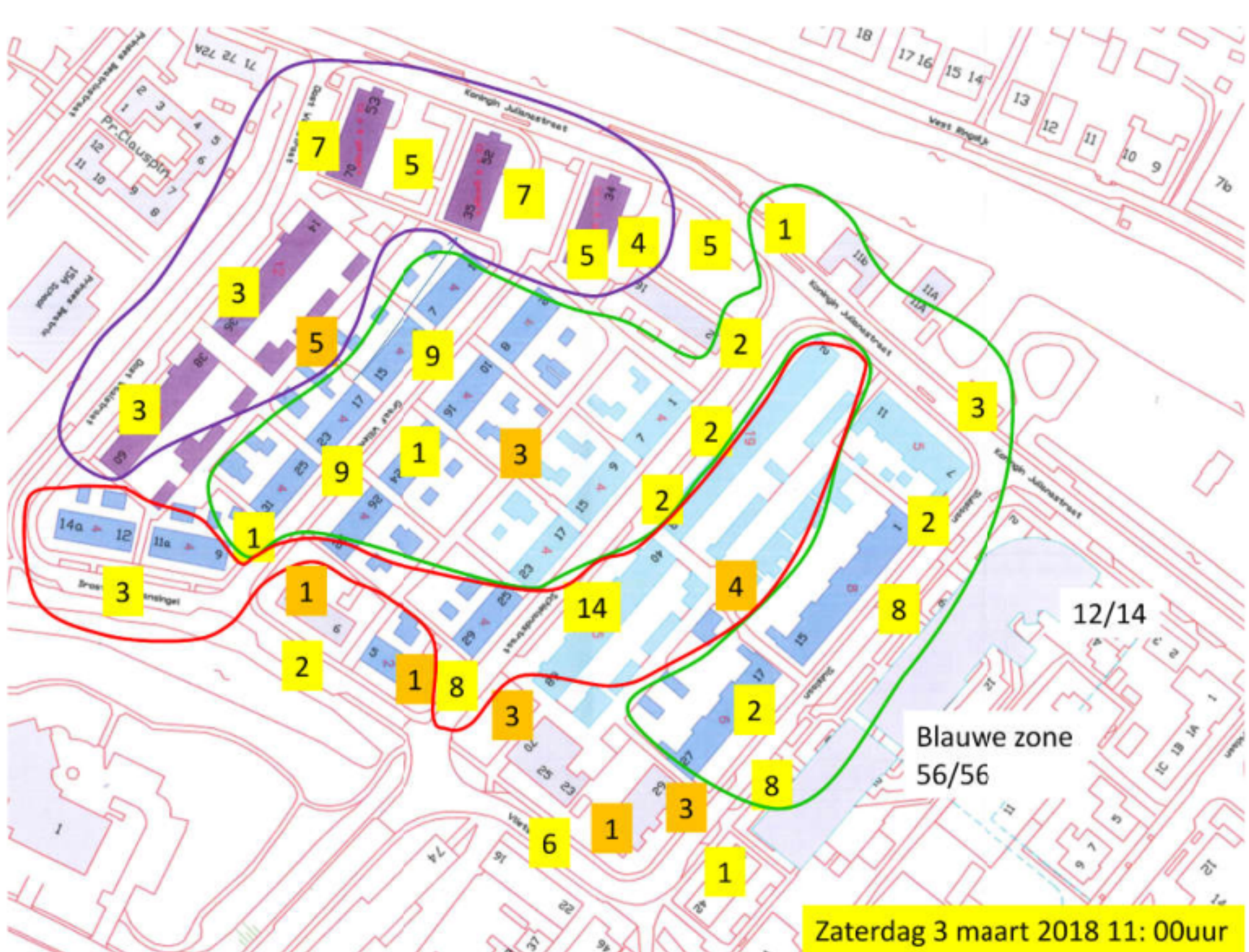
Huurhuis, sociale huur	minimaal	maximaal	gemiddeld
Schil centrum	1,0	1,8	1,4
Rest bebouwde kom	1,2	2,0	1,6
Gemiddeld	1,1	1,9	1,5

