

Bestemmingsplan

# “Lingerzijde - Doelenstraat”

Gemeente Edam-Volendam

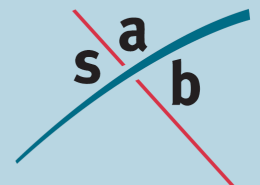


GEMEENTE EDAM-VOLENDAM

Datum: 30 oktober 2014

Projectnummer: 120562

ID: NL.IMRO.0385.bpLzijdeDoelenstr-vg01





# INHOUD

## TOELICHTING

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                       | <b>3</b>  |
| 1.1      | Aanleiding   | 3         |
| 1.2      | Het plangebied   | 3         |
| 1.3      | Onderliggend bestemmingsplan                           | 5         |
| 1.4      | Leeswijzer   | 5         |
| <br>     |  |           |
| <b>2</b> | <b>De omgeving van het plangebied en het plan</b>      | <b>6</b>  |
| 2.1      | Huidige situatie                                       | 6         |
| 2.2      | Het plan   | 14        |
| <br>     |  |           |
| <b>3</b> | <b>Haalbaarheid van het project</b>                    | <b>21</b> |
| 3.1      | Inleiding  | 21        |
| 3.2      | Beleid   | 21        |
| 3.3      | Milieu   | 33        |
| 3.4      | Water  | 51        |
| 3.6      | Cultuurhistorie en archeologie                         | 57        |
| 3.7      | Verkeerskundige aspecten                               | 61        |
| <br>     |  |           |
| <b>4</b> | <b>Plansystematiek</b>                                 | <b>64</b> |
| 4.1      | Algemeen   | 64        |
| 4.2      | Dit bestemmingsplan                                    | 65        |
| 4.3      | Planologisch Erfgoedregime                             | 71        |
| 4.4      | Handhaving   | 74        |
| <br>     |  |           |
| <b>5</b> | <b>Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid</b> | <b>75</b> |
| 5.1      | Economische uitvoerbaarheid                            | 75        |
| 5.2      | Maatschappelijke uitvoerbaarheid                       | 75        |

## Bijlagen

Bijlage 1 - Akoestisch onderzoek industrielawaai Lingerzijde Edam, SAB, 2014

Bijlage 2 - Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai Lingerzijde Edam, SAB, 2014

Bijlage 3 - Verkennend bodemonderzoek Lingerzijde 33-45, Lankelma Milieu B.V., 2011

Bijlage 4 - Lingerzijde 33-45 en 36 te Edam, Toetsing in het kader van de Flora- en faunawet, Van der Goes en Groot, 2012

Bijlage 5 - Vervolg beoordeling Lingerzijde 33-45 en 36 te Edam, Van der Goes en Groot, 2012

Bijlage 6 - Cultureel Erfgoed Lingerzijde-Doelenstraat Inventarisatie, Arcx buro, 2012

- Bijlage 7 - Advies behoud en herinrichting tuinen Lingerzijde Edam, Paul van Beek landschappen BNT, 2012
- Bijlage 8 - Quick scan archeologie Doelenstraat, Cultuurcompagnie Noord-Holland, 2013
- Bijlage 9 - Aanwijzing beschermd stadsgezicht gemeenten Edam en Zeevang, Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk, 1977
- Bijlage 10 - Wateradvies Hoogheemraadschap, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, 2013
- Bijlage 11 - Lingerzijde 33-45 en 36 te Edam, Inventarisatie van vleermuizen en vogels met jaarrond beschermde verblijfplaatsen in 2013, Van der Goes en Groot, 2013
- Bijlage 12 - Nader bodemonderzoek zware metalen, Landview bodemonderzoek, 2014
- Bijlage 13 - BUS-melding, Lingerzijde B.V, 2014
- Bijlage 14 - Quick scan archeologie Lingerzijde, Cultuurcompagnie Noord-Holland, 2012
- Bijlage 15 - Doelenstraat te Edam, toetsing in het kader van de Flora en Faunawet, Van der Goes en Groot, 2012
- Bijlage 16 - Aansluiting plan Lingerzijde op de actuele regionale woningbehoefte Edam-Volendam, 2014
- Bijlage 17- Nota (ambtshalve) wijzigingen bestemmingsplan Lingerzijde – Doelenstraat, SAB, 2014
- Bijlage 18 - Notitie Doelenstraat, Goudappel Coffeng, 2014

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Aan de Lingerzijde te Edam bevinden zich de voormalige kantoorpanden van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (hierna te noemen: het “HHNK”). De panden zijn intern met elkaar verbonden. Twee panden zijn rijksmonumenten. Het plan bestaat uit het weer in gebruik nemen van de percelen als woningen, zoals dat begin 1900 het geval was. Ook het voormalige Koetshuis, gelegen aan de Lingerzijde 36 maakt deel uit van de herontwikkeling met woningen; het pand is eveneens aangemerkt als rijksmonument. Het plan bestaat daarnaast uit het realiseren van een openbare parkeervoorziening aan de Doelenstraat te Edam, waarvan een deel van de openbare parkeerplaatsen bedoeld is voor de herontwikkeling van de panden aan de Lingerzijde en de overige parkeerplaatsen dienen ter ontlasting van de parkeerdruk in de blauwe zone van het centrumgebied.

In het thans vigerende bestemmingsplan “Stadsgezicht Edam” zijn de panden bestemd als “Openbare en bijzondere doeleinden”. Binnen deze bestemming kunnen geen woningen worden gerealiseerd. Om het gebruik als woningen mogelijk te maken dient een nieuw bestemmingsplan op te worden gesteld voor de locatie. De aan te leggen parkeervoorziening is in strijd met de bestemming “Tuin” en “Bedrijfserf a” van het geldende bestemmingsplan. Om de parkeerplaatsen mogelijk te maken, dient eveneens een bestemmingsplanherziening te worden doorgevoerd. Deze ontwikkeling wordt meegenomen in dit bestemmingsplan.

