

Nota van beantwoording zienswijzen

inzake de procedure als bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ten behoeve van het bestemmingsplan 'Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 - 2022' t.b.v. de ontwikkeling van maximaal 489 appartementen en maximaal 1.025 m² commerciële en/of maatschappelijke functies aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 te Purmerend

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 12 juli 2022 het ontwerpbesluit hogere waarden geluidshinder vanwege (spoor)wegverkeerslawaaï t.b.v. de woningbouw op de percelen Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 en het ontwerpbestemmingsplan 'Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 - 2022' vrijgegeven voor terinzagelegging. De kennisgeving van de terinzagelegging is op donderdag 21 juli 2022 gepubliceerd in het Gemeenteblad, het Purmerends Nieuwsblad en op de website van de gemeente Purmerend. De ontwerpbesluiten hebben overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening met ingang van maandag 25 juli 2022 tot en met maandag 26 september 2022 ter inzage gelegen. In verband met het samenvallen van de (start van de) terinzageperiode met de zomervakantie van de scholen is besloten de termijn met 3 weken te verlengen. Het ontwerpbestemmingsplan is digitaal beschikbaar gesteld via de landelijke voorziening op www.ruimtelijkeplannen.nl. Tevens konden de stukken van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden geluidshinder op verzoek worden toegestuurd.

Gedurende de periode van terinzageligging is een ieder in de gelegenheid gesteld (schriftelijk of mondeling) zienswijzen omtrent de ontwerpbesluiten naar voren te brengen. Hiermee is aan de wettelijke kennisgevings- en terinzageleggingsvereisten voldaan. Daarnaast heeft de gemeente ervoor gekozen om omwonenden ook door middel van een bewonersbrief te informeren over de terinzagelegging en de mogelijkheden om op de stukken te reageren of vragen te stellen. Omwonenden die vragen hadden over het ontwerpbestemmingsplan werd de mogelijkheid geboden deze vragen in een gesprek aan de betrokken ambtenaren te stellen.

Er zijn veertien reacties met zienswijzen ontvangen. De persoonsgegevens zijn in bijlage A bij deze Nota opgenomen¹. De zienswijzen zijn binnen de daarvoor openstaande termijn ontvangen. Ze zijn ontvankelijk en worden in behandeling genomen. De ingekomen zienswijzen zijn in deze Nota van beantwoording zienswijzen - thematisch - samengevat en vervolgens van een gemeentelijke reactie voorzien. De reacties zijn integraal in de overwegingen betrokken. Voorafgaand wordt onder het kopje 'Algemeen' ingegaan op het plan, het beleidskader en de stedenbouwkundige inpassing.

Voor een opsomming van de ambtshalve op te nemen wijzigingen in het bestemmingsplan wordt verwezen naar bijlage B bij deze Nota.

Algemeen

De herontwikkeling van de percelen aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 (ook bekend onder de naam Kop van Wagenweg) betreft de sloop van de bestaande (bedrijfs-)panden en de realisatie van maximaal 489 woningen (appartementen en stadswoningen over 2 bouwlagen) en maximaal 1.025 m² aan commerciële en maatschappelijke functies. Met het vrijkomen van de bedrijfslocatie aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 kan invulling worden gegeven aan een nieuwe woonbestemming ter plaatse. Overeenkomstig het 30-30-40-principe van de gemeente

¹ Voor de publicatie van deze nota op het internet zal gebruik worden gemaakt van een geanonimiseerde versie van bijlage A.

Purmerend zullen de nieuwe woningen worden gerealiseerd in de sociale huursector (30%), middeldure huur- en betaalbare koopsector (30%) en de vrije sector (40%).



Schetsontwerp: Impressie toekomstig gebouw (gezien vanuit het zuidwesten)

Agenda Purmerend 2040

De omgevingsagenda voor Purmerend richting 2040 is een dynamische agenda die naast politiek-bestuurlijke focus vooral duidelijkheid biedt over de ambities van de gemeente Purmerend. In de omgevingsagenda wordt onder meer de urgentie en noodzaak benadrukt om verder te bouwen aan woongelegenheid in een grotere diversiteit voor zowel huidige als toekomstige generaties. Een flink deel van de opgave dient plaats te vinden in het bestaande stedelijke gebied.

Onderhavig plan voorziet in het ontwikkelen van woongelegenheid in bestaand stedelijk gebied. Gezien de woningopgave van circa 10.000 woningen in Purmerend, als onderdeel van de woningbouwtaakstelling van de Metropoolregio Amsterdam, is er behoefte aan de maximaal 489 woningen die in het plangebied worden gerealiseerd.

Hoogbouwvisie

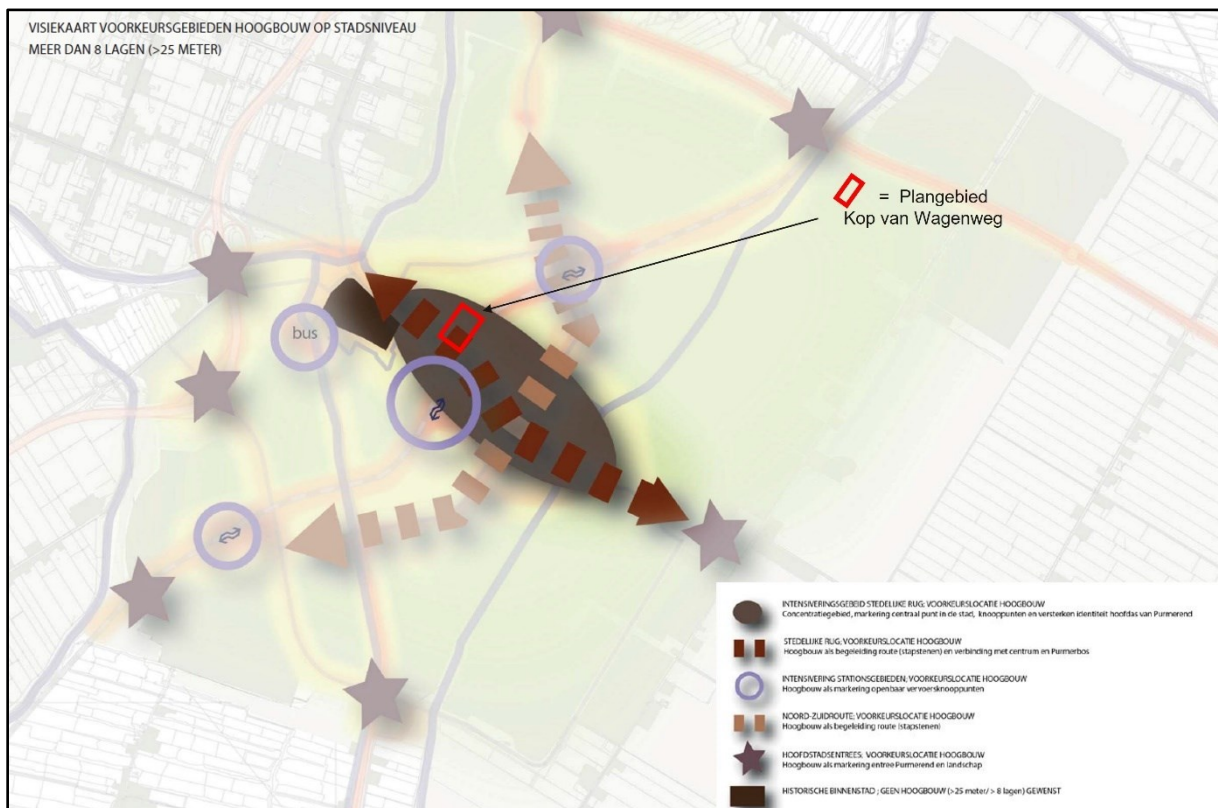
Op 28 september 2017 heeft de gemeenteraad van Purmerend de 'Hoogbouwvisie Purmerend' vastgesteld. In het kader van de 'Agenda Purmerend 2040' zal de focus de komende jaren vooral liggen op intensiveren in de bestaande stad. Ook het rijk en de provincie hebben in hun beleid aangegeven dat de noodzaak voor intensiveren in de stad urgent is.

Eén van de middelen om te intensiveren in de stad is hoogbouw. Het doel van de hoogbouwvisie is het leveren van toetsingskaders voor hoogbouwinitiatieven op het schaalniveau van de stad en de plek.

In de hoogbouwvisie zijn gebieden aangewezen waar door middel van hoogbouw van meer dan 25 meter een bijdrage kan worden geleverd aan de gewilde stedelijke woonbehoefte, leefbaarheid en vitaliteit van Purmerend. Twee van deze gebieden zijn de stedelijke rug van Purmerend, die het oostelijk deel van Purmerend verbindt met het centrum (zie afbeelding op de volgende pagina) en het intensiveringsgebied stedelijke rug. Deze gebieden zijn voorkeurslocaties voor hoogbouw.

Hoogbouw kan zich concentreren langs deze stedelijke rug (o.a. Purmersteenweg, Waterlandlaan, IJsselmeerlaan) en in het gebied direct gelegen aan deze as. Hoogbouw markeert deze as. Belangrijke knooppunten langs entrees aan de stedelijke rug kunnen worden gemarkeerd met hogere accenten.

De ontwikkeling van Kop van Wagenweg is in overeenstemming met het gestelde in de hoogbouwvisie. Het plan maakt deel uit van de in de hoogbouwvisie genoemde totaalontwikkeling van de oost-westas (de stedelijke rug van Purmerend). De focus op herontwikkeling zal de komende jaren onder meer langs deze as plaatsvinden.



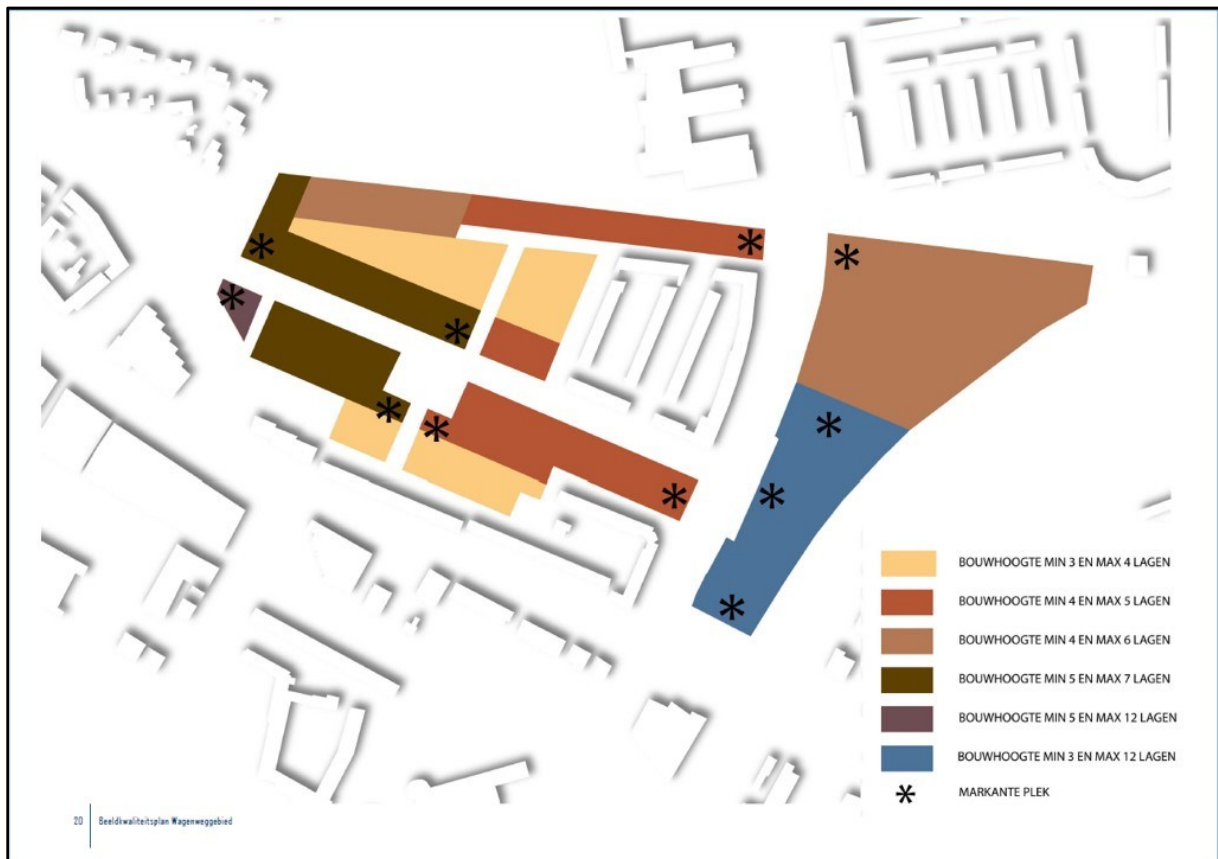
Uitsnede Hoogbouwvisie Purmerend 2017. Visiekaart voorkeursgebieden hoogbouw op stadsniveau meer dan 8 lagen (> 25 meter)

Ambitiedocument Wagenweggebied en Beeldkwaliteitsplan

De plannen voor de herontwikkeling van het plangebied (percelen Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14) bestaan al ruim 16 jaar. In 2006 heeft de toenmalige gemeenteraad van Purmerend het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor het Wagenweggebied vastgesteld. In dit SPvE is de gemeentelijke ambitie opgenomen voor de herontwikkeling van het Wagenweggebied. Op basis van dit document zijn de eerste woningen en appartementen in het Wagenweggebied gerealiseerd. Als gevolg van de economische en woningmarktcrisis van 2008 t/m 2015 is geen verdere invulling gegeven aan de herontwikkeling van het Wagenweggebied, waaronder de percelen aan de Burg. D. Kooimanweg 4 t/m 14. Na afloop van deze economische crisis is de ambitie voor herontwikkeling van het Wagenweggebied weer opgepakt en is op 1 juni 2017 het Ambitiedocument Wagenweggebied door de gemeenteraad vastgesteld. Hierin zijn voor het oostelijk plandeel, waar het plangebied van onderhavig bestemmingsplan deel van uitmaakt, kaders voor de herontwikkeling opgenomen.

