Technische vragen

Van :Hans van Dijk Gouda Vitaal
Datum vraag :20 september 2025
Onderwerp :Stedenbouwkundig plan Westergouwe WG-IV
Commissiegriffier :Erwin Bok
Datum antwoord :30 september 2025

Vragen:

1. Actuele parkeertellingen is het uitgangspunt voor realistische parkeernormen en actuele parkeertellingen (raadsvoorstel 2.3)
   Vraag: Op welke manier zijn deze parkeertellingen tot stand gekomen?
   Is de ruwe data voor de raadsleden inzichtelijk?
   Hoe actueel zijn deze tellingen?

2. Hoeveel ruimte gaat er bespaard worden door niet voor de deur te parkeren? Hoeveel extra woningen kunnen er extra gebouwd worden door deze maatregel?

3. Welke extra maatregelen zijn er gepland tegen in het water raken in van (spelende) kinderen in het waterrijke gebied rond de woningen?

4. Wat zijn de meerkosten als de raad beslist dat voor het totale gebied 33 % sociaal moet bevatten?

5. Doordat er niet dichtbij de woningen kan geparkeerd worden wat zijn de extra materegelen:

   a. Hoe groot is de maximale loopafstand van de auto naar de woning?
   b. Wat zijn de mogelijkheden voor bewegingsbeperkte mensen? Kunnen deze toch voor de deur parkeren in geval van een invaliden parkeerplaats? (deze heeft als eis dat de houder niet meer dan 100 meter kan lopen, dus moeten voor de deur kunnen parkeren)
   c. Komen er parkeer plaatsen dichtbij de woningen voor de hulpdiensten?
   d. Zijn er speciale parkeer plaatsen voorzien dichtbij of voor de woningen voor bestel en bezorgdiensten?

6. In de concept brochure masterplan mobiliteit is te lezen (5.4.1.1)
   Binnen de woonbuurten delen zij soms de weg met auto’s of fietsers.
   Vraag: Waarom is hiervoor gekozen? Is er rekening gehouden dat de bezitters van moderne fietsen met hoge snelheid zich verplaatsen zonder rekening te houden met kwetsbare voetgangers? En dat moderne fietsen een veel grotere omvang hebben? Is gescheiden wegvlakken niet veel veiliger voor kwetsbare personen?
7. In de hele wijk is er sprake van een maximumsnelheid van 30 km ((5.2 Mobiliteit ambities) met uitzondering van de Burgemeester van

Dijkesingel waar dan kennelijk een schoolzone nabij voorzieningen cluster is voorzien, waarom hier een weg aanleggen met 50 km en daar dan opeens een gevaarlijke schoolzone? Is het niet veiliger voor voetgangers en fietsers om hier gescheiden verkeer op aparte wegdelen te bouwen en door de hele wijk 30 km aan te houden?

8. Doordat de meeste toekomstig bewoners niet voor de woning kunnen parkeren is er geen mogelijkheid om de elektrische auto op te laden met de huisstroom, komt er een extra laadmogelijkheid op de parkeerplaatsen?
9. Op welke manier is er voorzien in sociale veiligheid op de paden naar en van de woningen? Goede verlichting? Geen bosschages en een overzichtelijk zicht op de woningen en de straten en paden? En veiligheid voor de waterpartijen en sloten zodat iedereen zich veilig kan verplaatsen?

Antwoorden:

1. In opdracht van het Projectbureau is door Witteveen & Bos een parkeeranalyse uitgevoerd. Dit onderzoek geeft een beeld van de parkeercapaciteit en de parkeerdruk op onder andere wijk-, buurt- en straatsegmentniveau. Voor het parkeeronderzoek is op drie verschillende momenten veldonderzoek uitgevoerd: een doordeweekse middag, een doordeweekse nacht en een weekendmiddag. Voor dit onderzoek zijn de tellingen op de doordeweekse nacht aangehouden als maatgevend moment, omdat dan verwacht mag worden dat 100% van de bewoners aanwezig is (CROW, 2024). Deze parkeertellingen zijn in 2025 uitgevoerd.