Door op de percelen aan de Lingerzijde het wonen toe te staan krijgen deze percelen een toekomstbestendige functie waardoor het aantrekkelijk is om in de aanwezige bebouwing te investeren. Zo kunnen de beeldbepalende en deels monumentale panden worden onderhouden. Ook elementen van de karakteristieke tuin blijven bewaard en worden verfraaid.

## 1.2 Het plangebied

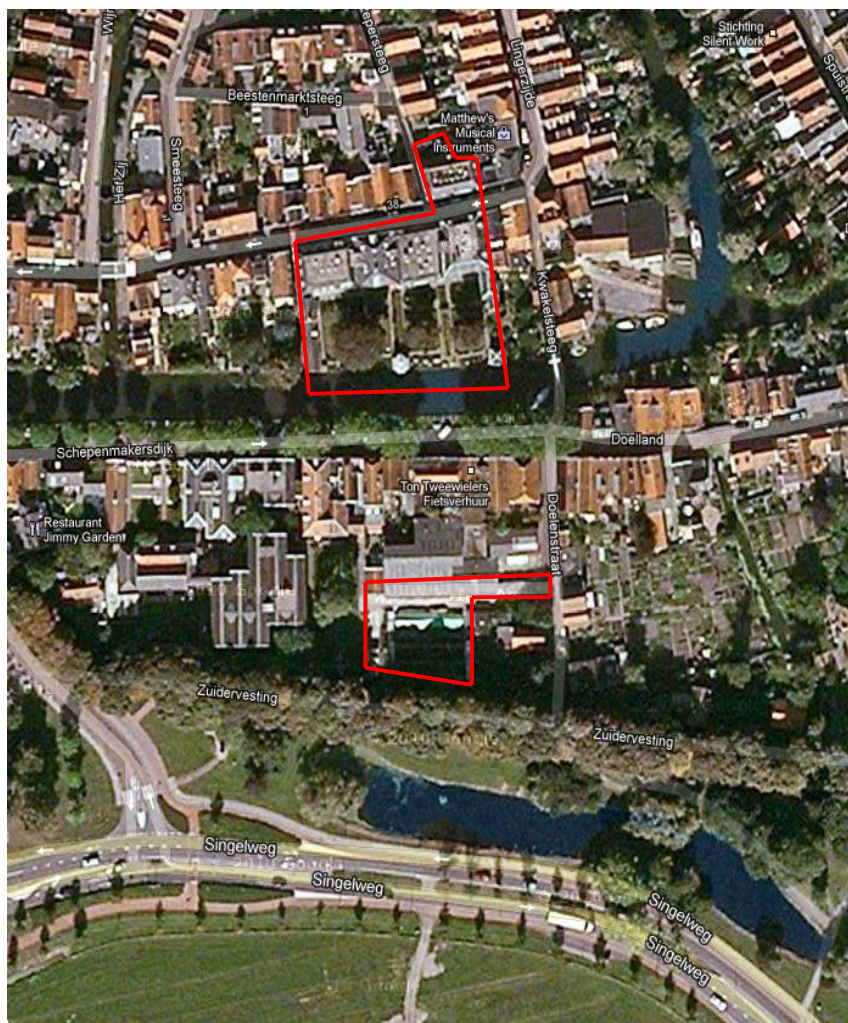
Het plangebied ligt in het centrum van Edam. Het plangebied bestaat uit twee afzonderlijke gebieden welke ongeveer ca. 55 m (afstand watergang – parkeervoorziening tot 105 m (afstand Lingerzijde 36 – parkeervoorziening) meter van elkaar aflaggen. Het plangebied aan de Lingerzijde betreft de panden met nummers 33 tot en met 45 en de achtergelegen tuin tot aan de helft van het water. Aan de overzijde van de Lingerzijde behoort het voormalige koetshuis, nummer 36, bij het plangebied.

Aan de westzijde van de Doelenstraat betreft het een perceel dat hiervoor in gebruik was als volkstuin en waar de parkeervoorziening wordt gerealiseerd. Het gebied ligt achter woningen aan de Schepenmakersdijk. De toegang tot deze parkeervoorziening vindt plaats via de Doelenstraat.

Het plangebied maakt deel uit van het beschermd stadsgezicht van Edam. De navolgende afbeeldingen geven inzicht in de globale ligging en begrenzing van het plangebied in Edam.



Globale ligging van het projectgebied (rood omkaderd) bron: Google Earth, 2012



Globale begrenzing van het projectgebied (rood omkaderd) bron: Google Earth, 2012

### 1.3 Onderliggend bestemmingsplan

Het plangebied viel binnen het bestemmingsplan “Stadsgezicht Edam”. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Edam-Volendam op 28 november 1985 en goedgekeurd bij besluitnummer 86 door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 9 december 1986 (zie ook bijlage 9). Dit bestemmingsplan vervangt voornoemd regime voor wat betreft het plangebied van dit plan.

#### *Lingerzijde*

Krachtens het onderliggende bestemmingsplan gelden ter plaatse van het plangebied aan de Lingerzijde de bestemmingen “Openbare en bijzondere doeleinden”, “Tuin” en “Bedrijven”, met nadere aanduidingen:

- theekoepel toegelaten (2x);
- monument in de zin van de Monumentenwet art. 10 (5x);
- zone A van het beschermd stadsgezicht;
- begrenzingslijn centrumzone (ter hoogte van het koetshuis);
- stoepenzone;
- nutsvoorzieningen.

De gronden waarop de herontwikkeling zal plaatsvinden, zijn bestemd om te worden gebruikt voor bebouwing ten behoeve van “Openbare en bijzondere doeleinden”, met daarbij behorende gronden, dienstwoningen, andere bouwwerken en andere werken. De gebouwen worden herbestemd tot woningen. De herontwikkeling is in strijd met de vigerende bestemming.

#### *Doelenstraat*

Aan de Doelenstraat gelden de bestemmingen “Tuin” en “Bedrijfserf a”. Bedrijfserven zijn uitsluitend bestemd om te worden gebruikt als bedrijfsterrein bij bedrijven, welke bebouwd kunnen worden met de daarbij behorende bedrijfsgebouwen ander bouwwerken en andere werken en ten behoeve van opslag. De bestemming “Tuin” is bestemd om te worden gebruikt voor de aanleg en de instandhouding als tuin met de daarbij behorende bouwwerken en andere werken, bouwen is niet toegestaan. De gronden worden ingericht als openbare parkeerplaats, dit is in strijd met de vigerende bestemmingen.

