

RAADSVOORSTEL

Van	: Burgemeester en Wethouders	Reg.nr.	: 5157780
Aan	: Gemeenteraad	Datum	: 2 mei 2017
Portefeuillehouder	: Wethouder F. Imming / J.C. Buijtelaar		
B&W-vergadering	: 02-05-2017		
De Ronde	: 16-05-2017 30-05-2017		
Agenda Het Besluit	: 27-06-2017		
Vastgesteld	: 27-06-2017		
besluit			

TITEL

Planaanpassing en parkeerconcept Hogekwartier

BESLISPUNTEN

- De volgende wijzigingen vast te stellen in het op 28 juni 2011 door uw raad vastgestelde stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan (een uitgebreid overzicht van de wijzigingen vindt u in de notitie bijlage 2 bij dit raadsvoorstel):
 - het op maaiveld realiseren van het bewonersparkeren in de velden 3 - 4 - 7 en 8 (voor veldverdeling zie bijlage 2) in plaats van in gebouwde ondergrondse parkeervoorzieningen;
 - het aanpassen van de verkeerskundige structuur bestaande uit het laten vervallen van een verbindingsweg in het noordelijk plandeel, 2 richtingsverkeer (in plaats van 1-richtingsverkeer) realiseren op de beide parallelwegen langs de Hogeweg en het laten vervallen van een gedeelte van het fietspad in het noordelijk plandeel tussen de buurtas en het valleikanaal en in plaats daarvan realiseren van een fietsstraat;
 - het door de Alliantie realiseren van een groter aandeel - namelijk 35% in plaats van 30% - sociale huurwoningen. Daarnaast realiseren van 11 % sociale koop (< € 200.000,- v.o.n.);
 - het energieneutraal maken van 30 sociale huurwoningen;
- de startnotitie partiële herziening van het bestemmingsplan Hogewegzone (bijlage 3) vast te stellen;
- de bestemmingsplanprocedure voor de partiële herziening van het bestemmingsplan Hogewegzone te starten, waarbij de procedure van model 2 wordt gevolgd;
- in afwijking van het raadsbesluit van 2008 geen parkeerregulering in te voeren in de nieuwbouwgebieden en bij oplevering van de velden (diverse vormen van) duurzame mobiliteit aan te (laten) bieden in de woonstraten van de nieuwe woonwijk;
- betaald parkeren in de garage van het sportcomplex in te voeren, met een nog vast te stellen tarief van € 0,70 tot € 1,00 per bezoek voor sporters en bezoekers.

AANLEIDING

In 2006 is door de gemeente en de Alliantie in het kader van Amersfoort Vernieuwt gestart met de planvorming van de Hogewegzone. In juni 2011 heeft uw raad hiervoor het bestemmingsplan Hogewegzone inclusief stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitplan vastgesteld, het daaraan gekoppelde exploitatieplan en de benodigde kredieten. Het bestemmingsplan is in mei 2012 onherroepelijk geworden door een uitspraak van de Raad van State. Het plan omvat de realisatie van 750-860 wooneenheden, een nieuw sportcomplex voor de stad en de - inmiddels in 2012/2013 grotendeels gerealiseerde - reconstructie van de Hogeweg en buurtas. Het eerste bouwveld met 90 wooneenheden en een hostel voor drugs- en alcoholverslaafden is gerealiseerd. De omgevingsvergunningaanvraag voor het 2^e plan met circa 120 eenheden is ingediend. Daarnaast is het Sportcomplex Amerena in aanbouw en is het hoogste punt al bereikt.

Sinds het vaststellen van de plannen is er een aantal ontwikkelingen geweest (we komen hierop bij de argumenten terug) die maken dat de Alliantie ons heeft gevraagd met hen opnieuw naar de plannen te kijken. Dit is een initiatief van de Alliantie. Als college hebben wij ingestemd met deze verkenning waarbij wij vinden dat het plan zijn ambitie moet behouden en moet blijven passen binnen de kaders van deze tijd. We denken hierbij aan aspecten als duurzaamheid, sociale woningbouw, parkeerconcept en de rol van woningcorporaties.

In voorliggend raadsvoorstel wordt een aantal voorstellen gedaan om tegemoet te komen aan bovengenoemde ontwikkelingen. Uitgangspunt hierbij is het vasthouden aan de essentie van het stedenbouwkundig model en het behoud van de ambitie. Uw raad is tijdens een werkbezoek op 22 maart 2016 door de Alliantie geïnformeerd over de aanleiding voor dit voorstel.

