

Aan: De gemeenteraad
Van: wethouder Langedijk
Datum raad: 15 april 2025
Zaaknummer: 0000971033
Onderwerp: toezeggingen aan raad inzake woningbouwproject Handelskade 1 en 3b

Aanleiding

In de commissievergadering van 2 april 2025 heeft wethouder Langedijk twee toezeggingen gedaan.

1. Vóór de raad van 15 april extra informatie toe te sturen over de parkeernormen en de opbouw daarvan met betrekking tot het project aan de Handelskade. Dit naar aanleiding van vragen over de verschillen in berekeningen en de parkeerdruk op zondag.
2. Informatie toe te sturen over de visie op het gebied Handelskade en het proces daaromheen, waar mogelijk vóór de raadsvergadering van 15 april 2025.

Beantwoording

Wethouder Langedijk licht als volgt toe.

1. Wethouder Langedijk zegt toe vóór de raad van 15 april extra informatie toe te sturen over de parkeernormen en de opbouw daarvan met betrekking tot het project aan de Handelskade. Dit naar aanleiding van vragen over de verschillen in berekeningen en de parkeerdruk op zondag.

Antwoord:

Parkeerberekening

De onderstaande parkeerberekening (zie tabel 1) van dit woningbouwplan is gebaseerd op de uitgangspunten in de door de gemeenteraad vastgestelde Nota Parkeernormen 2022 (hierna Nota). De Nota kent een stappenplan om te komen tot het benodigde aantal parkeerplekken per ontwikkeling. Daarbij is onder andere toegelicht dat op basis van vaste jurisprudentie van de Raad van State bij een ruimtelijke ontwikkeling slechts hoeft te worden voorzien in de toename van de parkeerbehoefte. Bij verlenen van een omgevingsvergunning kan niet worden afgedwongen dat tevens wordt voorzien in de opheffing van een reeds bestaand tekort aan parkeerplaatsen.

Uitgangspunt is dat de parkeerdruk in openbaar gebied niet mag toenemen als gevolg van een functiewijziging. Daarom moet bij elke ruimtelijke ontwikkeling getoetst worden in hoeverre de parkeerdruk op de openbare ruimte ten gevolge van het bouwplan toeneemt.

Bij functiewijzigingen mag de berekende parkeerbehoefte worden verminderd met de parkeerbehoefte van de oude functie (bestaande bestemming). Daarbij moet rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages per dagdeel. Dit is aangeduid als salderingsregeling. In de Nota zijn parkeernormen per functie gespecificeerd en zijn aanwezigheidspercentages per dagdeel opgenomen.

Parkeerbehoefte nieuwe functie en oude functie

In dit geval betreft de herontwikkeling sloop van de bestaande bedrijfspanden en komt daarvoor in de plaats een woongebouw met negen appartementen, waarvan drie voor sociale huur. De

bestaande bedrijfsfunctie verdwijnt. Er is in de toekomstige situatie geen sprake van een andere gebruiksfunctie dan wonen.

De parkeernorm voor woningen is opgebouwd uit twee delen, een bewonersaandeel en een bezoekersaandeel. Immers een woning genereert naar verwachting bezoek, maar het bezoek is niet 24/7 aanwezig in een woning. In de Nota is daarom onderscheid gemaakt in aanwezigheidspercentages voor “woningen bewoners” en voor “woningen bezoekers”. Hieruit blijkt dat de aanwezigheidspercentages voor “woningen bewoners” en voor “woningen bezoekers” het hoogst zijn in de avond en nacht. Uit de in onderstaande tabel 1. opgenomen berekeningen voor de nieuwe woonfunctie blijkt dat deze aanwezigheidspercentages op de zaterdagavond de hoogste parkeerbehoefte geeft, namelijk 10,4.

De huidige - te slopen - bedrijfspanden geven ook een parkeervraag en kennen ook aanwezigheidspercentages. Deze zijn het hoogst overdag en koopavond (in het geval daarvan sprake is). In deze parkeerbehoefte werd in de openbare ruimte voorzien. Uit de berekening blijkt dat de parkeerbehoefte van de oude functie uitkomt op 10,4 (gebaseerd op oppervlakte oude functie x betreffende parkeernorm per 100m²).

Bij toeval is dit getal gelijk aan de hoogste parkeerbehoefte van de nieuwe woonfunctie op de zaterdagavond en kan daardoor verwarrend overkomen. De berekeningen van deze twee getalsuitkomsten staan echter op zichzelf.

De ontwikkelaar wil aanspraak maken op de salderingsregeling.

Bepalen mogelijkheden saldering

Om te bezien in hoeverre de ontwikkelaar aanspraak op saldering kan maken wordt overeenkomstig de Nota bij functiewijzigingen de berekende nieuwe parkeerbehoefte verminderd met de parkeerbehoefte van de huidige (oude) functie. Daarbij moet rekening gehouden worden met de aanwezigheidspercentages per dagdeel (salderingsregeling).

Gezien het feit dat de aanwezigheidspercentages van een woonfunctie en een bedrijfsfunctie dusdanig met elkaar verschillen, is er zeer beperkt sprake van een salderingsmogelijkheid. In de onderstaande tabel 1. wordt dit overzichtelijk weergegeven.

Als we uitgaan van de onderhavige nieuwe en oude functie, dan is de zaterdagavond maatgevend. In vergelijking met andere dagdelen is naar verwachting de parkeerdruk op zaterdagavond voor de nieuwe woonfunctie het hoogst.

Op dat moment kan er geen saldering (aftrek) worden toegepast, want de oude functie heeft op zaterdagavond geen parkeerdruk. Dit resulteert in een parkeerbehoefte van 10,4, afgerond tien parkeerplekken voor de maatgevende parkeervraag in de nieuwe situatie.