### 1.4 Leeswijzer

Voorliggende toelichting op het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd; na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het plan beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de haalbaarheid van het plan behandeld met thema's beleid, milieu, water, ecologie, archeologie, verkeer en parkeren en economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 4 volgt de wijze van bestemmen waarin de specifieke regels van dit bestemmingsplan worden uitgelegd. Tot slot volgt in hoofdstuk 5 de uitvoerbaarheid, zowel financieel als maatschappelijk.

## **2 De omgeving van het plangebied en het plan**

### **2.1 Huidige situatie**

#### **2.1.1 *Beschouwing in ruimer verband***

Het stadsgezicht van Edam maakt deel uit van de gemeente Edam–Volendam, een gemeente die in het noordoosten van de regio Waterland ligt. De gemeente Edam–Volendam bestaat uit twee kernen die in de afgelopen decennia steeds meer en meer aan elkaar zijn gegroeid. Binnen deze gemeente hebben de kern van Edam en Volendam ieder hun eigen karakteristiek en hun cultuurhistorische waarden en ze zijn beiden belangrijke toeristische trekpleisters. Verder zijn de karakteristieke ligging aan het water en het omliggende historische landschap van droogmakerijen en veenweidepolders mede bepalend voor de cultuurhistorische waarde binnen de gemeente. De historische kern van Edam en een deel van het agrarisch gebied is bovendien aangewezen als “beschermd stadsgezicht” (zie bijlage 9 – aanwijzing beschermd stadsgezicht gemeenten Edam en Zeevang, Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk, 1977 welke is toegevoegd aan de toelichting van dit bestemmingsplan).

#### **2.1.2 *De monumentale binnenstad***

Edam heeft een binnenstad met een zeer bijzondere cultuurhistorische waarde. Deze waarde is in de loop der eeuwen ontstaan. Het beleid van de gemeente is er op gericht deze cultuurhistorische waarde te beschermen, waarbij nieuwe ontwikkelingen alleen kunnen worden ingevoegd wanneer deze waarde niet wordt aangetast. Dit beleid heeft onder meer gestalte gekregen met de aanwijzing van enerzijds afzonderlijke panden en bouwwerken als rijks- en gemeentelijk monument en anderzijds in groter verband door de aanwijzing van het stadscentrum en haar schootsveld tot beschermd stadsgezicht.

Als overweging tot het aanwijzen van dit gebied als beschermd stadsgezicht geldt dat dit gebied van algemeen belang wordt geacht vanwege de schoonheid, de onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang, de wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde en de inrichting van de openbare ruimte en de beplanting. Het wallenstelsel als grens tussen stad en ommeland is nog steeds herkenbaar; zowel als landschappelijk element als (op enkele plekken) een harde grens. Het patroon van straten, pleinen en grachten is kenmerkend voor de ontwikkeling van vroege havensteden.

De historische structuur van de binnenstad van Edam is op enkele details na, zeer beperkt gewijzigd en daarmee als “gaaf” te beschouwen. De grens van het beschermde gebied is indertijd aangewezen op basis van de volgende argumenten:

- de historische stedenbouwkundige totaliteit van Edam, resulterend in een gebied binnen de vesting;
- het vrije uitzicht vanaf de provinciale weg N247 op de vestingwal en de daarachter gelegen stad.

#### **2.1.3 *Historie omgeving plangebied***

In het drassige Waterland is Edam waarschijnlijk ontstaan als nederzetting rond een gebouwde dam in de natuurlijke waterloop de IJe: de IJe-dam. Deze dam is waarschijnlijk aangelegd voor de bescherming van het achterland tegen overstromingen.



Door zeespiegelstijgingen en daarmee gepaard waterstandverhogingen ontstond in de 13<sup>e</sup> eeuw de Zuiderzee. Om deze reden is het gebied rond Edam in de loop van de 13<sup>e</sup> eeuw omdijkt. Edam kreeg in 1357 stadsrechten. Bij deze stadsrechten werd toestemming gegeven een open verbinding te graven met de zee. Met deze doorgang werd een nieuwe kunstmatige toegang tot het binnenwater gerealiseerd. Dit bracht de stad in een nieuwe zeer bijzondere positie: het werd de enige tolvrije haven met onversperde toegang van heel Holland. Er ontwikkelde zich een gunstige havensituatie waardoor steeds meer agrariërs zich ook gingen richten op de scheepsbouw. Bovendien verkreeg men een vergunning tot het houden van drie jaarmarkten. Ruim twee eeuwen daarna, in 1573, was het Prins Willem van Oranje die Edam voor haar goede en trouwe diensten tijdens het beleg van Alkmaar het eeuwigdurend recht tot het houden van de Kaaswaag verleende. Voor wat betreft de handel in kaas resteert er op dit moment nog maar 1 groothandel. De kaasmarkt vindt op dit moment alleen als toeristische attractie in de zomermaanden plaats. Edam beleefde haar grote bloei in de zeventiende eeuw, toen zij een belangrijke zeehandel had via het Texelse gat, onder andere op Oost-Indië. Sectoren als zuivel- en scheepsbouw en zouthandel waren belangrijk. In de Staten van Holland behoorde Edam, net als Monnickendam en Purmerend, tot de zogeheten stemhebbende steden. Dit gaf de Edammers in de tijd van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden invloed op gewestelijk- en daarmee ook op landelijk niveau. Dit heeft er toe geleid dat in Edam diverse statige herenhuizen zijn te vinden, woonpanden van de voornamste handelslieden zoals we die ook in Amsterdam aantreffen. Aan het eind van de 17<sup>e</sup> eeuw begon de groei echter te stagneren, mede door het verzanden van de haven.

