

Onderwerp	Optimalisatie uitgangspunten en vaststellen parkeernormen deelplan 4 West, Westpolder-Bolwerk
Portefeuillehouder	Jan-Willem van den Beukel
Registratienummer	BR2000156
Datum Raad	15 juli 2021

Gevraagde beslissing:

1. Op basis van de geoptimaliseerde uitgangspunten voor Deelplan 4 West in Westpolder-Bolwerk en het onderzoek parkeernormen de aangepaste parkeernormen voor dit deelplan vast te stellen en daarmee vergroting van het woningbouwprogramma mogelijk maken.
2. Vast te stellen dat er een extra parkeerlaag op de bestaande P+R door de ontwikkelaar wordt toegevoegd.

0. Samenvatting

De komende jaren willen de gemeente en OCW de wijk Westpolder-Bolwerk afronden. Alle voorbereidende werkzaamheden (plannen en contracten) voor de wijken aan de oostzijde van het spoor zijn afgerond. Op dit moment worden de plannen voor de deelplannen aan de westzijde van het spoor voorbereid. De basis voor deze plannen zijn het Masterplan, bestemmingsplan en de contractuele kaders van de Samenwerkingsovereenkomst 2003 en de Allonge hierop uit 2016. Deze kaders vormen een goede basis voor de uitwerking en moeten zoveel mogelijk in stand gehouden worden. Voor het gebied naast de halte van de Randstadrail/ metrolijn E (deelplan 4-west) constateren zowel OCW en de gemeente dat de visie hierop op onderdelen toekomstgericht moet zijn. Dit is ingegeven door:

- De unieke ligging van het gebied ten opzichte van het steeds intensiever gebruikte hoogwaardige en hoogfrequente openbaar vervoer
- De wens en mogelijkheid om het aantal woningen te verhogen
- Het programma aan te passen naar het meer betaalbare segment

In 2016 is in de Allonge op de SOK een contractuele basis gelegd voor de verdere planvorming. Hierbij is uitgegaan van 192 woningen. Het meest recente voorliggende plan van OCW voorziet in 320 woningen. De randvoorwaarde voor het toevoegen van (betaalbare) woningen is aanpassing van de visie op mobiliteit en aanpassing van de parkeernorm voor dit deelplan. De optimalisaties kunnen voor een groot deel binnen de huidige kaders uitgewerkt worden, maar in dit geval is nodig dat de Raad een besluit neemt over de parkeernormen.

1. Aanleiding/ context met tijdlijn

In 2016 is de Allonge op de SOK (uit 2003) gesloten. De raad heeft op 24 november 2016 hiermee ingestemd. Onderdeel is een woningbouwprogramma voor deelplan 4 west wat voorzag in de ontwikkeling van 192 woningen. Hiervan zou een grootdeel bestaan uit de (laag)bouw zoals deze verder ook in Westpolder-Bolwerk gerealiseerd is en vooral bestaat uit eengezinswoningen en twee-onder-een-kapwoningen.

Om de vastgelegde woningbouwplanning voor Westpolder-Bolwerk ook de komende jaren te halen en een constant aanbod van woningen te kunnen realiseren, is reeds in 2019 de planontwikkeling van deelplan 4-West gestart. Hierbij zijn de contractuele en ruimtelijke kaders het vertrekpunt geweest, maar is ook geconstateerd dat dit plangebied zó uniek is dat het, mede gezien de ontwikkelingen van de afgelopen jaren, op basis van toekomstgerichtere uitgangspunten ontwikkeld moet worden. Deelplan 4-West grenst aan metrostation Westpolder. Deze lijn is de afgelopen jaren steeds intensiever gebruikt en de frequentie van de lijn neemt steeds verder toe. Indien men op korte loopafstand van de halte woont, zal het gebruik van dit hoogwaardige openbaar vervoer nóg aantrekkelijker zijn. Tevens is er een lokale, regionale, provinciale en zelfs landelijke vraag naar meer woningen. Dit deelplan is, in combinatie met het openbaar vervoer en de aanwezige centrumvoorzieningen op loopafstand, zeer geschikt voor.

OCW heeft hiertoe meerdere scenario's ontwikkeld, van 'dorps' tot 'zeer hoogstedelijk'. Het scenario met een zéér hoge dichtheid (ca. 450 woningen) is verkend en blijkt financieel en ruimtelijk onhaalbaar. In 2020 is een plan ontwikkeld met een programma van 312 woningen (139 appartementen, 141 rijwoningen en 30 beneden-bovenwoningen). Dit zijn 117 extra woningen ten opzichte van het originele plan; een intensivering van 60%.