Uw raad heeft in 2008 een besluit genomen om een parkeerregime in te stellen voor het gebied Hogewegzone (Hogekwartier). Besluitvorming over de uitwerking hiervan is aan uw raad en wordt in dit raadsvoorstel aan u voorgelegd. Daarnaast heeft uw raad bij motie van 9 juli 2013 gevraagd een aantal relevante parkeerscenario's uit te werken voor wat betreft het parkeren bij het sportcomplex: motie M-2.7a. Deze motie behandelen wij in dit raadsvoorstel. Het parkeren bij het sportcomplex moet naar de mening van ons college worden beschouwd in relatie tot het nieuwe woongebied en de omliggende wijken. Daarom is hiermee gewacht tot behandeling van voorliggend voorstel

Ons college ziet een plan met een aantal wijzigingen waaronder een vermindering van het aandeel ondergronds parkeren. Als we het wegen, vinden we dat de planaanpassing heeft geleid tot een goed stedenbouwkundig plan met aandacht voor groen, sociale woningbouw en een logischer verkeersstructuur. Daarnaast is het duurzamer en innovatief waar het gaat om mobiliteit.

Wij hebben uw raad (per collegebericht 2017-057 van 18 april 2017) geïnformeerd over de vertraging van het plandeel aan het Valleikanaal aan de Liendertzijde. Dit als gevolg van het door de Alliantie uit te voeren nader onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen in het gebied. Bouwplannen aan de Schuilenburgzijde van de Hogeweg met een beoogde start bouw tegen de zomer 2017, kunnen wel zonder vertraging doorgang vinden. Daarvoor is besluitvorming over de planaanpassing door uw raad nodig.

BEOOGD EFFECT

Het realiseren van een prettig leefbare en op de toekomst gerichte woonwijk met circa 800 woningen binnen de gestelde financiële kaders, met behoud van stedenbouwkundige kwaliteit en een op elkaar afgestemde parkeerregulering in de nieuwe woonbuurten, in de garage van het sportcomplex evenals in de bestaande woonbuurten.

ARGUMENTEN

1a.1 Het op maaiveld parkeren houdt het wonen betaalbaar

De Alliantie wijst hierbij op de gewijzigde marktomstandigheden en woningbehoefte: Gebouwde parkeeroplossingen zijn veelal te duur om - voor de toenemende vraag - betaalbare woningen te kunnen blijven ontwikkelen voor zowel de koop- als de huurmarkt. Een betere aansluiting bij de markt in prijs en product is hierbij een belangrijke overweging. Om die reden is er de wens om meer parkeerruimte op maaiveldniveau aan te leggen.

Het maken van gebouwde parkeervoorzieningen voor alle bewonersparkeren vraagt om zeer grote investeringen. Deze investeringen kunnen niet voldoende worden gedekt door de huur- en kooprijzen. Daardoor kan dit geld niet worden geïnvesteerd in woningen. Daarnaast zijn door de wijziging van de Woningwet de bevoegdheden van corporaties om te investeren in andere zaken dan sociale huurwoningen beperkt.

1a. 2 Het bewonersparkeren kan op maaiveld worden opgelost met behoud van kwaliteit van de openbare ruimte

Door uw raad zijn in 2014 de parkeernormen gewijzigd, wat leidt tot een verlaging van de parkeereis. Hierdoor is het mogelijk om in de middengebieden te volstaan met minder parkeerplaatsen in gebouwde garages. Voor de woonblokken aan de buurtas en de appartementengebouwen aan het Valleikanaal worden nog wel gebouwde parkeergarages

gerealiseerd. Hieraan verandert niets.

De openbare ruimte wordt gebruikt om - naast het nodige parkeren - een herkenbare groenstructuur te realiseren. Naast de vierdubbele bomenlaan aan de Hogeweg en de groene woonstraten wordt een aantal groene ruimten tussen de laagbouwwooningen vergroot.

1b.1 De aangepaste verkeerskundige structuur zorgt voor een logischer verkeerscirculatie

Door de parallelwegen tweerichtingsverkeer te maken worden omrijbewegingen voorkomen en zijn alle functies binnen het gebied goed bereikbaar. Door het laten vervallen van een straat in het noordelijk plandeel ontstaat een groter aaneengesloten autovrij woongebied met meer groene ruimte.