#### **2.1.4 Stedenbouwkundige structuur Edam**

De structuur van de oude nederzetting Edam is aanvankelijk in noord-zuidrichting langs de IJde gelegd. Dit veranderde met het graven van een nieuwe haven in oost-westrichting. Edam kwam te liggen aan een open verbinding tussen de Purmer en de Zuiderzee. De stad ontwikkelde zich aan de oostzijde rond de havens en de werven. De Voor-IJde kreeg hierdoor steeds minder betekenis en werd overbodig. De bestaande dam werd geheel gedicht en volgestort.

Het centrum van Edam heeft de status van beschermd stadsgezicht. De historische kern is omringd door het wallenstelsel en veel groen. De structuur binnen het wallenstelsel is een lineair stelsel van havens lopend van oost naar west (Achterhaven, Voorhaven en Nieuwe Haven), met dwars daarop lopende straten, stegen en waterlopen.

De omgeving van het plangebied beslaat het westelijke deel van het centrum en het gebied langs de havens. Dit gebied onderscheidt zich van het oudste deel door de grotere gebouwen (woningen van 2 of meer lagen met kap, pakhuizen, kerken), het meer open karakter door de grachten, de bredere straatprofielen en de voornamere architectuur. Dit gebied heeft een eigen specifieke structuur en kenmerkend wallenstelsel.

In de woningtypen en grootte van woningen zit veel variatie; zowel kleine sobere bebouwing als statige koopmanshuizen uit de 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw, en replica's uit de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw komen voor. Er staan 'stadse' woonhuizen en grachtenhuizen, maar ook meer kleinschalige woningen in de voor deze streek typische bouwstijl met kap

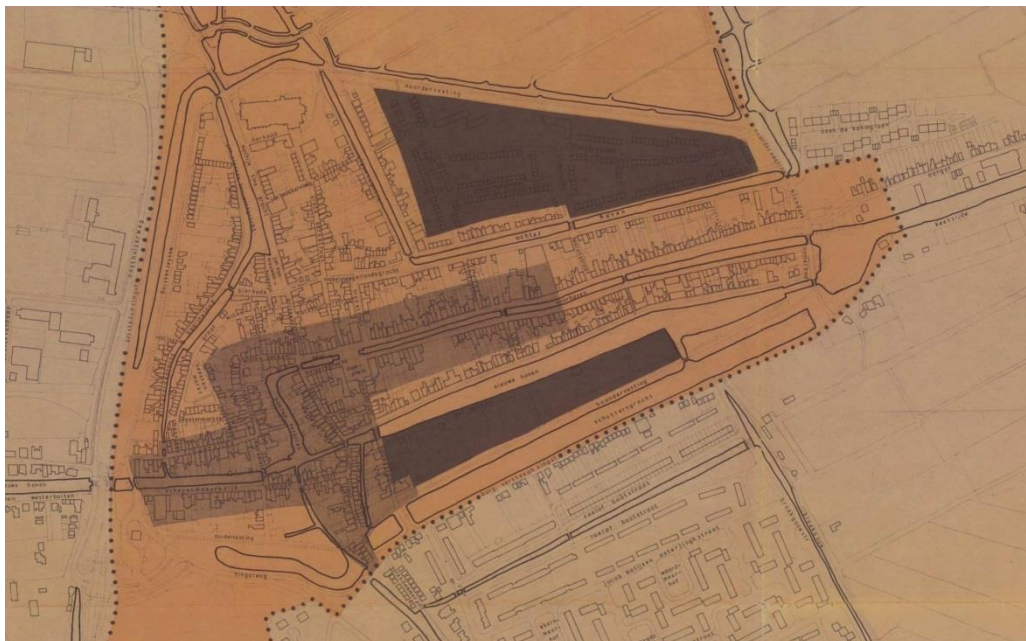
haaks op de weg en houten (veelal groen) kap. Naast de woonbebouwing staan er in het gebied enkele bijgebouwen als schuren, hooihuizen(kaakbergen), pakhuizen en loodsen.

De 'stadse' woonhuizen staan direct aan de straat en sluiten gelijk aan op belendende panden. Er is sprake van een pandsgewijze verkaveling met een afwisseling in breedtes van de panden. De periodes waarin de gebouwen gerealiseerd zijn, varieert van authentieke 16<sup>e</sup> koopmanshuizen tot panden in neo-stijl van recentere datum. Het plangebied zelf bevindt zich aan de smalle, besloten Lingerzijde. Deze straat is omsloten met vrijwel gesloten gevelwanden. De panden zijn niet alleen eenlaags met kap maar ook panden die bestaan uit twee bouwlagen met kap komen voor. Deze panden hebben doorgaans een voornaam, statig voorkomen en geven een specifieke karakteristiek aan de straat. Lingerzijde 33-45 is een voorbeeld van deze bebouwings-typologie. Hoewel de woonfunctie domineert, komt op een enkele plaats in de plint een afwijkende functie voor. Tot enkele jaren geleden was Lingerzijde 33-45 in gebruik als kantoorpand, maar met het vertrek van het HHNK staat het complex leeg.

Aan de achterzijde van Lingerzijde 33-45 ligt de bijzondere tuin welke vanaf de aan de overzijde van het water gelegen Schepenmakersdijk goed te beleven is. Het deel van het plangebied waar de parkeervoorziening komt, ligt verscholen achter de bebouwing aan de Schepenmakersdijk en wordt aan de andere kant omringd door de groene Zuidervesting.

### ***Beschouwing deelgebied kernzone***

Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, heeft de gehele binnenstad van Edam op basis van de Monumentenwet, zowel qua stedenbouwkundig karakter als bebouwingsstructuur, de status van "beschermd stadsgesicht". In het aanwijzingsbesluit, welke als bijlage 9 bij dit bestemmingsplan is opgenomen, van de Minister wordt onderscheid gemaakt in drie zones, te weten zone A, B en C. Onderhavig plangebied ligt in zone A (zie navolgende afbeelding – het gaat om het lichtgrijze gebied).



*Afbeelding indeling in zones, bron Aanwijzing beschermd stadsgesicht gemeenten Edam en Zeevang, Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk, 1977*

Dit is het oudste gebied rond het Damplein en de Voorhaven tot nabij de Kerkstraat en het oostelijk deel van de Nieuwe Haven met daarbinnen o.a. de Lingerzijde, Kleine Kerkstraat, Spui, Spuistraat en Hoogstraat.

