

BEANTWOORDING TECHNISCHE VRAGEN FRACTIE VVD

Commissie

Aan:	De gemeenteraad
Van:	Het college van burgemeester en wethouders
Datum commissie:	25 augustus 2026
Zaaknummer:	00001239003
Onderwerp:	Doorontwikkelvisie en -Strategie Stadshart en budgetaanvraag

Aanleiding

Op 20 augustus 2026 heeft het college technische vragen ontvangen van raadslid Csurka van de fractie VVD over de Doorontwikkelvisie en -Strategie Stadshart en de bijbehorende budgetaanvraag. Dit onderwerp staat op de agenda van de commissie van 25 augustus 2026. In dit bericht staan de antwoorden op deze vragen.

Toelichting van de vragensteller van de fractie VVD

De Doorontwikkelvisie schetst een mooi en ambitieus toekomstbeeld voor het Stadshart, met onder meer de toevoeging van (maximaal) 1.500 woningen, herontwikkeling van verschillende locaties, een mogelijke Multi-HUB en veranderingen in de openbare ruimte. We zien in de visie veel aantrekkelijke ontwikkelingen, maar hebben ook behoefte aan een aantal verduidelijkingen. Deze hebben met name betrekking op de onderbouwing en fasering van de woningbouwambitie, de gevolgen voor bereikbaarheid en parkeercapaciteit, het Bruisbudget, de positie van ondernemers en de wijze waarop bij nieuwe voorzieningen rekening wordt gehouden met bestaande overlast en sociale veiligheid.

Beantwoording

Antwoorden

1. Kan het college de ambitie van circa 1.500 extra woningen uitsplitsen naar de afzonderlijke locaties/deelgebieden, met per locatie het indicatieve aantal woningen?

Antwoord:

Het aantal van 1.500 woningen kan uitgesplitst worden naar de deelgebieden uit de Doorontwikkelvisie en -Strategie Stadshart: circa 300 in 'Stadspark XL', circa 500 in de 'Tangentzone', circa 300 in het 'Entreegebied Middenweg' en circa 400 in het 'Entreegebied Koraal'. Overigens kunnen zorgwoningen ook onder dit woningbouwaantal vallen.

2. Welk deel van deze woningen betreft al bestaande of concrete plannen, welk deel plannen in voorbereiding en welk deel uitsluitend ruimtelijke potentie die onderzoekswaardig is?

Antwoord:

Van de 1.500 woningen zijn er 242 nu zichtbaar in uitvoering (projecten Woodstone en optoppen Parelhof aan het Stadsplein) en 160 woningen contractueel vastgelegd en in voorbereiding (project Stadshart Zuid-West). Voor een mogelijke herontwikkeling van de Parelhofflat direct bij de entree van het gemeentehuis (in deelgebied 'Stadspark XL') en de ambitie om een Multi-HUB bij de huidige Middenweg-garage (deelgebied te realiseren, zijn 1^e fase haalbaarheidsstudies gestart, voor in totaal circa 250 woningen. Daarnaast lopen er verkennende gesprekken met twee eigenaren in het deelgebied 'Entreegebied Middenweg' voor in totaal circa 65 woningen. De overige circa 800 woningen, met name in het deelgebied 'Tangentzone' zijn onderzoekswaardig op de (middel)lange termijn.

3. Is onderzocht wat de toevoeging van circa 1.500 woningen betekent voor het aantal verkeersbewegingen en de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen en kruispunten?

- a. Zo ja, wat zijn daarvan de uitkomsten?
- b. Zo nee, wanneer wordt dit onderzocht?

Antwoord:

Voor de genoemde concreet in aanbouw en in voorbereiding zijnde 242 en 160 woningen is dat vanzelfsprekend onderzocht in de planologische voorbereiding, ten behoeve van de besluitvorming van die projecten. Zulke onderzoeken zullen bij iedere verdere concretisering van woningbouwprojecten in het Stadshart plaatsvinden en onderdeel uitmaken van de dan toe te passen besluitvorming.

Het college heeft bovendien gevonden daarop deels al vooruit te lopen door voor het schetsontwerptraject van de Middenweg in het Stadshart al een verkeerssimulatie in het actuele regionaal verkeersmodel te laten maken. Zo kon nu al beredeneerd worden welk wegprofiel van de Middenweg minimaal nodig is om al het toekomstige autoverkeer, indachtig de ambities uit de Doorontwikkelvisie Stadshart tot 2050, straks te kunnen faciliteren. Daarbij is rekening gehouden met het huidige autoverkeer, de autonome groei daarvan en de verwachte toename van autoverkeer door nieuwe ontwikkelingen, die gebruik zullen maken van dit deel van de Middenweg. Bovendien kan daarmee in het schetsontwerp voor de Middenweg ook meteen al rekening gehouden worden met alle andere verkeersdeelnemers en verkeersveiligheid.