2. Een exacte vergelijking tussen het aantal woningen in een plangebied met een ruime parkeernorm of een lage parkeernorm kan niet worden gemaakt. Daarvoor hadden 2 plannen met deze verschillende uitgangspunten gemaakt moeten worden. Geschat wordt dat door toepassing van een lagere parkeernorm tientallen extra woningen gebouwd kunnen worden.

3. Het stedenbouwkundig plan en het SO Openbare Ruimte leggen de hoofdstructuur en typologie van de openbare ruimte vast. De verdere inrichting, waaronder ook de speelvoorzieningen en eventuele maatregelen rond waterveiligheid, komt aan de orde bij de nadere uitwerking van het openbaar gebied.

4. Bij de start van het ontwerptraject voor fase IV is door opdrachtgevende partijen een ontwerpinstructie aan het Projectbureau meegegeven. Het plan dat nu voorligt, voldoet aan die instructie. Indien het totaal aantal sociale woningen zou moeten toenemen van 26,5% naar 33%, zou dat betekenen dat de gemeente meer dan 33% sociaal zou moeten maken en/of de VOF meer dan 20%.
   Volgens de contractuele afspraken uit 2008 heeft de VOF al aan haar verplichting voldaan voor wat betreft de realisatie van het aantal sociale

woningen. Desondanks heeft de gemeente met de VOF kunnen afspreken dat zij zich inspant om in de resterende planfaseringen 20% sociaal te realiseren. Indien de VOF nog meer sociaal moet realiseren, leidt dit voor haar tot lagere grondopbrengsten in de grondexploitatie, maar ook tot een lagere omzet in haar vastgoedexploitatie. Nu nog meer sociale woningen vragen aan de VOF leidt tot een financieel onhaalbaar plan voor de samenwerkende marktpartijen.
Het door de gemeente realiseren van meer dan 33% sociale woningen leidt direct tot een tekort in de gemeentelijke grondexploitatie.

5. Zie antwoorden:
    a. De maximale afstand van de voordeur van de verst gelegen woning tot aan de parkeerplaatsen is 85 meter. Tot de achtertuin is dit maximaal 65 meter.
    b. De maximale afstand van de voordeur van de verst gelegen woning tot aan de parkeerplaatsen is 85 meter. Indien een bewoner behoefte heeft aan een MIVA-plek die dichterbij de woning is gelegen, dan zal de gemeente altijd bekijken of dat mogelijk is.
    c. Er wordt voorzien in een calamiteitenroute voor de hulpdiensten waardoor de afstanden tot de voordeuren voldoen aan de hiervoor wettelijke voorschriften.
    d. Hier wordt niet in voorzien.

6. Hier is rekening mee gehouden, door in woonbuurten ook dubbelgebruik mogelijk te maken ontstaat meer ruimte voor openbaar groen wat passend is bij andere ambities. Bij de inrichting van dit openbaar gebied wordt rekening gehouden met meerdere weggebruikers en bijbehorende snelheden en wordt dit zo ingericht dat dubbelgebruik hier mogelijk is.

7. De Burgemeester van Dijkesingel is ontworpen als een 50 km/u-weg. Het is niet wenselijk om deze weg een maximale snelheid van 30 km/uur te geven, omdat een lange, overzichtelijke weg met gescheiden rijbanen daarvoor niet passend is. Door het toepassen van diverse verhogingen – er worden 3 snelheid remmende plateaus aangebracht en er komen zebrapaden ter hoogte van de huidige Albert Heijn en bij de voetgangerskruising bij het Polderpark – en door het verbeteren van het zicht op/vanuit de zijstraten door het verwijderen van diverse parkeervakken, is het de verwachting dat de verkeersveiligheid op de Van Dijkesingel toeneemt (en de snelheid afneemt). De aanpassingen worden uitgevoerd vanaf januari 2026.

8. Dit is van toepassing in het deelgebied Stadswonen-III waar er vooral in openbaar gebied geparkeerd moet worden. Voor deze openbare parkeerplaatsen zal conform de hiervoor geldende regels ook voorzien worden in laadmogelijkheden voor elektrische auto’s.

9. Het stedenbouwkundig plan en het Schets Ontwerp Openbare Ruimte leggen de hoofdstructuur en typologie van de openbare ruimte vast. De verdere inrichting, waaronder eventuele maatregelen rond sociale veiligheid, vindt plaats bij de nadere uitwerking van het openbaar gebied.