Het aantal te realiseren woningen houdt verband met het aantal benodigde parkeerplaatsen en de ruimte dat dit vergt. Voor het realiseren van meer (betaalbare) woningen is aanpassen van de parkeernorm noodzakelijk. De ligging van de wijk, direct gelegen aan metrostation Westpolder, met een korte OV-reistijd naar Rotterdam en Den Haag én met centrumvoorzieningen op loopafstand, is bij uitstek de plek om een afwijkende parkeernorm passend bij het gebied te hanteren. Immers, het hoogwaardige openbaar vervoer is om de hoek, evenals de voorzieningen zoals een supermarkt. In opdracht van de gemeente heeft onderzoeksbureau 'Spark' de mogelijkheden om de parkeernorm voor dit gebied bij te stellen onderzocht met als resultaat dat dit mogelijk is met een voorstel voor een aangepaste norm (zie I21.09084).

Om méér betaalbare woningen in het gebied toe te voegen is het voornemen van de ontwikkelaar om - voor rekening van de ontwikkelaar - een extra parkeerdek op de bestaande P+R garage te realiseren t.b.v. bewoners en bezoekers van bewoners. Hiermee wordt de beschikbare ruimte efficiënt gebruikt en kan meer ruimtelijke kwaliteit worden bereikt. Met andere woorden, het toevoegen van meer woningen wordt mogelijk gemaakt door dit dubbele ruimtegebruik op de plek van de P+R garage. Bureau Spark heeft tevens onderzocht in een viertal scenario's én op meerdere momenten van de week hoeveel plekken er in de P+R garage extra nodig zijn om voldoende parkeergelegenheid voor de wijk te kunnen realiseren. Daarbij stellen zij voor een goede en duidelijke parkeerregulering toe te passen, zodat bewoners daadwerkelijk gebruik kunnen maken van hun parkeerplek en bezoekers ook daadwerkelijk een parkeerplek hebben.

In 2021 is de druk op de woningmarkt verder gestegen. Er is vooral vraag naar sociale en betaalbare woningen. Ook vanuit het Rijk en de Provincie wordt nadrukkelijk gevraagd om meer woningen in deze segmenten. De gemeente heeft bij de Provincie aangegeven de mogelijkheden hiervoor binnen dit deelplan te onderzoeken. Daarbij is er rekening mee gehouden dat er geen grote financiële dekking valt te verwachten van Rijk of Provincie voor exploitatietekorten. De gemeente heeft de ontwikkelaar nogmaals gevraagd de plannen verder te optimaliseren. De ontwikkelaar heeft een plan ontwikkeld met het volgende programma van 320 woningen:

- 31 sociale huurwoningen (extra toevoeging van 10 sociale huurwoningen)
- 30 beneden-bovenwoningen (betaalbaar)
- 94 appartementen (betaalbaar)
- 141 rijwoningen (middenduur-duur)
- 24 koopappartementen (middenduur-duur)

Alle betaalbare woningen vallen onder de NHG-grens (als het koopwoningen zijn) of hebben een huur van minder dan € 1.000,- per maand (prijspeil 2021).

2. Maatschappelijk effect

In het plan zijn een aantal maatschappelijke effecten verweven. Deze komen ook terug in de argumenten (zie hoofdstuk 3 van dit voorstel). Kort gezegd zijn de maatschappelijke effecten:

- Toevoegen van meer woningen (van 192 naar 320)
- Toevoegen van betaalbare woningen (31 sociale woningen en 124 betaalbare woningen)
- Toevoegen van gelijkvloerse woningen (ca. 55% van de woningen)
- Toekomstgericht en duurzaam wonen met voldoende parkeergelegenheid nabij voorzieningen en HOV-knooppunt

3. Argumenten

1.1 Het toevoegen van extra woningen sluit aan bij de behoefte in Lansingerland

In de gesloten overeenkomst met OCW in 2016 is uit gegaan van een programma voor deelplan 4-west van 192 woningen. Met het voorliggende plan kunnen hier 128 woningen aan toegevoegd worden, tot een totaal van 320 woningen. In Lansingerland is grote vraag naar woningen, waarmee toevoeging van het aantal woningen automatisch voldoet aan de vraag hiernaar.

