

VRAGEN OVER HERONTWIKKELING SPOORZONE

Gouda 23 maart 2020

Beantwoording: 7 april 2020

Vervolg vragen 15 april 2020

- 1) Woonprogramma
- 2) Parkeren

1) WOONPROGRAMMA

- 1) Tijdens een presentatie over de spoorzone leerden wij dat in de spoorzone niet de woonkwaliteit en wooncomfort, maar het maximaliseren van het aantal woningen het zogenoemde laadvermogen van de locatie leidend is

Vraag :

Waarom laat het college het laadvermogen prevaleren boven de woonkwaliteit en comfort door wat minder (b.v. 800) huishoudens met een woning en woonomgeving gezond gelukkig te maken in plaats van 1000 huishoudens die elkaar binnenkort gaan irriteren.

Antwoord:

Het college is van mening dat met een woonprogramma van 1000 woningen een goede woonkwaliteit te realiseren is. Bij het gebied Spoorzone past een centrum-stedelijk woonmilieu, waarbij hogere dichtheden horen.

Vervolg vraag :

Tot maximaal hoeveel appartementen per hectare verwacht u een goede woonkwaliteit en gezonde besmetting- veilige woonomgeving te kunnen realiseren.

- 2) Het college zegt in het ontwikkelperspectief dat de voorgestelde verdeling in het woonprogramma enerzijds ruimte aan starters op de woningmarkt biedt en anderzijds aan doorstromers.

Vraag :

Waarom schrijft het college onder de ruim 4.000 bij woningnet ingeschreven starters en verhuis- willigen geen enquête uit om te onderzoeken of bovengenoemd woonprogramma bevestigd wordt of om te concluderen dat dit aanbod nog steeds ver van de vraag van woningzoekenden verwijderd is en aangepast moet worden.

Antwoord:

Bij de beantwoording van de SP-vragen ging het om het aantal weigeringen door woningzoekenden in de bestaande sociale huurwoningenvoorraad. Bij de bepaling van het voorgestelde woonprogramma is voor de behoeftebepaling rekening gehouden met actuele trends en ontwikkelingen, ook gebaseerd op onderzoeken in Gouda. Daarom wordt ook een behoorlijk deel van het programma gerealiseerd in de sociale huur (minimaal één derde van het programma). Daarnaast willen we ook voor andere woningzoekenden woningen realiseren in de Spoorzone, zoals in de middenhuur en koopsector. Bovendien streven we in Gouda naar gemengde woonwijken, wat betekent dat we bij een groot woonprogramma zoals voor de Spoorzone ook zoveel mogelijk differentiatie in het woningaanbod willen. Daarbij zijn de gronden in de Spoorzone complex om te ontwikkelen en liggen de bouwkosten relatief hoog. Door ook voor de hogere prijssegmenten woningen te realiseren kan ook doorstroming op gang komen.

Vervolg vraag :

Mijn vraag is om doelgericht het probleem van het niet op elkaar afgestemd zijn van vraag en aanbod op te lossen.

Op welk onderzoek in Gouda doelt u waarmee in de behoefte bepaling van vraag en aanbod rekening gehouden is.

3) Door een artikel uit het AD op 20-11-2019 :

In het kader van prijsstelling maken we ons door het artikel zorgen over huisvesting voor jongeren zoals Wibaut b.v zich dat voor 150 tot 200 units in de spoorzone voorstelt. Zij geven in het artikel aan dat de huurprijzen variëren van € 500,=/mnd voor 25 m2 met gemeenschappelijke voorzieningen tot € 850,= / mnd voor 50 m2 voor een zelfstandig tiny woninkje.

Onzelfstandige wooneenheden vallen buiten de huurtoeslag en de genoemde prijzen liggen ver boven de huurtoeslaggrens voor een alleenwonende.

Vraag :

Waarom verleent het college medewerking aan het ontwikkelen van onzelfstandige woonruimte voor éénpersoonshuishoudens en jongeren in een voor velen onbetaalbare vrije sector. Waarom geeft u geen prioriteit aan het ontwikkelen van betaalbare zelfstandige huisvesting voor diezelfde doelgroep.

