



Datum : 27-05-2025

Doel : Beantwoording technische raadsvragen

Onderwerp : Beantwoording technische vragen Veerdijk 44

Beh. ambtenaar : S. van Dam

Vanuit de fractie POV zijn een aantal technische vragen gesteld over de ontwikkeling aan de Veerdijk 44 in Wormer. De vragen zijn hierna cursief herhaald en onze beantwoording is vervolgens per vraag daaraan toegevoegd.

Beantwoording

Toelichting:

Artikel 3.2, lid 3, van het: 'Parapluplan Parkeren Wormerland', luidt als volgt:

"3. Tekort parkeerplaatsen niet compenseren

Bij uitbreiding van bebouwing en/of bij een functieverandering is het voor de ontwikkelaar niet vereist het eventueel bestaande tekort aan parkeerplaatsen te compenseren bij de nieuwe benodigde parkeervoorzieningen. Compensatie is uiteraard wel gewenst en toegestaan."

Vraag 1:

Is er sprake van afkoop van parkeerplaatsen in het voorgenomen bouwplan? Zo ja, hoeveel parkeerplaatsen zijn afgekocht en welk tarief is gerekend per parkeerplaats?

Antwoord 1:

Er is geen sprake van afkoop van parkeerplaatsen in het voorgenomen bouwplan. In plaats daarvan wordt de parkeerbehoefte op eigen terrein ingevuld, mede door het inzetten van deelauto's. Er wordt daarbij voldaan aan het Parapluplan Parkeren Wormerland.

Toelichting:

Op pagina 8, van het document: 'B3a. verslaglegging participatie_geanonimiseerd-2' staat het volgende:

'Er wordt gevraagd naar het aantal parkeerplaatsen straks in de parkeerbak. 5.1.2e geeft aan dat dit ongeveer 96 parkeerplaatsen zijn.

Er wordt gevraagd hoe dit aantal zich verhoudt met 150 woningen. 5.1.2e geeft aan dat er gerekend is met de vastgestelde parkeernormen uit het Parapluplan Parkeren. Dat komt o.a. neer op 0,5 voor sociale huur, 0,7 voor een huurappartement van 75 m2 en 1,1 voor een vrije sector koopappartement van tussen de 75 en 100 m2. Er is ook gerekend met de inzet van deelauto's zoals dat ook is gedaan in de Zaandriehoek.'

Vraag 2a

Wat is de berekening om tot 96 parkeerplaatsen te komen?

Ter indicatie een eigen berekening

*45 sociaal (30% van 150) * 0.5 = 22,5 parkeerplaatsen*

*15 middel (10% van 150) * 0.7 = 10,5 parkeerplaatsen*

*90 vrije sc (70% van 150) * 1.1 = 99 parkeerplaatsen*



Totaal: 132 parkeerplaatsen. 1 deelauto = 5 parkeerplaatsen.

7 deelauto's, -35 parkeerplaatsen = 97 parkeerplaatsen te realiseren. Ca ~ 26,32% parkeerplaatsen vervangen door deelmobiliteit?

Antwoord 2a

In de huidige parkeerberekening is gerekend met 144 appartementen en 90 m² commerciële ruimte. Het exacte aantal woningen staat nog niet vast, dit moet blijken bij de verdere uitwerking van het plan. Als het aantal woningen wijzigt (maximaal 150), verandert ook de parkeerberekening. Het plan moet daarbij voldoen aan het Parapluplan Parkeren.

Volgens de gemeentelijke parkeernormen (lees ook de laatste CROW-parkeernormen) komt de bruto parkeereis op het maatgevende moment (werkdagavond) uit op 112 parkeerplaatsen. Door de inzet van 5 deelauto's, waarbij 1 deelauto gelijkstaat aan een reductie van 5 parkeerplaatsen, wordt 20 parkeerplaatsen in mindering gebracht. Daarmee resteert een parkeereis van 97 parkeerplaatsen (geen 96), inclusief 5 gereserveerde plekken voor deelauto's.

