

Technische vragen

Van : VVD, Kevin de Jonge en Ber van Loon
Datum vraag : 10 september 2023
Onderwerp : Ontwerp Vvgb Spoorzone A1 Oost

Datum antwoord :

Vragen:

1. Op 22 september 2021 werd er over verkeersstromen en verkeersveiligheid het volgende gezegd in antwoord op vragen van de VVD: "Momenteel wordt de benodigde kruispuntoplossing verder uitgewerkt waarbij rekening wordt gehouden met alle relevante verkeersstromen / -deelnemers. Niet alleen wordt gekeken naar de verkeerskundige aspecten maar eveneens naar de ruimtelijke / stedenbouwkundige inpassing en de in dat kader benodigde flankerende maatregelen en voorzieningen (bomen/groen, water, langzaam verkeerdeelnemers, etc.).". **Welke stappen zijn hier inmiddels op ondernomen en welke nieuwe informatie is 2 jaar na dato beschikbaar?**
2. Op 22 september 2023 werd er over verkeersstromen en verkeersveiligheid het volgende gezegd in antwoord op vragen van de VVD: "Uitgangspunt is dat de locatie voorziet in voldoende eigen parkeergelegenheid en dat er geen structurele extra parkeervraag in de omliggende buurten plaatsvindt.". In het raadsvoorstel wordt onder argumenten 1.4 het volgende gezegd: "Zo is bijvoorbeeld voor het aspect parkeren een nieuw mobiliteitsplan opgesteld waarin onderbouwd wordt hoe aan het gemeentelijk beleid kan worden voldaan door onder meer de inzet van deelmobiliteit naast de voorzieningen voor auto- en fietsparkeren. Voorwaarde is wel dat dit gebied als betaald parkeren wordt aangemerkt.". **Hoe verhouden de voldoende parkeergelegenheid en de benoemde noodzaak tot parkeerregulering zich tot elkaar?**
3. **Om welke technische redenen is het oorspronkelijke plan niet haalbaar?**
4. **Om welke technische redenen wordt er geen exploitatieplan gemaakt?**
5. **Er wordt gesteld dat de uitkomst van de onderzoeken naar negatieve invloeden niet meer gelden maar dat de nieuwe situatie aan de normen voldoet. Hoe is dat vastgesteld?**
6. **De parkeernorm staat nog verder onder druk. 'r wordt betaald parkeren ingevoerd. Wat betekent dit voor de woonlasten voor een jongere die voor woon-werkverkeer van een auto afhankelijk is?**
7. **Het is een 1828 project. Waar moeten als die 28 jarigen straks heen? Welke bouwprojecten voor doorstroom van deze doelgroep heeft het college op stapel staan?**

Antwoorden:

1. De gemeente heeft een extern bureau opdracht gegeven om een integraal ontwerp te maken voor de Burgemeester Jamessingel en de aangrenzende kruisingen. Naast een optimale verkeerskundige inpassing wordt nadrukkelijk ook naar omgevingskwaliteit in brede zin gekeken. De komende periode staat in het teken van het maken van een schetsontwerp met een bijbehorende kostenraming. In de berekening van het maatregelpakket van het VCP (juni 2021) is rekening gehouden met de ontwikkeling van de Spoorzone, en de benodigde kruispunt oplossingen. In juli 2022 is op basis van de meest

recente woningbouwcijfers een check gedaan op de eerder bedachte kruispuntoplossingen, wat heeft geleid tot enige optimalisaties. Onderdeel van deze herberekening zijn de mobiliteitsplannen die de verschillende ontwikkelaars hebben ingediend om duurzame mobiliteit te stimuleren en zo de autogeneratie van de ontwikkelingen te verminderen. Deze geoptimaliseerde kruispunt layouts worden nu als basis van het ontwerp van de inrichting van de openbare ruimte gebruikt.

2. Als flankerende maatregel is invoering van parkeerregulering wenselijk om parkeren in de omliggende buurten en de daarmee gepaard gaande mogelijke overlast te ontmoedigen. Het is verder een gegeven, op basis van meerdere onderzoeken, dat in gebieden / wijken met een parkeerregulering het autobezit ook lager is. Daarnaast blijkt uit het onderzoek van CBS ook dat het autobezit onder eenpersoonshuishoudens, waar het concept 1828 in overwegende mate vanuit gaat, lager is dan onder meerpersoonshuishoudens. Tot slot wordt binnen het project ingezet op Mobility as a Service waarbij de nadruk ligt op andere vervoersmodaliteiten dan de auto (lopen, fiets, OV, deelauto's, etc.). Hierdoor kan worden volstaan met het genoemde aantal autoparkeerplaatsen.
3. In de eerste plaats moet worden opgemerkt dat de haalbaarheid van het plan sowieso onder druk is gekomen door de mondiale ontwikkelingen, de extreme grillige ontwikkeling van de bouwkosten, de opgelopen rente. Concreet is de haalbaarheid van het plan voor A1 Oost in technische zin verbeterd door aanpassing (optimalisatie, vereenvoudiging) van de stedenbouwkundige opzet en de daarmee gepaard gaande meer efficiënte wijze van bouwen met behoud van de in de spoorzone beoogde beeldkwaliteit.
4. De kosten voor de ontwikkeling worden gefinancierd via de grondexploitatie. De grondprijs is in lijn met de grondwaardes op basis van het gemeentelijke grondbeleid en de grondprijzenbrief. De kosten worden volledig gedekt via de opbrengsten uit verkoop. Op deze manier is het kostenverhaal anderszins verzekerd. Daarmee vervalt de noodzaak van een exploitatieplan (of verhaal van kosten op een andere wijze).
5. De aangevraagde omgevingsvergunning omvat meer woningen dan het bestemmingsplan toestaat. Voor de benodigde ruimtelijke procedure is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In deze onderbouwing is gemotiveerd en met onderzoeken onderbouwd dat het toevoegen van de extra woningen bovenop het toegestane aantal woningen in het bestemmingsplan niet leidt tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat.
6. Jongeren die voor woon- en werkverkeer van de auto afhankelijk zijn kunnen gebruik maken van de deelauto's en autoparkeerplaatsen waar per gebruik voor betaald wordt.
7. De verwachting is dat een deel van de jongeren binnen vijf jaar zal doorstromen naar een ruimere woning als zij een inkomensontwikkeling doormaken of bijvoorbeeld gaan samenwonen. Op dit moment zijn geen woningen specifiek bestemd of gelabeld voor

“oudere jongeren”. Alle projecten met betaalbare woningen (in Gouda en elders) waar nu hard aan gewerkt wordt en die in de komende jaren opgeleverd gaan worden zijn woningen waar ook deze jongeren dan op kunnen reageren, afhankelijk van hun persoonlijke situatie en wensen. Met het vaststellen van de huidige huisvestingsverordening kan voor 25% van de vrijkomende sociale huurwoningen, zowel nieuwbouw als bestaande woningen op jaarbasis voorrang gegeven worden aan lokaal gebonden woningzoekenden.