Over de verdere uitwerking van de herontwikkeling van het Wagenweggebied is op 27 september 2018 het Beeldkwaliteitsplan Wagenweggebied vastgesteld. Het concept hiervan heeft van 6 t/m 26

april 2018 ter inzage gelegen. Hiervan is een kennisgeving geplaatst in het Purmerends Nieuwsblad en het Gemeenteblad van 5 april 2018 en van 12 april 2018 (rectificatie m.b.t. de grenzen van het plangebied)



Uitsnede Beeldkwaliteitsplan Wagenweggebied – bouwhoogtes. Deze afbeelding staat ook opgenomen in het Ambitiedocument Wagenweggebied

Raadsbesluit aanpassing maximale bouwhoogte plandeel Oost

Naar aanleiding van het Coalitieakkoord 2018-2022, waarin is aangegeven dat nieuwe woningbouwontwikkelingen moeten voldoen aan de verdeling van 30% sociale huurwoningen, 30% middeldure huur en betaalbare koopwoningen en 40% vrij in te vullen, heeft de gemeenteraad op 29 november 2018 het besluit (kenmerk 1455111) genomen om de randvoorwaarde van maximaal 12 bouwlagen in het oostelijke plandeel van het Wagenweggebied uit het Ambitiedocument te verruimen naar meer bouwlagen om zo meer woningen te kunnen laten realiseren in het aandeel sociale huur en doorstroomwoningen. Voorwaarde is dat wordt voldaan aan de benodigde gestelde onderzoeken bij een postzegelbestemmingsplan voor dit oostelijke plandeel:

- Dat de plannen worden meegenomen in de totale onderzoeken van verkeer en de consequenties worden aangegeven van deze plannen voor de omgeving;
- De omgeving/buurtbewoners betrokken zijn bij de plannen en hun belangen (privacy, zon, geluid enzovoort) gehoord, onderzocht en waar mogelijk worden verwerkt in de plannen;
- Voldaan wordt aan de Hoogbouwvisie en een hoogbouweffectenrapportage wordt uitgevoerd;
- Een goede parkeeroplossing is meegenomen;
- De 30% sociale huurwoningen in het plan verwerkt zijn en dat als deze in bezit komen van een woningcorporatie hiermee afspraken zijn gemaakt over de toewijzing, als dit mogelijk is;
- De andere randvoorwaarden van het vastgestelde ambitiedocument;
- Het vastgestelde beeldkwaliteitsplan.

Daarnaast heeft de gemeenteraad het college de opdracht gegeven de communicatie omtrent deze randvoorwaarde goed op te pakken en de betrokkenen te informeren.

Samenvatting zienswijzen

De ingekomen zienswijzen zijn hieronder - thematisch - samengevat en vervolgens van een gemeentelijke reactie voorzien.

Onderwerp	Komt voor in zienswijze nummer
Communicatie met omwonenden	VII, VIII, XI, XIV
Verkeersafwikkeling en -veiligheid	I, IV, VI, XI
Parkeren	I, IV, VI, VIII, XI, XII, XIV
Geluid (spoor en bouwactiviteiten)	II, VI, VIII, X, XI, XII, XIV
Schaduwwerking	V, VI, VII, VIII, X, XI, XII, XIV
Aantasting privacy	II, V, VIII, X, XII, XIV
Luchtkwaliteit en stikstof	I, VI
Hoogte/uitzicht	II, III, V, VI, VII, VIII, XI, XII, XIII
Buisleidingen	XI
Wind	I, XI, XII
Waardedaling woning omwonenden	II, V, VIII, X, XIV
Bouwplan	VI, XIII, XIV
Cultuurhistorische waarde stolpboerderij	XII
Belangenafweging woningbouwopgave versus belangen omwonenden	XII
Suggesties voor aanpassing bouwplan	XII
Water	IX
In strijd met raadsbesluit voor hoger bouwen dan 12 bouwlagen	XII

Overzichtstabel ingekomen zienswijzen naar onderwerp

Communicatie met omwonenden

1. Meerdere reclamanten geven aan dat zij de communicatie over deze ontwikkeling met de bewoners aan de oostzijde van het spoor, de Planetenbuurt, onvoldoende vinden. Ze zijn van mening dat ze niet (brieven worden niet bezorgd) of te laat zijn geïnformeerd over de plannen.
2. Een aantal reclamanten geeft aan dat op het moment van de aankoop van hun woning de bouwplannen niet bekend waren.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Vanaf het moment dat de plannen voor de herontwikkeling van het plangebied in enige mate concreet waren om te delen met de omwonenden zijn de bewoners van het Wagenweggebied en de Planetenbuurt in Wheermolen-West via verschillende kanalen geïnformeerd over de plannen. Zo behoren de bewoners in de Planetenbuurt al een aantal jaren tot de geadresseerden die standaard de brieven over (ruimtelijke) ontwikkelingen in de buurt en het Wagenweggebied ontvangen. Op bewonersbrieven wordt aangegeven dat mensen zich kunnen abonneren op de digitale nieuwsbrieven. Omwonenden die hebben aangegeven deze te willen ontvangen, worden periodiek geïnformeerd door middel van digitale nieuwsbrieven.

Reclamanten geven aan de brieven over de herontwikkeling niet te hebben ontvangen. Over het al dan niet ontvangen van de brief over de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan

bereiken het gemeentebestuur verschillende berichten. Bekend is dat andere bewoners in dezelfde buurt de brief wel hebben ontvangen.

Op 27 november 2019 is een informatiebijeenkomst gehouden waarbij de initiatiefnemer omwonenden heeft uitgenodigd om kennis te nemen van het conceptplan en hierop te reageren. Op 17 mei 2021 is voor omwonenden en belangstellenden een online-informatiemoment (i.v.m. corona) gehouden over de laatste stand van zaken van de plannen in het plangebied. Ook zijn 1 op 1-gesprekken gevoerd met omwonenden daar waar die behoefte daaraan bestond. Daarnaast wordt informatie over de ontwikkeling geplaatst op de gemeentelijke website www.vanbrugtotbrug.nl en de website van de initiatiefnemer <https://www.nieuwbouw-kopvanwagenweg.nl>. Dit alles bovenop de wettelijke kennisgevings- en terinzageleggingsvereisten.

Ad 2.

Zoals aangegeven onder het kopje Ambitiedocument Wagenweggebied en Beeldkwaliteitsplan zijn al vanaf 2006 gemeentelijke plannen voor de herontwikkeling van het Wagenweggebied, en daarmee ook het plangebied, bekend. Op basis hiervan is in de toelichting van het voor het Wagenweggebied geldende bestemmingsplan 'Overwhere-Zuid 2012' reeds opgenomen dat het Wagenweggebied in beeld is voor herontwikkeling. Voor omwonenden die hun woning vanaf die tijd hebben gekocht waren de ambities voor herontwikkeling van het plangebied dus bekend en in zekere mate voorzienbaar. Voor omwonenden die hun woning na het raadsbesluit van 29 november 2018 om in het plangebied hoger te mogen bouwen dan 12 bouwlagen hebben gekocht was bekend dat de gemeente de intentie had in het plangebied bebouwing hoger dan 12 bouwlagen toe te staan. Voor de bewoners van de nieuwbouwwoningen in Altair in Wheermolen-West was dit reeds bekend ten tijde van de start van de verkoop van de woningen in mei 2019.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

Geen

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

1. Reclamanten stellen dat het bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde verkeersonderzoek verouderd is. Het verkeersonderzoek dateert uit 2019, komt qua uitgangspunten niet overeen met de bouw- en gebruiksmogelijkheden uit het ontwerpbestemmingsplan voor maximaal 489 woningen en maximaal 1.025 m² aan commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen en betreft een conceptversie. Het onderzoek biedt onvoldoende zekerheid voor een goede verkeersafwikkeling op de Burgemeester D. Kooimanweg.
2. Ook stelt een tweetal reclamanten dat de herontwikkeling van het plangebied met slechts 198 woningen onjuist in het Verkeersmodel gemeente Purmerend (versie 2 juni 2017) is opgenomen. De effecten van de herontwikkeling zijn niet of onvoldoende in het Verkeersmodel gemodelleerd.
3. Door reclamanten wordt opgemerkt dat naar aanleiding van de herontwikkeling van het plangebied extra verkeersoverlast zal ontstaan op de Burgemeester D. Kooimanweg, Wagenweg en de Purmersteenweg. Hier is onvoldoende rekening mee gehouden. Er is geen rekening gehouden met de brug over De Where, de kruising met de Purmersteenweg en het verkeer uit Overwhere. Zowel de verkeerslichten als de brug zorgen voor filevorming op de Burgemeester D. Kooimanweg en dit levert voor overstekende fietsers en voetgangers gevaren op wanneer de oversteekplaatsen niet vrij worden gehouden.
4. Een tweetal reclamanten is van mening dat de volgorde van de herinrichting van het kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg - Wagenweg niet conform toezegging bij de Raad van State (zitting inzake het bestemmingsplan 'Wagenweg 10 - 2020') is. Door de gemeente is destijds aangegeven dat eerst het kruispunt wordt aangepast en daarna het nieuwe gebouw wordt gebouwd. Reclamanten merken op dat de voorgestelde plannen wat betreft volgordelijkheid en tijdslijnen niet aansluiten. Reclamanten zien de plannen graag aangepast conform de

- toezegging bij de Raad van State. Reclamanten zien graag een belangenafweging waarom de volgorde is gewijzigd.
5. De veiligheid en doorstroming van het kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg - Wagenweg verslechtert tijdens de sloop van de bestaande panden in het plangebied en tijdens de bouw van het nieuwe gebouw voor weggebruikers door het bouwverkeer. Wordt hier rekening mee gehouden? Welke maatregelen worden getroffen? Hoe wordt de veiligheid van het niet-gemotoriseerd verkeer geborgd?
 6. Een aantal reclamanten merkt op dat geen aandacht is voor en geen rekening is gehouden met lopende en fietsende schooljeugd van de scholen nabij het plangebied.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Reclamanten merken terecht op dat het bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde verkeersonderzoek niet tot op detail overeenkomt met de inmiddels bekende uitgangspunten voor onderhavige ontwikkeling. De onderbouwing betreft namelijk een variantenstudie die is uitgevoerd voor de verkeerskundige inpassing van het project. Nadere onderzoeken m.b.t. de verkeersafwikkeling zijn hierin niet toegevoegd. Om die reden is het verkeerskundige onderzoek aangevuld naar de laatste stand van zaken en de uitgangspunten van het bestemmingsplan. De conclusie van de rapportage is ongewijzigd omdat door de gemeente reeds voor een robuuste en verkeersveiliger verkeersoplossing is gekozen in de uitwerking van het plan, een verkeersoplossing die meer verkeer kan verwerken dan strikt noodzakelijk is voor deze ontwikkeling. Dit volgt uit de aangepaste en actuele versie van het verkeersonderzoek dat is bijgesloten bij het vast te stellen bestemmingsplan.

Ad 2.

Reclamanten verwijzen naar het Verkeersmodel van de gemeente Purmerend uit 2017² dat zij hebben ontvangen in het kader van de bestemmingsplanprocedure voor een eerdere ontwikkeling in het Wagenweggebied, te weten Wagenweg 10. Voor de onderbouwing van die ontwikkeling is gewerkt met de uitgangspunten en planvorming van dat moment. Ten tijde van de bestemmingsplanprocedure en de bouw van die woningen was er nog geen duidelijkheid over de aanpassing van het kruispunt Burg. D. Kooimanweg - Wagenweg en de invulling van de planontwikkeling aan de Burg. D. Kooimanweg 4 t/m 14. Dat in de onderbouwing van het bestemmingsplan voor Wagenweg 10 voor onderhavige ontwikkeling op de percelen Burg. D. Kooimanweg 4 t/m 14 gerekend is met 198 appartementen was niet van belang voor de onderbouwing van Wagenweg 10, aangezien Wagenweg 10 ook zonder aanpassing van het kruispunt gerealiseerd kon worden o.b.v. het aantal verkeersbewegingen.

In de nadere studie van het kruispunt is er, zoals gebruikelijk bij dergelijke verkeerskundige studies, niet enkel gebruik gemaakt van het verkeersmodel maar gedetailleerder naar de planontwikkeling en kruispuntstromen gekeken. Het programma (van maximaal 489 woningen en 1.025 m² niet-woonfuncties) is doorgerekend in de update van het verkeersonderzoek dat wordt bijgesloten bij het vast te stellen bestemmingsplan (bijlage 15). Daaruit volgt dat de verkeersafwikkeling geen problemen zal opleveren.

Ad 3.

Het is de verwachting dat naar aanleiding van de herontwikkeling van het plangebied het aantal weggebruikers op de wegen rondom het plangebied (Burgemeester D. Kooimanweg, Wagenweg, Purmersteenweg) zal toenemen. Dit is ook onderzocht met de hiervoor gebruikelijke verkeersmodel onderzoeken en kruispunt berekeningen. Dit verkeersmodel is vastgesteld door het college van

² Verkeersmodel gemeente Purmerend. Technische rapportage. Goudappel Coffeng, 2 juni 2017

Burgemeester en Wethouders. Hierin zit niet alleen de ontwikkeling van het directe plangebied maar ook de prognose voor het verkeer wat stadsbreed gaat plaatsvinden door de diverse planontwikkelingen en infrastructurele maatregelen.

Om deze wijzigingen en aanvullingen van verkeersstromen op te kunnen vangen wordt het kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg – Wagenweg opnieuw ingericht. In deze inrichting wordt de verkeersveiligheid voor de fietsers en voetgangers sterk vergroot door de inpassing van ruime oversteekplaatsen (in twee delen oversteken) en een vrijliggend fietspad. Hetgeen nu ontbreekt op deze locatie. De verkeersafwikkeling en veiligheid van het autoverkeer wordt sterk verbeterd door de inpassing van een LaRGaS (Langzaam Rijden Gaat Sneller) kruispunt. Het verkeer rijdt langzamer, maar kan zich eenvoudiger en efficiënter verplaatsen. Op enkele momenten op de dag bestaat inderdaad de kans op filevorming als gevolg van extra wegverkeer zoals tijdens de ochtend- en middagspits en wanneer het regent. Deze situaties zijn piekmomenten en veelal voorzienbaar.

Ad 4.

De bouw van onderhavige ontwikkeling en de herinrichting van het kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg - Wagenweg betreffen complexe ruimtelijke ingrepen waarbij meerdere partijen betrokken zijn, zowel bij de voorbereiding als de daadwerkelijke uitvoering. Met deze betrokken partijen wordt gekeken op welke wijze zowel het gebouw kan worden gebouwd als het kruispunt heringericht kan worden met een zo klein mogelijke impact op de directe omgeving en weggebruikers. Ten tijde van de door reclamanten aangehaalde zitting bij de Raad van State in juni 2021 was nog geen sprake van een concrete planning voor de herinrichting van het kruispunt en bestond de ambitie het kruispunt te hebben aangepast alvorens de bouw van onderhavige ontwikkeling zou starten. Echter, zoals ook aangegeven tijdens de zitting bij de Raad van State hangt de herinrichting van het kruispunt samen met de herontwikkeling van de percelen Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14.

Beide ontwikkelingen moeten nauwkeurig op elkaar afgestemd worden. Naar mate de voorbereidingen voor onderhavige ontwikkeling en de herinrichting van het kruispunt verder vorderen wordt meer informatie bekend en kan steeds beter een concrete planning gemaakt worden voor beide ontwikkelingen. Er is sprake van voortschrijdend inzicht. Ook kunnen de plannings worden beïnvloed door het al dan niet instellen van beroep tegen onderhavig bestemmingsplan. Voor de herinrichting van het kruispunt is inmiddels duidelijk geworden dat het aanpassen van het kruispunt voorafgaande aan de bouw van het nieuwe gebouw op praktische bezwaren stuit. Ons gemeentebestuur kan dan ook niet tegemoet komen aan deze wens van reclamanten.

In het kader van onderhavig bestemmingsplan is het niet noodzakelijk een concrete planning van de herinrichting van het kruispunt en de bouw van het gebouw op te nemen. In het (aangepaste) verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan is onderbouwd dat voorgenomen ontwikkeling uitvoerbaar is wanneer het kruispunt Burgemeester D. Kooimanweg – Wagenweg zal worden heringericht. Het bestemmingsplan laat de voorgenomen herinrichting toe en de gemeente is als grondeigenaar van de betreffende gronden bij machte om deze herinrichting ook daadwerkelijk te realiseren. Het kruispunt zal zodanig zijn aangepast dat het de geprognosticeerde verkeersintensiteiten kan afwikkelen alvorens de woningen in het nieuwe gebouw in gebruik worden genomen. Dit is ook noodzakelijk in verband met de bereikbaarheid van het nieuwe gebouw. Hiermee is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voldoende aangetoond.