Er is een onderverdeling gemaakt om aan te geven dat er onderscheid is in waarde van historische karakter en schoonheid. Zone A is daarbij simpel geformuleerd van het grootste belang (van groot belang vanwege het patroon van straten en grachten, het profiel en de groenvoorziening van de openbare ruimten en de afmetingen en vormgeving van de bebouwing, benevens de aard van de toegepaste materialen voor wat betreft de bebouwing en de openbare ruimten).

Deze globale indeling in klassen kan gelden als een uitgangspunt voor de nadere uitwerking van de beschermende maatregelen, i.c. het bestemmingsplan. De gemeente Edam – Volendam verwijst daarom ook wel naar zone A als 'kernzone stadsgezicht'. Het overige gebied van het stadsgezicht, dat van oudsher bestaat uit een aantal deelgebieden, dat direct of indirect grenst aan het centrum van de binnenstad, wordt gevormd door zone B en C.

#### *Kleine Kerkstraat, Lingerzijde, Spuistraat en Gevangenpoortsteeg*

De omgeving van de Kleine Kerkstraat, Lingerzijde, Spuistraat en Gevangenpoortsteeg vormt een sterk besloten ruimte. De panden staan direct aan de straat en vormen aaneengesloten gevelwanden met eenduidige en gebogen straatlijnen. Het water aan de achterzijde van de Lingerzijde is hierdoor nauwelijks beleefbaar.



*Lingerzijde*

De bebouwing in dit deel is eenvoudig, namelijk één bouwlaag hoog met kap en topgevel en een nok die haaks op de straat staat. De breedte van de panden is over het algemeen ook hier drie raampartijen breed. De indeling van het profiel met molgoten, de smalle individuele stoepjes en het materiaalgebruik dragen in belangrijke mate bij aan het gave beeld van deze kleinschalige ruimte van deze straten. De beduidend hogere Speeltoren is hierin een monumentaal accent. Naast baksteen huizen komen in de Spuistraat en Gevangenpoortsteeg ook enkele panden voor met houten groen geschilderde topgevels. De openbare ruimte van deze twee straten is eenvoudig ingericht met een rijbaan en smalle trottoirs.

### *Doelland en Schepenmakersdijk*

Tussen het Doelland en de Schepenmakersdijk aan de zuidzijde van de oude binnenstad is een duidelijk contrast zichtbaar. Het Doelland, met het besloten karakter door tweezijdige bebouwing, gaat over in de aan één zijde bebouwde Schepenmakersdijk. Over het water zijn de achterzijden van de fraaie herenhuizen aan de Lingerzijde zichtbaar met de diepe achtertuinten, met daarin grote beuken en enkele theekoepels. Het beeld wordt van nauw en versteend, wijds en groen door de taluds en tuinen.



*Tuin achterzijde Lingerzijde*

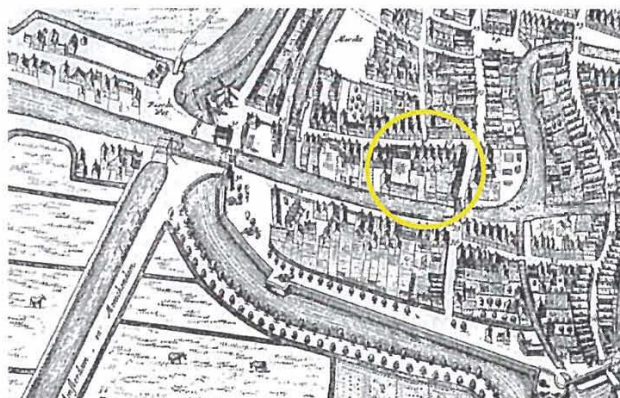
De bebouwing langs de Schepenmakersdijk is divers met bedrijfsbebouwing en kantoren. In westelijke richting wordt de bebouwing statiger en groter. Hier staat het grote monumentale gemeenlandshuis dat voorheen in gebruik was van het Hoogheemraadschap der Uitwaterende Sluizen van Kennemerland en Westfriesland en dat inmiddels door de gemeente is aangekocht. Oostwaarts van deze bebouwing wordt aan de achterzijde van de bebouwing aan de Schepenmakersdijk de parkeervoorziening aangelegd, welke grenst aan de groene vesting en welke wordt ontsloten via de Doelenstraat.



*Huidige inrichting toekomstige parkeervoorziening*

### 2.1.5 Specifiek plangebied

Het gebied is al zeer lang bebouwd geweest. Op een kaartbeeld uit 1665 is het gebied al bebouwd en gelegen binnen de vestingwallen van Edam.



Kaartbeeld: 1665

Het gebruik wisselt door de eeuwen heen. Op de historische (kaart)beelden zijn onder andere scheepswerven, nutstuinen en siertuinen te herkennen. Rond 1900 wordt er voornamelijk gewoond.

Lingerzijde 33-45 valt als een samenhangend 'ensemble' te typeren, dat cultuurhistorisch van grote waarde is. Twee objecten (Lingerzijde 33 en 39) zijn aangewezen als rijksmonument. Lingerzijde 33 is van waarde als herenhuis met verdieping en schilddak. Het pand heeft een brede lijstgevel met in het midden een rijk versierde ingangspartij, in Lodewijk XVI-stijl met alliantiewapen. Het pand heeft voorts een Lodewijk XVI voordeur en snijraam, Lodewijk XVI-panels onder de kroonlijst, twee dakkapellen met halfronde afdekking en door kettingen verbonden stoeppalen.

Aan de achterzijde bevindt zich een theekoepel van hout met vaasbekroning en ajouren dakbalustrade en inwendig een betimmering en een schoorsteenmantel in late Lodewijk XVI-stijl. Lingerzijde 39 is een herenhuis uit 1860 met verdieping en schilddak en beschikt over een brede lijstgevel met versierde ingangspartij en getoogde dakkapel. In de tuin bevindt zich een houten theekoepel met bolvormige dakbekroning.

