Raadsvoorstel

Onderwerp:	Ontwikkeling Parijsch, onderdeel Linieveld
Portefeuillehouder:	M. Wichgers
Datum college besluit:	18 januari 2022
Behandelend ambtenaar:	Ine van den Hurk, Michèle van Leest
Registratienummer:	GZDGCB377059/377060

Inleiding

Een drietal aanleidingen vormt de basis voor dit voorstel:

1. In 2018 heeft de Raad een amendement aangenomen om *"Het college opdracht te geven om een plan op te stellen voor een kwaliteitsverbetering van de inrichting en leefbaarheid van verschillende wijken en buurten in Parijsch Zuid. Hierbij in ieder geval aandacht te besteden aan de bebouwingsdichtheid, groen, speelruimtes voor kinderen en een verkeersveilige ontsluiting van de wijk voor alle soorten verkeersdeelnemers".*
2. In 2019 is de motie*: betaalbaarder wonen in Parijsch borgen*, aangenomen. In deze motie wordt het college opgeroepen om te komen tot een evenredige verdeling van de nog te bouwen woningen tussen 230.000 en 350.000 euro. Kanttekening: in 2020 en 2021 zijn de woningprijzen met gemiddeld 12% per jaar gestegen.

De uitwerking van beide zijn opgenomen in de geactualiseerde Samenwerkingsovereenkomst Parijsch Zuid. De geactualiseerde Samenwerkingsovereenkomst is, na het besluit (d.d. 3 juni 2021) van de Raad om zonder wensen en bedenkingen in te stemmen, vastgesteld in de C.V. Parijsch.

3. Toegenomen woningbouwbehoefte Culemborg.
   Zoals in heel Nederland geldt ook voor Culemborg dat er een grote behoefte is aan meer (betaalbare) woningen. In het regionale woningbehoefteonderzoek (2019) is opgenomen dat er een woningbouwopgave tussen 2000 nieuwe woningen tot 2030 en nog 1000 woningen extra tot 2040 is.

Om aan alle bovenstaande opgaves te voldoen is er voor de ontwikkeling van het laatste ontwikkelveld (Linieveld) in Parijsch een ontwerpproces, met C.V. Parijsch en Heijmans, doorlopen om de mogelijkheden te verkennen.

<u>Conclusies uit de verkenning:</u>

- het is mogelijk om meer (betaalbare) woningen toe te voegen aan Linieveld.
  Binnen het huidige bestemmingsplan is er nog ontwikkelruimte voor maximaal 311 woningen. Om te komen tot een programma met meer betaalbaardere woningen is een programma van ca. 430 woningen nodig. Dit betekent dat er ca 120 nieuwe woningen extra

worden toegevoegd.

Om dit mogelijk te maken is een bestemmingsplan wijziging nodig.

- Rijdende en stilstaande auto's nemen veel ruimte in beslag. Om te voldoen aan een kwaliteitsverbetering in de openbare ruimte is een reductie van het aantal verkeersbewegingen van gemotoriseerd verkeer in de wijk noodzakelijk. Dit vraagt om een toekomstvisie op mobiliteit en parkeren, waarin we uitgaan van parkeren in gebiedsvoorzieningen op beperkte loopafstand binnen het Linieveld.
- Voor Linieveld zijn op basis van het amendement voor een kwaliteitsverbetering uitgangspunten opgesteld voor het stedenbouwkundig plan.
  Contractueel is vastgelegd dat het uitgiftepercentage in Parijsch 67% is. Met andere woorden; 67% van de grond wordt verkocht en 33% van de grond is voor openbaar gebruik. Dit percentage is gekoppeld aan de grondexploitatie van Parijsch.
  In de 33% van het grondoppervlak moeten alle openbare voorzieningen worden opgenomen. De meeste ruimte in de openbare ruimte wordt ingevuld door verkeer en parkeren. Het toevoegen van meer woningen in Linieveld betekent ook een toevoeging van meer auto's en bijbehorende parkeerplaatsen. Om meer ruimte te creëren voor (buurt)groen, speelplekken/spelaanleidingen en een aantrekkelijke, leefbare wijk te ontwerpen is een integraal mobiliteitsconcept, gericht op het stimuleren van duurzame (deel)mobiliteit en verlaging van de parkeernorm nodig.

