

Technische vragen

Van : VVD Gouda, Kevin de Jonge
Aan : Erwin Bok, commissiegriffier Cie FLO
Datum vraag : 23 november 2025
Onderwerp : Omgevingsvergunning Heuvellaan 1



Datum antwoord :

Vragen:

1. "De financiële afspraken worden vastgelegd in een nog op te stellen anterieure overeenkomst, welke ter besluitvorming wordt voorgelegd aan het college voorafgaand aan de raadsbehandeling in september." Het is nu november. Wat betekent dit voor de status van de financiële afspraken en de anterieure overeenkomst?
2. Wat kunnen de gevolgen zijn van de start van de vergunningsprocedure wanneer geen overeenstemming wordt bereikt over essentiële financiële afspraken c.q. wanneer deze afspraken dusdanig afwijken van hetgeen nu de inzet is van de gemeente?
3. In het parkeerbeleid i.r.t. de Groenheuvel worden multifunctioneel gebruik, dubbelgebruik en uitbreiding genoemd. In hoeverre zijn de volgende aspecten meegenomen in de capaciteitsberekeningen aan de Groenheuvel?
 - a. Nu al multifunctioneel gebruik door piekmomenten van het zwembad, sporthal, sportverenigingen, evenementen, stalling en parkeergebruik door campers en vrachtwagens?
 - b. De huidige en toekomstige woningbouwontwikkelingen waar de Groenheuvel als uitwijklocatie wordt genoemd (Burgemeesterskwartier, Harderwijkweg, Heuvellaan, Spoorzone etc.); graag ook een overzicht hiervan?
 - c. Overloop van mensen die noodgedwongen een auto moeten hebben vanwege moverende redenen maar deze niet meer in de eigen wijk kwijt kunnen/mogen.
 - d. De ontwikkeling van autobezit conform het Toekomstperspectief Automobilitéit?
 - e. Deze factoren gecombineerd?
4. Is er een prognose gemaakt voor parkeerdruk in 2030–2040, gezien de verdere ontwikkelingen in de Spoorzone?
5. Welke aannames liggen exact ten grondslag aan het dubbelgebruik van parkeerplaatsen?
6. Hoe wordt het gebruik van deelauto's gemonitord en wat gebeurt er als de bezettingsgraad achterblijft bij de verwachting?
7. Is er vergelijkbaar omgevingsbeleid of jurisprudentie beschikbaar over gebruik van openbaar terrein voor private parkeeroplossingen?
8. Er wordt gespeculeerd over parkeerregulering als serieuze optie. Welke consequenties hebben de verschillende scenario's voor bewoners, horeca, sportvoorzieningen en bezoekers?
9. Waarom is juist op deze plek, met inachtneming van reeds aanwezig dubbelgebruik en diverse woningbouwontwikkelingen zo'n grote afwijking van de reguliere norm wél verantwoord?
10. "Op basis van deze kenmerken hebben we een realistische parkeeropgave van de ontwikkeling berekend. Deze parkeeropgave is (na het toepassen van dubbelgebruik) 70 parkeerplaatsen." Wat is de marge van fouten of afwijkingen in deze berekening?
 - a. Welke alternatieven zijn onderzocht vóórdat is gekozen om zo'n groot deel van de parkeeropgave op openbaar terrein te leggen en voordat is gekozen voor de geschetste parkeernorm?

Antwoorden:

- 1) Het collegevoorstel over de ruimtelijke ordeningsprocedure met bijbehorende raadsstukken is op 15 juli 2025 behandeld. De teksten zijn daardoor wat betreft anterieure afspraken niet meer actueel.
Het college heeft op 28 oktober ingestemd met de anterieure overeenkomst voor dit project. Ondertekening ervan heeft op 6 november plaatsgevonden. Daarmee zijn definitieve kostenverhaalsafspraken vastgelegd.
- 2) Niet van toepassing – zie antwoord op vraag 1.
- 3) Het college ziet dat het aangeleverde stuk beknopt van aard is, daarom heeft het college bij de beantwoording van deze vragen het volledige rapport gedeeld. In de beantwoording van deze vragen zal ook verwezen worden naar dit rapport.
 - a) Bij de berekening zoals te zien is in hoofdstuk 3 is er rekening gehouden met de huidige parkeervraag. Hierin valt te zien dat er nog voldoende capaciteit over blijft na ontwikkeling. Bij de verdere uitwerking van de optimalisatie van het terrein zal deze parkeervraag worden meegenomen en waarbij de insteek is om nog steeds voldoende ruimte voor de vastgestelde ambities onder andere uit het WMP Binnenstad te houden.
 - b) Het standaard uitgangspunt is dat bij locatieontwikkeling/projecten wordt geparkeerd op het eigen terrein. Hiervoor zijn geen uitwijklocaties bespreekbaar.
 - c) In de avonduren (zie meegezonden mobiliteitsrapport) blijkt dat er nog voldoende restructuur is voor bewoners om uit te wijken.
 - d) Via het Verkeerscirculatieplan dat is vastgesteld werken we aan de mobiliteitstransitie wat ook betekent dat er meer gestuurd wordt op autobezit waar dat mogelijk is..
 - e) Vraagstelling onduidelijk
- 4) Er is geen voorspelling gemaakt van de parkeerdruk in de Spoorzone. Zie beantwoording vraag 3.a.
- 5) Het dubbelgebruik is gebaseerd op de door de raad vastgestelde normen in het parapluserziening parkeren waarin de dubbelgebruik spelregel staat. Dit komt overeen met de CROW richtlijnen.
- 6) In de anterieure overeenkomst is vastgelegd dat de ontwikkelaar / de VVE gedurende tenminste 10 jaar zorgt voor 4 deelauto's. De deelauto's worden niet exclusief voor bewoners van dit project; ook omwonenden mogen de deelauto gebruiken. Op verzoek van de gemeente is daarbij vastgelegd dat na de genoemde periode van 10 jaar nadere afspraken worden gemaakt over het vervolg: verlenging (of herziening). Daarbij is het ook een mogelijkheid dat de deelautoplekken daarna door gemeente worden overgenomen.
- 7) In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan een ontwikkelaar gebruikmaken van openbare parkeerplaatsen, mits de bezettingsgraad daarvan onder de 85% ligt. Dat is het geval voor de Groenheuvel. Gemeente publiceert periodieke meetresultaten op gis.gouda.nl. Binnen de gemeente Gouda geldt echter de verplichting om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Van deze verplichting kan gemotiveerd worden afgeweken, waarbij het gebruik van openbare parkeerplaatsen mogelijk is. Deze afwijkingsmogelijkheid is vastgelegd in de Parapluserziening Parkeren Gouda, artikel 3.1 sub d.
- 8) Hiervoor wordt verwezen naar het omgevingsprogramma parkeren.
- 9) zie de onderbouwing in het meegezonden mobiliteitsrapport.
- 10) Het werken op basis van werkelijk autobezit is mogelijk binnen de kaders van de Omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland. Wanneer de norm gebaseerd is op werkelijk autobezit, dient deze door de gemeente te worden overgenomen. Daarbij wordt gekeken naar het aantal adressen dat in het onderzoek naar werkelijk autobezit is meegenomen en naar de daarbij behorende doelgroep. Daarnaast biedt de parapluserziening parkeren van de gemeente Gouda hiervoor eveneens de benodigde ruimte.
 - a) Het vertrekpunt bij planontwikkeling is parkeren op eigen terrein. Vanwege de geringe kavelmaat, is gebouwd parkeren een logisch scenario. Bouwkosten bepalen daarbij de haalbaarheid, waarbij meerlaagse oplossingen complex zijn door het verlies aan ruimte (efficiëntie) door de hellingbanen. Anders gezegd: meer dan 1 gebouwde parkeerlaag in deze compacte bouw is onhaalbaar. Het realiseren van extra parkeren op maaiveld botst met de groennorm en de klimaatambities zoals regenwateropvang en vergroening. Alternatief is minder programma, waarbij een financieel onhaalbaar

plan ontstaat of minder / geen betaalbaar programma mogelijk is. Daarmee is het huidige voorstel ontstaan.