Ad 5.

De sloop- en bouwwerkzaamheden voor onderhavige ontwikkeling zullen binnen de grenzen van de bestaande percelen plaatsvinden en geen significante hinder veroorzaken voor voetgangers en fietsers die van het bestaande voet- en fietspad gebruik maken. De veiligheid van de weggebruiker van de Burgemeester D. Kooimanweg gedurende de bouwwerkzaamheden is van groot belang. Met betrekking tot de veiligheid voor weggebruikers en doorstroming van het kruispunt Burgemeester

D. Kooimanweg - Wagenweg tijdens de bouw van het nieuwe gebouw wordt een BLVC³-plan opgesteld. Een BLVC-plan omvat 4 belangrijke aspecten waar tijdens een bouwproject veel aandacht naar moet uitgaan en wat ervoor moet zorgen dat de hinder als gevolg van de bouw wordt beperkt. Dit BLVC-plan wordt opgesteld op het moment dat het bouwplan en de plannen voor de daadwerkelijke uitvoering van de bouwwerkzaamheden concreet zijn. In het BLVC-plan leggen de gemeente en de initiatiefnemer/ontwikkelaar/aannemer afspraken vast over de Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie omtrent de bouw van het nieuwe gebouw.

Ad 6.

Ons gemeentebestuur deelt de mening van reclamanten niet dat geen aandacht is voor en geen rekening is gehouden met lopende en fietsende schooljeugd van de scholen nabij het plangebied. In de nieuwe inrichting van de Burgemeester D. Kooimanweg wordt de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers sterk vergroot door de inpassing van ruime oversteekplaatsen waardoor men in twee etappes kan oversteken en een vrijliggend fietspad, daar waar dit in de bestaande situatie niet het geval is. De verkeersveiligheid voor fietsende schooljeugd wordt hiermee ter plaatse van het plangebied wel degelijk sterk verbeterd. Tevens wordt het kruispunt met de Wagenweg sterk verbeterd door verbetering van zicht, opstelruimte en uitbuiging van het fietspad.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

Het verkeersonderzoek is geactualiseerd.

Parkeren

1. Reclamanten stellen dat een te lage parkeernorm is gehanteerd in het ontwerpbestemmingsplan. Er wordt niet voldaan aan de parkeernormen zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Purmerend 2016 en niet is aangegeven waarom wordt afgeweken van de parkeernormen uit deze nota. Volgens reclamanten is de ligging van het plangebied nabij het centrum van Purmerend en nabij voorzieningen al verdisconteerd in een lagere parkeernorm in de Nota Parkeernormen. Dan is het niet logisch nog eens naar beneden toe af te wijken van de parkeernormen uit de nota. Dit is in strijd met het motiveringsbeginsel. De motivatie in het bestemmingsplan en het parkeeronderzoek om naar beneden toe van de parkeernorm af te wijken overtuigt niet.
2. Reclamanten zijn van mening dat de in het bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde parkeeronderzoek benoemde doelgroepen niet overeenkomen met de toekomstige bewoners van het gebouw. Worden toekomstige bewoners getoetst aan deze profielen om in aanmerking te komen voor een woning in het gebouw? In het bestemmingsplan is niet geborgd dat de benoemde doelgroepen ook daadwerkelijk in het plangebied zullen komen wonen. Derhalve kan niet o.b.v. deze doelgroepen uitgegaan worden van een lagere parkeernorm en dient van de maximale planologische mogelijkheden te worden uitgegaan.
3. Reclamanten stellen dat, hoewel het Parapluplan Parkeernormen Purmerend 2018 -en derhalve de Nota Parkeernormen 2016- niet van toepassing is op het plangebied van onderhavige ontwikkeling, deze parkeernormen buiten het plangebied wel gelden. Nu het Parapluplan Parkeernormen Purmerend 2018 van toepassing is op het gebied buiten onderhavig plangebied, is het belangrijk om op te merken dat de restcapaciteitsregeling uitsluitend in niet-gereguleerd gebied gebruikt mag worden, zoals onder artikel 1.3.4 in de Nota Parkeernormen 2016 is opgenomen. Het betreft hier gereguleerd gebied, derhalve is het per definitie niet mogelijk om gebruik te maken van de restcapaciteit in het Wagenweggebied. Volgens reclamanten is het volstrekt onduidelijk of de openbare ruimte een dergelijk aantal

³ BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie.

- parkeerplaatsen wel kan opvangen. Een parkeerdrukonderzoek ontbreekt bijvoorbeeld. Op dit punt is er sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
4. Een aantal reclamanten vindt de formulering dat de gemeentelijke gronden in het Wagenweggebied aan de Wherekant 'in welke vorm dan ook' kunnen worden ingezet voor de 74 bezoekersparkeerplaatsen zeer vaag. Het is onvoldoende onderbouwd en geeft omwonenden geen rechtszekerheid, aangezien het realiseren van deze parkeerplaatsen niet mogelijk is volgens het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Voorts ligt voor de hand dat bezoekers eerst zullen parkeren in de bestaande woonstraten. Daarmee ontstaat een onacceptabele parkeerdruk in de straten van Het Plateel (Lambertus Huisengastraat, Chris Lanooystraat en Toon Dupuisstraat).
 5. Andere reclamanten vrezen dat parkeerders zullen uitwijken naar de wijk aan de oostzijde van het spoor, aangezien daar geen parkeerregulering van toepassing is. Het gevolg hiervan is parkeeroverlast voor de bewoners van die wijk. Reclamanten vragen zich af of het gemeentebestuur heeft overwogen om parkeerregulering uit te breiden naar het omliggende gebied, waaronder de Planetenbuurt in Wheermolen-West.
 6. Een aantal reclamanten vraagt zich af in hoeverre het faciliteren van deelmobiliteit daadwerkelijk leidt tot een lagere parkeervraag, wanneer volgens de parkeeronderbouwing de groep mensen onder wie deelmobiliteit populair is, niet de doelgroep is die in koop- en huurappartementen, waaruit onderhavige ontwikkeling voornamelijk bestaat, gaat wonen.
 7. Reclamanten menen dat de regeling voor deelauto's zoals opgenomen in artikel 11.2 van de regels bij het ontwerpbestemmingsplan onjuist is. Deze regeling gaat uit van de deelauto als reductie op de parkeereis, terwijl in een memo van de wethouder over het gemeentelijk deelautobeleid d.d. 29 juni 2022 staat dat *"de deelauto niet als reductie op de parkeereis van de ontwikkeling wordt voorgesteld maar als aanvullende mobiliteitsoptie voor de bewoners"*.
 8. Een tweetal reclamanten vraagt zich af of in het plangebied ook laadpalen voor elektrische voertuigen worden gerealiseerd en of ook extra laadpalen buiten het plangebied komen. Zo ja, hoeveel en hoe wordt de aanleg daarvan geborgd?

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

De 1^e wijziging Nota Parkeernormen gemeente Purmerend 2016, d.d. 11-11-2021 (hierna: Nota Parkeernormen) is vooral bedoeld voor bestaande gebieden. Voor nieuwe ontwikkelingen is veelal een maatwerkparkeerregeling in het daarvoor op te stellen bestemmingsplan noodzakelijk. In dergelijke gevallen is de Nota parkeernormen niet van toepassing, zie Onderdeel A, stap 1 van de Nota Parkeernormen zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.

Onderdeel A: toetsingskader: bestemmingsplan of Nota Parkeernormen?

Wanneer een bouwplan wordt ingediend wordt allereerst gekeken of het bestemmingsplan parkeernormen hanteert voor de desbetreffende locatie. Deze parkeernormen zijn leidend. Indien het bestemmingsplan geen concrete parkeernormen noemt, zijn onderhavige beleidsregels van toepassing. NB Voor sommige ontwikkelingen dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Er kan dan besloten worden om ten aanzien van het parkeren maatwerk te leveren mits goed gemotiveerd of de Nota Parkeernormen van toepassing te verklaren.

Stap 1: Zijn er parkeernormen opgenomen in het geldende bestemmingsplan?

<i>ja</i>	toetsingskader voor het bouwplan is het bestemmingsplan. Raadpleeg het vigerende bestemmingsplan.
<i>nee</i>	toetsingskader voor het bouwplan is onderhavig beleidsdocument (Nota Parkeernormen). Ga naar stap 2.

Uitsnede 1^e Wijziging Nota Parkeernormen gemeente Purmerend 2016. Onderdeel A, Stap 1, pag. 11

Voor de onderhavige ontwikkeling is op basis hiervan dan ook een maatwerkparkeerregeling voor het bewoners- en bezoekersparkeren van de woningen in het bestemmingsplan opgenomen, zoals verwoord is in paragraaf 1.1. van het parkeeronderbouwing van het parkeeradviesbureau Spark die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. In hoofdstuk 3 van deze parkeeronderbouwing is de (totstandkoming van de) in dit bestemmingsplan gehanteerde parkeernorm uitgebreid toegelicht en gemotiveerd. Deze onderbouwing past binnen de vastgestelde Visie op Mobiliteit 2040 Purmerend en het vastgestelde Verkeersplan 2040. Ons gemeentebestuur kan zich dan ook niet verenigen met de opmerking van reclamanten dat het bestemmingsplan op dit punt in strijd is met het motiveringsbeginsel.

Ad 2.

Zoals aangegeven onder ad 1. van het aspect **Parkeren** is voor deze ontwikkeling een maatwerkparkeeroplossing opgenomen in de regels van het bestemmingsplan, gebaseerd op maatschappelijke trends omtrent wonen, autobezit, autogebruik en het gemeentelijke beleid aangaande verkeer en mobiliteit. De in de parkeeronderbouwing genoemde doelgroepen zijn opgenomen als achtergrondinformatie over maatschappelijke trends over stedelijk wonen, autobezit en autogebruik. De typologie van de woningbouw en de locatie van de planontwikkeling geeft aan welke doelgroepen hier naar verwachting zullen gaan wonen. Dit op basis van uitgebreid onderzoek naar CBS-cijfers betreffende autobezit en gebruik, levensstijl en de kenmerken van de planontwikkeling, zoals nabijheid van functies en alternatieve vervoerswijzen. De exacte eigenschappen van de toekomstige bewoners van de planontwikkeling zullen geen voorwaarde zijn om in dit gebouw te mogen wonen en zijn ook niet in het bestemmingsplan geborgd. En dit is ook niet noodzakelijk aangezien in de regels van het bestemmingsplan een parkeerregeling is opgenomen die is gerelateerd aan de grootte en de prijsklasse van de woningen. De borging van de parkeervraag heeft de gemeente vastgelegd in het parkeerbeleid waar de planontwikkeling zich in bevindt. Het betreft reeds een gereguleerd plangebied met betaald parkeren en de nulvergunningenregeling is van toepassing. De afspraken met toekomstige bewoners hierover worden door de initiatiefnemer geborgd in verhuur- en verkoopovereenkomsten van de woningen en niet-woonfuncties (zie ook hoofdstuk 6 van de parkeeronderbouwing bij het bestemmingsplan). Toekomstige bewoners zijn hierdoor al op de hoogte van het parkeerconcept voor deze ontwikkeling op het moment dat zij in dit gebouw een woning willen huren of kopen. Zij zullen dan de afweging maken in hoeverre dit parkeerconcept (gehanteerde parkeernorm, nulvergunningenregeling) voor hen passend is. Daarnaast heeft de gemeente voldoende mogelijkheden (door middel van het instellen van tarieven en tijden) beschikbaar om te sturen op het parkeerbeleid.

Ad 3.

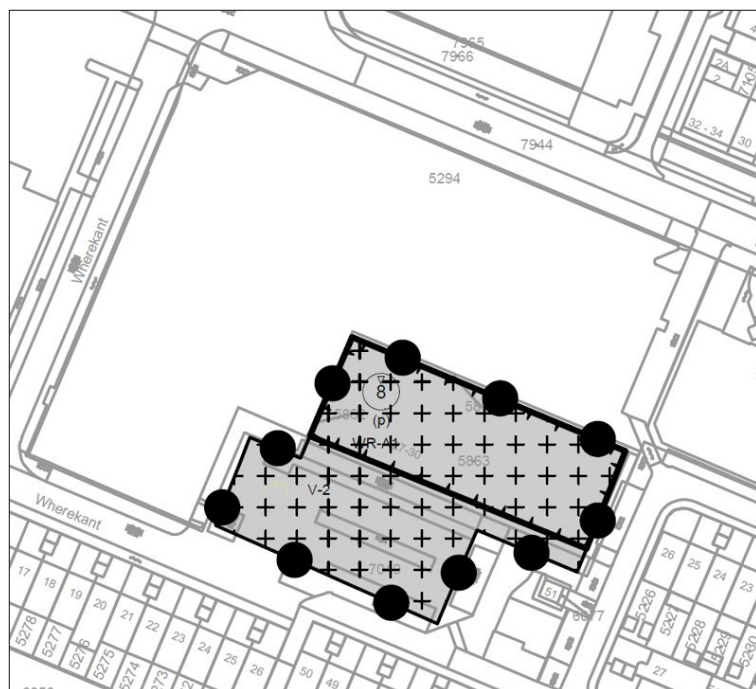
Reclamanten stellen dat voor de helft van het bezoekersparkeren (74 parkeerplaatsen) gebruik gemaakt zal worden van de restcapaciteitsregeling en dat dit op basis van de Nota parkeernormen niet mogelijk is. Echter, er wordt geen gebruik gemaakt van de restcapaciteitsregeling aangezien de 74 bezoekersparkeerplaatsen extra zullen worden gerealiseerd aanvullend op de bestaande parkeercapaciteit die aanwezig is in de openbare ruimte in het Wagenweggebied. Zoals verwoord in het bestemmingsplan kan de gemeente de gronden ter plaatse van het gebouw op het perceel Wherekant 27-30 hiervoor inzetten, zie hiervoor verder onder Ad 4. Aanvullend is het mogelijk om deze parkeervraag op te nemen in de omliggende toekomstige herontwikkelingen in dit gedeelte van het Wagenweggebied om een duurzame en efficiënte parkeeroplossing te realiseren. Aangezien geen gebruik zal worden gemaakt van bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte in het Wagenweggebied is een parkeerdrukonderzoek niet nodig. Er is dan ook geen sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel voor wat betreft dit aspect.

Ad 4.