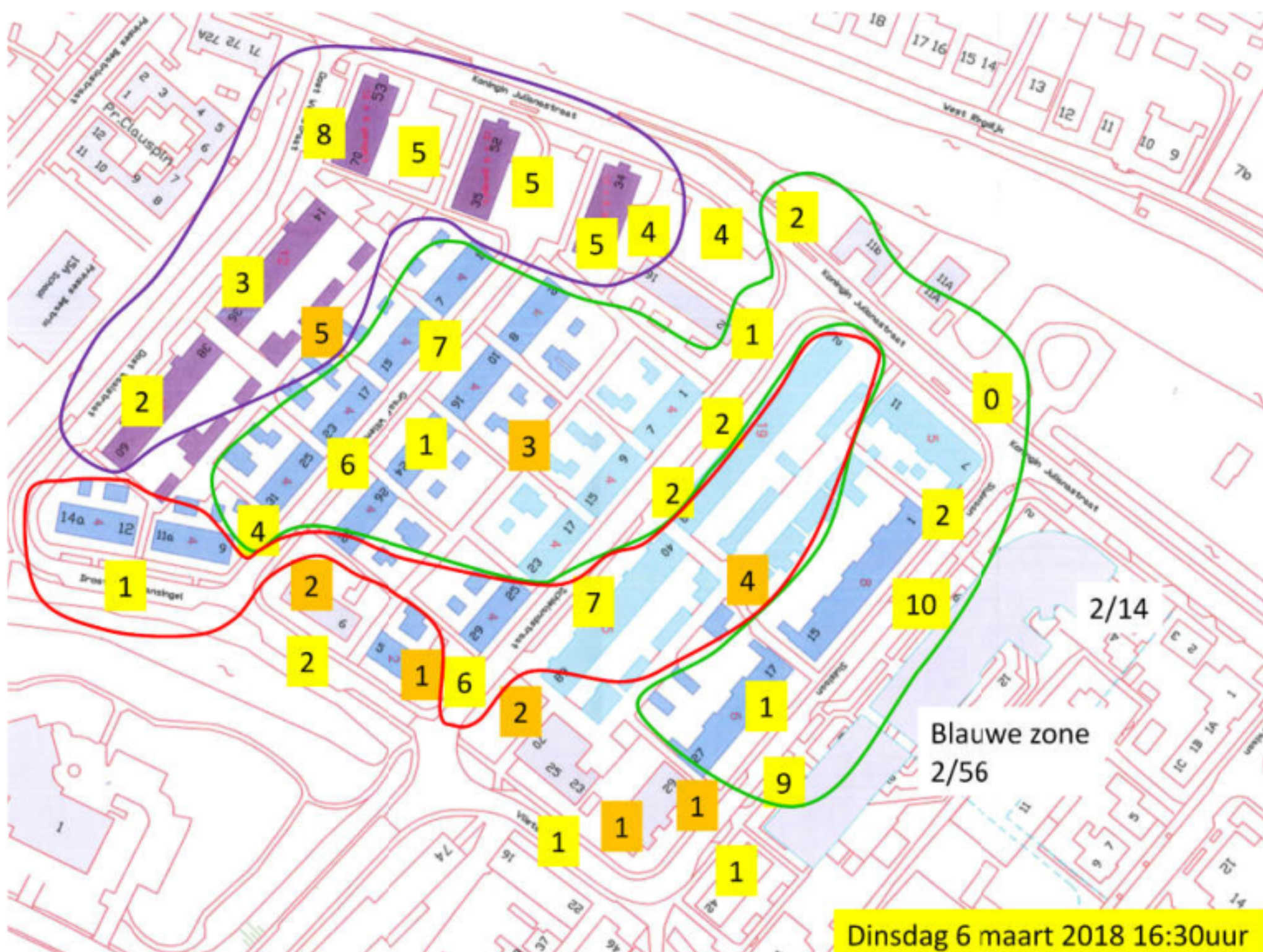
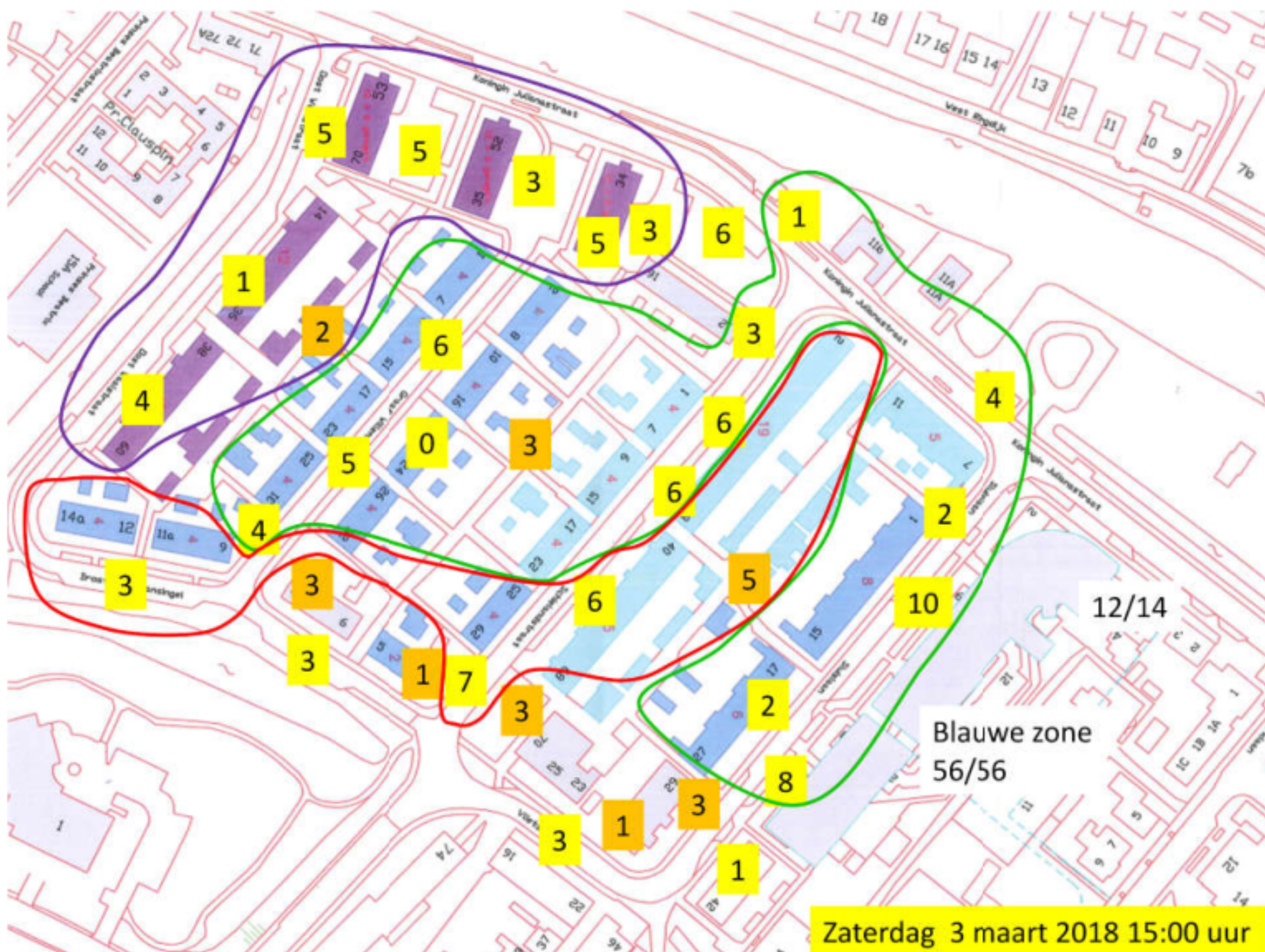
Geadviseerd wordt om het gemiddelde van de bandbreedte te gebruiken én het gemiddelde van de gebieden schil centrum en rest bebouwde kom. Op deze kan een meer uitgebalanceerde parkeernorm toegepast worden, waarbij enerzijds de woonwijk klaar is voor de toekomst met eventueel meer autobezit. Anderzijds wordt niet 'kwistig' met parkeerplaatsen omgesprongen gebaseerd op het huidige autobezit. Ter vergelijking, de toekomstige parkeernorm ligt 30- 50% hoger dan in het huidige gebruik volgens het parkeeronderzoek.