1b.2 Het laten vervallen van het fietspad is nodig om de beoogde groene entree te kunnen waarborgen.

Door de in 2015 aangelegde rechtsafstrook naar de Ringweg-Kruiskamp is het wegprofiel van de Hogeweg verbreed. Dit gaat ten koste van het groen langs de Hogeweg. Door het fietspad te combineren met de parallelweg kan de beoogde groene entree worden gewaarborgd. De gecreëerde ruimte komt de groei ruimte van een nieuwe bomenlaan ten goede. Het combineren van auto en fiets tot een fietsstraat op de parallelweg vinden we vanwege de lage auto-intensiteit acceptabel.

1b.3 De wijzigingen leiden tot een groter oppervlak aan groene buurtpleintjes.

Dit wordt vooral mogelijk gemaakt door het laten vervallen van een autostraat aan de noordkant en een verschuiving van de bebouwinggrenzen aan de zuidkant van de Hogeweg. Door het laten vervallen van collectieve binnentuinen in de bouwblokken ontstaat er meer privaat groen. Voor de bomen langs de Hogeweg, die moesten wijken voor de rechtsafstrook naar de Ringweg-Kruiskamp, worden nieuwe bomen geplant.

1c.1 Een groter aandeel sociale woningen sluit aan bij onze ambitie

Er is de komende jaren behoefte aan 2000 extra sociale huurwoningen in de stad. In de peiling in De Ronde van 24 januari 2017, hebben wij uw raadsleden meegegeven, waar mogelijk in de nieuwbouw 35% sociale huurwoningen te realiseren. In dit voorstel worden er ca 40 sociale huurwoningen toegevoegd aan het oorspronkelijk plan tot een totaal van ca 285 sociale huurwoningen en - appartementen. Daarmee neemt het percentage voor het Hogekwartier toe van 30 naar 35%, hetgeen in de pas loopt met onze sociale woningbouwopgave. Daarnaast worden ca 90 woningen (11%) sociale koopwoningen met een v.o.n. prijs onder de € 200.000,- in het plan gerealiseerd.

1d.1 Met het realiseren van energieneutrale woningen zet de Alliantie een eerste stap in de invulling van de prestatieafspraken en wordt aangesloten op de motie Klimaatkadernota 2017.

Van de ca 170 eengezinswoningen in het Hogekwartier worden er in ieder geval 30 sociale eengezins huurwoningen energieneutraal 'all electric' opgeleverd. Dit is het merendeel van de nog te realiseren eengezinswoningen in de sociale huur. Voor de nog te realiseren eengezins koopwoningen wordt deze 'all electric' als optie aan de kopers aangeboden. Dit betekent dat kopers ervoor kunnen kiezen om bij de bouw van deze woningen extra duurzaamheidsmaatregelen te kopen. Het realiseren van duurzaamheidsambities in de woningbouw staat ook op de agenda voor het gesprek met de Alliantie (en andere corporaties) over de prestatieafspraken voor 2018, waarbij ons streven is om te komen tot verdere duurzaamheidsmaatregelen voor de komende jaren in de woningbouw.

2.1 In de startnotitie staan de uitgangspunten voor partiële herziening van het bestemmingsplan

De hiervoor genoemde punten passen niet allemaal binnen het eerder door uw raad vastgestelde bestemmingsplan. Daarom wordt voorgesteld om dit bestemmingsplan partieel te herzien, op de punten zoals hiervoor omschreven. Het vaststellen van de startnotitie is de eerste stap om te komen tot een vastgestelde partiële herziening van het bestemmingsplan Hogewegzone.

3.1 Het bestemmingsplan voldoet aan de criteria voor toepassing van model 2

In de raadsvergadering van 26 januari 2010 heeft uw raad de notitie "Rol van de raad in RO-procedures" vastgesteld. De partiële herziening van het bestemmingsplan Hogewegzone kan op basis van deze notitie de procedure doorlopen van model 2. Het gaat om een bestemmingsplan voor een urgent project, dat niet past binnen het geldende bestemmingsplan.