In het besluit op het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan d.d. 12 juli 2022 heeft het college besloten dat het gemeentelijke perceel Wherekant 27-30 kan worden ingezet ten behoeve van het realiseren van 74 bezoekersparkeerplaatsen voor onderhavige ontwikkeling. Uit een ontwerpstudie blijkt dat voldoende ruimte aanwezig is op het perceel Wherekant 27-30 en de gemeentelijke gronden die daar direct ten zuiden van gelegen zijn om op maaiveld de 74 parkeerplaatsen en de benodigde weg naar en tussen de parkeerplaatsen te realiseren. Nadrukkelijk blijft de gemeentelijke ambitie bestaan om het betreffende perceel Wherekant 27-30 en het naastgelegen braakliggende terrein (voorheen stond hier Sligro De Kweker) en het perceel Wagenweg 1a te herontwikkelen in lijn met het Ambitiedocument Wagenweggebied én de 74 bezoekersparkeerplaatsen op een hoogwaardige manier hierin onder te brengen/integreren. Het naastliggende braakliggende perceel en het perceel Wagenweg 1a zijn particulier eigendom waardoor de gemeente bij een gezamenlijke (her)ontwikkeling afhankelijk is van de eigenaren van die percelen. De gemeente is hierover in gesprek met de eigenaren. Omdat een gezamenlijke herontwikkeling tot een beter samenhangend resultaat voor de locatie als geheel kan leiden, is over de precieze manier waarop de 74 bezoekersparkeerplaatsen worden aangelegd op dit moment nog geen besluit genomen. Daarom is in het ontwerpbestemmingsplan gekozen voor de formulering 'in welke vorm dan ook'.

Reclamanten merken terecht op dat het realiseren van deze bezoekersparkeerplaatsen niet past in de ter plaatse geldende bestemming 'Bedrijf' uit het bestemmingsplan 'Overwhere-Zuid 2012', omdat hier alleen parkeerplaatsen behorende bij de op het perceel gelegen bedrijf zijn toegestaan. De 74 bezoekersparkeerplaatsen behoren niet bij een op deze gronden gelegen bedrijf en zijn derhalve dus niet toegestaan. Om de 74 bezoekersparkeerplaatsen toch planologisch mogelijk te maken én omwonenden rechtszekerheid hieromtrent te kunnen bieden, zal de bestemming van deze gronden moeten worden gewijzigd. Deze wijziging zal worden meegenomen in onderhavig bestemmingsplan. De gronden ter plaatse van het perceel Wherekant 27-30 en de gemeentelijke gronden die aan de zuidzijde ervoor gelegen zijn, worden toegevoegd aan het plangebied van dit bestemmingsplan. Voor deze gronden wordt de bestemming Verkeer-2 opgenomen, waarbij (voor zover mogelijk) wordt aangesloten bij de regels voor deze bestemming uit het geldende

bestemmingsplan 'Overwhere-Zuid 2012'. Het perceel Wherekant 27-30 krijgt de functieaanduiding 'parkeerterrein' en een bouwvlak. Er wordt voor gekozen om een gebouwde parkeervoorziening toe te staan met een maximale bouwhoogte van 8 meter overeenkomstig de in het nu geldende bestemmingsplan opgenomen maximale bouwhoogte voor dit perceel. De afbeelding hiernaast toont een uitsnede van de verbeelding ter plaatse van het perceel Wherekant 27-30 en de openbare ruimte ten zuiden ervan met de nieuwe bestemming Verkeer-2 die aan het bestemmingsplan wordt toegevoegd.



Door het op deze wijze opnemen van deze gronden in onderhavig bestemmingsplan ontstaat de planologische mogelijkheid om deze 74 parkeerplaatsen op verschillende manieren te kunnen aanleggen. Zo kan bijvoorbeeld het grondoppervlak voor deze 74 parkeerplaatsen worden verkleind doordat ook een parkeerdek gerealiseerd kan worden. Qua bouwmogelijkheden treden wat dat betreft voor omwonenden geen veranderingen op. De situatie verbetert zelfs ten opzichte van de bestaande planologische situatie doordat de bedrijfsbestemming vervalt en geen (hinder veroorzakende) bedrijven meer op dit perceel gevestigd kunnen worden. De gemeente is eigenaar van deze gronden en kan daardoor snel overgaan tot het aanleggen van deze parkeerplaatsen. Hiermee zal het benodigd aantal bezoekersparkeerplaatsen (74) aanwezig zijn in het Wagenweggebied bovenop het bestaande aantal parkeerplaatsen. Voor de bezoekers van het nieuwe gebouw aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 zal geen noodzaak bestaan om te parkeren in de bestaande woonstraten in Het Plateel (Chris Lanooystraat, Toon Dupuisstraat, Lambertus Huisengastraat).

Ad 5.

Op voorhand wil ons gemeentebestuur geen parkeerregulering in de woonwijk aan de oostzijde van het spoor, Wheermolen-West, invoeren zonder dat een daadwerkelijke noodzaak daarvoor bestaat. De parkeerdruk in de omliggende woongebieden wordt gemonitord. Mocht, na gereedkomen van de planontwikkeling, de parkeerdruk boven de vastgestelde beleidsuitgangspunten uitkomen dan kan het invoeren van een maatregel zoals parkeerregulering door het bestuur worden overwogen.

Ad 6.

Uit onderzoek blijkt dat juist deelmobiliteit de mogelijkheid biedt om het eigen autobezit terug te dringen en hiermee een efficiënter en duurzamer alternatief voor de mobiliteit te bieden. De doelgroep die hoofdzakelijk voor zijn mobiliteit gebruik maakt van openbaar vervoer en de fiets ziet de deelauto als een zeer goede aanvulling op zijn mobiliteitsgebruik. Dit zien we terug in de doelgroepen en succesfactoren van de toepassing van deelmobiliteit. (CROW -publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren).

Ad 7.

De door reclamanten aangehaalde zin uit het memo van de wethouder is van toepassing op de zin ervoor en daarmee op ontwikkelingen in ongereguleerde gebieden in Purmerend en niet op onderhavige ontwikkeling dat in gereguleerd gebied ligt. De parkeerregeling uit onderhavig bestemmingsplan is dan ook niet in strijd met het memo van de wethouder waarnaar reclamanten verwijzen.

Ad 8.

Met betrekking tot het faciliteren van elektrische voertuigen wordt aangesloten bij het beleid van de MRA E. Het beleid betreft de inpassing van laadpalen op aanvraag vanuit de omgeving en het gebruik van de huidige laadinfrastructuur, zie ook www.MRA-e.nl. Het uitgangspunt is verder dat de gemeente openbare laadpalen faciliteert op aanvraag vanuit de omgeving.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

- Het perceel Wherekant 27-30 en de gemeentelijke gronden die ervoor liggen worden toegevoegd aan het plangebied en krijgen de bestemming Verkeer-2. Het perceel Wherekant 27-30 krijgt de functieaanduiding 'parkeerterrein' met een maximale toegestane bouwhoogte van 8 meter (overeenkomstig de bestaande planologische bouwmogelijkheden). In de regels zal de bestemming 'Verkeer - 2' worden toegevoegd.

Geluid (spoor en bouwactiviteiten)

1. Reclamanten vrezen extra geluidsoverlast op hun woning als gevolg van de weerkaatsing van het spoorweggeluid op het nieuwe gebouw. Reclamanten zien hierover niets terug in het uitgevoerde geluidsonderzoek of hebben geen vertrouwen in de resultaten van het uitgevoerde geluidsonderzoek.
2. Een tweetal reclamanten ziet hun woning niet onderzocht in het uitgevoerde geluidsonderzoek en stelt dat daardoor het onderzoek onvolledig en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:2 Awb is.
3. Reclamanten vragen zich af waarom aan de oostzijde van het spoor geen geluidswal wordt geplaatst. Een aantal reclamanten pleit voor het plaatsen van een geluidsscherm langs het spoor.
4. Reclamanten vragen zich af of een geluidsnorm maar steeds mag worden verhoogd om woningen mogelijk te maken zonder echte maatregelen te nemen, als in het verleden al voor woningen in de buurt hogere waarden zijn verleend.
5. Een aantal reclamanten vreest geluidsoverlast door bouwactiviteiten.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

De Wet Geluidhinder en het Besluit geluidhinder schrijven voor dat in ruimtelijke plannen gelegen langs verkeerswegen en het spoor onderzocht dient te worden of de maximale toegestane geluidsbelasting op de gevels van gebouwen als gevolg van industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai niet wordt overschreden. In dat kader is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. De hoofdpunten en conclusie van dit onderzoek is weergegeven in paragraaf 4.5 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan en als volledige bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. In dit akoestische onderzoek is in hoofdstuk 6 ingegaan op de geluidsbelasting op de omliggende bestaande woningen voor en na de realisatie van het nieuwe gebouw vanuit een goede ruimtelijke ordening. In de beoordeling zijn de reflecties op dit nieuwe gebouw meegenomen. De berekende waarden voor de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Saturnusstraat als gevolg van het spoorweglawaai zijn opgenomen in de tabellen op pagina 76 en 77 van het akoestisch onderzoek. Hieruit blijkt dat de toename van de geluidsbelasting op de gevel van de woningen aan de Saturnusstraat als gevolg van de weerkaatsing van het spoorgeluid ten hoogste 0,2 dB bedraagt. Er bestaan geen wettelijke normen voor een maximaal toegestane toename in de geluidbelasting op bestaande woningen. In de Wet geluidhinder wordt bij reconstructie van wegen aangehouden dat maatregelen noodzakelijk zijn bij een toename van de geluidsbelasting met 2 dB of meer. In de lijn hiervan kan worden geconcludeerd dat geen sprake is van een onacceptabele toename in de geluidbelasting. De geluidsbelastingen zijn berekend door een hiertoe gespecialiseerd bedrijf met een standaard rekenmethode. De berekende geluidsbelastingen zijn getoetst aan de eisen uit de Wet geluidhinder. Ons bestuur ziet geen aanleiding om te twijfelen aan de ingediende rapporten.

Ad 2.

In het akoestisch onderzoek voor deze ontwikkeling zijn drie beoordelingspunten gekozen waar sprake is van maximale reflectie. Het is daarmee niet nodig in het onderzoek elke woning afzonderlijk te onderzoeken. Er kan geen reflectie optreden vanaf de stalen brug via de nieuwbouw. Voor de weerkaatsing van geluid geldt namelijk 'hoek van inval = hoek van terugkaatsing'. De weerkaatsing van het spoorweggeluid en daarmee de toename van het geluid zal op de woning van reclamanten van dezelfde orde zijn als berekend op de overige woningen. Van een onvolledig onderzoek en strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel is dan ook geen sprake.

Ad 3.

De toename van de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Saturnusstraat als gevolg de weerkaatsing van het spoorweglawaai op het toekomstige gebouw bedraagt slechts 0,2 dB. Er bestaan geen wettelijke normen voor een maximaal toegestane toename in de geluidbelasting op bestaande woningen als gevolg van reflectie bij nieuwbouw. In de Wet geluidhinder wordt bij reconstructie van wegen aangehouden dat maatregelen noodzakelijk zijn bij een toename van de geluidsbelasting met 2 dB of meer. In de lijn hiervan kan worden geconcludeerd dat geen sprake is van een onacceptabele toename in de geluidbelasting. Het is dan ook niet noodzakelijk een geluidsscherm/geluidswal te realiseren.

Ad 4.

In de Wet geluidhinder zijn voorkeursgrenswaarden voor de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen vanwege een weg en het spoor opgenomen. In het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen is de systematiek hiervan nader uitgelegd. De Wet geluidhinder maakt het mogelijk voor ruimtelijke ontwikkelingen zoals nieuwbouwwoningen hogere waarden geluidhinder te verlenen indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bedraagt $L_{den} = 48$ dB. De maximale ontheffingswaarde voor binnenstedelijk gelegen woningen bedraagt $L_{den} = 63$ dB. De voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai bedraagt voor woningen in nieuwe situaties $L_{den} = 55$ dB. De maximale grenswaarde die wettelijk voor spoorweglawaai kan worden verleend bedraagt bij nieuwe woningen $L_{den} = 68$ dB. Ingeval de voorkeursgrenswaarde door weg- en/of spoorverkeer wordt overschreden kunnen door Burgemeester en Wethouders hogere waarden geluidhinder worden verleend. Dit kan tot maximaal de hiervoor genoemde maximale ontheffingswaarden. Dit wordt per ruimtelijke ontwikkeling gedaan en elke ontwikkeling moet voldoen aan de genoemde waarden. Het is dus niet zo dat de hogere waarde voor geluidhinder voor een ruimtelijke ontwikkeling bovenop een eerdere ontheffing komt en daarmee de maximale ontheffingswaarde overschrijdt. De geluidsbelasting op de gevel als gevolg van weg- of spoorweglawaai kan dus nooit hoger zijn dan de maximale ontheffingswaarde zonder dat fysieke maatregelen aan de woningen worden getroffen.

Naar de bestaande omliggende woningen wordt gekeken vanuit een goede ruimtelijke ordening. Zie hiervoor verder onder ad. 3.

Daarnaast geldt vanuit het Bouwbesluit 2012 een maximaal toegestaan binnenniveau. De belasting op de gevel zal bepalen welke bouwtechnische geluidsisolerende maatregelen zullen moeten worden genomen bij de bouw van nieuwbouwwoningen om aan het toegestane binnenniveau uit het Bouwbesluit 2012 te kunnen voldoen.

Ad 5.

Het bouwen van het beoogde gebouw zal ongetwijfeld geluid met zich meebrengen. Maar, dat is geen aspect dat in het kader van dit bestemmingsplan kan worden meegewogen omdat het een uitvoeringsaspect betreft. Echter, in het Bouwbesluit 2012 zijn ter voorkoming van overlastsituaties veroorzaakt door bouwactiviteiten in de artikelen 8.3 en 8.4 geluidvoorschriften opgenomen. In de omgevingsvergunning voor het bouwen zal worden opgenomen op welke dagen en binnen welke tijdstippen bedrijfsmatige bouwwerkzaamheden mogen worden uitgevoerd. In de omgevingsvergunning wordt tevens opgenomen hoeveel geluid (dB(A)) maximaal mag worden geproduceerd bij het uitvoeren van de bouwwerkzaamheden en gedurende hoeveel dagen. Dit is gebaseerd op de door het college van burgemeester en wethouders vastgestelde 'Beleidsregel geluidsbelasting en optredende trillingen door hei-, bouw- en sloopwerkzaamheden gemeente Purmerend 2014'. De aannemer is verplicht zich aan de gestelde voorschriften te houden.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

Geen

Schaduwwerking

1. Reclamanten vrezen extra schaduw in hun tuin en woning aan de oostzijde van het spoor. Reclamanten verwachten hierdoor een verslechtering van hun woongenot. Zij hebben geen vertrouwen in de bezonningsstudie die als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Zij geven aan dat in de huidige situatie al schaduw in de achtertuin wordt ervaren door een aantal bomen die langs het spoor staan. Ze verwachten dat de toekomstige gebouwen, die vele malen hoger zijn dan de bomen, veel meer schaduw zullen veroorzaken.
2. Een aantal reclamanten vraagt zich af waarom de torens van het toekomstige gebouw niet lager worden en het lagere deel hoger, zodat er minder schaduw (aan de oostzijde van het spoor) komt.
3. Enkele reclamanten menen dat, ondanks dat wordt voldaan aan de lichte TNO-norm voor de bezonning van de gevels van omliggende woningen, het in het kader van het evenredigheidsbeginsel wél nodig is om na te gaan of de woningen aan de oostzijde van het spoor niet onevenredig in het bezonningsbelang worden geschaad. Wat reclamanten betreft moet – in combinatie met de andere belangen die zouden worden geschaad – worden geconcludeerd dat er sprake is van strijd met het evenredigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 2 Awb.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Het toekomstige gebouw zal inderdaad voor schaduw zorgen aan de oostzijde van het spoor. Ten behoeve van de ontwikkeling is een bezonningsstudie uitgevoerd. Uit deze studie blijkt dat het plan niet leidt tot onevenredige schaduwwerking op nabijgelegen percelen en dat aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. De schaduwwerking is per woning gering van aard omdat iedere woning enkel een bepaald deel van de dag in een bepaald seizoen van het jaar met schaduwwerking te maken krijgt.