1.2 Met het plan voegen we meer betaalbare woningen toe

Met het nieuwe programma worden de woningen gemiddeld kleiner. Daarmee daalt ook de gemiddelde prijs van de woningen. Contractueel is in 2016 afgesproken dat er in (geheel) Westpolder 10% sociale woningen gebouwd worden en dat er 7% 'Goedkope' woningen gerealiseerd worden. In 2016 was de afname van woningen door de woningcorporaties slecht en was er vooral behoefte aan woningen waarin mensen in hun wooncarrière een stap konden maken. Op basis hiervan zijn in 2015 en 2016 twee Raadsvoorstellen aangenomen (BR1500075 en BR1600090) en contracten gesloten wat de basis is geweest voor de planontwikkeling sindsdien.

In absolute zin moet de ontwikkelaar volgens de contractuele afspraken uit 2016 (bij het oude plan van 192 woningen) nog 11 sociale woningen realiseren. Conform de afspraken uit de Allonge moet 10% van alle woningen in Westpolder sociaal zijn, waarmee een groter woning-aantal direct leidt tot 10 sociale woningen extra (en zou komen op 21 sociale huurwoningen). In dit plan zijn ten opzichte van die verplichting nóg eens 10 extra sociale huurwoningen opgenomen.

De grote winst van het plan zit in het betaalbare segment. Contractueel moet de ontwikkelaar er hiervan (op basis van de aantallen in het laatste plan) 66 realiseren. In het huidige plan zijn er hiervan 124 in het plan opgenomen, bijna een verdubbeling. Tezamen met de sociale woningen vallen 155 woningen in het betaalbare segment, wat bijna 50% van het totaal is. In dit plan zitten geen vrijstaande woningen en twee-onder-een-kappers meer. Het aantal (zeer) dure woningen neemt dus af en het aantal middeldure woningen neemt toe. Het gemiddelde programma wordt hiermee dus betaalbaarder.

Het plan is daarna een aantal maal geoptimaliseerd. Begin 2021 is daar de vraag bij gekomen om onderzoek te doen naar het toevoegen van betaalbare woningen, waarvan 30% sociale woningbouw. Dit laatste is niet haalbaar (zie ook onder hoofdstuk 4 'kanttekeningen' van dit voorstel). In het plan zijn wel meer sociale huurwoningen opgenomen dan contractueel afdwingbaar. Tevens zijn er veel meer betaalbare woningen toegevoegd. Uiteindelijk hebben deze optimalisaties geleid tot een plan met 31 sociale en 124 betaalbare woningen.

1.3 We voegen gelijkvloerse woningen toe voor meer doelgroepen

Op basis van onderzoek van de wensen van woningzoekenden blijkt dat er steeds meer vraag is naar gelijkvloerse woningen. Met name senioren, maar ook starters, hebben hier een groeiende behoefte aan. De plannen zijn hier ook op aangepast. Waar gemeente en OCW in 2016 nog uit zijn gegaan van een vrij traditionele ontwikkeling zijn er nu veel meer appartementen in de plannen opgenomen.

De beoogde doelgroepen zijn starters, empty nesters, ouderen, maar ook gezinnen. Het oude plan voor zag vooral behoefte in huisvesting voor gezinnen. Dat is met dit plan een veel bredere doelgroep geworden.

1.4 Het plan is stedenbouwkundig passend voor Lansingerland en Westpolder-Bolwerk

Bij de planontwikkeling is evenwicht gezocht en gevonden in het dorpse karakter en de bestaande kwaliteiten in Westpolder-Bolwerk. Deze is van groot belang om de wijk toekomstbestendig te maken. De bouwmassa's, bouwhoogtes en de verkeersontsluiting (zowel voor auto, fiets en voetganger) zijn hierop ontworpen.

De stedenbouwkundige opzet van dit plan is afwijkend van 'gebruikelijk' in Westpolder-Bolwerk, maar sluit erg goed aan bij het bestaande Gouden Hart aan de oostzijde van het spoor en bij de spoorzone. Bij de stedenbouwkundige opzet is uitgegaan van goede verbindingen voor voetgangers. Ook zijn de fietsverbindingen, zowel van noord naar zuid en van oost naar west de basis geweest voor de plannen. De auto-ontsluiting en parkeerterreinen zijn dusdanig

gesitueerd dat vooral autoluwe leefruimtes ontstaan. Parkeren is voornamelijk uit het zicht onttrokken achter de woningen. Zo wordt het dorpse en vriendelijke karakter zelfs in een hoger stedelijk milieu behouden en ontstaat er een wijk die op de toekomst is gericht en aansluit bij de woonwensen in Lansingerland. Verder wordt door de stedenbouwkundige opzet een aantrekkelijk stationsplein gerealiseerd, een plek voor de bus, een kiss&ride strook en een uitbreiding van de capaciteit van de bewaakte fietsenstalling.