Berekening:

Woningverdeling volgens parkeeronderzoek (Goudappel, 2024):

43 sociaal (~30% van 144) * 0,5 = 21,5 parkeerplaatsen

57 vrije sector huur (~40%) * 0,7 = 39,9 parkeerplaatsen

33 koop 75–100 m² (~23%) * 1,1 = 36,3 parkeerplaatsen

11 koop >100 m² (~8%) * 1,2 = 13,2 parkeerplaatsen

- Totaal bewoners: 110,9 parkeerplaatsen

- 1,3 parkeerplaatsen voor commerciële ruimte (90 m² bvo)

= Totaal: 112,2 parkeerplaatsen

Reductie via deelmobiliteit:

5 deelauto's * 4 (deelauto zelf niet meegerekend) = 20 parkeerplaatsen

Netto te realiseren parkeervraag: 112 – 20 = 92 parkeerplaatsen

5 gereserveerde plaatsen voor deelauto's

= Totaal: 97 parkeerplaatsen te realiseren

Percentage reductie via deelmobiliteit:

20 / 112 = 17,86%

Dit resulteert in onderstaand tabel zoals opgenomen in het Parkeeronderzoek van Goudappel:

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	vrijdag middag	vrijdag avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sociale huurappartementen <75 m ² bvo	12,9	12,9	19,4	17,2	21,5	15,1	15,1	16,1	17,2	16,1
vrije sector huurappartementen 75-100 m ² bvo	23,9	23,9	35,9	31,9	39,9	27,9	27,9	29,9	31,9	29,9
koopappartementen 75-100 m ² bvo	21,8	21,8	32,7	29,0	36,3	25,4	25,4	27,2	29,0	27,2
koopappartementen >100 m ² bvo	8,6	8,6	12,9	11,4	14,3	10,0	10,0	10,7	11,4	10,7
bezoekers woningen	5,8	7,2	10,8	10,1	0,0	8,6	14,4	14,4	14,4	13,0
commerciële dienstverlening	1,7	1,7	0,1	1,2	0,0	1,7	0,1	0,0	0,0	0,0
subtotaal	75	77	112	101	112	89	93	99	104	97
reductie deelmobiliteit	-13	-13	-20	-18	-22	-16	-16	-17	-18	-17
aantal deelauto's	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
totaal	67	69	97	88	95	78	82	87	91	85

Bovenstaand woningbouwprogramma kan overigens nog wijzigen bij de verdere uitwerking van het plan waarbij het uitgangspunt is dat 30% van alle nieuwbouwwoningen in de sociale huursector valt en 10% in de middeldure huur of betaalbare koopsector.

Vraag 3a

Wat is het maximum percentage voor parkeerplaatsen die vervangen mogen worden door middel van deelmobiliteit? En hoe is dit vastgesteld?



Antwoord 3a

In het parkeeronderzoek wordt uitgegaan van een maximale reductie van 20% van de parkeerbehoefte van bewoners bij inzet van deelmobiliteit. Dit is vastgesteld in (de nota zienswijze van) het Parapluplan Parkeren waarin deelmobiliteit is opgenomen op basis van maximale reductie van 20%

Vraag 3b

Welk percentage aan invulling door deelmobiliteit is gebruikt bij het voorgelegde besluit?

Antwoord 3b

Er is een reductie van 20 parkeerplaatsen toegepast op een bruto parkeereis van 112, wat neerkomt op een reductie van 17,9%. Dit valt binnen het maximale percentage van 20%.

Vraag 3c

In welke mate worden deelauto's momenteel gebruikt binnen de gemeente Wormerland?

Antwoord 3c

Binnen Wormerland zijn op dit moment twee deelauto's van Greenwheels actief: één aan de Koetserstraat 3 en één aan de Lijmkoker 34. Er zijn geen andere deelauto-aanbieders of locaties bekend binnen de gemeentegrenzen.

Vraag 3d

Zijn er aantoonbaar minder verkeersbewegingen door het gebruik van deelauto's binnen de gemeente Wormerland?

Antwoord 3d

Nee, er zijn geen gegevens over verminderde verkeersbewegingen in Wormerland. Wel verwijst het rapport naar landelijke onderzoeken van onder meer het KiM, waarin een daling van autobezit en autogebruik onder gebruikers van deelauto's wordt vastgesteld.

Vraag 3e

Is er een parkeerdrukmeting en verkeersbewegingenonderzoek uitgevoerd? Zo ja, wat zijn hier de resultaten van. Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3e

Een parkeerdrukmeting is niet uitgevoerd omdat het parkeeronderzoek gebaseerd is op het Parapluplan Parkeren Wormerland en een parkeerdrukmeting hiermee niet nodig is.

Er is een verkeersbeweging onderzoek uitgevoerd. In juli 2022 heeft Goudappel een analyse verricht van de verkeersstromen rondom de kruispunten Nieuweweg/Veerdijk/Zaanbrug en Nieuweweg/Bruynvisweg/Mercuriusweg op basis van camerawaarnemingen.