In dit kader wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de toelichting op het bestemmingsplan en de bezonningsstudie zoals opgenomen in de hoogbouweffectrapportage.

De bezonningsstudie is opgesteld door een deskundig bureau en volgens een standaardmethode. Het gemeentebestuur is van mening dat dit rapport concludent is en geen reden geeft tot twijfel. Reclamanten geven aan dat zij twijfelen aan het onderzoek, maar hebben geen contra-expertise ingediend, waaruit anders zou blijken.

De toekomstige situatie is niet te vergelijken met de huidige situatie waarin bestaande bomen nu ook al schaduw in de achtertuinen veroorzaken. De betreffende bomen staan op een veel kortere afstand van de achtertuinen dan het toekomstige gebouw.

Ad 2.

Door een lagere onderbouw te maken met daar boven een aantal slankere hogere torens, kan de zon tussen de gebouwen schijnen en wordt voorkomen dat gedurende een langere aaneengesloten periode schaduw valt op de omgeving. Ingeval een hogere onderbouw gemaakt zou worden, ontstaat er in de directe nabijheid van het gebouw meer schaduw, doordat de omgeving langere tijd geen direct zonlicht meer krijgt. Bij het ontwerpen van het gebouw en de mate van schaduwwerking dat dit oplevert is gekeken naar alle omliggende bebouwing, niet alleen naar de woningen aan de oostzijde van het spoor. De woningen aan de andere zijde van de Burgemeester D. Kooimanweg liggen op een veel kortere afstand van het plangebied, waardoor de impact van een hogere onderbouw op die woningen veel groter zou zijn dan met het huidige ontwerp. Mede om die reden is hiervoor niet gekozen.

Daarnaast zou er ook een slecht woonklimaat ontstaan voor de woningen in het gebouw zelf, omdat deze dan ook minder zonlicht ontvangen, zeker de woningen gelegen aan de binnentuin zouden met het ophogen van de onderbouw minder zonlicht krijgen. Bij het ontwerpen van het gebouw zijn de verschillende belangen van de omwonenden én toekomstige bewoners van de nieuwbouwwoningen in deze afweging betrokken.

Ad 3.

Zoals reclamanten zelf al aangeven wordt voor deze ontwikkeling voldaan aan de lichte TNO-norm⁴. Het gemeentebestuur is van mening dat er geen sprake is van een onevenredige schaduwwerking bij de omliggende woningen. Het bestemmingsplan is daarmee voor wat dit aspect uitvoerbaar. In paragraaf 4.13 van de toelichting op het bestemmingsplan is het aspect bezonning inzichtelijk gemaakt. Zoals hierin en in de hoogbouweffectrapportage is opgenomen heeft de gemeenteraad in de Hoogbouwvisie aangegeven dat het acceptabel wordt gevonden dat een bestaande woning t.o.v. de uitgangssituatie per dag 3 uur (in de periode 1 april tot 1 september) bezonning op de gevel inlevert door de komst van hoogbouw. Voor de woningen aan de oostzijde van het spoor blijkt uit de bezonningsstudie dat minder dan 3 uur per dag bezonning op de gevel wordt ingeleverd. Voor het grootste deel van deze periode ontstaat in het geheel geen schaduw in de tuinen en op de gevels van de woningen, aangezien de zon het grootste deel van het jaar niet zo ver in het westen staat.

Wat reclamanten betreft moet – in combinatie met de andere belangen die zouden worden geschaad – worden geconcludeerd dat er sprake is van strijd met het evenredigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 2 Awb. Ons gemeentebestuur deelt deze mening niet. De verschillende aspecten in samenhang bezien, zoals deze zijn onderzocht voor het bestemmingsplan en in deze nota, is voor reclamanten geen sprake van een onevenredige aantasting van hun belangen. In een binnenstedelijke locatie waartoe het plangebied en het perceel van reclamanten behoort kan onderhavige (planologische) ontwikkeling als een normale maatschappelijke ontwikkeling worden beschouwd. De onderhavige locatie is aan te merken als een inbreidingslocatie. De aard van de onderhavige ontwikkeling, zoals het realiseren van een woongebouw in samenhang met commerciële en/of maatschappelijke voorzieningen, kan in zijn algemeenheid worden aangemerkt als een normale maatschappelijke ontwikkeling.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

Geen

Aantasting privacy

1. Reclamanten menen dat in het ontwerpbestemmingsplan niets is overwogen met betrekking tot het aspect privacy. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel van artikel 3:4 lid 1 Awb.
2. Reclamanten wonende aan de oostzijde van het spoor vrezen directe inkijk in hun woning en tuin vanaf de balkons aan de spoorzijde van het nieuwe gebouw en zijn bang straks altijd met de gordijnen dicht te moeten zitten. Ze verwachten hierdoor een verslechtering van hun woongenot. Zij zijn van mening dat aan de spoorzijde gevels zonder balkons zijn beloofd (door raadsleden en de wethouder). Zij verzoeken de oostelijke gevels van het gebouw uit te voeren als 'dove wanden', zodat reclamanten overdag en in de avond niet met gesloten gordijnen hoeven te zitten en geen extra kosten moeten maken voor gordijnen om hun privacy te waarborgen.

⁴ De 'lichte norm' gaat uit van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari - 21 oktober (gedurende acht maanden) in 'midden vensterbank binnenkant raam' van de woonkamer.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Op grond van jurisprudentie is er sprake van een verlies van privacy bij inkijsbiedende bebouwing op een zodanige afstand, dat van daaruit een goed onderscheidend, onbelemmerd zicht in een risicogevoelig object (o.a. woning van derden) ontstaat. Hierbij dient gedacht te worden aan een afstand van niet meer dan enkele tientallen meters. De afstand tussen het beoogde gebouw en de bestaande woningen met tuinen aan de oostzijde van het spoor is dermate groot (circa 80 meter) dat de mate waarin vanuit het gebouw in de tuinen en woningen kan worden gekeken zeer beperkt tot nihil is. Men heeft vanuit het gebouw (enigszins) zicht op de woningen en tuinen, maar kan vanwege de afstand niet goed zien wat zich in de woningen en tuinen afspeelt. Van significante aantasting van de privacy van de bestaande bewoners aan de oostzijde van het spoor als gevolg van de nieuwbouw is dan ook geen sprake. In een dichtbebouwde omgeving moet er ook enige rekening mee worden gehouden dat er inkijs in hun achtertuinen kan zijn of ontstaan als gevolg van ontwikkelingen.

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is niet expliciet ingegaan op het aspect privacy. Overeenkomstig de uitgangspunten van het raadsbesluit d.d. 29 november 2018 zal in de toelichting op het bestemmingsplan een paragraaf over privacy worden toegevoegd.

Ad 2.

Reclamanten spreken over 'dove wanden', maar waarschijnlijk worden hier blinde gevels bedoeld. Een blinde gevel is een gevel waarin geen kozijnopeningen zijn aangebracht zoals een deur of een raam. In de reactie op deze zienswijze wordt uitgegaan van de term blinde gevel.

Zoals verwoord onder Ad 1. van het aspect [Aantasting privacy](#) zal het zicht vanuit het toekomstige gebouw in de woningen en tuinen aan de oostzijde van het spoor zeer gering tot nihil zijn. Het realiseren van het gebouw met een blinde gevel is dan ook niet nodig.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

- Overeenkomstig de uitgangspunten van het raadsbesluit d.d. 29 november 2018 zal in de toelichting op het bestemmingsplan in worden gegaan op het aspect privacy.

Luchtkwaliteit en stikstof

1. Een reclamant vraagt zich af wat het effect van hoge torens is op de luchtkwaliteit in de Planetenbuurt en ziet dat graag onderzocht.
2. Eén van de reclamanten is van mening dat onterecht interne saldering is toegepast terwijl de 'bestaande' bebouwing al jaren leeg staat en niet gebruikt wordt. Reclamant stelt dat een aangepast onderzoek naar stikstofdepositie nodig is.
3. Een reclamant is tegen voorgenomen ontwikkeling omdat sprake zal zijn van een verhoogde uitstoot van stikstof en CO₂ door de bouwactiviteiten.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure dient te worden onderbouwd dat een voorgenomen ontwikkeling uitvoerbaar is voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit. In dat kader is in de toelichting op het (ontwerp)bestemmingsplan in hoofdstuk 4 aandacht besteed aan het aspect luchtkwaliteit. Op basis van de kenmerken van onderhavige ontwikkeling blijkt dat deze ontwikkeling 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging en voldoet aan de regels en grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer en het Besluit NIBM.

Ad 2.

Naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het Porthos-project d.d. 2 november 2022 mag in de berekening van de stikstofdepositie niet langer worden uitgegaan van de vrijstelling voor de bouwfase. Om deze reden is een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd voor zowel de gebruiksfase als de bouwfase. Hieruit volgt dat zowel in de gebruiksfase als de aanlegfase geen sprake is van stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden als gevolg van het plan. Er is in deze nieuwe berekeningen geen gebruik gemaakt van intern salderen.

Ad 3.

De uitstoot van stikstof tijdens de bouwfase is berekend in het nieuwe stikstofonderzoek. Hieruit blijkt dat kan worden geconcludeerd dat geen sprake is van stikstofdepositie t.g.v. de bouwfase en de gebruiksfase van dit project.

Met betrekking tot de uitstoot van CO₂ door deze ontwikkeling kan worden gesteld dat op basis van de kenmerken van onderhavige ontwikkeling blijkt dat deze ontwikkeling 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging en voldoet aan de regels en grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer en het Besluit NIBM. Hierop is ingegaan in de paragraaf over luchtkwaliteit in hoofdstuk 4 van de toelichting op het bestemmingsplan.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

Geen

Hoogte/uitzicht

1. Een aantal reclamanten aan de oostzijde betreurt het dat hun situatie door de realisatie van het nieuwe gebouw verandert van vrij uitzicht naar een uitzicht op een stenen of betonnen muur. Ze geven aan een ingebouwd gevoel te krijgen door de beoogde hoogbouw op korte afstand van hun woning. Reclamanten verwachten hierdoor een verslechtering van hun woongenot.
2. Enkele reclamanten zijn van mening dat het nieuwe gebouw detoneert met de omgeving. Het hoogteverschil met de omliggende bebouwing is te groot. Ook wordt het nieuwe gebouw door de hoogte vanuit heel Purmerend en daar buiten zichtbaar en dit is een aanslag op het vrije zicht vanuit Purmerend zelf en omgeving.
3. Alleen de drie torens zijn in de Hoogbouweffectrapportage (Her) aangemerkt als hoogbouw, terwijl het hele gebouw feitelijk hoogbouw is. Dit is in de Her en het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende onderbouwd. De omliggende laagbouw is niet betrokken bij de inpasbaarheid.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Zoals bij elke ruimtelijke ontwikkeling zijn er meerdere belangen in het spel, die met elkaar afgewogen dienen te worden. De afweging van verschillende belangen kan tot gevolg hebben dat een besluit wordt genomen dat niet in lijn ligt met de wens van omwonenden. De raad heeft daarbij een zwaar gewicht toegekend aan het woningbouwbelang gelet op de bestaande woningbehoefte. Zeker in een verstedelijkt gebied zo dichtbij de binnenstad is 'ruimte' een schaars goed dat intensief gebruikt wordt. Daarbij is een volledig ongestoord gebruik (privacy, uitzicht) niet aan de orde, wat overigens ook al niet het geval is in de huidige situatie. Naar de mening van ons gemeentebestuur is de voorliggende ontwikkeling stedenbouwkundig aanvaardbaar en ruimtelijk inpasbaar en zal de door reclamanten verwachte inperking van het uitzicht niet van dien aard zijn dat sprake is van een onevenredige aantasting. Daarbij wordt ook in ogenschouw genomen dat in de huidige planologische situatie - met een bedrijfsbestemming met een maximale bouwhoogte van acht

meter - evenmin een volledige vrij uitzicht gegarandeerd is. Nog afgezien van het feit dat aan een geldend planologisch regime geen blijvende rechten kunnen worden ontleend.

Ad 2.

In de Hoogbouwvisie Purmerend 2017 (vastgesteld d.d. 28 september 2017), zie ook onder [Hoogbouwvisie Purmerend 2017](#), maakt het plangebied onderdeel uit van het intensiveringsgebied stedelijke rug (as) en is daarmee een voorkeurslocatie voor hoogbouw. Hiermee past onderhavige ontwikkeling binnen deze visie. In de huidige situatie zal het hoogteverschil met de omliggende bebouwing duidelijk zichtbaar zijn. Naarmate de herontwikkeling van het Wagenweggebied en de herontwikkeling van bestaande gebieden langs de stedelijke rug (o.a. Waterlandkwartier) vordert, zal het hoogteverschil met de omgeving kleiner zijn en de beoogde ontwikkeling in het plangebied niet detoneren met de omgeving. Dat het nieuwe gebouw zichtbaar zal zijn vanuit heel Purmerend en zelfs daarbuiten sluit aan bij doelen uit de Hoogbouwvisie (p. 39): *"Een dergelijke hoogte markeert een belangrijke plek langs de as. Het krijgt dan een betekenis op een hoger schaalniveau en fungeert tevens als oriëntatiemiddel. Wordt een gebouw zelfs hoger dan 13 lagen dan is het van veraf zichtbaar en bepalend voor het silhouet van de stad. Dergelijke accenten benadrukken de positie van Purmerend als belangrijkste stedelijk centrum in een groene, agrarische en toeristische omgeving. Het maakt de stad van veraf zichtbaar, zij wordt daarmee een duidelijk ijkpunt in een route."*

Reclamanten vergelijken de bouwhoogte van voorgenomen ontwikkeling met de bestaande situatie in het Wagenweggebied en de grondgebonden eengezinswoningen aan de oostzijde van het spoor. Zoals hiervoor al verwoord ligt het plangebied in het intensiveringsgebied stedelijke rug en is het daarmee een voorkeurslocatie voor hoogbouw evenals de rest van het Wagenweggebied, het Waterlandkwartier, maar ook het gedeelte van de wijk Wheermolen waar reclamanten wonen. Het is dan ook de ambitie van de gemeente Purmerend hoogbouw toe te voegen in deze gebieden. In het Ambitiedocument voor het Wagenweggebied zijn locaties van 12 bouwlagen opgenomen. Hiervan uitgaande past onderhavige ontwikkeling, Kop van Wagenweg, goed binnen de ambities voor dit gebied en zal het in de toekomst aansluiten bij de andere reeds bestaande en nog te realiseren hoogbouw in dit gedeelte van de stad. De ontwikkeling van Kop van Wagenweg is een van de eerste hoogbouwontwikkelingen (na o.a. Triton, Wagenweg 9 en de Brantjesoever) langs deze stedelijke rug en zal straks onderdeel uitmaken van een groter gebied met hoogbouw.

Ad 3.