Naast het oostelijk deel rond de Randstadrail krijgt ook het westelijke deel hiermee een passende invulling.

1.5 Het plan sluit aan bij gemeentelijke visies en het coalitieakkoord

Zowel OCW als de gemeente onderschrijven de mogelijkheid om nabij het metrostation tot een optimalisatie te komen. Dit past bij de strategische ligging van dit deelplan nabij de Randstad-rail en sluit aan bij de wensen van de provincie Zuid-Holland om HOV-locaties optimaal te benutten voor woningbouw. Dit sluit daarnaast ook aan de op de Nota Uitgangspunten en Koers Omgevingsvisie Lansingerland (T20.01221).

In het coalitieakkoord van de gemeente zijn een aantal aandachtspunten benoemd ten aanzien van wonen. Dit zijn o.a. aandacht voor groene (autoluwe) woongebieden, bouwhoogtes (met een mogelijke uitzondering bij HOV), mix van woningen, meer betaalbare woningen en meer aandacht voor doelgroepen als starters en empty-nesters. Al deze onderdelen zijn meegenomen in de planvorming en zijn onderdeel van het plan geworden.

1.6 We houden ons aan de bestaande afspraken met de Provincie

In het vigerende bestemmingsplan (2012) is 20% sociaal opgenomen. Dit uitgangspunt is door besluitvorming in 2015 en 2016 gewijzigd naar 10% sociaal & 7% goedkoop. Deze wijziging is vastgelegd in 2 raadsbesluiten (BR1500075, de nadere toelichting hierbij in T15.06172 en besluit BR1600090). Het is belangrijk om te onderkennen dat deze ontwikkeling zich met goedkeuring van de provincie heeft voltrokken. Het besluit BR1500075 is vanwege het provinciaal toezicht voorgelegd aan de Provincie. Zij heeft hier goedkeuring op verleend (I15.29967).

Het wijzigen van het programma was onderdeel van een groter pakket (financiële) maatregelen dat nodig was om de grondexploitatie van Westpolder-Bolwerk te verbeteren. Destijds stond de gemeente er financieel slecht voor, met name door grote verliezen in het grondbedrijf. Daardoor kwam de gemeente onder provinciaal toezicht te staan en moesten de grond-exploitaties verbeterd worden om een artikel 12 status te vermijden. Dat is uiteindelijk gelukt, onder andere door deze maatregel. De Grondexploitatie heeft hiermee zich ontwikkeld van (afgerond) -€ 42 miljoen tekort naar de huidige ca. -€ 11 miljoen tekort.

Destijds is ook vanuit de discipline 'Wonen' veel aandacht geweest voor de situatie op de woningmarkt, bijvoorbeeld als het gaat om de toen beperkte investeringsmogelijkheden van woningcorporaties en de behoefte aan doorstroming en starterswoningen. In die zin was het besluit destijds passend. Vanuit de gemeente is veel overleg met alle partners geweest. In alle correspondentie (o.a. jaarlijkse planmonitoring van de provincie) is het uitgangspunt van Westpolder blijven staan, ook richting de provincie.

1.7 Een passend mobiliteitsvisie en parkeernorm voor dit gebied is randvoorwaardelijk voor de plannen

Op de locatie van deelplan 4-West is sprake van een, voor Lansingerland, bijzondere omstandigheid. Het gebied ligt naast een zeer goed gebruikte halte van metrolijn E. Op deze plek komen meerdere mobiliteitsvraagstukken voor auto's (bewoners, bezoekers en forensen), fietsen (m.n. richting de Randstadrail) en deelmobiliteit (voor- & natransport met bijv. de elektrische deelscooters) samen. Om daarnaast een hogere dichtheid woningen te kunnen realiseren, moet goed onderbouwd worden welke parkeernormen en welke vorm van parkeerregulering het beste voor dit specifieke gebied van toepassing moeten zijn, om zo de wijk optimaal, duurzaam, multimodaal en toekomstgericht te ontwerpen. Een hogere dan noodzakelijke parkeernorm zou hier beperkend in kunnen werken. Daarbij zetten we dubbelgebruik van parkeervoorzieningen (forensen, bewoners en bezoekers) op deze locatie in. Uiteindelijk leidt dit o.a. tot de volgende uitgangspunten:

- Inzetten op woondoelgroepen die relatief veel gebruik zullen maken van de alternatieve vervoerwijzen, zoals het openbaar vervoer, de fietsen verschillende vormen van deelmobiliteit;
- Dubbelgebruik van de P+R garage voor forensen, bewoners en bezoekers, gepaard met een uitbreiding van de parkeercapaciteit van de garage door een extra parkeerdek toe te voegen;
- Een gewijzigde parkeernorm voor alle woningtypen in deze ontwikkeling, conform het adviesrapport van Spark (I21.09084).

Deze gewijzigde uitgangspunten ten opzichte van het oorspronkelijk Masterplan en daarna vastgestelde beleidskaders passen zeer goed binnen de onlangs vastgestelde Nota van Uitgangspunten voor de mobiliteitsvisie 2040. Met name op het gebied van een gebiedsgerichte prioritering (OV→Fiets→Auto), het inzetten op slimme en duurzame mobiliteit (OV + Fiets, dubbel ruimtegebruik P+R en deelmobiliteit).

De gewijzigde uitgangspunten vormen het toetsingsvoor verdere planvorming van deelplan 4-west.

Parkeernorm

Om de juiste parkeernorm te bepalen heeft de gemeente door 'Spark' onderzoek laten uitvoeren. Dit rapport is als bijlage bijgevoegd. Hierin zijn alle overwegingen en randvoorwaarden uitgewerkt. Dit rapport is de basis geweest voor de verdere uitwerking van het plan. In het rapport zijn ook een aantal uitwerkingen (scenario's) opgenomen. Hieruit blijkt dat de met de voorgestelde normen er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitgegaan van de 'tussenvariant' van 312 woningen. Maar op basis van deze uitkomsten is ook het aantal woningen van 320 haalbaar.

De voorgestelde normen- en de vergelijking met de geldende normen uit de nota parkeernormen Lansingerland 2014 - zijn in onderstaande tabel samen te vatten. Dit betreffen

parkeernormen exclusief 0,3 parkeerplekken per woning voor bezoekers. Op basis van de normen in de tabel wordt het aantal plaatsen voor bewoners berekend en daarnaast 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

	Parkeernormen	
Woningtype	2014	Voorstel
Appartementen		
Sociale huur	1,3	0,65
Betaalbare huur	1,6	1
Betaalbare koop	1,5	1,15
Beneden-Boven woningen		
Benedenwoning (betaalbaar+)	1,5	1,05
Benedenwoning (betaalbaar-)	1,3	0,9
Bovenwoning (betaalbaar-)	1,5	0,9
Rij- en hoekwoningen		
Rij (middenduur)	1,6	1,2
Hoek (middenduur)	1,6	1,2
Rij (duur)	1,6	1,4
Hoek (duur)	1,6	1,4

** bij beneden-bovenwoningen wordt in het parkeeronderzoek verschil gemaakt in verschillende prijsklasse, hier kort aangeduid met '+' of '-'

De grootste wijziging ten opzichte van de normen zit in de sociale woningbouw. Specifiek voor deze doelgroep op deze locatie kan deze norm aanzienlijk lager worden vastgesteld dan nu van geldig is. De normen voor de andere woningtypen dalen ook, maar zijn rond of boven de 1 per woning. Iedereen in een dergelijke woning kan dus (gemiddeld) 1 auto kwijt. Voor de rijwoningen blijft een norm van iets meer dan 1 per woning van toepassing.

P+R garage

In principe worden met het beoogd aantal woningen voldoende extra parkeerplekken in de P+R garage gerealiseerd. Echter is het voornemen om de extra plekken en de bestaande plekken door elkaar te gebruiken, zodat dubbelgebruik mogelijk is. Het volledig openstellen van de P+R garage voor meerdere parkeerdoeleinden is mogelijk doordat de parkeervraag van de verschillende parkeerders op andere momenten plaatsvindt.

- Bewoners (in de nacht en weekenden) parkeren vooral in de avonden en nachten in de garage
- Bezoekers parkeren vooral in de avonden in de garage
- Forenzen (door de weeks overdag) parkeren vooral doordeweeks overdag in de garage

Rekening houdende met dit gegeven, kan het dubbelgebruik van de P+R garage als buffer fungeren bij extra drukte in de wijk of extra drukte aan forenzen. Dit uitgangspunt is gebaseerd

op basis van de aanwezigheidspercentages van parkeerders, enerzijds conform de nota parkeernormen gemeente Lansingerland 2014 en anderzijds op basis van analyse van het aantal inrijders en uitrijders in de P+R garage in 2019 en 2020 (pré corona).