4.1 Er is geen parkeerregulering meer nodig

De redenen om een parkeerregime in te voeren zijn niet meer actueel. Dat komt door de in 2014

aangepaste parkeernorm waardoor het aantal te realiseren parkeerplaatsen is verminderd. Het regime was bedoeld om ervoor te zorgen dat bewoners de parkeerplaatsen in de gebouwde voorzieningen wel zouden kopen of huren om leegstand hiervan te voorkomen. Dit risico is niet meer aanwezig doordat in de gebouwde voorzieningen maar 1 parkeerplaats per woning wordt gerealiseerd die met de woning wordt mee verkocht of verhuurd. Voor de grondgebonden woningen worden parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd.

Daarnaast wilden we met een regime voorkomen dat bezoekers van het sportcomplex in de woonstraten zouden parkeren om het parkeertarief in de garage van het sportcomplex te ontlopen. Het voorstel voor het parkeertarief in de garage van het sportcomplex is zodanig gekozen dat de kans op substantieel uitwijken naar ongereguleerd gebied klein wordt geacht.

4.2 *De participatiegroep Hogekwartier is geen voorstander van een parkeerregime*

Met een delegatie van de participatiegroep is uitvoerig gesproken over de aanleiding en noodzaak voor de invoering van een parkeerregime. Punten van discussie zijn de noodzaak van een regime, de eventuele geografische begrenzing en het uitwijkrisico.

De conclusie die wij gezamenlijk met de participatiegroepsleden hebben getrokken, is dat de redenen voor een regime eigenlijk zijn komen te vervallen zoals wij onder 4.1 hebben geschreven.

4.3 *Er zijn meer parkeerplaatsen nodig als er geen parkeerregime geldt*

In het geval dat geen regulering wordt ingevoerd, zoals wij nu voorstellen, geldt volgens de gemeentelijke parkeernormen een hogere parkeernorm. Er is een parkeerbalans opgesteld voor het noordelijk en het zuidelijk plandeel, met toepassing van deze hogere parkeernorm. De parkeerbalansen laten in deze situatie parkeertekorten zien. Het tekort bedraagt circa 40 plaatsen op een totaal van 1039 (4%). Wij denken dit (vooraf berekende) tekort op een goede wijze te kunnen oplossen, namelijk door maatregelen die gericht zijn op het stimuleren van andere vervoersvormen en deelautogebruik. Daarnaast leert de praktijk dat het autobezit in wijken met veel sociale en betaalbare woningen - zoals in het Hogekwartier - lager is.

4.4 *We nemen maatregelen die gericht zijn op het stimuleren van andere vervoersvormen en deelautogebruik en het beperken van het aantal parkeerplaatsen*

Direct bij het opleveren van de velden gaan we inzetten op het aanbieden van collectieve deelauto's. De trend is dat het bezit van auto's minder belangrijk wordt, wij spelen in op deze trend. Een bewust gebruik van het vervoermiddel en aanbieden van alternatieven voor de auto past in de uitgangspunten van het Verkeer- en vervoerplan en bij een duurzame mobiliteit. Om de haalbaarheid en effecten van deze maatregelen te onderzoeken, is een studie uitgevoerd 'Flankerende parkeermaatregelen Hogekwartier' (ter beschikking bij de griffie). De conclusie is dat als we uitgaan van een veilige benadering ten opzichte van de ervaringcijfers, we kunnen aannemen dat één deelauto leidt tot 6 minder 'gewone' auto's. Het voornemen is om zowel in het noordelijk plandeel als in het zuidelijk deel 5 deelauto's aan te bieden die moeten worden aangeboden volgend op de bouwfasen. Dat betekent in totaal 10 auto's die ca 60 auto's vervangen (per saldo 50 parkeerplaatsen). Met het nemen van deze maatregelen kunnen we het berekende tekort aan parkeerplaatsen (zie 4.3) compenseren en kunnen we met de nieuwbouw in het Hogekwartier ervaringen opdoen met een duurzaam mobiliteitsconcept.

Tenslotte gaan we in gesprek over de inzet van elektrische (bak)fietsen en goede fietsparkeervoorzieningen direct bij de ingang. De inzet van elektrische (bak)fietsen leidt niet tot een reductie van parkeerplaatsen maar vraagt zelfs extra ruimte. En onderzocht moet worden of dit uitvoerbaar is in operationele en exploitatietechnische zin.