In de hoogbouweffectrapportage (HER) is inderdaad veel aandacht uitgegaan naar de drie woontorens en in mindere mate naar het lagere deel van het gebouw. Aangezien dit lagere deel hoger zal worden dan 25 meter, dient dit ook beoordeeld en onderbouwd te worden in de HER. De hoogbouweffectrapportage behorende bij onderhavig bestemmingsplan zal hierop worden aangepast.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

- De hoogbouweffectrapportage bij het bestemmingsplan zal worden aangevuld met een uitgebreidere onderbouwing van het lagere deel van het gebouw.

Buisleidingen

1. Een aantal reclamanten vraagt zich af waarom zo dicht op een gevaarlijke hogedrukaardgastransportleiding (hierna: buisleiding) gebouwd moet worden. Reclamanten stellen dat al op 4 meter van een buisleiding gebouwd zal gaan worden.
2. Reclamanten vragen zich af of dicht bouwen op de buisleidingen wel veilig is als bijvoorbeeld door uitdroging de bodem inklinkt en de kans op scheuren in de buisleidingen vergroot.

3. Reclamanten willen graag weten hoe de veiligheid van de toekomstige bewoners van het nieuwe gebouw wordt gewaarborgd.
4. Reclamanten willen graag weten hoe de toekomstige bewoners geïnformeerd worden over wat te doen bij een calamiteit.
5. Reclamanten vragen zich af wie verantwoordelijk is bij een calamiteit.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

De regels omtrent het realiseren van kwetsbare objecten, zoals woningen in de nabijheid van buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op basis van het Bevb is het binnen randvoorwaarden mogelijk in de nabijheid van een buisleiding kwetsbare objecten te realiseren. Het Bevb stelt normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en de verantwoording van het groepsrisico ten aanzien van de buisleidingen met de wijze waarop deze risico's berekend moeten worden. In het bij onderhavig bestemmingsplan behorende onderzoek naar de externe veiligheid van de buisleidingen is hierop nader ingegaan en is het externe veiligheidsrisico onderzocht. Op grond van het Bevb dient de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan het groepsrisico expliciet te verantwoorden. De verantwoording van het groepsrisico is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Verder is opgenomen dat een belemmeringenstrook rond de buisleidingen wordt gehanteerd waarbinnen niet mag worden gebouwd ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding. Voor de buisleidingen in het plangebied is een belemmeringenstrook van 4 meter opgenomen. In dat kader is op de verbeelding van het bestemmingsplan de dubbelbestemming Leiding – Gas - 1 opgenomen met daarin een belemmeringenstrook van 4 meter aan weerszijden van het hart van de buisleidingen. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat ter plaatse van deze dubbelbestemming geen gebouwen mogen worden gebouwd. De kortste afstand vanaf het hart van de buisleiding tot het gebouw is ca. 5 meter in de zuidoosthoek. Voor het overgrote deel van het gebouw varieert de afstand tot aan de buisleiding tussen ca. 10 en 14 meter. Voor onderhavige ontwikkeling wordt voldaan aan de wettelijke vereisten voor hogedrukaardgastransportleidingen. Het ontwerpbestemmingsplan is afgestemd met de Gasunie en de Veiligheidsregio Zaanstreek - Waterland. Zij hebben aangegeven akkoord te zijn met de wijze van bestemmen.

Ad 2.

In het onderzoek externe veiligheid is het risico op een calamiteit, zoals het ontstaan van een scheur in de buis door welke reden dan ook, beoordeeld. De normen voor externe veiligheid zoals aangegeven in het Bevb vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. In het kader van het wettelijk vooroverleg ex. artikel 3.1.1 Bro is het concept-ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan de Gasunie en de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland. Deze partijen hebben in hun reactie op het plan geen opmerkingen gemaakt over een eventuele verdroging van de bodem met als gevolg een verhoogd risico op leidingbreuken. Daarnaast heeft de initiatiefnemer overleg gevoerd met Gasunie over deze ontwikkeling en toestemming gekregen verder te gaan.

Ad 3.

Het gebouw wordt zo ontworpen dat alle woningen op een veilige wijze kunnen worden ontvlucht via een vluchtweg van de buisleidingen af.

Ad 4.

Doordat de gemeente 'dichterbij' inwoners staat dan de Veiligheidsregio, communiceert de gemeente Purmerend in het algemeen ook over risico's en gevaren in de (directe) woon- en leefomgeving:

- op de gemeentesite wordt verwezen naar de websites www.risicokaart.nl en <https://www.veiligheidsregiozaanstreekwaterland.nl/wat-te-doen-bij>. Hier kunnen inwoners informatie vinden over gevaarlijke stoffen en inrichtingen, en wat men kan doen ingeval van een calamiteit;
- regelmatig wordt er een bericht gepost over veiligheid/risico's op de social media kanalen (Facebook/Twitter), met een verwijzing naar de twee bovengenoemde sites;
- ook wordt aandacht besteed aan het onderwerp in Purmerend Totaal, met een verwijzing naar de twee bovengenoemde sites.

Zo werken de gemeente en de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland samen aan risicocommunicatie en weten inwoners sneller wat zij kunnen doen om zichzelf in veiligheid te brengen in geval van een ramp of crisis.

Met de initiatiefnemer is in dit kader bijvoorbeeld afgesproken dat in het gebouw zelf melding zal worden gemaakt over 'wat te doen bij een fakkelbrand' op de informatieborden over wat te doen bij brand.

Ad 5.

Daarnaast zal de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan het groepsrisico externe veiligheid als gevolg van de buisleidingen verantwoorden. De ontwerpverantwoording is opgenomen bij het bestemmingsplan (bijlage 9).

Ingeval van een fakkelbrand zal de veroorzaker hiervoor verantwoording moeten afleggen.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijze

Geen

Wind

1. Eén van de reclamanten ziet graag nagegaan wat het effect van de hoge torens is op de wind (valwinden, luwtes) in de Planetenbuurt. Een tweetal reclamanten stelt dat het effect van de wind als gevolg van de hoogbouw op hun woning aan de oostzijde van het spoor niet is onderzocht. Hiervan zeggen zij dat dit in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel.

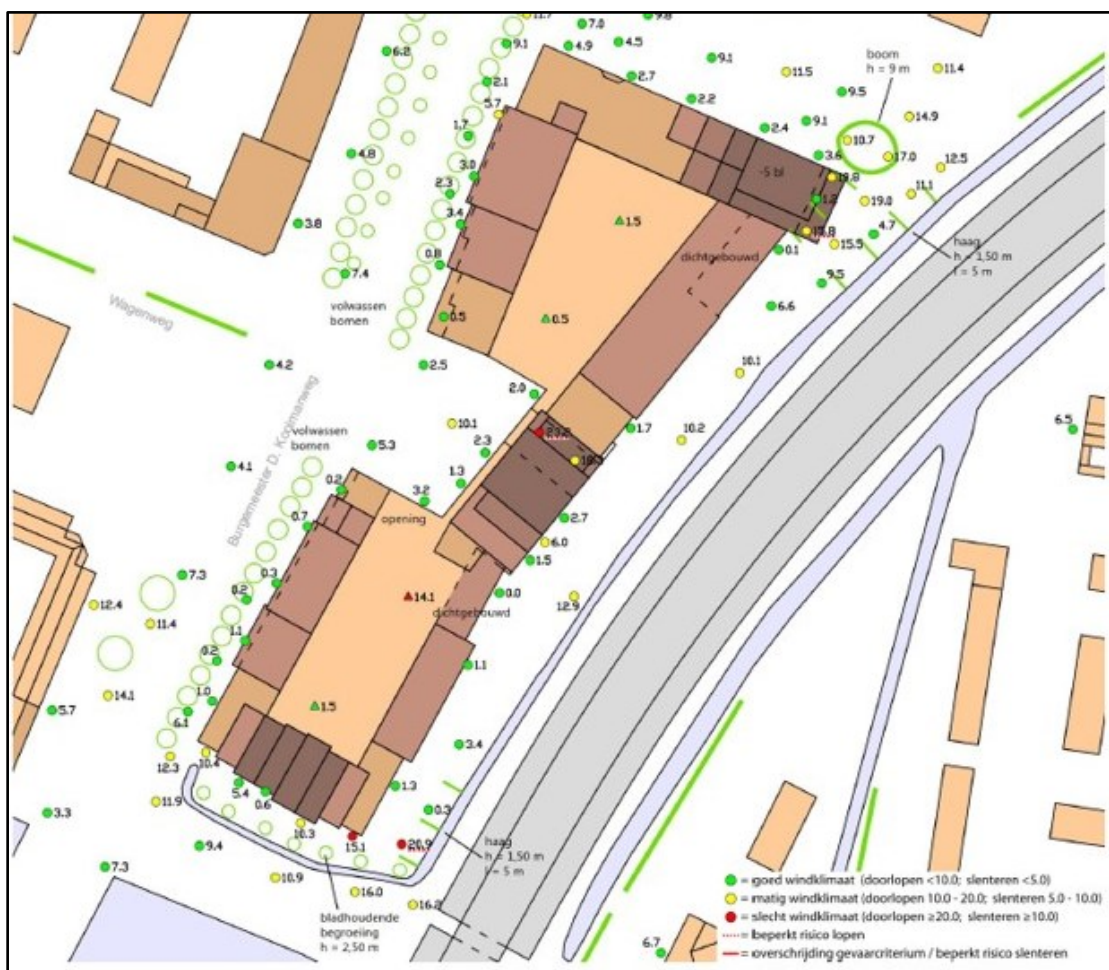
Gemeentelijke reactie

Ad 1.

In het windklimaatonderzoek dat is bijgesloten bij het ontwerpbestemmingsplan is de mogelijke windhinder als gevolg van de realisatie van voorgenomen ontwikkeling onderzocht. In de bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde versie van het windklimaatonderzoek zijn de woningen aan de oostzijde van het spoor inderdaad niet in beeld gebracht. Tijdens het ontwerpproces van het gebouw is in meerdere stadia onderzoek verricht naar het te verwachten windklimaat. Tijdens een eerdere sessie zijn twee meetpunten meegenomen aan de rand van de Planetenbuurt. Bij metingen aan de bestaande en geplande bebouwingssituatie zijn, zoals verwacht, geen grote verschillen waargenomen. Op de volgende afbeeldingen is dit terug te zien. Het vervolgonderzoek is daarom alleen gericht op het invloedsgebied van de geplande bebouwing, waardoor de betreffende meetpunten aan de oostzijde van het spoor in het bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde onderzoek zijn komen te vervallen.



F3.3 Hinderkans en beoordeling windklimaat bestaande bebouwingssituatie. Uitsnede uit het windklimaatonderzoek met behulp van de windtunnel, Peutz, d.d. 26 april 2021



f3.7 Hinderkans en beoordeling windklimaat geplande bebouwingssituatie, met windafschermende maatregelen (variant D). Uitsnede uit het windklimaatonderzoek met behulp van de windtunnel, Peutz, d.d. 26 april 2021

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijze(n)

Geen

Waardedaling woning

1. Meerdere reclamanten verwachten een waardedaling van hun woning als gevolg van de realisatie van het nieuwe gebouw. Ze vragen zich af op welke manier dit gecompenseerd wordt.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Het gemeentebestuur acht het niet waarschijnlijk dat als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan 'Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 - 2022' sprake zal zijn van een zodanige waardevermindering van de woningen van reclamanten dat hieraan bij de afweging van de belangen een groot gewicht had moeten worden toegekend. Voor het al dan niet toekennen van een eventueel verzoek om tegemoetkoming in planschade geldt een aparte procedure, buiten het bereik van de onderhavige bestemmingsplanprocedure.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

Geen

Bouwplan

1. Een aantal reclamanten vindt onderhavige ontwikkeling een te grote concentratie woningen op een kleine oppervlakte.
2. Eén van de reclamant is van mening dat een dergelijk hoog gebouw niet thuis hoort in een provinciestad zoals Purmerend waar veel bewoners naartoe zijn verhuisd om prettig te kunnen wonen in een kleinere stad met bijbehorende kleinschalige bebouwing.
3. Reclamant is van mening dat niemand het prettig vindt om tegen een hoge flat aan te kijken vanuit de woning of tuin. Een reclamant stelt dat de hoogbouw zal bijdragen aan een algemene ontevredenheid en mogelijk aan een verminderd psychisch welbevinden van bewoners van Purmerend.
4. Een aantal reclamanten verzoekt de hoge torens ergens anders te bouwen dan in de achtertuin van de bewoners van de Saturnusstraat.
5. Reclamanten verzoeken de hoogste toren niet in het midden te zetten, maar aan de zijde van Albert Heijn, zoals dat in een eerdere versie van het plan ook het geval was.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

In de Agenda Purmerend 2040 is de ambitie uitgesproken in Purmerend 10.000 extra woningen te realiseren. Aansluitend bij het rijksbeleid zal dit zoveel mogelijk door inbreiding en herontwikkeling in het bestaand bebouwd gebied moeten plaatsvinden. Eén van de manieren om te intensiveren in de bestaande stad is hoogbouw, waardoor een relatief groot aantal woningen op een inbreidings- of herontwikkelingslocatie kan worden toegevoegd aan het woningbestand. Het toevoegen van maximaal 489 woningen in het plangebied betekent een substantiële bijdrage aan dit streven. Naar de mening van ons gemeentebestuur is het voorliggende plan stedenbouwkundig aanvaardbaar en ruimtelijk inpasbaar. In dit verband wordt verwezen naar het gestelde in de toelichting op het bestemmingsplan en de hoogbouweffectrapportage waarin op dit aspect specifiek wordt ingegaan.

Ad 2.

Purmerend is zoals reclamant aangeeft een provinciestad. Een provinciestad die met inmiddels ruim 90.000 inwoners en een ambitie om nog verder te groeien zeker niet alleen meer hoeft en kan bestaan uit laagbouw en letterlijk zichtbaar mag zijn vanuit de omgeving. In de Hoogbouwvisie heeft het gemeentebestuur aangegeven dat Purmerend zich prima leent voor het realiseren van hoogbouw op daarvoor aangewezen locaties. Dat de hoogbouw vanuit alle delen van de stad zichtbaar is, draagt juist in positieve zin bij aan het zichtbaar maken van knooppunten in de stad en bijzondere locaties en fungeert tevens als oriëntatiemiddel. Door het toevoegen van meer hoogbouw wordt Purmerend ook zichtbaar van buiten de stad. Zoals verwoord in de hoogbouwvisie, p. 39:

"Wordt een gebouw zelfs hoger dan 13 lagen dan is het van veraf zichtbaar en bepalend voor het silhouet van de stad. Dit kan op plekken die op stedelijk niveau van grote betekenis zijn en waar het zich voegt in de omgeving. Met een hoogte van 60 meter is "Heel Europa" nu het hoogste gebouw van Purmerend. Dergelijke accenten benadrukken de positie van Purmerend als belangrijkste stedelijk centrum in een groene, agrarische en toeristische omgeving. Het maakt de stad van veraf zichtbaar, zij wordt daarmee een duidelijk ijkpunt in een route."

Ad 3.