Gezien de mogelijkheid tot dubbelgebruik worden in principe geen plekken in de P+R garage voor bewoners gereserveerd. In het geval dat dit in de praktijk toch tot een parkeertekort voor bewoners leidt, dan zijn de volgende beheersmaatregelen mogelijk:

- Het beperken van het aantal 'vrije binnen rijders' met dien verstande dat waarbij minimaal de huidige capaciteit aan plekken voor forensen beschikbaar blijft. Bewoners krijgen daarbij een pas om de garage binnen te rijden, terwijl deze voor forensen dan dicht blijft.
- Mocht bovenstaande maatregel toch nog tot problemen leiden, dan kunnen alsnog plekken voor bewoners binnen de P+R garage worden gereserveerd, al dan niet achter een apart toegangshek in de garage.

Parkeerregulering

Er is een vorm van parkeerregulering nodig om parkerende forensen in de wijk te voorkomen. De beste vorm hiervoor is het uitbreiden van de bestaande parkeerschijfzone aan de oostzijde van het metrostation naar de nieuwe wijk.

1.8 het plan wordt gerealiseerd binnen de financiële kaders

Bij het ontwikkelen van het plan is het uitgangspunt geweest dat de interne financiële kaders voor de gemeente en de financiële afspraken zoals ze in 2016 zijn vastgelegd met OCW niet wijzigen. De grondexploitatie van Westpolder-Bolwerk kent een groot negatief saldo en heeft geen interne buffers om verdere verliezen op te vangen. Hiernaast is op dit moment ook binnen het weerstandsvermogen geen ruimte als dit beschouwd wordt ten opzichte van de ratio wat de gemeente nastreeft. Vanuit het Rijk is geen subsidie mogelijk. Bij de provincie is een subsidie mogelijk, waarbij - in relatie tot de werkelijke verschillen in grondprijzen tussen sociale woningen - een relatief klein bedrag per woning beschikbaar is én bovendien de bouw binnen twee jaar moet starten, wat op dit moment niet zeker is. Mocht deze subsidie voor een langere termijn beschikbaar komen, zal de gemeente deze wel aanvragen om het reeds aanwezige tekort aan te vullen.

Tussen gemeente en OCW is afgesproken om de herontwikkeling binnen de huidige financiële kaders te ontwikkelen. Zodoende voorkomen partijen dat er lange en stevige prijsonderhandelingen gevoerd moeten worden, wat zeer waarschijnlijk vooral tot vertraging zou leiden. De gemeente heeft de mogelijke gevolgen van (veel) meer sociale woningbouw getoetst en is tot de conclusie gekomen dat dit financieel onhaalbaar is. De voorgestelde wijziging van programma is daarmee het uiterst haalbare. Indien dit niet uitgevoerd kan worden, is het juridisch niet mogelijk om de huidige ambities van de Provincie of gemeente af te dwingen en heeft OCW bovendien het recht om terug te vallen op het ontwikkelen van het voorziene programma uit 2016.

4. Kanttekeningen

1.1 Op basis van de huidige kaders is 30% sociale woningbouw financieel niet haalbaar

De gemeente heeft aan de provincie laten weten het bouwen van extra sociale woningbouw te onderzoeken, ook in deelplan 4-west. Hiervoor zijn intern verschillende scenario's door-gerekend met een programma waarbij 30% van de woningen sociaal is. De verschillen in grondprijzen voor sociale woningbouw, betaalbare woningen en vrije markt woningen zijn behoorlijk. Daarnaast zijn er reeds contracten gesloten, waarbij vastgestelde uitgangspunten zijn vastgelegd. Wijzigingen naar een programma met 30% sociale woningbouw zou daarmee een groot financieel effect hebben. Uitgaande van de meest extreme omzetting (dure woningen omzetten naar sociale woningbouw) zou dit leiden tot een geprognosticeerd extra deficit van maximaal € 14 miljoen euro. In het geval dat betaalbare woningen omgezet zouden worden naar sociale woningbouw zou dit leiden tot een extra deficit van € 4 miljoen. Deze verliezen kunnen niet gedekt worden binnen de beschikbare voorziening voor het project of subsidies.