De conclusie is dat de verwachte toename van verkeersbewegingen door de ontwikkeling aan Veerdijk 44 past binnen de bestaande capaciteit. De belangrijkste ontsluitingsweg (Bruynvisweg) kan tot 6.455 extra motorvoertuigen per etmaal aan. De verwachte verkeersgroei door het bouwplan ligt daar ruim onder (ca. 400–800 mvt/etmaal), wat betekent dat de infrastructuur de toename kan verwerken zonder knelpunten.

Vraag 3f

Indien vraag er een parkeerdrukmeting en verkeersbewegingenonderzoek is uitgevoerd, is deze up-to-date en een realistisch? Kan het zijn dat het onderzoek positiever is uitgevallen vanwege bv. Covid-19, of een (zomer)vakantie?

Antwoord 3f

Het verkeersonderzoek is uitgevoerd van 7 juli 2022 tot en met 12 juli 2022, een periode zonder ingrijpende coronamaatregelen en nog voor de start van de zomervakantie, waardoor de resultaten tot zekere hoogte als representatief kunnen worden beschouwd. De analyse wijst uit dat de

bestaande infrastructuur voldoende capaciteit heeft om de verkeersgroei als gevolg van het project op te vangen.

Toelichting:

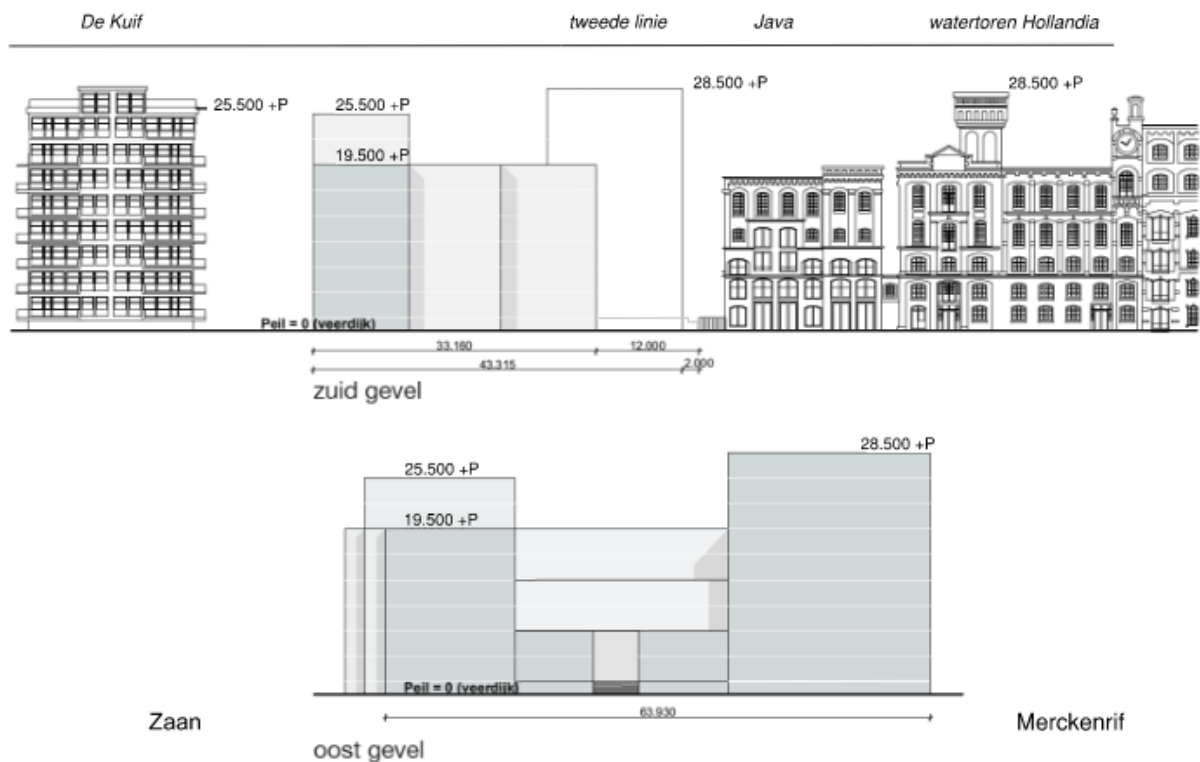
Uit het voornomen bouwplan blijkt dat het gebouw uit verschillende hoogtes bestaat, van 1,5 meter tot 28,5 meter. De naast gelegen gebouwen zijn aanzienlijk lager in de piekhoogte.