Zoals bij elke ruimtelijke ontwikkeling zijn er vele belangen in het spel, welke met elkaar afgewogen dienen te worden. Bij de afweging van verschillende belangen kan een besluit aan de orde zijn dat niet in lijn ligt met de wens van omwonenden. Zeker in een verstedelijkt gebied is 'ruimte' een schaars goed dat intensief gebruikt wordt. Op welke manier bewoners aankijken tegen voorgenomen hoogbouw kan per persoon verschillen. De opmerkingen van reclamanten 'dat niemand het prettig vindt om tegen een hoge flat aan te kijken vanuit de woning of tuin' en dat 'hoogbouw zal bijdragen aan een algemene ontevredenheid en mogelijk aan een verminderd psychisch welbevinden van bewoners van Purmerend' worden door reclamanten niet onderbouwd middels een onderzoek en lijken daarmee vooral te zijn gebaseerd op een persoonlijke opvatting. Ons gemeentebestuur deelt deze meningen dan ook niet.

Ad 4.

De torens van het toekomstige gebouw zullen op een afstand van minstens 75 meter van de achtertuinen van reclamanten worden gerealiseerd en tevens van deze tuinen worden afgeschermd door de aanwezigheid van het spoortalud. Voor een binnenstedelijke locatie is dit een behoorlijk grote afstand tot de tuinen van bestaande woningen. Van het 'bouwen in de achtertuin' van reclamanten is dan ook geen sprake. Ons gemeentebestuur is van mening dat onderhavige ontwikkeling stedenbouwkundig inpasbaar en ruimtelijk aanvaardbaar is. Er is dan ook geen aanleiding de torens te verplaatsen naar een door reclamanten niet nader benoemde locatie.

Ad 5.

In 2019 is voor een eerste informatiebijeenkomst voor omwonenden en geïnteresseerden een eerste schetsversie van het ontwerp van het gebouw gebruikt. In deze schets was de hoogste toren de toren aan de zijde van Albert Heijn en was de middelste toren lager dan in het huidige ontwerp. Deze schets was vooral bedoeld als praatplaat. Bij de verdere uitwerking van het plan is het gebouw verder geoptimaliseerd o.a. door het verhogen van de basis van het gebouw en de middelste en zuidelijke toren. In verband met het windklimaat dat ontstond als gevolg van de noordelijke toren is een aantal bouwlagen van die toren afgehaald. Hiermee is de noordelijke toren lager geworden dan de middelste toren. Dit ontwerp van het gebouw is getoond in de video die is gemaakt t.b.v. de online informatiebijeenkomst op 17 mei 2021. Tevens is dit ook het ontwerp dat is opgenomen in de documenten die zijn gehanteerd bij de openbare bespreking van de anterieure overeenkomst in de raadsvergadering van 27 mei 2021. Na het raadsbesluit om de anterieure overeenkomst vast te stellen is de hoogte van de torens niet meer veranderd. Vanwege het aspect windhinder is het niet

mogelijk om een aantal bouwlagen van de middelste toren te verplaatsen naar de toren aan de zijde van Albert Heijn.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

Geen

Cultuurhistorische waarde stolpboerderij Wheredijk

1. Een tweetal reclamanten kan zich er niet in vinden dat in de toelichting op het bestemmingsplan is geschreven dat onderhavige ontwikkeling geen negatieve gevolgen zal hebben voor de cultuurhistorisch waardevolle stolpboerderij aan de oostzijde van het spoor. Gelet op de omvang van de beoogde bebouwing is 75 meter tot de boerderij dichtbij te noemen, vinden zij. Ook stellen zij dat bij deze nieuwe ruimtelijke ontwikkeling geen zichtbare relatie is gelegd met het erfgoed [hun stolpboerderij], zoals is opgenomen in ambitie 2 van het Erfgoedbeleid Purmerend 2017. Reclamanten zijn van mening dat het ontwerpbestemmingsplan op dit punt in strijd is met het Erfgoedbeleid Purmerend 2017 alsmede met het motiveringsbeginsel van artikel 3:46 Awb.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Reclamanten halen ambitie 2 uit het erfgoedbeleid aan en stellen dat deze ambitie aangeeft dat 'bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een zichtbare relatie met het erfgoed moet worden gelegd'. Zij stellen dat dit inhoudt dat een relatie met hun stolpboerderij wordt gelegd. Met deze ambitie wordt echter iets anders bedoeld. In het document 'Erfgoedbeleid Purmerend 2017' is bij ambitie 2 letterlijk geschreven: "Bouwplannen op bijzondere historische locaties die geen enkele connectie vertonen met deze historie vinden we ongewenst" (pagina 14). Verderop wordt geschreven dat de gemeente verwijzingen naar het verleden een goede ontwikkeling acht, "die we graag verder stimuleren". Deze ambitie is opgenomen om het verleden van *bijzondere historische locaties* meer zichtbaar te laten zijn en dit verleden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen als inspiratiebron voor het ontwerp te laten zijn. Dit zijn locaties waar in het verleden sprake was van een bijzonder gebouw of een functie die een bijzondere rol heeft gespeeld in het verleden van de stad. Bij de herontwikkeling van deze bijzondere historische locaties is, conform ambitie 2 van het erfgoedbeleid, gestimuleerd dat op deze locaties enkele verwijzingen naar deze bijzondere functie en gebouw opgenomen worden. Met nadruk wijzen wij erop dat het erfgoedbeleid spreekt over 'stimuleren', dergelijke verwijzingen zijn niet verplicht gesteld. Bij sommige projecten is het vanwege bijvoorbeeld de omvang niet zinvol om te verlangen dat zulke verwijzingen opgenomen worden. Op locaties waar geen sprake is van een bijzondere geschiedenis geldt dit ook.

De locatie aan de Burgemeester D. Kooimanweg, waar het in het onderhavige bestemmingsplan om gaat, is zelf geen bijzondere historische locatie. Pas na de Tweede Wereldoorlog is hier bebouwing gekomen, daarvóór was het weiland. Een relatie met het verleden van deze locatie hoeft hier daarom niet gelegd te worden. Het gemeentebestuur begrijpt uit de zienswijze dat dit ook niet is wat reclamanten bedoelen en dat zij graag zien dat een relatie met hun stolpboerderij wordt gelegd. Een stolpboerderij wordt inderdaad gezien als een cultuurhistorisch waardevol object. Dit kan echter geen relatie zijn zoals bedoeld in ambitie 2 van het erfgoedbeleid. Het gemeentebestuur begrijpt het zó dat reclamanten verlangen dat in de plannen rekening gehouden wordt met de cultuurhistorische waarden van hun stolpboerderij. Dit is ook een verplichting die artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening aan de gemeente stelt. In de toelichting moet 'een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden' worden opgenomen. In het

ontwerpbestemmingsplan is aan deze eis voldaan. Van een strijdigheid met het motiveringsbeginsel van artikel 3:46 Awb is dan ook geen sprake.

Weliswaar maakt dit bestemmingsplan een grote stedelijke ontwikkeling mogelijk, maar het gemeentebestuur stelt zich op het standpunt dat zij niet inzielt op welke manier de realisatie van het bouwplan afbreuk doet aan de cultuurhistorische waarden van de stolp. Reclamanten maken dit zelf ook niet duidelijk in hun zienswijze. De stolp zelf wordt door het bouwplan niet aangetast, en ook aan de 'beleving' van de stolp als voormalige agrarische bebouwing wordt geen onevenredige afbreuk gedaan. Van een agrarische omgeving van de stolp is al tientallen jaren geen sprake meer doordat er in de jaren '60 van de 20^e eeuw een hele woonwijk omheen is gebouwd. Het oorspronkelijke agrarische karakter is allang weg, de stolp staat nu midden in een stad. Het realiseren van een nieuw appartementengebouw op 75 meter afstand van de stolpboerderij doet geen verdere afbreuk aan die waarden.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijze

Geen

Belangenafweging woningbouwopgave versus belangen omwonenden

1. Een aantal reclamanten wil benadrukken dat de bovengenoemde belangen van omwonenden niet afgewogen mogen worden tegen het belang van de complete woningbouwopgave voor Purmerend. Zo kan alles immers wel worden doorgezet. Het juiste gewicht toekennen aan de belangen van reclamanten en de overige omwonenden betekent echter niet meteen dat de woningbouwopgave niet langer kan worden gerealiseerd. Bij een reductie van het aantal bouwlagen in onderhavige ontwikkeling wordt evengoed een stevige bijdrage geleverd aan de woningbouwopgave, terwijl aan de belangen van omwonenden meer recht wordt gedaan.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Een transformatie van een (binnenstedelijke) locatie gaat vaak gepaard met emoties. Ons gemeentebestuur heeft daar alle begrip voor en wil met deze inbreng zorgvuldig omgaan. Tegelijkertijd is ons gemeentebestuur ook verantwoordelijk voor een evenwichtige afweging van alle belangen. Een belangenafweging is per definitie de taak van het gemeenteraad, behorende bij de vaststelling van een (postzegel)bestemmingsplan. Aan het verzoek van reclamanten kan derhalve niet worden voldaan. Het gemeentebestuur wenst hierbij nogmaals de urgentie van het realiseren van een groot aantal extra woningen in de gemeente te benadrukken. Dat aspect heeft het gemeentebestuur zwaar meegewogen in de afweging van alle belangen. Voorgenomen ontwikkeling levert hier een substantiële bijdrage aan. Aangezien het gemeentebestuur heeft geoordeeld dat de ontwikkeling stedenbouwkundig inpasbaar en ruimtelijk aanvaardbaar is, ziet ons gemeentebestuur geen noodzaak voorliggende ontwikkeling drastisch te wijzigen om daarmee minder woningen te kunnen realiseren.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijze

Geen.

Suggesties aanpassing bouwplan

1. Meerdere reclamanten doen in hun zienswijzen suggesties voor aanpassingen van het bouwplan. Zo wordt de suggestie gedaan voor het realiseren van een geluidsscherm langs de oostzijde van het spoor. Ook wordt voorgesteld om, ter bescherming van de privacy en

wegneming van het verlies van uitzicht en het inbouwgevoel, aan de oostzijde van het spoor een rij nieuwe bomen te plaatsen die bij aanplant al een hoogte hebben van 10 meter en kunnen doorgroeien tot 20 à 25 meter hoogte. Indien geen groenblijvende bomen (kunnen) worden geplant, denken reclamanten aan het realiseren van een groene uitvoering van de gevels/balkons van het nieuwe gebouw zodat het aanzicht van het gebouw groener en aangenamer wordt in plaats van een lange stenen muur van 30 tot 60 meter hoog. Reclamanten zien deze groene uitvoering van de gevels/balkons graag middels een voorwaardelijke verplichting in de planregels van het bestemmingsplan vastgelegd.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Ons gemeentebestuur waardeert het dat omwonenden meedenken met voorliggende ontwikkeling. Voor de gemeentelijke reactie m.b.t. het verzoek tot het plaatsen van een geluidsscherm aan de oostzijde van het spoor wordt verwezen naar de reactie onder [Geluid](#) (spoor en bouwactiviteiten). De ruimte tussen de (achter)tuin van reclamanten en het spoor is beperkt en bestaat uit het spoortalud en een spoorloot. Het plaatsen van bomen in het spoortalud is om meerdere redenen niet mogelijk. Zo kunnen de wortels van de bomen de stabiliteit van het spoortalud aantasten, wat omwille van de veiligheid van het spoor en de treinen niet wenselijk is. Daarnaast is het niet wenselijk bomen op een dergelijke korte afstand van het spoor te plaatsen vanwege (de kans op) bijvoorbeeld afgevalen takken op het spoor. Dit zou de veiligheid van het treinverkeer niet ten goede komen. In de spoorloot kunnen geen bomen geplaatst worden. De enige mogelijkheid om aan de oostzijde van het spoor een nieuwe rij bomen te plaatsen is op het perceel Whereidijk 3. Dit is echter privaat eigendom, waardoor het plaatsen van bomen zal moeten worden afgestemd met en goedgekeurd door de eigenaren van dit perceel. Wanneer deze eigenaren hiervoor open staan, kan worden gekeken wat de mogelijkheden voor de aanplant van extra bomen op deze plek zijn. De initiatiefnemer heeft ervoor gekozen groene gevels in het gebouw op te nemen aan de zijde van het pleintje. Hierbij vormt de groene gevel een overgang van de groene daktuinen richting het pleintje op maaiveld. De initiatiefnemer heeft aangegeven de toekomstige kopers de woningen te willen stimuleren in het groen inrichten van het balkon. De initiatiefnemer biedt een meerwerkoptie voor vergroening van de balkons, waarmee het bewoners makkelijker wordt gemaakt (direct) een groen balkon te realiseren. Voor de initiatiefnemer zijn de beheerskosten van groene gevels niet passend binnen de exploitatie van het grote aantal sociale en middeldure huurappartementen in dit gebouw.

Het gemeentebestuur vindt het niet noodzakelijk, en te ver voeren om over te gaan tot het in de planregels van het bestemmingsplan opnemen van een voorwaardelijke verplichting inhoudende dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van het gebouw alleen kan worden verleend indien middels een beplantings-/inrichtingsplan kan worden aangetoond dat groene gevels/balkons zullen worden gerealiseerd.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijzen

Geen.

[Water](#)

1. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft aangegeven graag een aantal teksten in de toelichting en regels aangepast en aangevuld te zien worden. Door de aanpassing van deze teksten en regels wordt het hoogheemraadschap tijdig betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen, kunnen ontwikkelingen aan het beleid en de voorwaarden voor duurzame en klimaatbestendige nieuwbouw worden getoetst en kan goed worden geadviseerd. Het betreft het verzoek om de volgende aanpassingen:

- Toevoegen in de regels in artikel 8 Waterstaat - Waterkering, de volgende zin: "Voor verlening van een omgevingsvergunning dient advies te worden ingewonnen bij de waterkeringbeheerder."
 - Toevoegen in de regels in artikel 10.6.b dat indien wordt afgeweken van het eerste lid, in overleg met de gemeente en in afstemming met het hoogheemraadschap aanvullende compenserende maatregelen op andere wijze dienen te worden getroffen.
2. In de versie van het ontwerpbestemmingsplan dat tijdens het artikel 3.1.1 Bro vooroverleg met het hoogheemraadschap is gedeeld, stond in de waterparagraaf van de toelichting van het bestemmingsplan de volgende zin: "Om doorspoeling in de aanwezige waterloop te krijgen wordt op de kop van de dijksloot een regenwateruitlaat gerealiseerd". Deze zinsnede is uit het ontwerpbestemmingsplan verwijderd. Het hoogheemraadschap adviseert om op de kopse kant van deze sloot wél een regenwateruitlaat te realiseren. Dit verkleint namelijk het risico op een stinkende en te warme sloot, en komt ook ten gunste van vissen in de sloot.
 3. Het hoogheemraadschap geeft aan dat in de toelichting van het bestemmingsplan de paragraaf over het beheer en onderhoud van de spoorsloot incorrect is en moet worden aangepast.

Gemeentelijk reactie

Ad 1.

Het gemeentebestuur kan zich vinden in de voorgestelde aanpassingen. De door het HHNK voorgestelde tekstuele aanpassingen in de toelichting en regels van het bestemmingsplan zullen worden doorgevoerd.

Ad 2.

De betreffende zin over de regenwateruitlaat is abusievelijk uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan gehaald. Deze zal weer in de waterparagraaf in hoofdstuk 4 van de toelichting worden opgenomen. Bij de realisatie van de openbare ruimte rondom het nieuwe gebouw zal op de kop van de dijksloot een regenwateruitlaat worden gerealiseerd, zoals voorgesteld door het hoogheemraadschap.