5.1 *Wij voeren hiermee motie M-2.7a van uw raad uit: 'Parkeerscenario's sportcomplex Hogekwartier'*

Uw raad heeft op 9 juli 2013 een motie aangenomen, waarin u ons college heeft verzocht:

1. een aantal relevante scenario's voor wat betreft parkeermogelijkheden uit te werken;
2. hierbij als uitgangspunt te nemen dat eventuele overlast voor de omwonenden zo minimaal mogelijk moet zijn;
3. deze scenario's begin Q4 van 2013 ter verdere kaderstelling aan de raad aan te bieden;
4. tot de kaders omtrent parkeren zijn gesteld geen beslissingen te nemen over het invoeren van betaald parkeren.

Naar aanleiding van het in juli 2013 door uw raad vastgestelde programma van eisen voor het sportcomplex, is door de bouwer een oplossing geboden die past binnen de kaders van de uitvraag en past binnen de afspraken met de buurt. De oplossing betreft een volledig gesloten gebouwde parkeervoorziening.

Voor wat betreft het al dan niet toepassen van een regime in het sportcomplex is nog geen besluit genomen. Wel hebben wij u in november 2014 via een RIB (2014-118) 'Stand van zaken Sportcomplex Hogekwartier' gemeld dat wij vooralsnog uitgaan van een tarief van € 0,70 per bezoek. Verder staat in deze RIB dat definitieve keuzes over het tarief moeten worden beschouwd in samenhang met het nog te bepalen parkeerbeleid in het gehele gebied Hogekwartier en de aangrenzende wijken.

Wij stellen voor sporters en bezoekers in de garage te laten parkeren met een laag parkeertarief van € 0,70 tot € 1,00 per bezoek. De exploitatieopzet voor het sportcomplex gaat ervan uit dat een deel van de exploitatiekosten worden gedekt door de inkomsten van parkeren. In de exploitatie is uitgegaan van een tarief van € 0,70 per bezoek. Met een hoger tarief in de garage na bijvoorbeeld vier uur kan bereikt worden dat de parkeerplaatsen voorbehouden blijven voor sportcomplexbezoekers. De parkeerduur kan wordt geregistreerd door een kaartstelsel.

5.2 *Bestaande woongebieden beschermen we tegen parkeeroverlast*

Bij het instellen van een parkeerregime ontstaat de kans dat parkeerders uitwijken naar gratis parkeergelegenheden buiten het regime-gebied. Het is niet in te schatten of en hoeveel parkeerders uitwijken naar gratis parkeergelegenheden. Dit hangt naast de genoemde tariefstelling ondermeer af van de aanrijdroute, de kans op beschikbare parkeerplaatsen, de (on)aantrekkelijkheid van de aangeboden plaatsen of de (on)aantrekkelijkheid van de gratis plaatsen en de sociale veiligheid. Gezien de lage tarieven (zie onder 5.1) verwachten wij dat het uitwijken beperkt zal plaatsvinden. Wij zullen de parkeersituatie monitoren in de nieuwe en bestaande gebieden.

KANTTEKENINGEN

1a.1 *Het aantal parkeerplaatsen in openbaar gebied neemt toe met 8,8 %*

In het plan wordt langsparkeren op een aantal plekken omgezet in dwarsparkeren. Het uitgangspunt om aan maximaal 1 zijde van een weg te parkeren blijft gerespecteerd. Volgens de nieuwe parkeervraagberekening neemt het aantal parkeerplaatsen op maaiveld in openbaar gebied toe van 375 naar 408 plaatsen. De parkeervraag wijzigt door de gewijzigde parkeernorm (per 2014), de toename van het aantal woningen, het minder gebouwd parkeren en het laten vervallen van een regime. Wij vinden dit acceptabel gelet op het behoud van de kwaliteit van de openbare ruimte.

1d.1 *Het is niet mogelijk nu al het hele gebied energieneutraal en aardgasloos te maken.*

Voorliggend voorstel is in overleg met de Alliantie op dit moment het maximaal haalbare gebleken. Deze aanvullende afspraken zullen wel leiden tot een verlaging van de CO2 uitstoot t.o.v. het oorspronkelijke plan door realisatie van 30 energieneutrale woningen. In het kader van de prestatieafspraken 2018 wordt hierover met de Alliantie doorgepraat en willen we kijken naar verdergaande mogelijkheden.

