

Aan: De gemeenteraad
Van: Het college van burgemeester en wethouders
Datum commissie: 2 september 2025
Zaaknummer: 00001099234
Onderwerp: Vaststellen TAM-omgevingsplan Vronermeerweg Sint Pancras

Aanleiding

Op 27 augustus 2025 heeft het college technische vragen ontvangen van raadslid Csurka van fractie VVD over het vaststellen TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22B Woonontwikkeling Vronermeerweg Sint Pancras. Dit onderwerp staat op de agenda van de commissie van 2 september 2025. In dit bericht staan de antwoorden op deze vragen.

Toelichting van de vragensteller(s) van de fractie VVD

Het TAM- omgevingsplan 'Woonontwikkeling Vronermeerweg Sint Pancras' voorziet in de realisatie van maximaal 127 woningen, waarvan 30% sociale huurwoningen op de locatie van het voormalige tuincentrum Overvecht aan de Vronermeerweg 27/ 27a te Sint Pancras. Er is sprake van 73 huurappartementen, waarvan 40 in de sociale sector. Daarnaast komen er 54 grondgebonden woningen. In totaal voorziet de ontwikkeling in 196 parkeerplaatsen. Het is een belangrijke ontwikkeling voor de leefbaarheid van het dorp.

Beantwoording

Het college beantwoordt de gestelde vragen als volgt:

1. Klopt het dat de Huisvestingswet gemeenten toestaat om bij sociale huur tot 50 procent lokale voorrang te verlenen aan, in dit geval, mensen uit Sint Pancras?

Antwoord:

Ja, dat klopt.

2. Is de gemeente voornemens hiervan gebruik te maken voor de 40 sociale huurappartementen in dit project?

Antwoord:

Onze regionaal afgestemde Huisvestingsverordening Dijk en Waard 2023-2027 biedt de mogelijkheid om bij nieuwbouw voorrang te geven aan huishoudens met een lokale binding. De corporaties maken hier gebruik van naar eigen inzicht en vooral als zij kansen zien om lokale doorstroming te bevorderen.

3. Zijn er binnen de samenwerkingsovereenkomst of in de rol van de gemeente als 50 procent mede-eigenaar van de GEM mogelijkheden om bij koopwoningen in de verkoopfase afspraken te maken over voorrang voor inwoners van Sint Pancras?

Antwoord:

Dit is in de samenwerkingsovereenkomst niet opgenomen. Weliswaar is de gemeente aandeelhouder van de GEM, maar de GEM gaat 'slechts' over de grondontwikkeling. De ontwikkeling van de woningen, inclusief de verkoop van de koopwoningen, is, conform de overeenkomst, aan Vronermeerweg Ontwikkeling BV, de andere aandeelhouder van de GEM. De gemeente kan ten aanzien van de verkoop van de woningen wel zaken bepleiten, maar beslist niet opleggen of afdwingen.

4. Kan het college aangeven of dit onderwerp is meegenomen in de samenwerkingsovereenkomst met de ontwikkelaar, en zo niet, waarom niet?

Antwoord:

Zie vorige antwoord vraag 3.

5. De gemeente is voor 50 procent eigenaar in de GEM. Welke garanties heeft de gemeente dat de opbrengsten veilig zijn en dat eventuele financiële risico's niet alsnog bij de gemeente neerslaan?

Antwoord:

De toekomstige opbrengsten van de gronden zijn in de contracten vastgesteld, op basis van het eveneens vastgelegde woningbouwprogramma. Het 'marktrisico' op de verkoop van de woningen maakt geen onderdeel uit van de GEM.

6. Hoe wordt de raad tussentijds geïnformeerd over de voortgang en de financiële positie van deze GEM-constructie?

Antwoord:

Net als bij andere samenwerkingsvormen waar de gemeente een aandeelhouderschap in heeft, wordt daarover (aan de raad) gerapporteerd in de paragraaf 'verbonden partijen' in de diverse stukken behorende bij de P&C-cyclus.

7. Er is gesproken over het kruispunt P.C. Boutensstraat / Kruissloot. Is er overwogen om dit kruispunt als rotonde vorm te geven in plaats van een kruising? Zo ja, waarom is dat niet gekozen? Zo nee, waarom niet onderzocht?

Antwoord:

In samenwerking met de gemeente Alkmaar is er een onderzoek geweest naar de gehele Kruissloot. Uit deze studie bleek dat de huidige kruispuntvorm het toekomstige verkeer kan verwerken. Of er alsnog een rotonde of een ander kruispuntvorm komt is aan de gemeente Alkmaar, omdat zij de wegbeheerder zijn van dit kruispunt. Een rotonde is daarnaast niet overwogen, omdat deze qua ruimtebeslag waarschijnlijk niet is in te passen in de huidige situatie.

8. Uit de stukken blijkt dat 73 appartementen géén eigen parkeeroplossing hebben en dat parkeren volledig in de openbare ruimte gebeurt (132 openbare parkeerplaatsen). Met 54 grondgebonden woningen inclusief 64 parkeerplaatsen gaan bewoners en bezoekers van de grondgebonden woningen in de praktijk ook parkeren in de openbare ruimte. In de parkeerberekening komt naar voren dat er behoefte is aan 150 openbare parkeerplaatsen.

Waarom heeft het college toch gekozen om de (minimale) parkeernorm van Dijk en Waard aan te houden als het onderzoek wijst op meer parkeerbehoefte?

Antwoord:

Het onderzoek naar de parkeerbehoefte is gebaseerd op de Nota Parkeernormen 2022. De meeste vrijstaande en 2-onder-1 kap woningen parkeren, voor wat betreft de eigen auto, op eigen terrein (32 x 2 parkeerplaatsen per woning = 64 privé parkeerplaatsen). Twee vrijstaande woningen hebben 1 eigen parkeerplaats en maken voor de overige parkeerbehoefte (2 x 0,9=1,8) gebruik van openbare parkeerplaatsen. Daarnaast is de parkeerbehoefte voor de overige 20 grondgebonden woningen, 73 appartementen en al het bezoekersparkeren voor de in totaal 127 woningen bepaald op 150 parkeerplaatsen. Omdat de parkeervraag van bewoners en bezoekers over de dag niet gelijk is, is een beperkte mate van dubbelgebruik mogelijk (zie hiervoor ook paragraaf 4.1 en bijlage 4

van de Nota Parkeernormen 2022).

Het maatgevend moment is de werkdagavond, als 90% van de bewoners en 80% van de bezoekers aanwezig zijn. Er zijn op dat moment 131 (openbare) parkeerplaatsen noodzakelijk, er worden 132 openbare parkeerplaatsen aangelegd. Hiermee voldoet het plan aan de Nota Parkeernormen 2022 en is er dus geen afwijking van de in het onderzoek bepaalde aantal parkeerplaatsen.

9. Wordt er na oplevering gemonitord of de verdeling tussen eigen terrein en openbare plekken in de praktijk toereikend is, en zo niet, welke mogelijkheden ziet het college om tijdig bij te sturen?

Antwoord:

Het bouwplan voldoet aan de parkeernormennota 2022 en daarom is er geen reden om extra te monitoren in dit gebied. Als het toch zo is dat de parkeerbehoefte hoger uitvalt dan de behoefte waar van tevoren in is voorzien, staat er in het Intergraal Parkeerbeleid (IPB) een stappenplan dat het college kan doorlopen.

Bijlagen

-