Ad 3.

De tekst in de toelichting op het bestemmingsplan over het beheer en onderhoud van de spoorsloot zal worden aangepast.

Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijze

- Toevoegen in de regels in artikel 8.2 van de bestemming Waterstaat - Waterkering, de zin: "Voor verlening van een omgevingsvergunning dient advies te worden ingewonnen bij de waterkeringbeheerder."
- Toevoegen in de regels in artikel 10.6.b dat indien wordt afgeweken van het eerste lid, in overleg met de gemeente en in afstemming met het hoogheemraadschap aanvullende compenserende maatregelen op andere wijze dienen te worden getroffen.
- In de waterparagraaf van de toelichting wordt de volgende zin opgenomen: "Om doorspoeling in de aanwezige waterloop te krijgen wordt op de kop van de dijksloot een regenwateruitlaat gerealiseerd".
- De tekst in de waterparagraaf in hoofdstuk 4 van toelichting op het bestemmingsplan over het beheer en onderhoud van de spoorsloot zal worden aangepast.

In strijd met raadsbesluit meer dan 12 bouwlagen

1. Een tweetal reclamanten meent dat de ontwikkeling niet voldoet aan alle voorwaarden uit het raadsbesluit d.d. 16 oktober 2018 om op deze locatie hoger te bouwen dan 12 bouwlagen. Zij stellen dat geen sprake is van een goede parkeeroplossing, het belang van privacy niet is onderzocht, de bouwhoogte van het nieuwe gebouw niet inpasbaar is in de omgeving, onterecht alleen de drie hoge torens zijn aangemerkt als hoogbouw en niet ook de rest van het gebouw. Verder verwachten reclamanten een inbouwgevoel, verlies van uitzicht en extra schaduw. Ook menen zij dat het windhinderonderzoek en het akoestisch onderzoek onvolledig zijn omdat het perceel van reclamanten niet expliciet is onderzocht. Ook wordt naar hun mening te weinig aandacht besteed aan de cultuurhistorische waarde van de stolpboerderij aan de oostzijde van het spoor. Reclamanten stellen dat de belangen van omwonenden onvoldoende onderzocht zijn dan wel dat hier een onjuist gewicht aan is toegekend.
2. Reclamanten hebben verzocht het volledige raadsbesluit met bijbehorend voorstel toegestuurd te krijgen, daar zij alleen de punten uit het besluit hebben kunnen vinden.

Gemeentelijke reactie

Ad 1.

Reclamanten refereren aan het raadsbesluit om in het plangebied hoger dan 12 bouwlagen te mogen bouwen. Zij noemen hierbij de datum van 16 oktober 2018 van dit besluit. Hier moet de opmerking gemaakt worden dat de datum van dit raadsbesluit 29 november 2018 is en niet 16 oktober 2018, wat de datum is van het voorstel van B&W. Dit maakt echter voor de inhoudelijke afhandeling van dit aspect uit de zienswijze niet uit, aangezien duidelijk is op welk raadsbesluit wordt bedoeld. Onder Algemeen zijn de voorwaarden voor hoger bouwen dan 12 bouwlagen uit het raadsbesluit weergegeven.

Voor de inhoudelijke beantwoording van dit aspect uit de zienswijze wordt verwezen naar de hiervoor vermelde gemeentelijke reacties onder de verschillende aspecten. Hier is per thema aangegeven waarop de zienswijzen zich richten. De inhoudelijke punten uit de zienswijze over het niet voldoen aan de voorwaarden uit voorgenoemd raadsbesluit zijn hierin opgenomen.

Ad 2.

Het betreffende raadsvoorstel en raadsbesluit over het hoger mogen bouwen dan 12 bouwlagen is te vinden op de website van de gemeenteraad. Per e-mail d.d. 17 oktober 2022 is het raadsvoorstel en -besluit aan reclamanten toegestuurd. Tevens zijn de links naar de betreffende raadswebsite toegestuurd zodat reclamanten alle bijbehorende documenten kunnen bekijken. Ook de video van de raadsvergadering is daar terug te zien.

Wijziging(en) naar aanleiding van de zienswijze

Zie afzonderlijke aspecten die hiervoor zijn behandeld.

Conclusie

Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

Naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen wordt voorgesteld de onderstaande wijzigingen door te voeren in het bestemmingsplan.

Toelichting

1. Overeenkomstig de uitgangspunten van het raadsbesluit d.d. 29 november 2018 zal in de toelichting op het bestemmingsplan een tekst over privacy worden toegevoegd.
2. De hoogbouweffectrapportage bij het bestemmingsplan zal worden aangevuld met een uitgebreidere onderbouwing van het lagere deel van het gebouw.
3. De tekst van de waterparagraaf zal worden aangepast conform de suggesties van het HHNK.
4. De paragraaf over het aspect verkeer zal worden aangepast aan het geactualiseerde verkeersonderzoek.

Regels

1. De bestemming 'Verkeer – 2' wordt toegevoegd ter plaatse van het perceel Wherekant 27-30 en de gemeentelijke gronden ten zuiden ervan. Het perceel Wherekant 27-30 krijgt de functieaanduiding 'parkeerterrein' en een bouwvlak met een maximale toegestane bouwhoogte van 8 meter.
2. In de bestemming 'Waterstaat – Waterkering' wordt onder 'Afwijken van de bouwregels' de volgende zin toegevoegd: Voor verlening van een omgevingsvergunning dient advies te worden ingewonnen bij de waterkeringbeheerder.
3. In Artikel 11 Algemene bouwregels (was artikel 10) wordt onder '11.6 Klimaatadaptatie' toegevoegd dat in overleg met de gemeente en in afstemming met het hoogheemraadschap aanvullende compenserende maatregelen op andere wijze dienen te worden getroffen.

Verbeelding

1. Het perceel Wherekant 27-30 en de gemeentelijke gronden die ervoor liggen worden toegevoegd aan het plangebied en krijgen de bestemming Verkeer-2. Het perceel Wherekant 27-30 krijgt de functieaanduiding 'parkeerterrein' met een maximale toegestane bouwhoogte van 8 meter.

Bijlage A behorende bij de Nota van beantwoording zienswijzen

inzake de procedure als bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ten behoeve van het bestemmingsplan 'Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 - 2022' t.b.v. de ontwikkeling van maximaal 489 appartementen en maximaal 1.025 m² commerciële en maatschappelijke functies aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 te Purmerend

Gedurende de termijn van terinzageliggig (25 juli 2022 t/m 26 september 2022) is een ieder in de gelegenheid gesteld (schriftelijk of mondeling) zienswijzen naar voren te brengen.

Van de onderstaande (groepen van) personen zijn zienswijzen ontvangen:

- I. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 9 augustus 2022, geregistreerd onder nummer 1573580;
- II. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 17 augustus 2022, geregistreerd onder nummer 1573889;
- III. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 23 augustus 2022, geregistreerd onder nummer 1574314;
- IV. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 28 augustus 2022, geregistreerd onder nummer 1574446;
- V. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 5 september 2022, geregistreerd onder nummer 1574792;
- VI. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 12 september 2022, geregistreerd onder nummer 1575087;
- VII. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 14 september 2022, geregistreerd onder nummer 1575329;
- VIII. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 17 september 2022, geregistreerd onder nummer 1575491;
- IX. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Stationsplein 136, 1703 WC Heerhugowaard, ontvangen op 21 september 2022, geregistreerd onder nummer 1575559;
- X. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 21 september 2022, geregistreerd onder nummer 1575562;
- XI. [REDACTED] Purmerend, mede namens
[REDACTED] Purmerend,
[REDACTED] Purmerend,
[REDACTED] Purmerend,
[REDACTED] Purmerend,
[REDACTED] Purmerend,
[REDACTED] Purmerend,
[REDACTED] Purmerend,
[REDACTED] Purmerend,
ontvangen op 20 september 2022, geregistreerd onder nummer 1575581;
- XII. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 26 september 2022, geregistreerd onder nummer 1575745;
- XIII. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 25 september 2022, geregistreerd onder nummer 1575794;
- XIV. [REDACTED] Purmerend, ontvangen op 26 september 2022, geregistreerd onder nummer 1575799.

Bijlage B Ambtshalve wijzigingsvoorstellen

behorende bij de Nota van beantwoording zienswijzen

inzake de procedure als bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ten behoeve van het bestemmingsplan 'Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 - 2022' t.b.v. de ontwikkeling van maximaal 489 appartementen en maximaal 1.025 m² commerciële en/of maatschappelijke functies aan de Burgemeester D. Kooimanweg 4 t/m 14 te Purmerend

Toelichting

1. Op diverse plekken in de toelichting is abusievelijk 16 oktober 2018 genoemd als de datum van het Raadsbesluit m.b.t. de verruiming van het aantal bouwlagen terwijl dit 29 november 2018 moet zijn. De juiste datum wordt vermeld.
2. 4.9.2 De tekst over het onderzoek naar stikstofdepositie wordt aangepast naar aanleiding van de nieuwe Aerius-berekening waarin de stikstofdepositie voor zowel de bouwfase als de gebruiksfase is berekend.
3. 4.11.2. De tekst over het verkeersonderzoek wordt aangepast aan de update van het verkeersonderzoek.
4. 4.13.2. Aanpassen zin 'Naast de lichte TNO norm geldt er vanuit de gemeente ook de aanvullende eis dat de omliggende bebouwing maximaal 3 uur zon mag verliezen van april tot september als gevolg van de nieuwe bebouwing.' in: In de Hoogbouwvisie heeft de gemeenteraad aangegeven dat het acceptabel wordt gevonden dat een bestaande woning t.o.v. de uitgangssituatie per dag 3 uur (in de periode 1 april tot 1 september) bezonning op de gevel inlevert door de komst van hoogbouw.
5. 4.14 Windhinder. Toevoegen dat ten minste een matig windklimaat rondom het gebouw wordt gerealiseerd en waar mogelijk een goed windklimaat. Opnemen dat er in eerste instantie bomen worden aangeplant die nog niet de benodigde grootte hebben bereikt. De reden hiervoor is dat het vrijwel onmogelijk is bomen van een dergelijke grootte van elders hierheen te verplaatsen en aan te laten slaan. Deze bomen zullen nog een aantal jaren nodig hebben om de benodigde grootte te bereiken. Tevens wordt de verwijzing naar het eerste windklimaatonderzoek d.d. 26 april 2021 toegevoegd.
6. 5.2 Toevoegen aan de paragraaf economische uitvoerbaarheid dat de initiatiefnemer een proportionele bijdrage doet aan de extra kosten die de gemeente maakt voor de realisatie van extra groenmaatregelen die nodig zijn om te komen tot een aanvaardbaar windklimaat. De overige kosten voor het realiseren van extra groen langs de Burg. Kooimanweg worden gefinancierd uit het Aanvullingsbesluit Wagenweggebied.

Bijlagen bij de toelichting

1. Het verkeersonderzoek dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd wordt vervangen door de update van het verkeersonderzoek met kenmerk 013435.20221111.R1.05, d.d. 22 december 2022.
2. Toevoegen als bijlage bij de toelichting: 1^e windhinderonderzoek rapport O 16554-1-RA-001 d.d. 26 april 2021. Dit onderzoek is de voorloper van het onderzoek dat bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd en laat zien hoe gekomen is tot hetgeen in het 2^e windhinderonderzoek (rapportnummer OA 16554-1-RA-002 d.d. 2 november 2021) is opgenomen.
3. Toevoegen Bijlage bij toelichting. Basisveiligheidsniveau klimaatbestendige nieuwbouw 3.0.

4. De Aerius-berekening naar stikstofdepositie versie 2021 vervangen door versie 2022. De paragraaf over stikstof hierop aanpassen.

Regels

1. Artikel 6 Wonen (was artikel 5): Toevoegen in de bestemmingsomschrijving dat bij de woningen behorende tuinen ook zijn toegestaan. Deze regeling wordt toegevoegd omdat aan de zuid- en zuidwestzijde van het gebouw woningen zijn gepland met een kleine tuin aan de voorzijde.
2. Artikel 6 Wonen (was artikel 5): 6.2.1. toevoegen:
f. de omgevingsvergunning voor het oprichten van een gebouw(encomplex) kan alleen worden verleend indien uit een inrichtingsplan met maatregelen en voorzieningen blijkt dat na het oprichten van het gebouw(encomplex) geen sprake zal zijn van een onaanvaardbaar windklimaat overeenkomstig variant C (OA16554-1-RA 2.9) of variant D (OA16554-1-RA 2.11) uit Bijlage 2 van het bij de regels van het bestemmingsplan gevoegde windhinderonderzoek met rapportnummer OA 16554-1-RA-002, d.d. 2 november 2021;'
3. Artikel 6 Wonen (was artikel 5): toevoegen in 6.3 afwijken van de bouwregels:
Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 6.2.1. sub f indien vergelijkbare maatregelen en voorzieningen leiden tot een vergelijkbaar of beter windklimaat.
4. Artikel 6 Wonen (was artikel 5): aanpassen tekst Voorwaardelijke verplichting windklimaat in: Het gebruik als bedoeld in 6.1 is uitsluitend toegestaan, indien de benodigde maatregelen en voorzieningen ter voorkoming van een onaanvaardbaar windklimaat, zoals bedoeld in 6.2.1 onder f en 6.3 onder b en voor zover deze niet op gemeentegrond zijn gelegen, binnen 12 maanden na gereedkoming/oplevering van het gebouw zijn gerealiseerd en in stand worden gehouden.
5. Artikel 6 Wonen (was artikel 5): Toevoegen Nadere eisen t.b.v. het realiseren van vluchtwegen van de buisleidingen af. In verband met de aanwezigheid van hogedrukaardgastransportleidingen aan de oostzijde van het te realiseren gebouw, dienen alle woningen in het gebouw te kunnen worden ontvlucht via een vluchtweg aan een zijde van het gebouw dat van de buisleidingen af gekeerd is.
6. Artikel 6 Wonen (was artikel 5): Toevoegen instandhoudingstermijn middeldure huurwoningen van ten minste 15 jaar. In de anterieure overeenkomst voor deze ontwikkeling is vastgelegd dat de gerealiseerde middeldure huurwoningen gedurende tenminste vijftien (15 jaar) jaar na de datum van eerste ingebruikneming niet anders dan ten behoeve van middeldure verhuur gebruiken. In het ontwerpbestemmingsplan was dit nog niet opgenomen. Dit wordt alsnog gedaan.
7. Artikel 1: Toevoegen begrip middeldure huur: een huurwoning zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder j van het Besluit ruimtelijke ordening.
8. Artikel 11. Algemene bouwregels (was artikel 10): toevoegen aan 11.2:
gevelonderhoudinstallatie. Bij de verdere uitwerking van het bouwplan is gebleken dat de gevelonderhoudinstallatie de bouwgrenzen zal overschrijden. Zekerheidshalve wordt deze installatie expliciet mogelijk gemaakt in de regels.

Verbeelding

1. Aanpassen (verkleinen) bouwvlak zuidkant gebouw i.v.m. het vrijhouden van bebouwing van de calamiteitenroute aan deze zijde van het gebouw.

Besluit hogere waarden geluidhinder

1. Datum in naam bestemmingsplan aangepast van 2021 in 2022.