De panden 35-37 en 41-45 zijn van (veel) later datum, maar zijn wel gebouwd in een bouwstijl die reageert op de monumenten. Dit uit zich onder meer in de gekozen baksteen en het patroon, de min of meer aansluitende goot- en bouwhoogten, de forse raampartijen (kenmerkend voor herenhuizen) met rollagen en een zorgvuldig ontworpen gevellijst, inclusief gootklossen.

Het ensemble is hierdoor cultuurhistorisch van grote waarde en is een goede uiting van het rijke koopmansverleden van Edam. Het koetshuis op Lingerzijde 36, eveneens Rijksmonument, versterkt dit beeld alleen maar. Het koetshuis behoorde vroeger bij Lingerzijde 33, is voorzien van twee paar dubbele staldeuren en met een snijraam in Lodewijk XVI stijl.

In dit specifieke geval is voorts van belang, dat de achterzijde van het ensemble tevens goed zichtbaar is vanuit het publieke domein. De achtertuinen grenzen aan wa-

ter, en vanaf de nabij gelegen ophaalbrug als de Schepenmakerdijk ontvouwt zich een bijzonder fraai gezicht op zowel de panden als de tuinen. Zoals aangegeven, zijn beide theekoepels van monumentale waarde.



Zicht op achtertuinten en achtergevels Lingerzijde 33-45

Verder worden ook aan de tuin waarden toegedicht. De tuin oogt 'klassiek' en heeft ook zeker kenmerken van een klassieke tuin (zie navolgende afbeeldingen), alhoewel van een integraal ontwerp nooit sprake is geweest<sup>1</sup>. Veeleer is de tuin organisch gegroeid als gevolg van de wensen en eisen van het wisselend gebruik en eigendom in de loop der tijd. Desalniettemin zijn er dus elementen van een klassieke tuin. Naast de theekoepels zijn dit onder meer de symmetrische groenperken, strak geknipte hagen, opvallende borders, e.d..



Foto's van de 'klassieke' tuin Lingerzijde 33-45

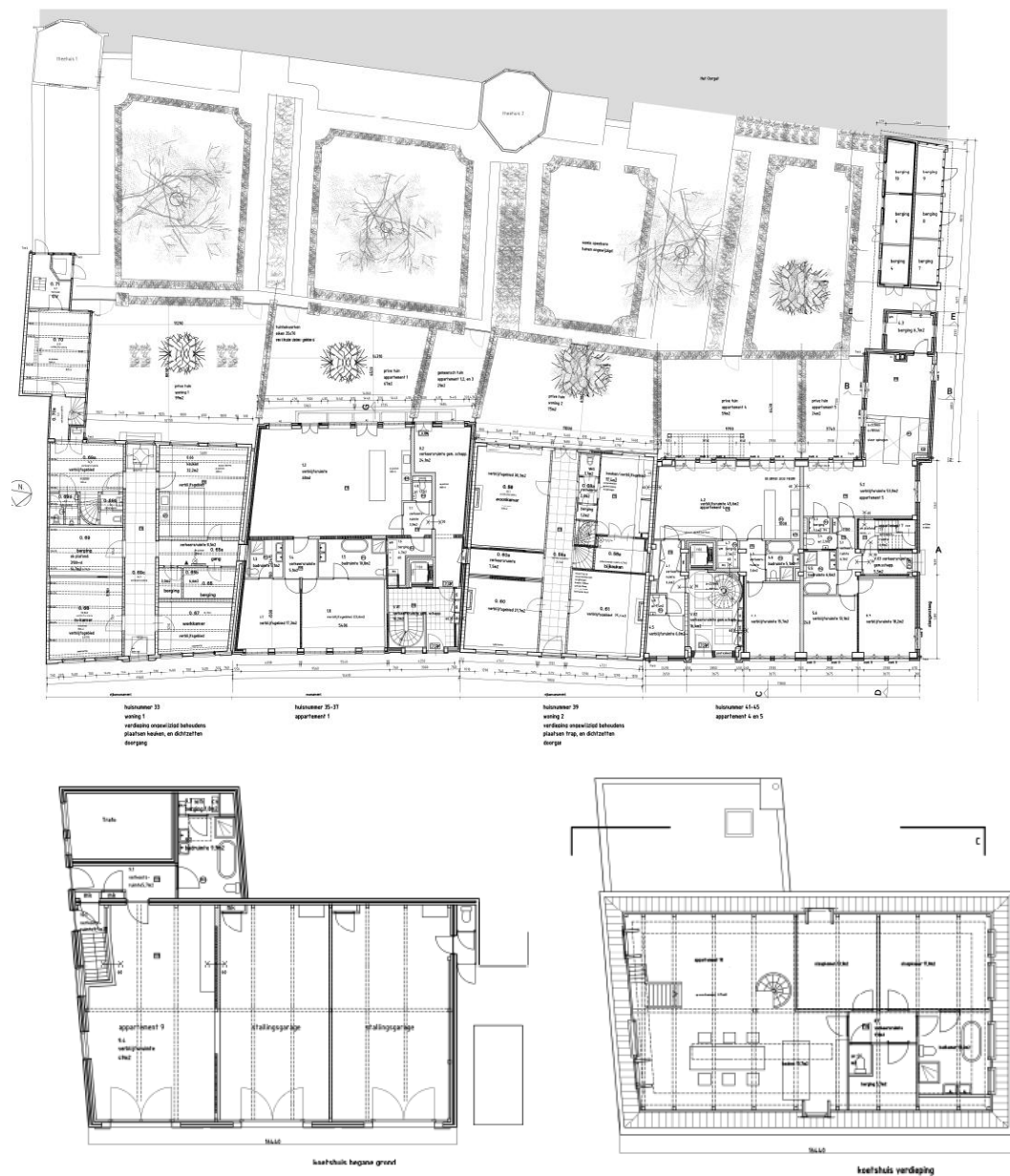
<sup>1</sup> Bijlage 7 - Advies behoud en herinrichting tuinen Lingerzijde Edam, Paul van Beek landschappen BNT, 2012.