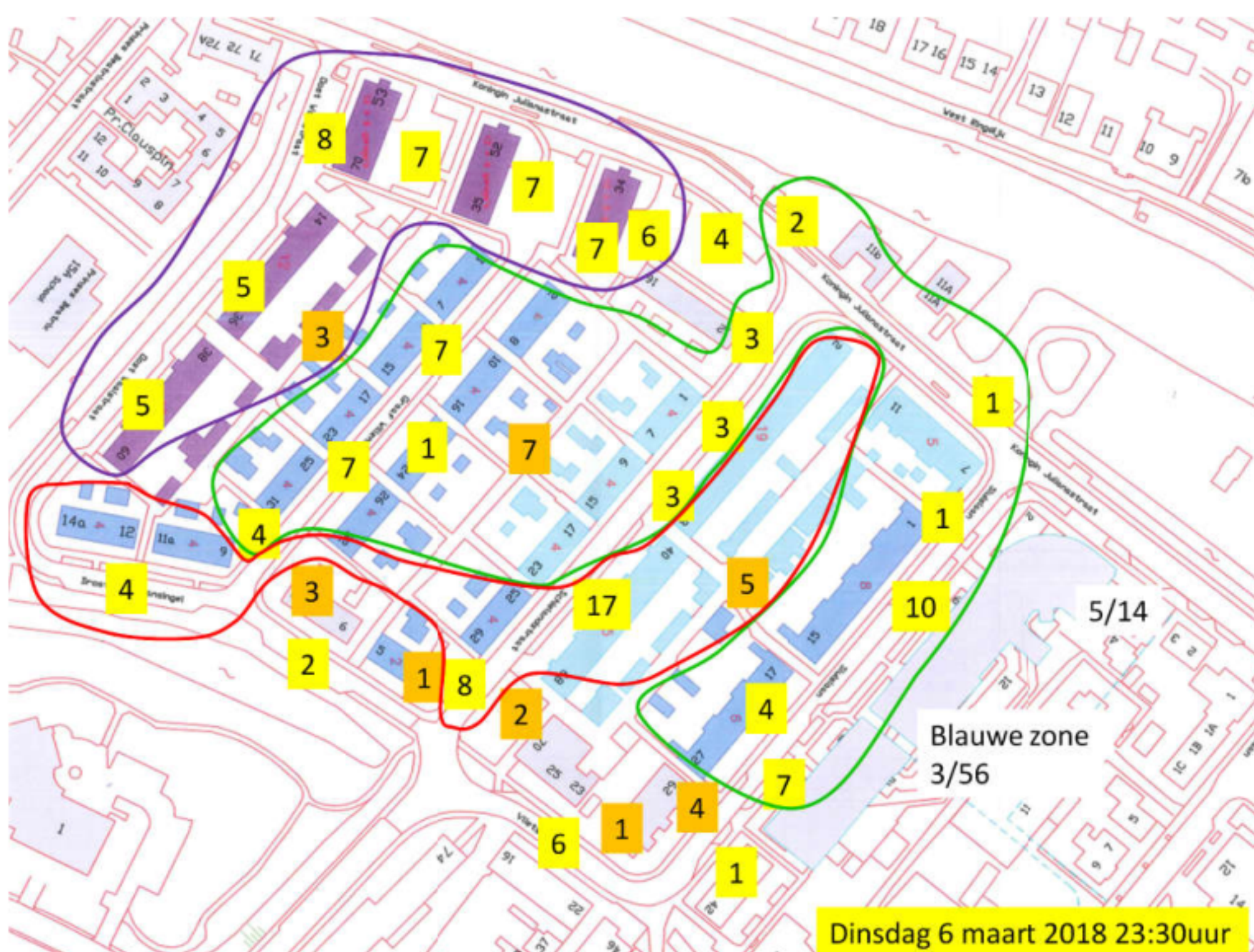
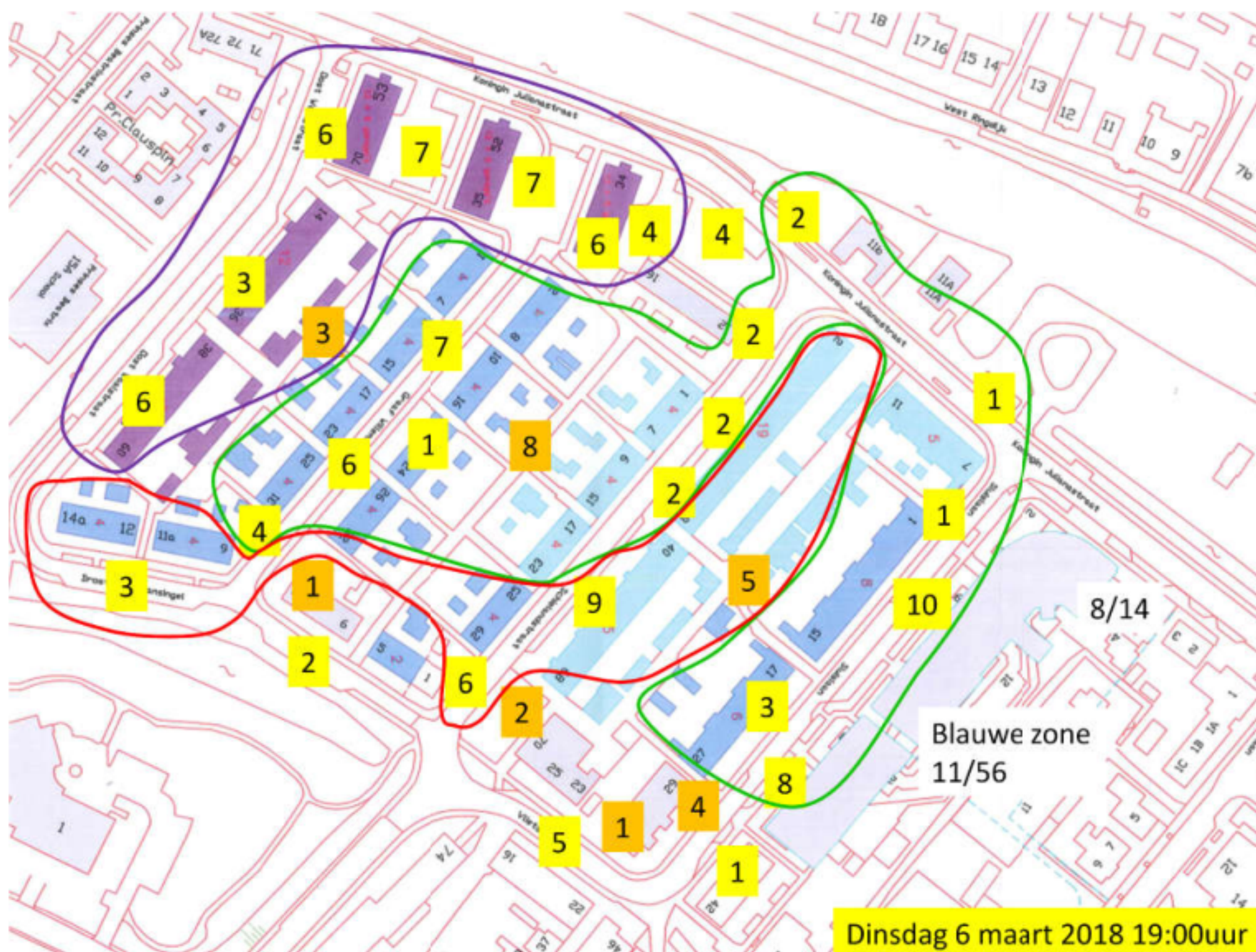
Bijlage