Antwoord:

Het gaat hier niet om onzelfstandige woonruimte, maar om zelfstandige woningen. Ook de kleine eenheden hebben eigen sanitair en kookvoorzieningen. Afhankelijk van de financiële situatie van de huurder is voor het merendeel van deze woningen huurtoeslag mogelijk.

Vervolgvragen :

Hoe is de verhouding, huur per maand ten opzichte van het/netto-woonoppervlak, met de ontwikkelaar vastgelegd ?

Hoe is verhouding vrije sector en sociale huur in het totaal aantal appartementen verdeeld ?

4) Wij begrepen dat het college al met meerdere ontwikkelaars, binnen de door het college opgestelde randvoorwaarden, (intentie ?)overeenkomsten in de Spoorzone gesloten heeft. De ontwikkel processen lopen, in deze crisis periode, door en het, in opdracht van de raad, achteraf aanpassen van de randvoorwaarden kan onnodig grote stedenbouwkundige en financiële consequenties hebben.

Vraag :

Waarom heeft het college deze randvoorwaarden niet in concept als raadsvoorstel aan de raad aangeboden ?

Antwoord:

Omdat de vraag naar woningen binnen Gouda groot is, is er voor gekozen om parallel aan het traject van het Ontwikkelperspectief ook aan de slag te gaan met verschillende plannen voor deellocaties in de vorm van het opstellen van kavelpaspoorten als uitwerking van het ontwikkelperspectief. Met een aantal partijen is daartoe een intentieovereenkomst gesloten met daarin afspraken over het te doorlopen proces en de vergoeding van plankosten. Partijen zijn zich hierbij bewust dat de gemeenteraad het Ontwikkelperspectief nog moet vaststellen, dat de uiteindelijke planologische besluitvorming tevens aan de gemeenteraad is en dat aldus een voorschot wordt genomen op besluitvorming in de gemeenteraad. Door de huidige maatschappelijke ontwikkelingen is de behandeling van het Ontwikkelperspectief helaas vertraagd, waardoor er spanning is tussen de voortgaande planvorming op locatieniveau en integraliteit op gebiedsniveau. Hierover vindt goed en constructief afstemmingsoverleg plaats, onder meer ook met de ARK. Daar waar projecten een samenhang hebben vindt onderlinge afstemming plaats en wordt bewaakt dat zij de lijn van het Ontwikkelperspectief volgen. De kavelpaspoorten, waarin de door u bedoelde randvoorwaarden zijn opgenomen, betreffen een uitwerking van de beleidskaders van het Ontwikkelperspectief. De vaststelling daarvan en daarmee de toepassing van de beleidskaders vindt plaats door het college van burgemeester en wethouders.

Vervolgvraag :

Kan het voorkomen dat een ontwikkeling van een kavelpaspoort voor het ontwikkel perspectief uitloopt en aan de raad ter instemming aangeboden wordt ?

2) PARKEREN

- 1) Het ontwikkelperspectief voorziet voor wat parkeren betreft, naast bewoners en bedrijven, niet in normen voor alle hedendaags benodigde faciliteiten.
- a) Door bezorgingen via internet zijn voldoende laad en losplaatsen noodzakelijk.
 - b) Door de opkomst van de elektrische auto zijn voldoende openbare laadpalen nodig.
 - c) Voor invaliden zijn voldoende gereserveerde parkeerplaatsen een must.
 - d) Voor dagelijkse geneeskundige hulp zijn voldoende gereserveerde plaatsen noodzakelijk.
 - e) Per commerciële aanbieder van deelauto's, zijn per bedrijf voldoende herkenbare gereserveerde plaatsen een vereiste.
 - f) Voor particulier deelgebruik zijn per deelgebruiker voldoende herkenbare te reserveren parkeerplaatsen nodig.
 - g) Er zal een selectie en beperking van aantallen commerciële bedrijven en particulieren die deelgebruik genieten moeten plaatsvinden.