- 4. Kunnen de huidige parkeernormen ertoe leiden dat bij herontwikkeling van een bestaand parkeerterrein minder openbare parkeerplaatsen worden teruggebouwd dan er momenteel aanwezig zijn vanuit oude parkeernormen?
 - a. Zo ja, bij welke in de visie genoemde locaties kan dit zich voordoen?
 - b. Zo nee, worden de huidige netto aantallen gecompenseerd en de nieuwe behoefte door woningbouw toegevoegd?

Antwoord:

Bij iedere ontwikkeling zal moeten worden voldaan aan het vigerende parkeerbeleid. Ook als die ontwikkeling op een parkeerterrein plaatsvindt. Randvoorwaarde daarbij is dat er naast voldoende parkeerplaatsen voor de beoogde ontwikkeling ook voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor bezoekers van het Stadshart. Met de ontwikkeling van Stadshart Zuid-West, met 160 nieuwe woningen en een toekomstbestendig Medisch Centrum Middenwaard, wordt die randvoorwaarde al zichtbaar: er komen meer parkeerplaatsen bij. Ook in de 1^e fase haalbaarheidsstudie voor Multi-HUB P2 bij de huidige Middenweg-garage komt dit al aan de orde; de ambitie van het toevoegen van woningen daar betekent conform parkeerbeleid simpelweg dat er meer parkeerplaatsen nabij die woningen gebouwd moeten worden.

- 5. Op pagina 33 wordt gesteld dat parkeerterreinen in het Stadshart gedurende de week en in de avonduren grotendeels leegstaan. Op welke specifieke parkeerterreinen en/of garages heeft deze constatering betrekking en welke bezettingsgraden zijn daarbij gemeten?

Antwoord:

Het unieke van de parkeeropgave van het Stadshart in Dijk en Waard is dat er veel parkeerplaatsen zijn, maar niet overal in de avonduren gebruikt worden. Het college ziet, conform het vigerende parkeerbeleid, nog een opgave om in de samenwerking met alle betrokken partijen in het Stadshart die parkeerplaatsen efficiënter te gebruiken.

6. In meerdere zienswijzen zijn zorgen geuit over mogelijke woningbouw op de parkeerterreinen naast het gemeentehuis. Welke afweging ligt ten grondslag aan het handhaven van deze locatie als mogelijke woningbouwlocatie in de definitieve visie en welke wijzigingen zijn naar aanleiding van deze zienswijzen ten opzichte van de conceptvisie aangebracht?

Antwoord:

Deze mogelijke ontwikkellocaties in de Doorontwikkelvisie Stadshart zijn herkend als belangrijke schakels in de geambieerde 'Yellow Brick Road', genoemd in het Masterplan Stationsgebied Dijk en Waard. Het is de route vanuit Kanaalpark, naar het NS-station, door het Stationskwartier naar het Stadsplein, Middenwaard en Coolplein. Naast een herkenbare, toegankelijke en inclusieve openbare ruimte met bijvoorbeeld de Band van Dijk en Waard, horen daar ook 'interessante plekken' bij. Dat kan op sommige plekken door goed ontwerp van gebouwen met functies die wat doen met de openbare ruimte. Wanneer het project Woodstone met openbare ruimte over een paar jaar gereed is en bijvoorbeeld ook het Stadsplein kan worden vernieuwd, dan vragen de door de vragensteller genoemde locaties volgens het college om een (her)ontwikkeling of aanpassing die voetgangers beter begeleidt op deze 'Yellow Brick Road'. De zienswijzen die hierover binnengekomen zijn betroffen met name de zorg om het weghalen van parkeerplaatsen en het toevoegen van woningen met een parkeervraag. In de voorliggende Doorontwikkelvisie Stadshart is daarom ook verduidelijkt dat voldoende parkeerplaatsen altijd randvoorwaardelijk zijn voor een ontwikkeling van deze parkeerterreinen.

7. Welke ondernemers, ondernemersverenigingen, vastgoedeigenaren en vervoerders worden betrokken bij het opstellen van het plan voor laden en lossen?

Antwoord:

Insteeek is dat de grote bedrijfsmatige vastgoedeigenaren, ondernemers en instellingen (zoals o.a. Cool Kunst & Cultuur, de Hugo-Hopper en De Pieter Raat Stichting) en relevante ondernemersverenigingen worden uitgenodigd. Vastgoedeigenaren, ondernemers en instellingen zullen hun vervoerders dienen te raadplegen.

8. Is in het verleden op of rond Boulevard Kwarts een proef uitgevoerd met eenrichtingsverkeer? Zo ja, wat waren daarvan de resultaten en worden deze betrokken bij de verdere uitwerking van de verkeers- en laad- en lossituatie?