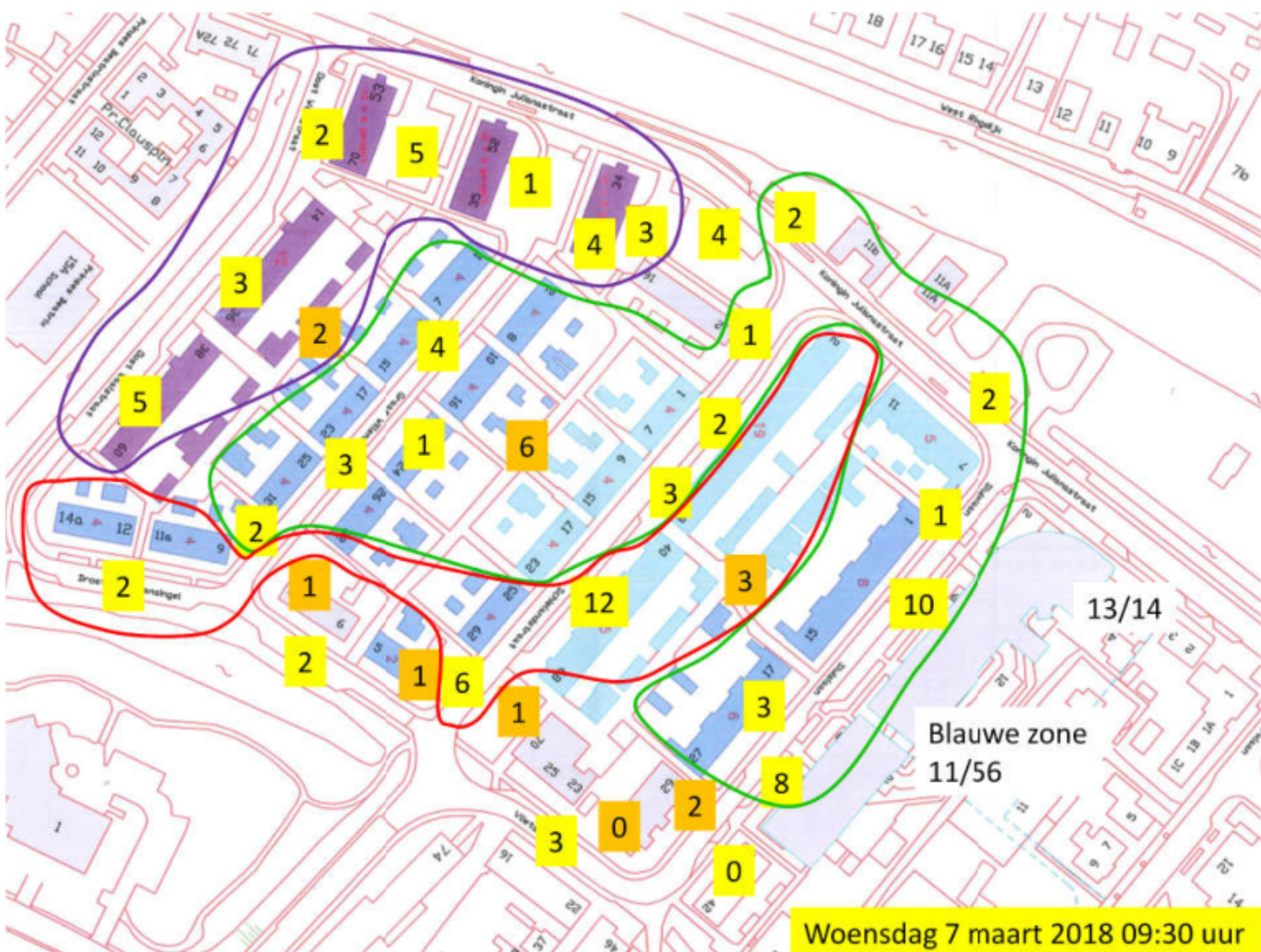
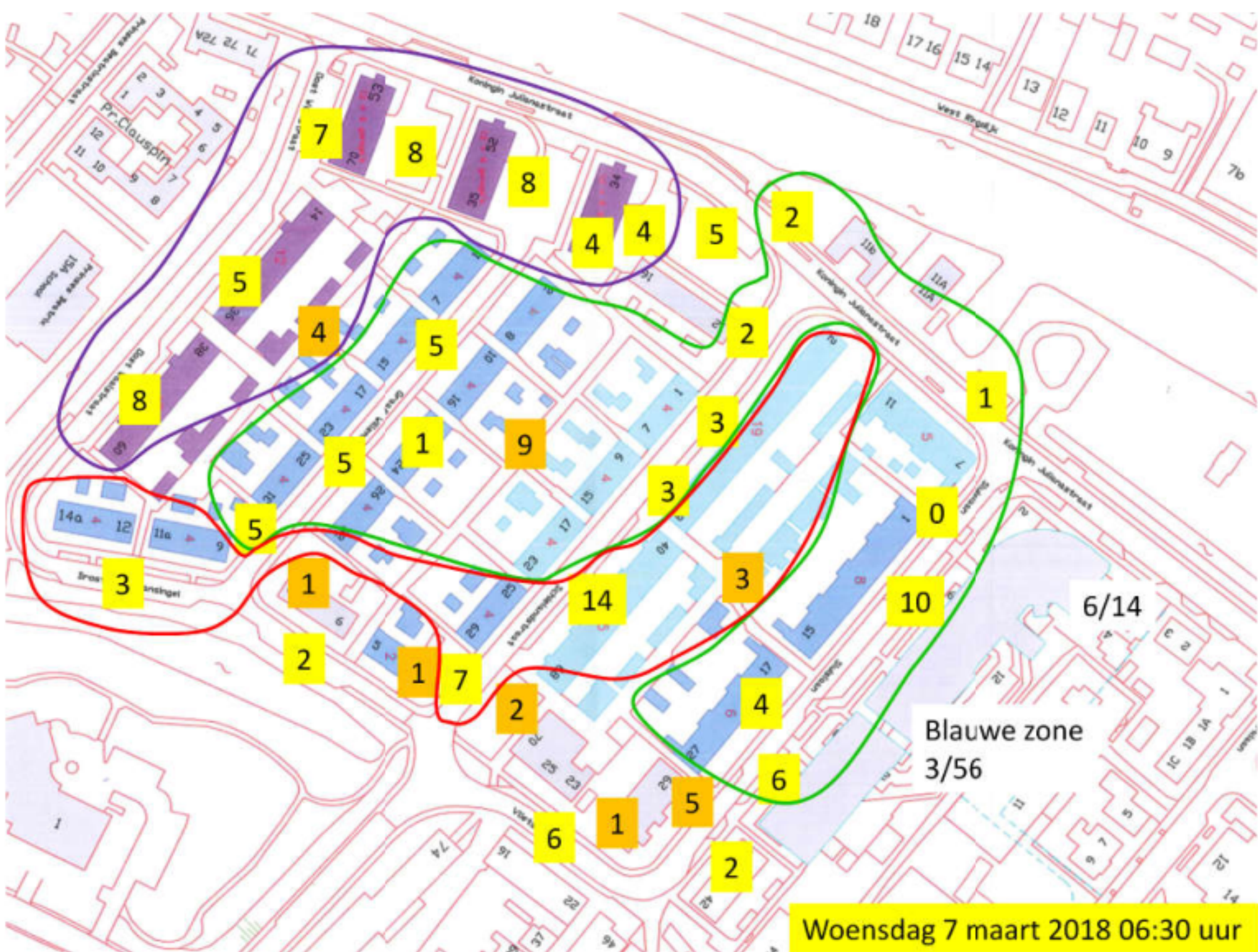
Straat	Nummers	Rijwoning	Beneden/bovenwoning	Portiekwoning	Aantal woningen	garagebox	zaterdag 3 maart 2018	zaterdag 3 maart 2018	zaterdag 3 maart 2018	dinsdag 6 maart 2018	dinsdag 6 maart 2018	dinsdag 6 maart 2018	woensdag 7 maart 2018	woensdag 7 maart 2018	woensdag 7 maart 2018	vrijdag 16 maart 2018	vrijdag 16 maart 2018
Sluislaan	1-27 (oneven)	14					20	25	22	22	22	22	20	22	21	20	21
Sluislaan	1a-16a (even en oneven)					16											
Koningin Julianastraat	7-11 (oneven)	5					4	4	5	2	3	3	3	4	6	4	3
Schielandstraat	2-68 (even)		34				18	10	11	11	14	22	17	15	11	15	17
Schielandstraat	1-23 (oneven)	12					9	15	18	8	14	16	17	12	11	9	17
Schielandstraat	25-29a (oneven)		6				8	7	7	6	6	8	7	6	4	7	8
Graaf Willemstraat	1-32 (even en oneven)	32					20	20	15	18	18	19	16	10	8	16	19
Drost IJermansingel	9-14a (even en oneven)		12				3	4	3	1	3	4	3	2	1	3	3
Koningin Julianastraat	17-22 (begane grond)					6											
Koningin Julianastraat	23-34 (even en oneven)			12			9	6	8	9	10	13	8	7	5	9	11
Koningin Julianastraat	35-40 (begane grond)					6											
Koningin Julianastraat	41-52 (even en oneven)			12			12	7	8	10	14	14	16	6	6	12	13
Koningin Julianastraat	53-58 (begane grond)					6											
Koningin Julianastraat	59-70 (even en oneven)			12			7	5	5	8	6	8	7	2	2	7	6
Oost Waalstraat	14-60 (even)			24			11	11	10	10	12	13	17	10	8	11	9
Totaal		63	52	60	175	34	121	114	112	105	122	142	131	96	83	113	127
Totaal rijwoningen							53	64	60	50	57	60	56	48	46	49	60
Totaal be/bo woningen							29	21	21	18	23	34	27	23	16	25	28
Totaal portiekwoningen							39	29	31	37	42	48	48	25	21	39	39
Totaal controle							121	114	112	105	122	142	131	96	83	113	127