1.2 herontwikkeling naar 30% sociale woningbouw zou leiden tot vertraging

Zoals gezegd is de basis van de huidige ontwikkelingen in Westpolder-Bolwerk in 2016 vastgelegd na jarenlange (her)onderhandelingen. Hierbij was in 2016 juist de omzetting van sociaal naar een duurder segment een van de oplossingen om het financiële tekort van de gemeente op te lossen en te voorkomen dat de gemeente artikel 12-status zou krijgen. Het is dus ook logisch dat het terugdraaien van deze maatregel verstrekende financiële gevolgen zou hebben. Daarnaast zijn financiële en juridische heronderhandelingen altijd langdurige trajecten, waarvan de uitkomst ook nog eens onzeker is. Daarbij komt dat huidige plannings-afspraken voor het sluiten van realisatieovereenkomsten en bouw van woning dan niet meer gehaald kunnen worden. Dit alles zou zeker als gevolg hebben dat interne en externe planontwikkelingskosten zullen toenemen en de woningbouw in Westpolder-Bolwerk enkele jaren later opgeleverd zou worden.

5. Financiële consequenties met dekkingsvoorstel

De financiële kaders voor Westpolder-Bolwerk, zoals die zijn vastgelegd in de Allonge, blijven van toepassing. De gemeente doet geen concessies in de financiële bijdragen die zij van de ontwikkelaar verlangt. Overigens is er ook geen juridische basis om een hogere afdracht van de ontwikkelaar te verlangen. Hierbij moet in ogenschouw genomen worden dat het maar zeer de vraag is of de nieuwe ontwikkeling voor OCW financieel een verbetering is. OCW kan wel meer woningen ontwikkelen, maar deze kennen een gemiddeld lagere VON-prijs per woning. Daarnaast zijn appartementen over het algemeen duur in bouwkosten en neemt de ontwikke-laar een risico bijvoorbeeld in de realisatie van de extra parkeerlaag op de bestaande P+R garage (waarbij de P+R garage - net als nu - wel eigendom blijft van de gemeente).

De gemeente en OCW hebben afgesproken welke kosten voor de ontwikkeling voor rekening van OCW en gemeente komen. De gemeentelijke kosten passen in de vastgestelde grondexploitatie.

Nadere uitgewerkte financiële afspraken worden op basis hiervan vastgelegd in een Realisatieovereenkomst.

Voor de in de plannen opgenomen extra fietsparkeerplaatsen is nog geen financiering beschikbaar. Hiervoor worden samen met de RET en MRDH aparte plannen ontwikkeld. Nadat de plannen zijn vastgesteld wil de gemeente in overleg met MRDH om hiervoor externe financiering te verkrijgen vanuit het programma Ketenmobiliteit conform de UitvoeringsAgenda Bereikbaarheid. Deze voorziening betreft immers een voorziening niet alleen voor de wijk, maar de hele gemeente en komt vooral ook het gebruik van de metrolijn ten goede. Indien nodig wordt deze investering na verdere uitwerking opgenomen in het MIP (waarbij het uitgangspunt dekking door subsidie is).

6. Juridische aspecten

De Samenwerkingsovereenkomst en de Allonge voorzien in afwijkende woningbouwprogramma als dat nodig is. Hiervoor zijn geen nieuwe contracten nodig. Met het vaststellen van de bijgaande parkeernormen door de gemeenteraad wordt de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling en uitwerking van deelplan 4-West. Deze zullen worden uitgewerkt en vastgelegd in Realisatieovereenkomsten.

7. Duurzaamheid

In het plan zijn een aantal duurzaamheidsonderdelen opgenomen. Zo is in het plan een warmtevoorziening op basis van aquathermie voorzien. Hiermee wordt in Lansingerland een nieuwe vorm van energieopwekking gerealiseerd. Tezamen met de WKO's per woning en energie uit zonnepanelen of groene stroom is zowel de energie als de warmte in de wijk zeer duurzaam.

Daarnaast is het realiseren van meer woningen nabij HOV een duurzame wijze van bouwen. Door in de buurt van HOV meer woningen te bouwen wordt het gebruik van openbaar vervoer gestimuleerd en zullen bewoners, hoewel ze over een auto kunnen beschikken, minder de auto gebruiken voor zakelijk of recreatief verkeer; bijvoorbeeld naar Den Haag of Rotterdam. Ook de stedenbouwkundige opzet van de wijk is vanuit een duurzame visie ontwikkeld. Zo wordt het autoverkeer buiten om geleid en is het middengebied van het deelplan het domein van fietsers en voetgangers. Daarmee is ook meer groen en bomen mogelijk, wat goed is voor de leefbaarheid, wateropvang, klimaatadaptatie en tegengaan van hittestress.