Vraag :

Gaat het college deze, voor wat het hedendaagse parkeren betreft, benodigde extra plaatsen aan het parkeerprogramma toevoegen.

Antwoord:

Per deellocatie in de Spoorzone zal, op basis van de uitgangspunten zoals opgenomen in het Ontwikkelperspectief, integraal beschreven worden hoe wordt omgegaan met de verschillende parkeervraagstukken. Dit zal mede afhankelijk zijn van de in het plan opgenomen functies.

Vervolg vraag :

Wordt de onder a t/m g genoemde parkeerbehoefte aan de normen toegevoegd ?

- 2) De huurders c.q. kopers van de woningen en bedrijfsruimten in de spoorzone zijn er van op de hoogte en accepteren noodgedwongen dat de parkeermogelijkheden als bewoner/gebruiker in de herontwikkeling van de spoorzone beperkt zijn.

In onder anderen het kader van bestrijden van eenzaamheid mag het bezoek voor alle bewoners, in de zin van familiere /vriendschappelijke en overige sociale contacten NIET de dupe van deze beperking worden

Vraag :

Waarom stelt het college per cluster van b.v 100 woningen de 0,25 ppl/won. op loopafstand van de woning niet uitsluitend voor bezoekers beschikbaar.

Antwoord:

Voor elke woningcategorie is sprake een parkeernorm bestaande uit een bewoners- en een bezoekersdeel. De parkeervoorzieningen worden in beginsel per locatie of deelgebied gerealiseerd aangezien zich daar ook de vraag / behoefte voor doet. Dat is primair een opgave voor de ontwikkelende partijen. De wijze waarop de parkeerplekken beschikbaar worden gesteld wordt per locatie via maatwerk bepaald. Hierbij worden aspecten als dubbel gebruik of exclusiviteit voor bewoners en bezoekers meegenomen. Uitgangspunt is dat er voldoende parkeercapaciteit is voor zowel bezoekers als bewoners naast de beschikbaarstelling van andere vormen van mobiliteit zoals deelauto's en MaaS-concepten.

Vervolgvrage :

Bent u bereid om u serieus in de formule van voor bezoek gereserveerde parkeerplaatsen te verdiepen.

Ik ben bereid om mijn ervaringen ter plaatse (aan de Ronsseweg bij het complex de Riddervelden) mondeling aan u toe te lichten.

- 3) Door de stormachtige ontwikkelingen van milieuvriendelijke auto's zoals elektrisch, vervoer op waterstof als brandstof en nieuwe toekomstige, nu nog onbekende, ontwikkelingen zal de auto in de toekomst uit het milieu- onvriendelijke hoekje verdwijnen en het auto bezit waarschijnlijk binnen afzienbare tijd milieubewust sterk uitbreiden.

Dit realistische milieu vriendelijke element ontbreekt volledig in het voorstel.

Vraag :

Moet het raadsvoorstel Spoorzone niet beter toekomstbestendig worden en inspelen op de in de toekomst te verwachten milieuvriendelijke ontwikkelingen en uitbreiding van motorvoertuigen.

Antwoord:

Met de geldende parkeernormen en de daarbij aangegeven mogelijke afslagen en ontheffings-mogelijkheden is ingespeeld op te verwachten ontwikkelingen en meer duurzame mobiliteitsvormen. Het Ontwikkelperspectief geeft ook een uitgebreide visie en ambitie op duurzame mobiliteit (paragraaf 6.1, pagina 64 tot en met 71).

Vervolgvrage :

Waarom gaat paragraaf 6.1 uitsluitend op het van verminderen van autogebruik uit ?

Waar baseert u een stormachtige ontwikkeling van deelauto's op ?

Waar baseert u de verwachting op dat het huidige 0,84 autobezit/Gouds-huishouden sterk zal verminderen.

Met vriendelijke groet,
Jan Smit