Voorstel Raadsbesluit

De gemeenteraad van Culemborg besluit:

1. het college te verzoeken een wijziging van het bestemmingsplan voor te bereiden om een woningbouwprogramma met meer (betaalbaardere) woningen mogelijk te maken;

2. het college te verzoeken om de parkeernota Culemborg in 2022 te herzien en hierin ook de onderwerpen parkeerregulering, gebiedsgerichte voorzieningen en het invoeren van een mobiliteitsfonds op te nemen;

3. vooruitlopend op het herzien van de parkeernota in 2022, maar onlosmakelijk verbonden met besluitpunten 1 en 2, in te stemmen met een verlaging van de parkeernorm specifiek voor de ontwikkeling Linieveld, conform in dit voorstel beschreven parkeerrekennormen;

Argumenten:

Toevoegen 120 woningen in een (betaalbaardere) categorie met een kwaliteitsverbetering voor de wijk Parijsch;
Om invulling te geven aan de motie om te komen tot een kwaliteitsverbetering voor de wijk Parijsch is met de C.V. Parijsch en Heijmans onderzocht hoe we voor het Linieveld hier invulling aan kunnen geven. Buiten de vraag om meer kwaliteit ligt er inmiddels ook de grotere woningbouwbehoefte binnen de gemeente. Om te voldoen aan de grote woningbouwopgave voor Culemborg, om te komen tot meer betaalbare en diverse woningen binnen Parijsch, met als randvoorwaarde om ook meer groen en kwaliteit in de wijk te realiseren is er een bestemmingsplanwijziging voor Parijsch-Zuid nodig. Wanneer het bestemmingsplan voor Parijsch-Zuid niet wordt gewijzigd, kan geen invulling gegeven worden aan de opgaves.

Behoefte aan passend beleid op gebied parkeren en mobiliteit;
Het plan om meer woningen te bouwen in het Linieveld en daarnaast invulling te geven aan de kwaliteitsverbetering voor de wijk, vraagt om een integraal mobiliteitsconcept en het vigerende parkeer- en mobiliteitsbeleid hierop te herzien. Indien op conventionele wijze wordt doorgebouwd vragen meer woningen om evenredig meer ruimte voor infrastructuur en parkeerplaatsen en meer verkeersbewegingen. Dit staat haaks op de wens om een kwaliteitsimpuls te geven aan de wijk Parijsch.

Hoewel Linieveld verder gelegen is van het station en het centrum, waarbij wordt aangenomen dat het autobezit hoger ligt dan in bijvoorbeeld de toekomstige Stationsomgeving, kan ook hier worden ingezet op duurzame en minder ruimte vragende vormen van mobiliteit. Dit bereiken we door goede rechtstreekse verbindingen voor langzaam verkeer naar belangrijke voorzieningen binnen Culemborg, voorzieningen in de wijk zoveel mogelijk te clusteren op logische en goed bereikbare plaatsen en goed en ruim aanbod van deelmobiliteit. De gemeente dient hier een regierol op zich te nemen, zodat de kwaliteit en het aanbod geborgd is.

Om toch aan de opgaves die gesteld zijn voor het Linieveld te kunnen voldoen, is het nodig om de parkeernorm aan te passen. In 2022 wordt de nota parkeernormen herzien en ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. De parkeernormen voor het Linieveld worden hierin beschreven. Echter dient vooruitlopend hierop al een parkeernorm te worden vastgesteld die als rekennorm geldt voor de ontwikkeling van het Linieveld.

We gaan hierbij uit van de volgende rekennormen:
- 0,8 parkeerplaats per woning voor het goedkope segment exc. Bezoekers aandeel
- 1,2 parkeerplaats per woning voor het middel dure segment exc. Bezoekers aandeel
- 2,0 parkeerplaats per woning voor het dure segment exc. Bezoekers aandeel
- 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers

Uitgangspunt hierbij is dat die parkeerplaatsen die niet op eigen terrein kunnen worden aangelegd, worden gerealiseerd in gebiedsgerichte voorzieningen. Parkeren op maaiveld wordt in principe niet toegestaan in verband met de leefbaarheid van de wijk. Uitzondering hierop vormen parkeerplaatsen voor mindervaliden of laad-/losplaatsen.

