

Memo

Aan : Gemeenteraad Houten

Van : Freek Morel – Jules Tonneijck

CC : Rosa Molenaar – Wouter van den Berg

Onderwerp : Beantwoording vragen nav RTG Plein 10 en 10a

Datum : 15 april 2024

Toelichting

Op 9 april 2024 is het bestemmingsplan Plein 10 en 10a besproken in de RTG van de gemeente Houten. De aanwezige raadsleden hebben naar aanleiding van het plan vragen gesteld met betrekking tot parkeerplaatsen, de toepassing van het convenant duurzaam bouwen en archeologie. In deze Memo wordt de vragen beantwoord.

1. Afmetingen parkeerplaatsen

Op 12 parkeervakken na, welke 2,50 m breed zijn en 2 vakken voor miva-parkeren, 3,50 m breed, zijn van de parkeervakken op het parkeerterrein 2,4 meter breed en 5,13 meter lang. De parkeerwegbreedte is tussen de 6,0 tot 6,65 meter breed. Het toevoegen van nog bredere parkeerplaatsen leidt tot minder parkeerplaatsen, waardoor de problematiek op deze locatie groter wordt.

Het parkeerterrein betreft een openbaar parkeerterrein met intensief gebruik. De afmetingen van haaksparkeervakken op een dergelijk parkeerterrein moeten tussen de 2,4 en 2,5 meter breed zijn vormgegeven. Hier voldoen de parkeervakken aan. De lengte van een parkeerplaats is minimaal 5,0 meter. Ook hier voldoen de parkeervakken aan. Voor het inrijden en manoeuvreren moet de parkeerwegbreedte minimaal 6,0 meter zijn. Ook hier wordt aan voldaan.

Op het Plein beschikt het parkeerterrein over alleen een inrit, dus éénrichtingsverkeer. Hier is het namelijk te smal voor twee richtingen. Dit bevordert een ontsluiting op de Prins Bernhardweg, wat waarschijnlijk resulteert in minder verkeersbewegingen op het Plein. De ontsluiting op de Prins Bernhardweg betreft een in-/uitrit in twee richtingen. Met een breedte van 6,0 meter is dit breed genoeg om twee voertuigen elkaar te laten passeren. Een maatgevend voertuig beschikt namelijk over een breedte van 2,55 meter. Er is dus ook voldoende schrikruimte beschikbaar om de voertuigen elkaar veilig te laten passeren. Daarnaast wordt op het parkeerterrein ook op de locaties van de hellingbanen gestuurd op éénrichtingsverkeer, wat tevens het gebruik van deze hellingbanen bevordert.

Op basis van het Definitief Ontwerp, opgesteld volgens de richtlijnen zoals gesteld in de NEN 2443:2013, zien wij verkeerskundig geen problemen met betrekking tot de afmetingen en inrichting van het parkeerterrein. In bijlage 1 is het Definitief Ontwerp bijgevoegd. We geven mee dat het aanpassen van de breedte van parkeervakken (die aan de normen voldoen) zal leiden tot minder parkeerplekken in een gebied waar juist al veel behoefte is aan voldoende parkeerruimte.

2. Het convenant duurzaam bouwen.

Het initiatief Plein 10/10a was al in voorontwerp voordat de gemeente het convenant duurzaam bouwen ondertekende op 29 september 2022. Dit is gebruikelijk om na het voorontwerp geen nieuwe beleidsstukken meer tijdens de procedure te verwerken in bestemmingsplannen. De participatiebijeenkomst vond bijvoorbeeld kort daarna plaats op 5 oktober 2022. Het convenant en het plan hebben elkaar in dat opzicht enigszins misgelopen.

Dat neemt niet weg dat er in het bestemmingsplan en in de privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer en de gemeente, meerdere duurzaamheidsaspecten zijn opgenomen. Het totaal aantal

parkeerplaatsen neemt bijvoorbeeld af terwijl het aantal woningen toeneemt. Er wordt vertraagde afwatering van hemelwater gerealiseerd, er wordt waterpasserende verharding toegepast bij de aanleg van de parkeerplaatsen, er wordt maximaal haalbaar gerecycled tijdens de sloop en er wordt redelijkerwijs rekening houden met natuur inclusief bouwen.

Over het toepassen van het convenant in algemene zin, het volgende. De pilot met circulair bouwen die werd ingediend in het kader van het convenant duurzaam bouwen (motie 066-2022), is momenteel in voorbereiding. Uiteraard wordt de raad daar te zijner tijd nader over geïnformeerd. De werkwijze met het convenant duurzaam bouwen wordt steeds meer gestructureerd verankerd in de afspraken met initiatiefnemers. In de schetsen CMK wordt het convenant als uitgangspunt genomen, evenals het Houtens DNA.

3. Archeologie

Uit de recente geschiedenis van het terrein blijkt dat er behoorlijk wat bodemverstorende activiteit is geweest. De bovenste laag waarin alle archeologische indicatoren zijn aangetroffen interpreteert de gemeentelijke archeoloog dit als een typische zandige stedelijke bouwvoor die omgewoeld en/of geëgaliseerd is. Vandaar ook dat er aardewerk in is aangetroffen dat is geïnterpreteerd als vroeg Middeleeuws, tezamen met fragmenten baksteen (typisch laat Middeleeuws). Zo'n toplaag wordt aangetroffen in iedere stedelijke context.

In het rapport wordt vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven geadviseerd, maar daar ziet de archeoloog om bovengenoemde redenen onvoldoende aanleiding toe. Wel is het wenselijk dat amateurs van de archeologische werkgroep graafwerkzaamheden (bij de bouw) te begeleiden, zodat zij waar nodig vondstenmateriaal uit de bovenlaag kunnen verzamelen, en eventueel nog aanwezige andere archeologische fenomenen kunnen documenteren.

In de anterieure overeenkomst zijn hier afspraken over vastgelegd.

Bijlagen(n): 1. Definitief Ontwerp parkeerterrein