(Zondag)openstelling bedrijven nabijgelegen ondernemers

In de onderstaande berekening wordt alleen een vergelijking gemaakt tussen de parkeerbehoefte van de nieuwe en oude functie op de herontwikkelingslocatie. Die situatie wijzigt immers. Daarom hebben de in de tabel opgenomen aanwezigheidspercentages en genoemde dagdelen alleen betrekking op nieuwe woonfunctie en de bedrijfsfunctie die door deze ontwikkeling verdwijnt.

Het gaat juist niet over de overige bedrijven in de omgeving van de herontwikkelingslocatie en hun parkeerbehoefte. Die situatie wijzigt immers niet. Dus ook het feit of die betreffende bedrijven in de omgeving al dan niet op zondag open zijn doet er hier niet toe en maakt geen deel uit van deze berekening.

Zoals uit de Nota kan worden opgemaakt kan bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet worden afgedwongen dat de ontwikkelaar tevens eventuele al aanwezige parkeerproblemen oplost.

Er wordt echter niet ontkent dat de parkeerdruk op de Handelskade op sommige dagdelen hoog kan zijn. Op die betreffende dagdelen is de parkeerdruk echter minder in de aangrenzende straten.

Openbare parkeerplaatsen mogen door een ieder worden gebruikt als parkeerplaats. Dit kan tot gevolg hebben dat werknemers en klanten van ondernemers niet direct voor de deur van betreffende onderneming kunnen parkeren. De Nota Parkeernormen 2022 gaat uit van een aanvaardbare loopafstand van 200 meter voor werken en winkels. Dit overwegende betekent dat er op de betreffende drukke dagdelen nog wel sprake is van beschikbare openbare parkeerplaatsen in de omgeving, maar dat werknemers en klanten dan iets meer moeten lopen dan men wellicht zou wensen.

Tabel 1. berekening maatgevende parkeerbehoefte

				Werkdagochtend	Werkdagmiddag	Werkdagavond	Werkdagnacht	Koopavond	Zaterdagmiddag	Zaterdagavond	Zondagmiddag
Wonen Bewoners				50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Wonen Bezoekers				10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Detailhandel				30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Niet grondgeboden sociaal	Aantal	Norm	Totaal								
Huur, app. <75m2	6	1,1	6,6	3,3	3,3	5,9	6,6	5,3	4,0	5,3	4,6
Huur sociaal, <75 m2	3	1,0	3,0	1,5	1,5	2,7	3,0	2,4	1,8	2,4	2,1
Totaal bezoek	9	0,3	2,7	0,3	0,5	2,2	0,0	1,9	1,6	2,7	1,9
	M2	Norm p.m2	Totaal								
Winkel	297	3,5	-10,4	-3,1	-6,2	-1	0	-7,8	-10,4	0	0
Totale behoefte per dagdeel				2,0	-0,9	9,8	9,6	1,8	-3	10,4	8,6

Conclusie parkeerberekening

De parkeerdruk neemt afgerond met tien parkeerplaatsen toe. Dit tekort wordt door de ontwikkelaar opgelost door negen plekken op eigen terrein te realiseren. Daarnaast wordt direct nabij het projectgebied één nieuwe openbare parkeerplaats gerealiseerd aan de Handelskade, op kosten van de ontwikkelaar. Bovendien zullen de te realiseren parkeerplaatsen beschikbaar worden voor dubbelgebruik. Zodat overdag, wanneer bewoners afwezig zijn, de parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden voor de klanten van de ondernemingen in de nabijheid van dit project. Het project voldoet daarmee aan het uitgangspunt van de door de raad vastgestelde Nota Parkeernormen 2022 dat ruimtelijke ontwikkelingen niet mogen leiden tot (toename van) een parkeertekort in de omgeving.

2. Wethouder Langedijk zegt toe informatie toe te sturen over de visie op het gebied Handelskade en het proces daaromheen, waar mogelijk vóór de raadsvergadering van 15 april 2025.

Antwoord:

De Handelskade kent een rijke historie. Toen in 1915 de veiling van de Noordermarktbond langs de Wuiversloot werd gebouwd en een spoorlijn werd aangelegd die aantakte op de lijn Amsterdam – Den Helder, ontwikkelde de bedrijvigheid zich in dit gebied. De bebouwing langs de Handelskade herinnert daar nog aan.

Het gebied is de laatste jaren volop in ontwikkeling en blijft in ontwikkeling. De vernieuwde provinciale weg is daar een goed voorbeeld van maar ook ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving zoals het voormalige Veilingterrein en het bedrijventerrein de Wuyver rondom de Oostrand. Vanuit het traject Wonen voor Winkels is er contact geweest met de vastgoedeigenaren en het blijkt dat meerdere bedrijven de komende jaren gaan stoppen en denken aan herontwikkeling van hun pand. Met het oog op de inpasbaarheid van nieuwe ruimtelijke initiatieven ontbreekt het echter nog aan een integrale stedenbouwkundige visie voor de toekomst van dit gebied.

De visie is ambtelijk in voorbereiding en binnenkort wordt het college gevraagd om vanuit de Reserve Ruimtelijke Initiatieven Gebiedsontwikkelingen (B080) budget vrij te maken voor het opstellen van een stedenbouwkundige visie.

In de visie worden duidelijke kaders voor toekomstige ontwikkelingen vastgelegd met aandacht voor de historie van het gebied en de uitdagingen in de openbare ruimte op het gebied van onder andere parkeren en afvalinzameling. De uitstraling van het gebied is hierin belangrijk, zodat het een verbindende zone kan zijn tussen verschillende projecten zoals Veilingterrein, Oostrand en Koolvlinder.

Bijlagen

n.v.t.