

Aan: De gemeenteraad
Van: Het college van burgemeester en wethouders
Datum commissie: 28 oktober 2025
Zaaknummer: 00001170601
Onderwerp: Oostrand NZS, masterplan grondexploitatie en samenwerkingsovereenkomsten

Aanleiding

Op 16 oktober 2025 heeft het college technische vragen ontvangen van raadslid Csurka van de fractie VVD over Oostrand NZS, stedenbouwkundig masterplan, grondexploitatie en samenwerkingsovereenkomsten. Dit onderwerp staat op de agenda van de commissie van 28 oktober 2025. In dit bericht staan de antwoorden op deze vragen.

Toelichting van de vragensteller(s) van de fractie VVD

De VVD-fractie heeft kennisgenomen van het voorstel tot vaststelling van het stedenbouwkundig masterplan, de grondexploitatie en de samenwerkingsovereenkomsten voor Oostrand NZS. Wij zien risico's en aandachtspunten op het gebied van financiële haalbaarheid, mobiliteit, parkeercapaciteit, bereikbaarheid en uitvoeringsduur.

Beantwoording

Inleiding

Het project Oostrand NZS is bijzonder en brengt nieuwe uitdagingen met zich mee. We bouwen een wijk met een relatief hoge woningdichtheid van ruim 40 woningen per hectare, waarvan 67% betaalbaar is. De wijk wordt groen, waterrijk en vriendelijk voor fietsers en wandelaars, en is ontworpen om spontane ontmoetingen mogelijk te maken. Tijdens het proces zoeken we samen met experts naar antwoorden op nieuwe vragen. Het college vindt dat deze aanpak goed past bij deze tijd, waarin we zoeken naar oplossingen voor de woningnood, een gezonde leefstijl willen stimuleren en sociale samenhang belangrijk vinden.

Antwoorden

1. De grondexploitatie laat een negatief resultaat zien van € 1,9 miljoen. Welke maatregelen zijn genomen en overwogen om dit tekort te beperken?

Antwoord:

Aan de kostenkant is een afweging gemaakt tussen gewenste kwaliteit en een doelmatige uitvoering. Als we hadden gekozen voor de waterpeilhoogte van NAP –1.45 m. was het resultaat aanzienlijk negatiever. Aan de opbrengstenkant is binnen het middendure segment de stadswoning geïntroduceerd met een iets hogere grondwaarde dan de rijwoning en is het percentage dure woningen met drie procent verhoogd en het middensegment met 3% verlaagd. Er heeft ook een verdichting plaatsgevonden, waarbij het totaal aantal woningen is verhoogd. Overwogen is de kosten voor omliggende maatregelen, zoals het stabiliseren van de grondwaterstand in de Hulststraat/Anna van Saksenstraat, niet in de grex op te nemen.

2. In het raadsvoorstel voor het derde voorbereidingskrediet stond dat we voor de WBI-subsidie uiterlijk in april 2027 moeten beginnen met bouwen. Nu spreekt het college over Q4 2026. Welk scenario is correct?

Antwoord:

De notaris heeft ons erop gewezen dat het tijdstip genoemd in de aanvraag leidend is voor de start bouw en niet het moment van toekenning van de subsidie. In de aanvraag is het jaar 2026 genoemd.

3. Waarom is ervoor gekozen het waterpeil niet (zonder overhaal) aan te sluiten op het niveau van -1,45 meter, zoals in omliggende gebieden?
- a. Indien dit op aangeven van het Waterschap is, ontvangen we graag de communicatie en onderbouwing hiervan.

Antwoord:

De toepassing van het NAP -1,45 m peil bleek om een aantal redenen niet haalbaar:

- Het voorbelasten en de aanvoer van de benodigde grond om het maaiveld op te hogen was niet haalbaar in de tijd en te duur.
 - Een peilstijging van 1,25 m heeft een desastreus effect op het bomenbestand in en om het plangebied.
 - Door de waterdruk zou het grondwater in de aanliggende wijken stijgen, met overlast tot gevolg.
 - De graven liggen te diep, waardoor een peilstijging van 1.25 m hier niet mogelijk is.
- In een gezamenlijk overleg met HHNK is vervolgens besloten het NAP -1.45 m peil niet toe te passen.