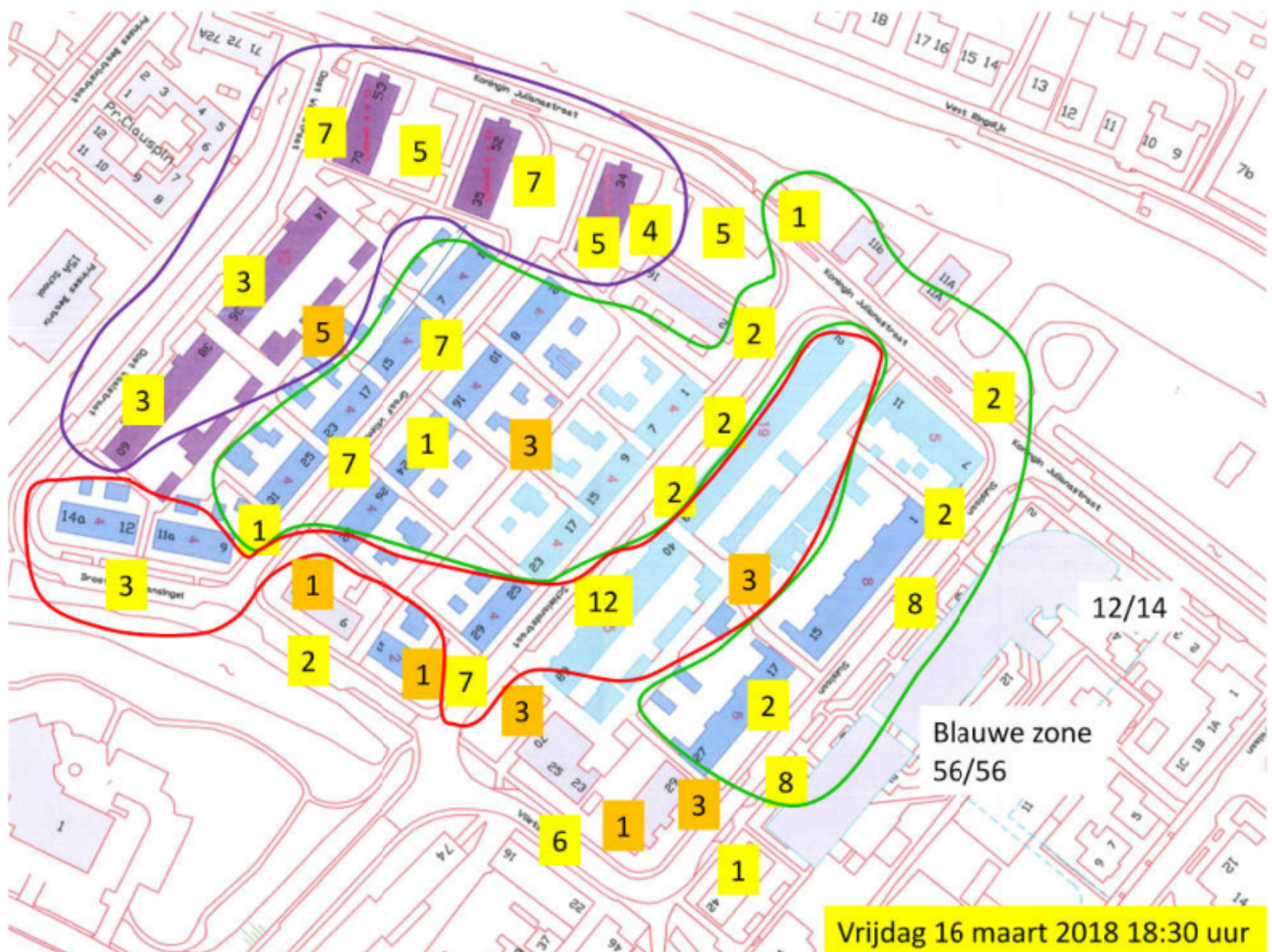
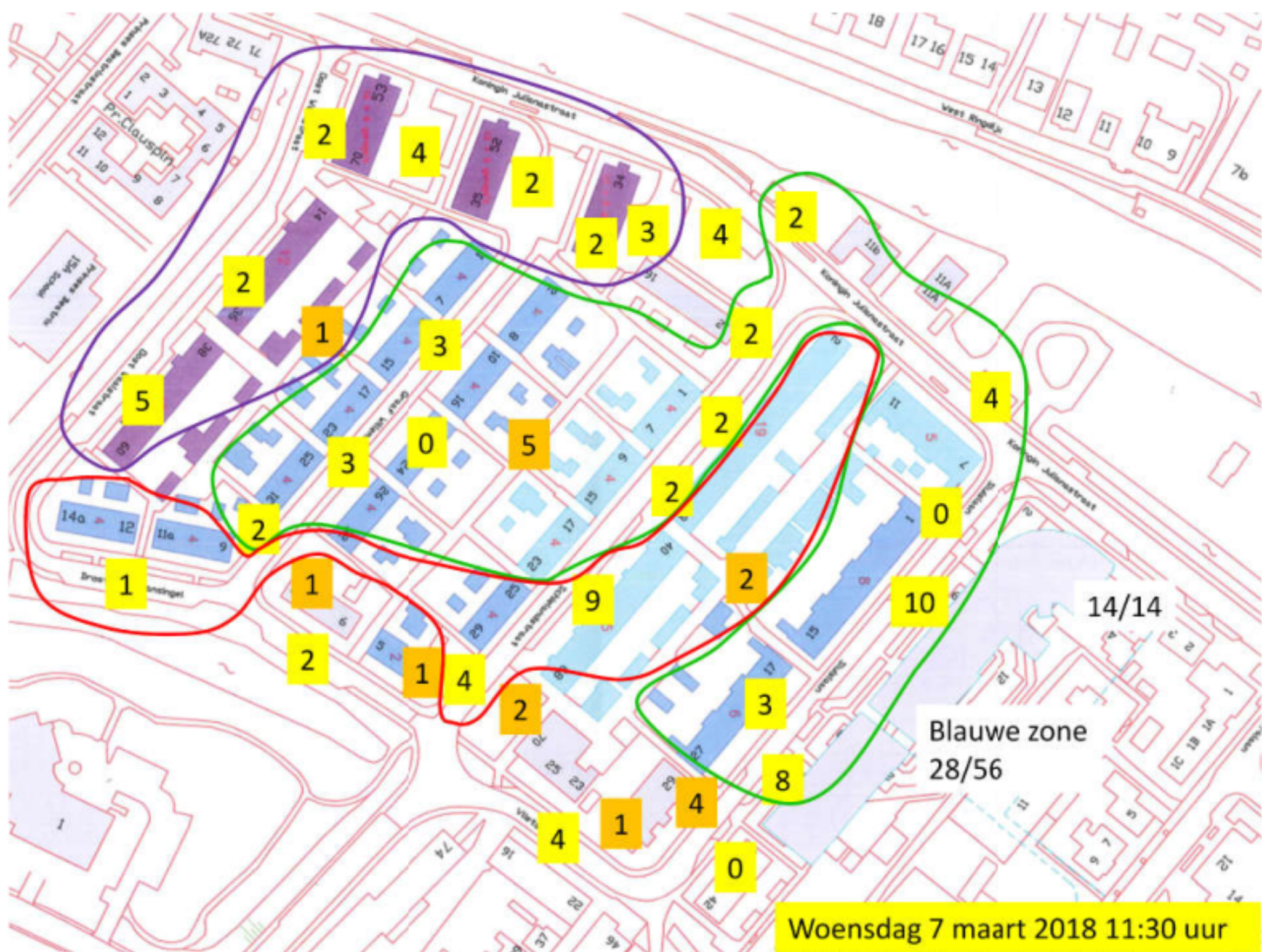
Resultaten parkeertelling