Het is al met al belangrijk dat het landschappelijke en bebouwingsbeeld ter plaatse (zowel aan de voor- als de achterzijde) behouden blijft dan wel verbeterd wordt. Nu de functie van kantoor niet meer aan de orde is en ook niet meer haalbaar (er is geen vraag naar een gebruik als kantoor), doet de vraag zich voor hoe een nieuwe functionele invulling aan de percelen gegeven kan worden met behoud of zelfs verbetering van de cultuurhistorische waarden.

## 2.2 Het plan

Het herontwikkelingsplan bestaat uit het realiseren van woningen in het oude Hoogheemraadschapskantoor en het voormalige koetshuis. Het herontwikkelingsverzoek gaat uit van het realiseren van:

- twee grote herenhuizen in de bestaande panden (tevens rijksmonumenten) op de percelen Lingerzijde 33 en 39;
- drie etagewoningen met lift, hiertoe worden de panden op de percelen Lingerzijde 35 en 37 gesplitst;
- vijf appartementen in de panden gelegen aan de Lingerzijde 41, 43 en 45, waarbij in de bestaande (fietsen)berging bergingen worden gerealiseerd en
- 1 woning op de begane grond en een appartement op de verdieping van het koetshuis, perceel Lingerzijde 36 (tevens rijksmonument), in welk pand voorts inpandig op de begane grond vier parkeerplaatsen worden gerealiseerd.



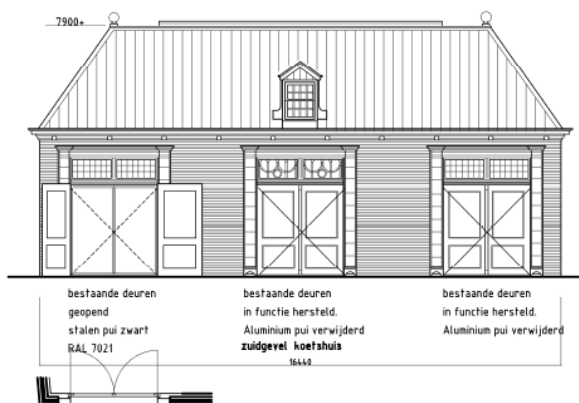
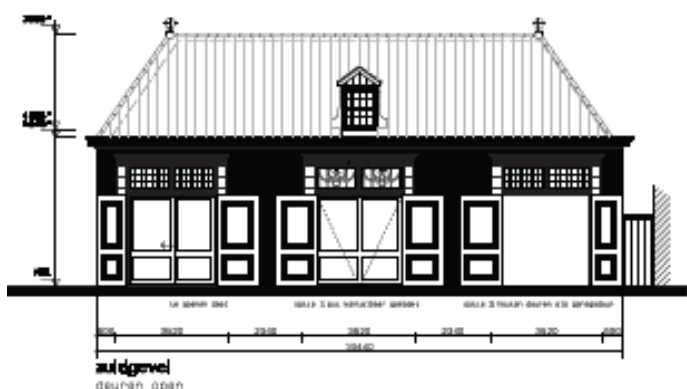
*Nieuwe indeling Lingerzijde 33-45 en Lingerzijde 46*



Het is tevens mogelijk om in het koetshuis slechts één appartement en vijf parkeerplaatsen op de begane grond te realiseren mocht hiervoor meer marktvraag zijn. Ook kunnen de rijksmonumenten (met de nrs. 33 en 39), die nu bedoeld zijn als zelfstandige woning, worden opgedeeld in appartementen. Dit is niet bij recht mogelijk, maar na toepassen van een wijzigingsbevoegdheid die hiervoor opgenomen. Voordat deze wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast, moet duidelijk zijn dat de extra parkeervraag die ontstaat als gevolg van het toevoegen van één (ter plaatse van no. 39) of maximaal twee woningen (ter plaatse van no. 33), ter plaatse opgelost kan worden, dan wel elders (initiatiefnemer dient in dat geval een afdracht in het parkeerfonds te doen).

Met het vertrekken van het HHNK uit de betreffende panden zijn deze vrij gekomen voor een volgend gebruik. De ligging van de panden, midden in het oude centrum van Edam, maakt dat de panden niet voor elke bestemming kunnen worden hergebruikt. Omdat het deels rijksmonumenten betreffen zijn de mogelijkheden voor verbouwing beperkt. Uit regionaal beleid blijkt dat er sprake is van vraag naar woningen in de regio Waterland (zie hoofdstuk 3). Bovendien zijn de percelen eerder zoals aangegeven als woning in gebruik geweest. Verder liggen de panden in een omgeving waar de woonfunctie domineert.

Door op de percelen aan de Lingerzijde het wonen toe te staan krijgt het perceel een toekomstbestendige functie waardoor het aantrekkelijk is om in de aanwezige bebouwing te investeren. Zo kunnen de beeldbepalende panden en monumenten worden onderhouden. Tevens worden de gevels verfraaid – zie navolgende afbeeldingen.