4. Welke maatregelen zouden nodig zijn om dit wel mogelijk te maken, zodat het gebied beter aansluit op de omgeving en mogelijk doorvaarbaar wordt?

Antwoord:

De gevolgen van een peilstijging met 1.25 meter zijn voor de buurten ten westen van de Oostelijke Randweg en voor de Wuijver technisch zeer moeilijk tot niet oplosbaar binnen redelijke, te verantwoorden kosten. Daarnaast moeten dan alle bestaande bomen in en om het plangebied vervangen worden. Voor een dergelijke peilstijging is extra ophoging van het plangebied noodzakelijk. Behalve aanzienlijke kosten vraagt het inklinken van deze grond veel tijd. Deze zogenaamde voorbelastingstijd is niet inpasbaar in de planning die past bij de WBI-subsidie.

5. Hoeveel deelauto's en deelbakfietsen worden gerealiseerd en welke reductie van de parkeernormen is hierdoor toegepast?

Antwoord:

Er is geen reductie op de parkeernormen toegepast. Daarenboven wordt van deelmobiliteit uitgegaan 4 deelauto's en 4 deelbakfietsen gelijkelijk verdeeld over het noordelijk deel en het middendeel van het plangebied.

6. Klopt het dat er 225 + 425 parkeerplaatsen in de parkeerhubs worden gerealiseerd? Hoeveel huishoudens (en bezoek) dienen hier precies gebruik van te maken?

Antwoord:

De parkeernormen zijn hetzelfde als in de Westpoort, er is alleen sprake van een andere organisatie van de parkeerplaatsen. De buurtparkeerhubs kunnen gezien worden als een verticale straat.

7. Los van onze inhoudelijke mening: hoe wordt geborgd dat bewoners van rijwoningen hun tweede auto in de parkeerhub plaatsen en niet in een parkeerhof?
- a. Wat gebeurt er met bewoners die drie of meer auto's hebben, bijvoorbeeld door thuiswonende kinderen?

Antwoord:

De parkeerplaatsen in het parkeerhof worden toegewezen aan een rijwoning. Door vormgeving van het parkeerhof en door bebording wordt duidelijk dat deze parkeerplaatsen privéterrein zijn. Daarbij is het onlogisch om op andermans eigendom te parkeren, tenzij er onderling andere afspraken over zijn gemaakt. De 2^e en volgende auto's parkeren in de buurtparkeerhub.

8. Worden de hubs eventueel zó ontworpen dat ze in de toekomst kunnen worden uitgebreid met een extra parkeerdek?

Antwoord:

Het aantal autoparkeerplaatsen in de Oostrand is conform de parkeernormennota. Er zijn geen reductiefactoren toegepast. Het op termijn uitbreiden van autoparkeerplaatsen is – net als in andere wijken – lastig. Uitbreiden van de buurtparkeerhubs met een extra laag is een mogelijkheid maar vraagt een voorinvestering. Het ophogen van de parkeergarage heeft ook gevolgen wat betreft de lichtinval en het uitzicht voor de tegenoverliggende appartementen.

9. Na 10 jaar wordt de gemeente verantwoordelijk voor beheer en onderhoud van de hubs. Wat zijn de geraamde jaarlijkse kosten hiervan en is daarvoor dekking voorzien?

Antwoord:

Beantwoord in apart document (geheim).

10. Hoe wordt de sociale veiligheid bij de parkeerhubs geborgd, gezien het risico op hangplekken of donkere zones?

Antwoord:

Mensen voelen zich veilig als er ook andere mensen op straat zijn. De sociale veiligheid wordt geborgd doordat naast de buurtparkeerhubs ook andere functies worden geplaatst zoals een ophaalpunt voor pakketjes, deelauto's, ontmoetingsplek en huisartsenpost. Daarnaast is het ook een ontwerpvragestuk van de buurtparkeerhub zelf. Sociale veiligheid (en verlichting) krijgt nadrukkelijk een plek in het programma van eisen.

Bijlagen

n.v.t.