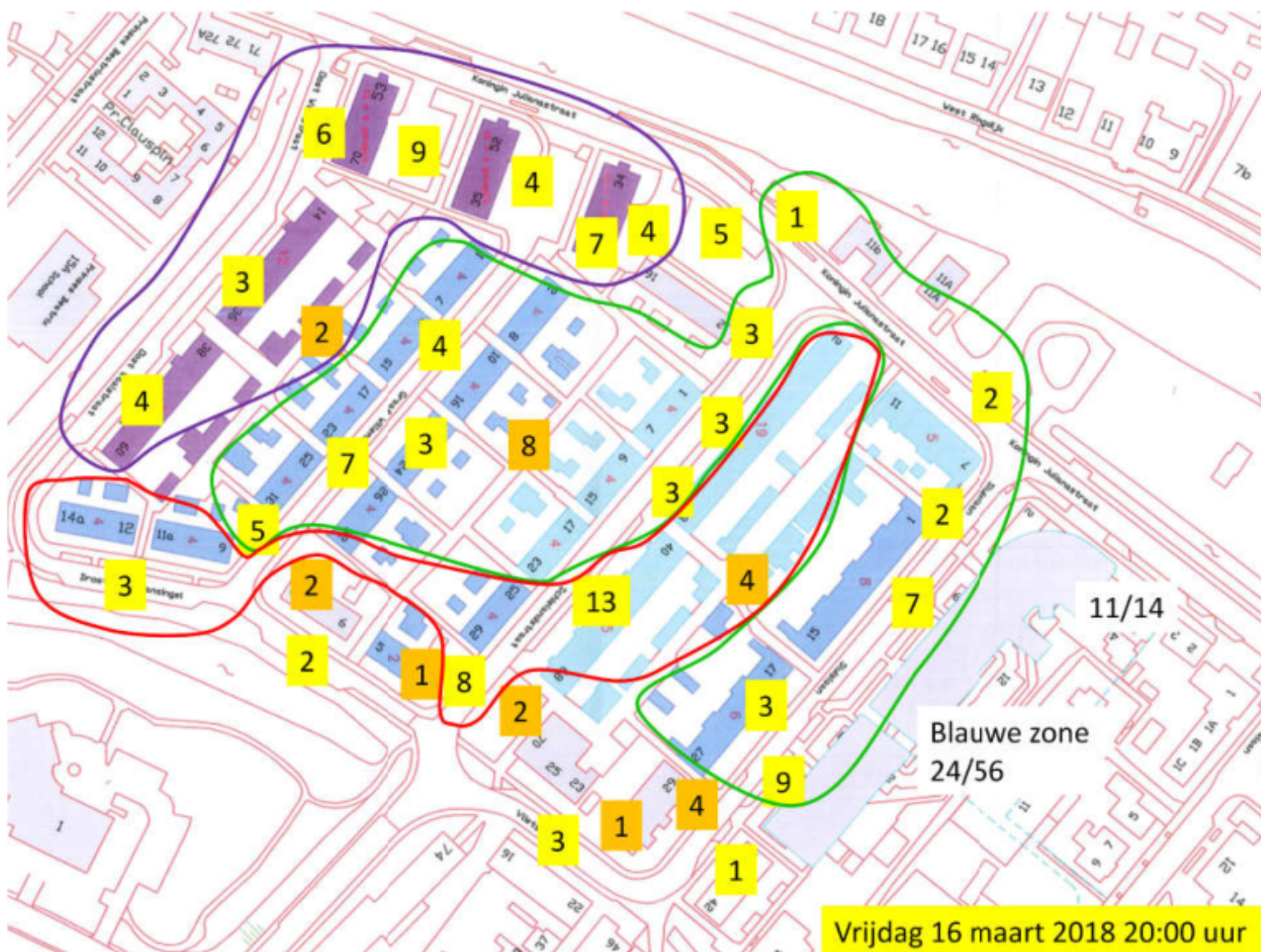












Notitie parkeren bij
herstructureringsplan 50-er jaren
gebied Moordrecht.