2.1 *Tegen het vaststellen van het huidige bestemmingsplan waren destijds veel bezwaren.*

Door dit bestemmingsplan te herzien, krijgen omwonenden opnieuw een kans om zienswijzen naar voren te brengen en eventueel in beroep te gaan. Er wordt van tevoren goed met de betrokkenen gecommuniceerd, om hen het belang van de wijzigingen uit te leggen en hopelijk tot een gedragen plan te komen. De participatiegroep Hogekwartier die bij de totstandkoming van de planaanpassing is betrokken, heeft zich positief uitgesproken over de plannen.

4.1 *Het deelautogebruik valt wellicht tegen*

Het is op voorhand nooit met zekerheid te zeggen of het aantal parkeerplaatsen in een bouwplan voldoet. Dat is van meer (menselijke gedrags)factoren afhankelijk dan waar we in het parkeernormenbeleid mee rekening kunnen houden. Wij denken dat de flankerende maatregelen voor het berekende (en relatief kleine) tekort toereikend zullen zijn.

5.1 *Bezoekers van het sportcomplex wijken wellicht toch uit.*

Er blijft een risico dat er sprake is van uitwijkgedrag. Als dat gebeurt en dat leidt tot overlast in nabijgelegen wijken, zullen we daarop maatregelen treffen. Te denken valt aan het wijzigen van tariefstelling in de parkeergarage van het sportcomplex. Dit heeft consequenties voor de exploitatie van het sportcomplex. Het jaareffect op de exploitatie bedraagt € 22.000,- per € 0,10 verhoging of verlaging van het tarief per parkeerbezoek.

DUURZAAMHEID

De voorliggende planaanpassing en het parkeerconcept leiden tot een duurzamer plan dan eerder is vastgesteld:

- De Alliantie realiseert 30 energieneutrale sociale huurwoningen in het plan en biedt dit als optie aan de kopers van de eengezins koopwoningen. Een dergelijke afspraak bestaat niet in de huidige overeenkomst.
- Er komt beter bruikbaar openbaar groen in het plan. De planaanpassing leidt tot het laten vervallen van een verbindingsweg en gebouwde parkeervoorzieningen. Dat maakt dat de oppervlakte aan groene ruimten toeneemt en dat tuinen in de volle grond worden gerealiseerd in plaats van mogelijk op betonnen parkeergarages. Dit bevordert de infiltratie van regenwater in de bodem.
- Het toepassen van deelauto's beperkt het autobezit en het aantal autokilometers. De totale CO2 uitstoot wordt daarmee verminderd.

FINANCIËN

Voor de voorgestelde planaanpassing wordt geen aanvullend financieel beroep gedaan op de gemeente. Wij lichten de financiële aspecten bij dit raadsvoorstel hieronder toe.

Grondexploitatie en woningontwikkeling Alliantie

De woningbouw en grondexploitatie van het plan Hogekwartier geschiedt geheel voor rekening en risico van de Alliantie. Het tekort hiervan bij de Alliantie was bij de totstandkoming van de overeenkomst in 2011 circa € 11 mln. In 2011 zijn diverse gemeentelijke bijdragen verstrekt ter hoogte van € 6,6 mln. Deze bijdragen zijn gekoppeld aan door de Alliantie te realiseren woningaantallen en parkeernormen en parkeeroplossingen. Het tekort dat per saldo voor rekening van de Alliantie kwam bedroeg in 2011 € 4,3 mln.

Wij hebben de huidige planaanpassing ten opzichte van 2011 geanalyseerd. Hierbij resteert voor de Alliantie nog steeds een tekort. Doordat de grondexploitatie niet sluitend is, zijn de gemeentelijke bijdragen niet meer dan het tekort in de grondexploitatie. De aanpassing leidt er toe dat de gemeente haar bijdrage met circa € 1,1 mln kan verlagen door het realiseren van minder (en daardoor een lagere bijdrage aan) gebouwde parkeervoorzieningen en het niet meer indexeren van een gemeentelijke bijdrage. De exacte consequenties hiervan nemen we mee in de herziening van grondexploitatie.

Parkeren in woonwijken en sportcomplex Amerena

Het voorgestelde parkeerconcept heeft tot gevolg dat er in de woonwijk niet geïnvesteerd hoeft te worden in betaalautomaten en in handhaving. Wij gaan ervan uit dat de exploitatie voor deelauto's langjarig gemiddeld sluitend is. Dit moet nader worden verkend in overleg met de exploitanten. De verwachte initiële marketing- & communicatie-kosten worden gedekt uit de beschikbare middelen binnen de grondexploitatie en vragen geen aanvullend budget.