Antwoord:

Kwarts is verkeerskundig een voetgangersgebied, waar andere weggebruikers te gast zijn. Op dit moment is er daar al sprake van eenrichtingsverkeer voor auto's en vrachtwagens. Zij mogen er vanaf de ingang van het voetgangersgebied bij Theater Cool niet inrijden.

9. Welke belemmeringen bestaan er in de huidige situatie voor ondernemers, culturele instellingen, verenigingen en evenementenorganisatoren om activiteiten en evenementen in het Stadshart te organiseren waardoor een Bruisbudget noodzakelijk is? In hoeverre kunnen deze belemmeringen worden weggenomen door het faciliteren van initiatiefnemers en/of het verbeteren van de evenementenlocaties?

Antwoord:

Het Bruisbudget komt onder andere voort uit de uitwerking van het college van de motie 'Een groen en bruisend Stadsplein' en de motie 'Meer ruimte voor (muziek)evenementen'. Het college heeft in de participatieve voorbereiding van de Doorontwikkelvisie Stadshart bovendien van ondernemers en initiatiefnemers gehoord dat de Covid- en Oekraïne-crisis, financiën en complexiteit met regeldruk ervoor zorgen dat er minder evenementen georganiseerd worden dan voorheen. Dat de horecaondernemers geografisch redelijk

verspreid zitten en het ontbreekt aan centrummanagement om samenwerking te stimuleren, helpt daar ook niet aan mee. Er is door ondernemers aangegeven dat ze graag een zetje in de goede richting krijgen van de gemeente om die organisatiegraad te verbeteren. Het college wil daarin voor het Stadshart een aanjagende en soms initiërende rol spelen; daar is budget voor nodig.

10. Wat is het inhoudelijke onderscheid tussen het Bruisbudget en bestaande mogelijkheden en subsidieregelingen voor evenementen, culturele activiteiten en initiatieven en volgens welke criteria wordt bepaald wanneer het Atelier Stadshart een activiteit zelf initieert dan wel een initiatief van derden ondersteunt?

Antwoord:

Het bruisbudget voor het Stadshart is bedoeld voor het actief programmeren van het Stadshart met evenementen, kunst, cultuur, historie en tijdelijke initiatieven die bij moeten dragen aan het bruisender maken van het Stadshart. Het is een gemeentelijk budget en geen subsidie. In praktijk zou het college bijvoorbeeld samen met een initiatiefnemer een evenement kunnen organiseren, waarbij de gemeente bepaalde kosten voor haar rekening neemt. Welke initiatieven het college zelf of gezamenlijk met een externe partij zou willen oppakken hangt af van de mate waarin het evenement past bij de ambitie van het Stadshart. Het college heeft daarvoor geen harde criteria voor ogen, maar er wordt daarbij onder meer gekeken naar het moment in het jaar ten opzichte van andere evenementen of activiteiten, de tijdsduur, locatie, beoogde doelgroepen en de tijd en middelen die het college erin zou willen steken.

11. Welke gegevens zijn beschikbaar over de huidige overlast en sociale veiligheid in en rondom het Stadshart, en in het bijzonder het Stadspark, waaronder meldingen, handavingsverzoeken en incidenten? Op welke wijze worden deze gegevens betrokken bij de nog op te stellen uitwerking en bij de keuze en inrichting van nieuwe sport-, speel-, ontmoeting voorzieningen?

Antwoord:

Deze goede vraag gaat verder dan de besluitvormingspunten en de inhoud van de Doorontwikkelvisie en -Strategie Stadshart. Welke gegevens hierover beschikbaar zijn kan het college op deze korte termijn, direct na het ambtelijk zomerreces niet inzichtelijk krijgen. In de participatie heeft het college veel opgehaald over waar betrokkenen bij het Stadshart tegenaan lopen en waar ze graag verbetering in zien. Denk hierbij aan overlast door fietsers, meer reuring, meer groen, meer ontmoetingsplekken voor jong én oud. Daarin heeft het college ook tegengestelde geluiden gehoord. Tijdens een van de bijeenkomsten zijn ook negen plekken in het Stadshart bezocht met bewoners en is ze gevraagd die te scoren, onder meer op de vraag 'ik voel mij veilig op deze plek'. Sommige plekken scoren daarin beter dan andere. Voor een volledige weergave van de opbrengsten uit de participatie wordt naar de bijlage bij de Doorontwikkelvisie Stadshart verwezen. Die input is verwerkt in de Doorontwikkelvisie Stadshart en wordt meegenomen in de verdere uitwerking naar concrete projecten en voorstellen.

12. Wordt in de verdere uitwerking ook afzonderlijk in beeld gebracht welke locaties in het Stadshart momenteel als sociaal onveilig worden ervaren en welke maatregelen daar mogelijk nodig zijn op het gebied van inrichting, toezicht en handhaving?

Antwoord:

Zie hiervoor het antwoord bij vraag 11.