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 IJsermensingel, 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.



Situatie huidige bebouwing 50er jaren gebied

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 geprolonged 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.

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

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.

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.

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]	
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Komen er elektrische laadpalen voor auto's:

Dat besluit is nog niet genomen maar het ligt voor de hand dat er plaatsen worden voorzien.

Krijgen we een schuur:

Het standaard pve van Mozaiek voorziet in een schuur of berging met een 230 V aansluitpunt, op eigen meter, zodat een fiets accu daar kan worden opgeladen.

Komt er Glasvezel in de wijk.

We zullen bij de netbeheerder navraag doen of er glasvezel in de wijk is en als dat zo is dit naar de woningen te gaan brengen. Op het moment dat we straten en openbaar gebied aanpassen kunnen we dat wellicht meteen meenemen. Mozaiek doet navraag.

Wanneer plattegronden bekend?

Als het bestemmingsplan er is kunnen we de plattegronden gaan ontwikkelen en woningtypen uitwerken en tekenen. We hopen over een half jaar concept tekeningen te hebben. Bij deze ontwikkeling worden de bewoners uiteraard betrokken. De plattegronden zullen veel lijken op de woningen die we de laatste jaren gebouwd hebben.

Zijn de woningen levensloopbestendig:

De appartementen zijn gelijkvloers drempel arm en uiteraard levensloopbestendig. Elk appartementen blok krijgt ook een lift. De egw hebben een binnentrap en kunnen we daardoor niet levensloop bestendig maken. We zorgen er wel voor dat alle hulpdiensten (ambulance, brandweer) normale toegang tot de woningen en de appartementen hebben en niet via een achtertuin of poort bij een woning naar binnen moeten.

Sociale vragen

Wat wordt de huurprijs:

Alle woningen worden sociale huurwoningen. De inzet is dat 2/3 van de woningen in het bereikbare segment komen dus voor mensen met recht op huurtoeslag.

Het is heel erg moeilijk voor de bewoners in fase 1 dat zij nog niet weten wat er terug komt en waar ze voor kiezen als ze willen terugkeren.

Mozaiek begrijpt dat dat moeilijk is om een keuze te maken maar de woningen die we terug bouwen zullen de normale standaard woningen zijn die we overal bouwen. We vragen daarbij bewoners hun wens uit te spreken wat ze willen. Daarbij moeten de woningen uiteraard ook passend worden toegewezen. Alleen voor de bewoners in de eerste fase hebben we nog geen definitieve plattegronden. Bewoners van latere fasen kunnen zien welke woningen er komen. In de eerste fase is b.v. ook maar 1 egw beschikbaar om te kiezen. Wij verwachten dat de vraag naar een egw groot zal zijn. We zullen dit maatwerk met elkaar moeten bespreken.

Wat gebeurt er als ik geen passende woning kan vinden:

Dan gaan we u helpen toch een vervangende passende woning te vinden.

Kunnen we een woning in het project vvm locatie krijgen.

We zijn ook deze locatie aan het uitwerken maar denken dat de oplevering te laat zal zijn voor de bewoners uit de 1^e fase van de jaren 50 wijk, om daarvoor in aanmerking te komen.

Ik wil graag naar mijn oude plek terugkeren kan dat;

Dat moeten we per geval bekijken. Past de woning die op die plaatst staat nog bij u of is die plek wellicht nu opgevuld met ruimte voor parkeren of voor appartementen. We vragen de bewoners Mozaiek te bellen zodat we ze individueel kunnen helpen.

Wat gebeurt er als er dingen veranderen, veel tijd vragen, de wijk nog niet leeg is en de planning niet wordt gehaald.

We kiezen er niet voor te wachten met de start van het project. Dan moeten we de planning bijstellen. Als blijkt dat na alle inspanningen er toch meer tijd nodig is kunnen de aangegeven periode worden verlengd.

Als dit plan niet door de gemeenteraad komt, is er dan een plan B?

Nee dat hebben we niet. Dan moet er een heel nieuw plan worden gemaakt. Renovatie van de woningen in de jaren 50 wijk is in ieder geval geen optie. Mocht dit plan het niet halen en niet de medewerking van de gemeenteraad krijgen hebben we een groot probleem in Moordrecht.

Waarom worden er zo veel woningen tegelijk gesloopt

In overleg met de bewoners commissie en de klankbord groep is er gezocht naar een optimale fase verdeling. Om balans te vinden tussen het aantal fasen waarin we het project knippen, het aantal woningen dat we per keer slopen, het aantal woningen dat voor het uithuizen van bewoners beschikbaar komt per jaar en de nog veel langere looptijd (bij kleinere fasen) die het project dan zou krijgen is besloten om 4 fasen aan te houden. Dat is in het sociaal plan vastgelegd. Mocht het zo zijn dat in dat proces onoverkomelijke hindernissen gaan we maatwerkoplossingen zoeken. De woningen moeten uiteraard leeg zijn voor dat we ze kunnen slopen. Voor het verhuizen van bewoners uit de 1^e fase is nu een periode van nog zo'n 1,5 jaar beschikbaar.

Kan de presentatie ook schriftelijk worden uitgegeven

Het printen en uitdelen van de presentatie is moeilijk omdat we dan alle gesproken informatie niet delen. We zullen van de presentatie een samenvatting maken en deze verspreiden via de website.