Voor het betaald parkeren in het sportcomplex is wel een parkeersysteem nodig. De investering hiervoor is opgenomen in de bouwkosten van het complex. In de exploitatie voor het sportcomplex is rekening gehouden met een opbrengst voor parkeren op basis van € 0,70 per bezoek. Voor de exploitatie van de parkeervoorzieningen zijn wij in gesprek met Parkeren Amersfoort BV.

RISICOPARAGRAAF

Wij zien de volgende risico's en bijbehorende maatregelen:

- *Er komt bezwaar op de partiële herziening van het bestemmingsplan.*
In 2011 waren bezwaren voor een belangrijk deel gericht op de hoogbouw aan het Valleikanaal. Voorliggende partiële herziening laat dit plandeel ongemoeid.

- *De Stichting Huis van Bartels gaat niet akkoord met de door de Alliantie geboden alternatieve oplossingen en wil in het pand aan de Zwaluwenstraat 112 blijven.*
De Alliantie heeft het pand tijdelijk om niet in gebruik gegeven aan deze stichting. Ons college steunt dit burgerinitiatief en zet zich in om samen met de stichting en de Alliantie alternatieve huisvesting te vinden. De stichting zal daarvoor wel haar eigen businesscase op orde moeten hebben.
- *De provincie geeft geen ontheffing voor het kappen van bomen als gevolg van het aanwezige sperwernest aan de noordkant van de Hogeweg. Daarmee kan een groot deel van het noordelijk plandeel niet worden uitgevoerd.*
De Alliantie en de gemeente gaan in gesprek met de provincie - die bevoegd gezag is in het kader van de Wet Natuurbescherming - om te bespreken hoe de bouw van dit plandeel wel doorgang kan vinden.
- *De flankerende parkeermaatregelen worden niet gebruikt, er ontstaat parkeeroverlast*
Met goede communicatie en proefabonnementen worden bewoners gestimuleerd om gebruik te maken van de deelauto's. Wanneer deelauto's onvoldoende worden gebruikt zijn de volgende maatregelen denkbaar: Alsnog terugvallen op een parkeerregime, groen opofferen en meer parkeerplaatsen maken of met extra financiële middelen het deelautogebruik stimuleren.
- *De woningen worden niet verkocht of verhuurd*
Het afzetrisico van de woningen ligt geheel bij de Alliantie. Gezien de huidige marktontwikkeling in de koop- en huursector verwachten wij dit risico niet. Daarbij kan de Alliantie inspelen op ontwikkelingen in de markt om hierbij aansluiting te blijven houden als daartoe aanleiding is.
- *De grondexploitatie is niet sluitend*
De gemeentelijke grondexploitatie wordt jaarlijks herzien en aan uw raad gepresenteerd. Deze exploitatie is sluitend. De risico's voor de gemeente zijn nihil. De gemeentelijke plankosten komen via een exploitatiebijdrage voor rekening van de Alliantie.

COMMUNICATIEBOODSCHAP EN BETROKKEN PARTIJEN

In 2006 is door de gemeente en De Alliantie in het kader van Amersfoort Vernieuwt gestart met de planvorming van de Hogewegzone. In 2012 heeft dit geleid tot een onherroepelijk bestemmingsplan Hogewegzone. Het plan omvat de realisatie van 750–860 wooneenheden, een nieuw sportcomplex voor de stad en de - inmiddels in 2012/2013 grotendeels gerealiseerde - reconstructie van de Hogeweg en buurtas. Op verzoek van De Alliantie is de afgelopen tijd gewerkt aan aanpassing van een deel van het plan. De woningcorporatie loopt aan tegen de hoge kosten voor het grote aantal gebouwde parkeervoorzieningen in het plan. Dit geld kan niet worden besteed aan de sociale woningbouwopgave. De Alliantie en de gemeente hebben een aantal aanpassingen uitgewerkt die vasthouden aan de essentie en ambitie van het stedenbouwkundig model. In de middengebieden wordt het parkeren op maaiveld opgelost en worden groene buurtpleintjes verbeterd. Een concept met deelauto's maakt onderdeel uit van het plan.