Voorkomen overlast bestaande wijken
Voor de wijk Linieveld worden lagere parkeernormen gehanteerd. Dit vraagt om een andere aanpak. Er zullen woningen worden gerealiseerd met parkeren op eigen terrein. Daarnaast worden er gebiedsgerichte voorzieningen aangelegd voor die woningen waar geen mogelijkheid is tot parkeren op eigen terrein en voor bezoekers. Parkeren op maaiveld (op straat) is niet mogelijk. Om dit in goede banen te leiden is parkeerregulering nodig. Een voorbeeld hiervan is het invoeren van een parkeervergunning voor bewoners die niet op eigen terrein kunnen parkeren en het instellen van een bezoekersregeling.

De uitvoering van de parkeerregulering valt onder de bevoegdheid van het college.
Het vaststellen van de tarieven voor de parkeerregulering vallen onder de bevoegdheid van de gemeenteraad.

Het Linieveld grenst aan een tweetal buurten: Lokkershoek en Forteneiland. Om parkeeroverlast in omliggende straten/buurten in Parijsch als gevolg van de woningbouwontwikkelingen in Linieveld te voorkomen, is als fall back scenario op een gedragscampagne, mogelijk ook enige vorm van regulering in deze straten/wijken nodig

Toekomstbestendigere wijk
Door meer woningen te bouwen, maar minder autoverkeersbewegingen binnen de wijk te genereren en minder infrastructurele voorzieningen aan te leggen, blijft er meer ruimte voor het inrichten van een meer groene, gezonde en sociale woon- en leefomgeving, neemt verkeersveiligheid toe en worden woningen beter betaalbaar voor een grotere groep.

Door op een conventionele wijze te ontwerpen, waarin veel wegen binnen het gebied worden aangelegd en woningen met parkeren op eigen terrein aan de achterzijde in het plangebied liggen, wordt dit doel niet bereikt. Om de leefbaarheid te verbeteren, dient op een andere wijze ontworpen te worden waarin zorgvuldig bekeken wordt hoe het aantal autoverkeersbewegingen binnen de wijk beperkt kan worden. Dit kan onder andere door een goede positionering van de woningen met parkeren op eigen terrein, gebiedsgerichte voorzieningen en benodigde voorzieningen (bijv. glascontainer, brievenbus, deelauto, pakketkluis).
Hoewel een goed ontwerp leidt tot het juiste gebruik, kunnen er altijd onvoorziene knelpunten ontstaan. Door te werken met een mobiliteitsfonds kan er tijdens het ontwikkelingsproces - in samenspraak met bewoners – worden bepaald of en welke aanvullende (mobiliteits)maatregelen in de wijk nodig zijn.

Het mobiliteitsfonds heeft dezelfde strekking als het al bestaande parkeercompensatiefonds van Culemborg. Initiatiefnemers kunnen het aantal parkeerplaatsen dat zij niet op eigen terrein kunnen aanleggen, afkopen tegen een vastgesteld tarief. Een parkeercompensatiefonds is echter beperkt inzetbaar, namelijk alleen voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. Een mobiliteitsfonds biedt meer ruimte en flexibiliteit om de gelden uit het fonds in te zetten.

Dit kan variëren van het stimuleren van deelmobiliteit, de aanleg van een directe verbinding naar voorzieningen, tot de aanleg van extra parkeerplaatsen (op een andere locatie) indien het aantal aangelegde parkeerplaatsen niet toereikend blijkt. Hierdoor is de wijk toekomstbestendig en flexibel.

Om een mobiliteitsfonds op te zetten, moeten er beleidsregels vastgesteld worden. Dit valt onder bevoegdheid van het college. Het tarief per af te kopen parkeerplaats valt onder bevoegdheid van de

gemeenteraad. Hetzelfde geldt voor de inzet en het beschikbaar stellen van de gelden uit het fonds. De raad besluit voor welke mobiliteitsoplossing het geld ingezet wordt.

Behoud regie gebiedsgerichte voorzieningen
Gedurende de dag wordt ongeveer 70% van alle parkeerplaatsen in woonwijken niet gebruikt. Het is daarom van belang om parkeerplaatsen zo optimaal mogelijk te benutten. Gebiedsgerichte voorzieningen (bijvoorbeeld een parkeergarage of centrale parkeerplaats), waarbij bewoners en bezoekers hun voertuig op loopafstand kunnen parkeren dragen hieraan bij.

Voor het Linieveld wordt uitgegaan van enkele gebiedsgerichte voorzieningen. In deze HUB's wordt het parkeren voor zowel bewoners als bezoekers van de wijk Linieveld georganiseerd. De parkeervoorziening wordt aangelegd bij de bouw van de wijk en betaald uit de GREX.