Vraag 4a

Waarom is er gekozen voor een significant hogere bouwhoogte vergeleken met de omliggende panden?

Antwoord 4a

De bouwhoogte is afgestemd met een stedenbouwkundige en een stedenbouwkundig supervisor op basis van de het beeldkwaliteitsplan Zaanoevers en Zaanoevers visie. In onderstaande schets ziet u hoe het bouwvolume/hoogte zich verhoudt tot de omliggende bebouwing



Het planvolume voldoet aan de Zaanoevers visie waarin aan de Zaan de wand wordt afgemaakt met dezelfde hoogte als de reeds bestaande naastgelegen bebouwing. Terugliggend in die wand in de 'tweede linie' bevinden zich incidenteel hogere accenten. De naastgelegen bebouwing bestaat uit woontoren De Kuif (25,5m) aan de westkant en pakhuis Java (18,5m) aan de oostkant. Achter het gevelvlak van Java en Hollandia reikt de watertoren van Hollandia tot 28,5 meter. De klokkentoren van Hollandia springt naar voren in het gevelvlak en reikt tot 27,5 meter.

Een essentiële kwaliteit van de Zaanwand is de in het beeldkwaliteitsplan Zaanoevers beschreven 'tweede linie' van hogere volumes die opdoemen achter de gevel aan de Zaan. Het is kenmerkend dat hogere volumes in de tweede linie zijn geplaatst. Hierdoor ontstaat er een hoogwaardig dynamisch perspectief in een beweging langs de Zaan (pagina 34 Beeldkwaliteitsplan Zaanoevers). In een beweging langs de Zaan geeft deze tweede linie een ruimtelijke spanning aan het ensemble. Het



initiatief aan de Veerdijk doet een beroep op dezelfde kwaliteit. De opzet in massa sluit aan bij de ruimtelijke compositie van de Zaanwand.

Het planvolume voegt zich naar de naastgelegen bebouwing en probeert niet de hoogwaardige Zaanwand te overstijgen. De basishoogte is daarom ongeveer even hoog als het naastgelegen pakhuis Java. Hier wordt 19,5 m toegestaan als bovenkant van het dakoppervlak. Aan de noordkant in de 'tweede linie' wordt een extra hoogte toegestaan voor een volume van maximaal 28,5 m hoog (hoogte watertoren Hollandia) dat een breedte (oost-west) krijgt zoals opgenomen in de projectkaart.. Aan de kant van de Zaan is op de voorliggende projectkaart een volume van 25,5 m (hoogte woontoren "De Kuif") opgenomen. Voor dit volume geldt een maximale breedte zoals opgenomen in de projectkaart..

Vraag 4b

Hoe luidt het advies van Stedenbouw? Onder andere over de bouwhoogten, het volume van het gebouw en de zichtlijnen. Graag zien wij het document/memo tegemoet.

Antwoord 4b

De stedenbouwkundig supervisor heeft een positief advies gegeven op de projectkaart waarin de bouwhoogten en volume is opgenomen. Het advies is als bijlage bij het voorliggende raadsvoorstel gevoegd.

Vraag 4c

Past het voornomen bouwplan binnen de richtlijnen van Welstandsnota?

Antwoord 4c

Het planvolume past binnen de kaders van het beeldkwaliteitsplan Zaanoevers. Het beeldkwaliteitsplan is aanvullend op de welstandsnota.

Vraag 4d

Is er gekeken naar het voornomen bouwplan, gelet op het feit dat het voornomen bouwplan wellicht de aandacht kan wegnemen van de naastgelegen monumenten? Wat zijn hier de bevindingen van?

Antwoord 4d

Ja daar is naar gekeken door de stedenbouwkundige supervisor. In overleg met de supervisor is er gezocht naar een planvolume dat in balans is om enerzijds de zaanwand conform het beeldkwaliteitsplan Zaanoevers 'aan te helen' en anderzijds hierbij rekenschap te geven van de monumentale zaanwand. De opgave vanuit stedenbouw is dat het planvolume een brug dient te vormen tussen de monumentale pakhuizen en de nieuwere bebouwing (o.a. De Kuif) aan de westzijde van het plangebied.

Indien de raad de voorliggende projectkaart vaststelt, zal het plan op basis van deze stedenbouwkundig uitgangspunten in een volgende fase architectonisch worden uitgewerkt en worden voorgelegd aan zowel de stedenbouwkundige supervisor als welstandscommissie. Hiermee wordt onder andere geborgd dat de monumentale zaanwand de aandacht houdt die het verdient.