In 2008 heeft de raad een besluit genomen om een parkeerregime in te stellen voor het gebied Hogewegzone (Hogekwartier). Met name door de gewijzigde parkeernorm is er geen reden meer om een parkeerregime in te voeren. In het sportcomplex Amerena wordt wel een beperkt parkeertarief gerekend.

De planaanpassing heeft geleid tot een plan met meer en beter openbaar toegankelijk groen, meer sociale woningen, een logischer verkeersstructuur en duurzaam en innovatief als het gaat om mobiliteit.

Na het raadsbesluit over dit voorstel zullen wij de betrokken partijen hierover informeren. Deze partijen zijn in ieder geval:

- de omwonenden van het plangebied en de eerste bewoners van het Hogekwartier;
- de leden van de participatiegroep Hogekwartier;
- de vertegenwoordiging van de Stichting het huis van Bartels;
- woningcorporatie de Alliantie;
- de toekomstige exploitant van het sportcomplex, SRO en - naar verwachting - de sportverenigingen;
- Parkeren Amersfoort BV als beoogde exploitant van de parkeergarage sportcomplex Amerena

VERVOLGSTAPPEN

Indien uw raad positief besluit:

- Zal de Alliantie het stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan aanpassen aan deze nieuwe kaders.

- Zullen wij een partiële herziening van het bestemmingsplan opstellen en aan uw raad voorleggen. Uw raad wordt over het ontwerpbestemmingsplan via een RIB geïnformeerd, het bestemmingsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd. Een en ander conform model 2 van de notitie 'Rol van de raad in RO procedures'.
- Zal het stedenbouwkundig plan worden uitgewerkt in een masterplan openbare ruimte waarin de kwaliteit van de openbare ruimte wordt vastgelegd.
- Zullen wij in gesprek gaan met exploitanten voor het gefaseerd gaan invoeren van deelauto's en - zo mogelijk - bakfietsen.

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlagen

1. Raadsbesluit
 2. Nota Planaanpassing Hogekwartier Amersfoort
 3. Startnotitie partiële herziening van het bestemmingsplan Hogewegzone
-

RAADSBESLUIT

Reg.nr.5157780

De raad van de gemeente Amersfoort;

op basis van het voorstel van burgemeester en wethouders van 2 mei 2017, sector DIR/PP (nr.5157780);

b e s l u i t:

1. De volgende wijzigingen vast te stellen in het op 28 juni 2011 door uw raad vastgestelde stedenbouwkundig plan en beeldkwaliteitsplan (een uitgebreid overzicht van de wijzigingen vindt u in de notitie bijlage 2 bij dit raadsvoorstel):
 - a. het op maaiveld realiseren van het bewonersparkeren in de velden 3 - 4 - 7 en 8 (voor veldverdeling zie bijlage 2) in plaats van in gebouwde ondergrondse parkeervoorzieningen;
 - b. het aanpassen van de verkeerskundige structuur bestaande uit het laten vervallen van een verbindingsweg in het noordelijk plandeel, 2 richtingsverkeer (in plaats van 1-richtingsverkeer) realiseren op de beide parallelwegen langs de Hogeweg en het laten vervallen van een gedeelte van het fietspad in het noordelijk plandeel tussen de buurtas en het valleikanaal en in plaats daarvan realiseren van een fietsstraat;
 - c. het door de Alliantie realiseren van een groter aandeel - namelijk 35% in plaats van 30% - sociale huurwoningen. Daarnaast realiseren van 11 % sociale koop (< € 200.000,- v.o.n.);
 - d. het energieneutraal maken van 30 sociale huurwoningen;
2. de startnotitie partiële herziening van het bestemmingsplan Hogewegzone (bijlage 3) vast te stellen;
3. de bestemmingsplanprocedure voor de partiële herziening van het bestemmingsplan Hogewegzone te starten, waarbij de procedure van model 2 wordt gevolgd;
4. in afwijking van het raadsbesluit van 2008 geen parkeerregulering in te voeren in de nieuwbouwgebieden en bij oplevering van de velden (diverse vormen van) duurzame mobiliteit aan te (laten) bieden in de woonstraten van de nieuwe woonwijk;
5. betaald parkeren in de garage van het sportcomplex in te voeren, met een nog vast te stellen tarief van € 0,70 tot € 1,00 per bezoek voor sporters en bezoekers.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 27 juni 2017.

de griffier

de voorzitter