Maar wanneer de ontwikkeling van de wijk Parijsch is afgerond, moet het beheer en eigendom van de HUB's georganiseerd zijn. Wanneer die openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte waren geweest, zou de gemeente verantwoordelijk worden voor het beheer en onderhoud. Bij parkeerplaatsen bij een appartementencomplex is dit vaak ondergebracht bij een VvE.

Omdat de HUB's bedoeld zijn voor alle inwoners van de wijk Linieveld, maar er geen sprake is van een VvE en CV Parijsch geen rol meer heeft na opleveren van de wijk, lijkt het logisch om het beheer en onderhoud onder te brengen bij de gemeente.

De voorziening verkopen aan een marktpartij kan ook, maar levert mogelijk nieuwe problemen op. Zo kan een marktpartij eenzijdig de voorwaarden voor het gebruik wijzigen (wie mogen er onder welke voorwaarden in de HUB parkeren?). Een marktpartij kan besluiten om de parkeerplaatsen te verhuren aan derden, niet zijnde bewoners van Linieveld. Dit gaat ten koste van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Ook kunnen zij de tarieven wijzigen. Dit kan ervoor zorgen dat inwoners ineens veel meer moeten gaan betalen om te mogen parkeren in de HUB.

Gevolg: de HUB wordt niet gebruikt waarvoor deze is aangelegd, de bewoners wijken uit naar de openbare ruimte, de gemeente moet veel meer kosten maken voor handhaving of extra parkeerplaatsen aanleggen.

Daarom is het noodzakelijk dat de gemeente (een deel van) het eigendom houdt. Het college stelt het beleid vast en kan daarin aangeven wie en onder welke voorwaarden de HUB mag gebruiken. Participatie met bewoners van Linieveld over parkeren in de HUB's blijft mogelijk wanneer de gemeente (een deel van) het eigendom houdt. De raad stelt de tarieven vast en houdt daarmee grip op het financiële deel.

Er zijn verschillende varianten om dit te organiseren. Welke positieve en negatieve effecten de varianten hebben, dienen te worden onderzocht. Daarna volgt een uitgewerkt voorstel dat ter goedkeuring aan de raad wordt voorgelegd.

Draagvlak bij C.V. Parijsch
Om aan alle opgaves te voldoen is er voor de ontwikkeling van het Linieveld een ontwerpproces doorlopen om de mogelijkheden te verkennen. Dit heeft geleid tot een positief besluit van het Bestuur van de C.V. Parijsch op 16 december 2021, waarin draagvlak is voor een bestemmingplanwijziging en aanpassing van het woningbouwprogramma, met bijbehorende parkeernormen en voorzieningen.

Voorwaarde voor het besluit is een positief besluit van de Culemborgse Raad voor dit voorstel. Mocht dit besluit niet positief zijn dan zal de C.V. Parijsch Linieveld verder ontwikkelen binnen de huidige bestemmingsplan voorwaarden.

Kanttekeningen:

Onvoldoende sterk of onvolledig mobiliteitsconcept
Bij een verhuizing maken mensen een keuze over hun mobiliteit. De locatie en bereikbaarheid is vaak bepalend. De marketing in het gebied moet daarom helder zijn; er wordt ingezet op verminderd autogebruik. Dit uit zich in meer ruimte voor groen, verblijven en recreëren.
Wonen in Linieveld is een bewuste keuze, meer (groene) kwaliteit, minder auto.

Vooraf moet helder zijn welk parkeerregiem er geldt, welke vormen van deelmobiliteit door de nieuwe bewoners gewenst zijn en hoe deze worden aangeboden. Een belangrijke voorwaarde is dat het mobiliteitsconcept direct, vanaf het allereerste begin, goed functioneert en wordt gestimuleerd, dan is de kans van slagen groot. Mensen moeten vanaf het moment van intrekken in hun woning hun deelauto kunnen gebruiken. Als zij in een later stadium hun privé auto weg moeten doen, zijn zij daar minder toe geneigd.

Terugval optie noodzakelijk
Wanneer het mobiliteitsconcept niet of onvoldoende werkt, moet, tijdens de gefaseerde ontwikkeling van Linieveld, een heroverweging van de parkeernormen en het ontwerp plaatsvinden. Dit heeft mogelijk een negatieve invloed op de inrichting van de openbare ruimte.