8. Extern draagvlak / burgerparticipatie

De huidige planvorming borduurt voort op bestaande kaders als het Masterplan en Bestemmingsplan. In het kader van het voorliggende besluit heeft geen actieve burgerparticipatie plaats gevonden. Omdat alle huidige bewoners van Westpolder-Bolwerk weten dat dit deelplan ontwikkeld zal worden en er feitelijk niemand woningen 'in de achtertuin' krijgt is er voldoende draagvlak voor de plannen. Gemeente én OCW hebben onderzoek laten doen naar de beoogde doelgroepen en de hierbij horende parkeernormen en woonwensen. OCW heeft bijgaande plannen op laten stellen en kan hier mee instemmen.

9. Verdere procedure

Na goedkeuring van de gemeenteraad zal het deelplan verder uitgewerkt worden. De vastgestelde parkeernorm is hierbij het meest leidend. OCW en gemeente zullen zoals gebruikelijk een realisatieovereenkomst overeenkomen, welke voorgelegd wordt aan het college ter goedkeuring. Hierin zal het hier voorgestelde programma - met mogelijk kleine wijzigingen na uitwerking - vastgelegd worden, waarbij we ook gezamenlijk met de ontwikkelaar zullen onderzoeken welke instrumenten in dit gebied mogelijk zijn om de betaalbare woningen zolang mogelijk ook daadwerkelijk betaalbaar te houden. Tenslotte volgt het uitwerkingsplan, waarna de realisatie kan starten.

Bijlagen

1. Presentatie Stedenbouwkundig plan en parkeren (I21.09651)
2. Onderzoek parkeernormen Deelplan 4 west Westpolder-Bolwerk (I21.09084)

Datum Raad 15 juli 2021

Registratienummer BR2000156

Onderwerp **Optimalisatie uitgangspunten ontwikkeling deelplan 4 West,
Westpolder-Bolwerk**

De raad van de gemeente Lansingerland;
Na het voorstel gelezen te hebben

Op basis van de argumenten

- gemeente en OCW de uitgangspunten voor Westpolder-Bolwerk hebben vastgesteld in de Samenwerkingsovereenkomst uit 2003, welke op basis van financiële en maatschappelijke omstandigheden in 2016 zijn gewijzigd en vastgelegd in de Allonge 2016;
- op basis hiervan, tezamen met coalitieakkoord, NvU op Wonen en NvU op Mobiliteit, de planvorming voor deelplan 4-west opgestart en afgerond is;
- de locatie direct gelegen aan metrostation Westpolder en centrumvoorzieningen uitermate geschikt is voor een afwijkende visie op mobiliteit voor dit deelplan t.o.v. het huidige masterplan;
- een gebiedspecifieke parkeernorm en dubbelgebruik van parkeerplaatsen in de P+R garage (met extra parkeerdek) het mogelijk maakt om meer (betaalbare) woningen en gelijkvloerse woningen aan het programma toe te voegen dan in 2016 is vastgelegd;
- het toevoegen van extra woningen aansluit bij de behoefte in Lansingerland;
- het toevoegen van betaalbare woningen aansluit bij de behoefte in Lansingerland en in grote mate tegemoet komt aan de wens voor meer sociale woningbouw van de Provincie;
- het toevoegen van gelijkvloerse woningen aansluit bij de behoefte voor o.a. de doelgroepen starters en empty-nesters;
- het plan is stedenbouwkundig passend is voor Lansingerland en Westpolder-Bolwerk.

Rekening te houden met

- de resultaten uit het rapport onderzoek parkeernormen deelplan 4 west Westpolder.

Besluit(en)

1. Op basis van de geoptimaliseerde uitgangspunten voor Deelplan 4 West in Westpolder-Bolwerk en het onderzoek parkeernormen de aangepaste parkeernormen voor dit deelplan vast te stellen en daarmee vergroting van het woningbouwprogramma mogelijk maken.
2. In te stemmen met het toevoegen van een extra parkeerlaag op de bestaande P+R door de ontwikkelaar.

Dit Raadsbesluit is vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 15 juli 2021,

de griffier,

drs. Marijke Walhout