Kosten, Baten, Dekking:

De kosten voor de bestemminsplanwijziging worden gedekt uit de GREX Parijsch. Ook de bijkomende kosten voor de aanleg van de centrale parkeervoorzieningen worden hieruit gedekt.

Personele en/of Juridische gevolgen:

Personele gevolgen
Het onderzoeken, verder uitwerken van de ontwerpen maakt deel uit van de opgave van de C.V. Parijsch. Voor de ontwikkeling van de wijk Parijsch is ambtelijk capaciteit beschikbaar. Het uitwerken van het mobiliteitsfonds en het herzien van de nota parkeernormen vormt onderdeel van het jaarplan 2022 van de beleidsadviseurs verkeer en vervoer. Hetzelfde is van toepassing op de wijziging van het bestemmingsplan.

Communicatie en Burgerparticipatie:

Strategie
De verantwoordelijk voor en het uitvoeren van de marktstrategie ligt bij Heijmans. Uiteraard spelen de gemeente Culemborg en de CV Parijsch wel een rol bij het communiceren en overleggen met de (toekomstige) bewoners. Het wonen in een gebied met een lagere parkeernorm en duurzame deelmobiliteit vraagt om een andere marktstrategie. Vooraf moet duidelijk zijn voor toekomstige bewoners dat zij wel een auto mogen bezitten, maar onder welke specifieke voorwaarden; bijvoorbeeld niet kunnen parkeren bij de woning. Ook dient er in het ontwerp duidelijk rekening te worden gehouden met goede comfortabele fiets- en wandelroutes, fietsparkeerplaatsen en ruimte in de vorm van buurthubs waar bijvoorbeeld bakfietsen veilig kunnen worden gestald en

deelvoertuigen (auto's, elektrische (bak)fietsen, etc) makkelijk en in de nabijheid van de woning, toegankelijk zijn.

Het is daarom van belang dat er voldoende duidelijke en heldere informatie komt over de wijk, het parkeerregiem en de wijze waarop bewoners mee kunnen denken over de invulling van het deelmobiliteitsaanbod. Mensen kunnen dan bewust de afweging maken om wel/niet in de wijk te gaan wonen waar auto's op afstand/uit het zicht zijn en er meer ruimte is voor groen en spelende kinderen op straat.
Er zal een aparte marktstrategie worden opgesteld om nieuwe bewoners voor deze woningen te werven.

Omwonenden (andere wijken)
Niet alleen voor nieuwe bewoners, maar ook voor bestaande bewoners is een goede informatievoorziening nodig. Het gaat hierbij niet alleen om de nieuwe woningbouw, maar ook om de infrastructuur, de voorzieningen en het parkeerregiem. Door vooraf goede heldere informatie te verstrekken wordt onduidelijkheid en daarmee onrust voorkomen.

Participatie bewoners
Na oplevering van de diverse deelbuurten ontstaat er een goed beeld van het gebruik van de wijk. De gemeente ontvangt dan als eerste aanspreekpunt reacties of meldingen. Het is belangrijk om met bewoners in gesprek te zijn en blijven en in samenspraak met de bewoners ervaringen, verbeterpunten, wensen en behoefte te bespreken. Om op basis daarvan samen te onderzoeken en leren welke mogelijkheden er zijn om hier nader invulling aan te geven.

Bijlagen:
1. Achtergrond document: Over de Ruimtelijke kwaliteit van Culemborg Parijsch (reg.nr.377067)

Raadsbesluit

Registratienummer: GZDGCB/377059/377060

De gemeenteraad van Culemborg besluit;

1. het college te verzoeken een wijziging van het bestemmingsplan voor te bereiden om een woningbouwprogramma met meer (betaalbaardere) woningen mogelijk te maken;

2. het college te verzoeken om de parkeernota Culemborg in 2022 te herzien en hierin ook de onderwerpen parkeerregulering, gebiedsgerichte voorzieningen en het invoeren van een mobiliteitsfonds op te nemen;

3. vooruitlopend op het herzien van de parkeernota in 2022, maar onlosmakelijk verbonden met besluitpunten 1 en 2, in te stemmen met een verlaging van de parkeernorm specifiek voor de ontwikkeling Linieveld, conform in dit voorstel beschreven parkeerrekennormen;

Aldus besloten in de vergadering van de Raad,

Gehouden op 17 februari 2022.

De griffier | De voorzitter

A.N. van Aarsen | G. van Grootheest