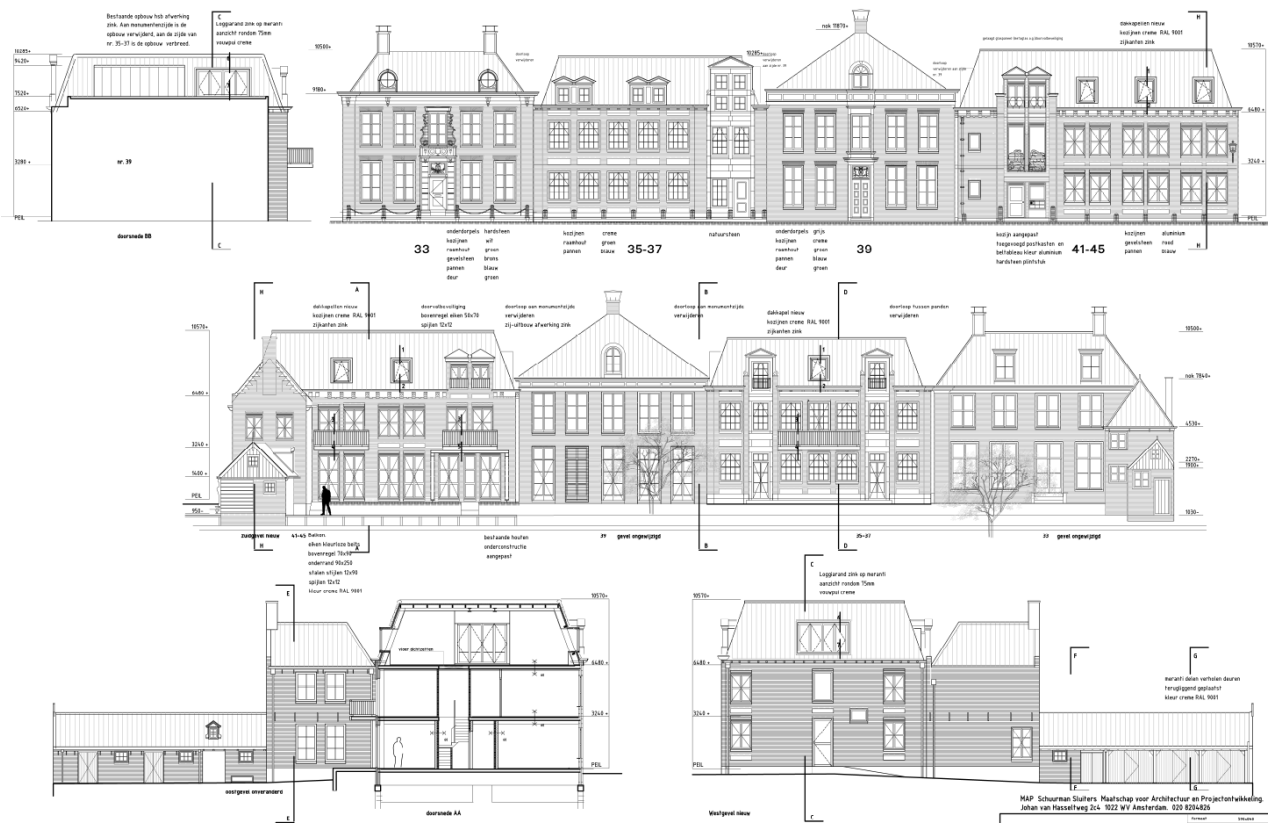
*Gevelaanzicht koetshuis bestaande en nieuwe situatie (onder)*



33  
35-37  
39  
41-45  
Voorgevel bestaand

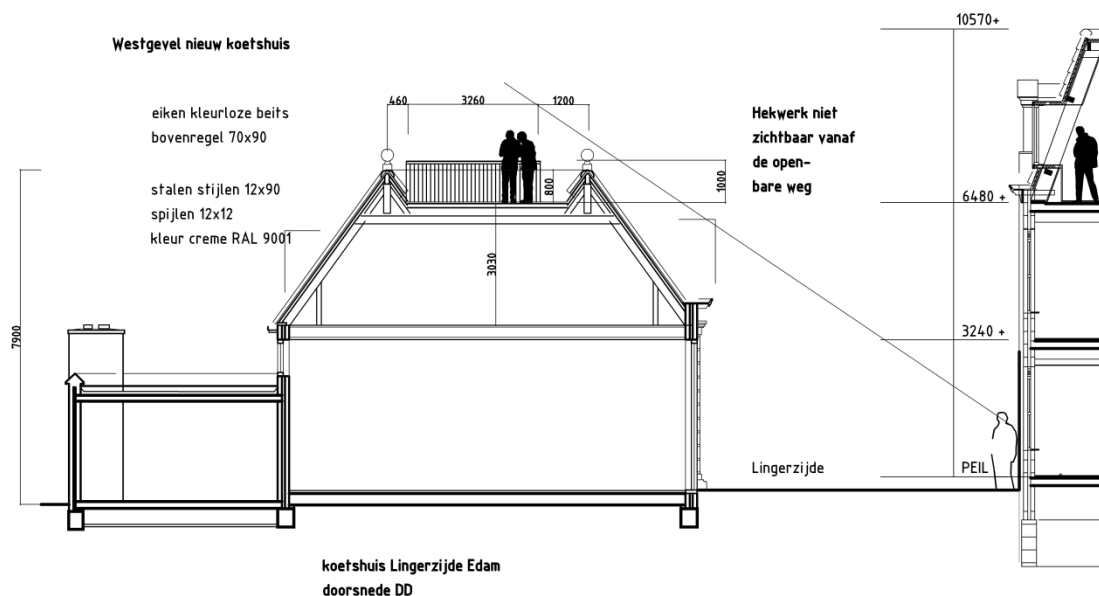


41-45  
39  
35-37  
33  
Achtergevel bestaand



Van de voorgevel aan de Lingezijde is alleen no 41-46. v.w.b. de nieuwe situatie afgebeeld. Voor het overige verandert hier namelijk niets. Bij no. 41-46 gaat het om kleine aanpassingen aan de kozijnen en er worden postkasten en een belpaneel toegevoegd.

De huidige goot- en bouwhoogten en kaprichtingen blijven in stand. Wel wordt de mogelijkheid toegestaan op het koetshuis (Lingerzijde 36) een dakterras te realiseren. Dit zal vanaf de straat niet zichtbaar zijn, daar de plat afgedekte bovenkant van het dak lager ligt dan de hoogte van de hellende dakvlakken. Zie navolgende afbeelding. Een dakterras heeft dus geen negatieve impact op het straat- en bebouwingsbeeld ter plaatse. Het woongenot van dit object wordt hierdoor vergroot, hetgeen de verkoopbaarheid ten goede komt.



Schets dakterras op koetshuis

### Parkeren

Om te voldoen aan de parkeervraag voor dit herontwikkelingsplan dienen parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Onderhavig plan gaat uit van 12 woningen/appartementen. Voor nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied geldt volgens huidig beleid bij realisatie van (nieuwe) woningen in de oude kernen een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat minimaal op eigen terrein 12 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Initiatiefnemer realiseert 4 parkeerplaatsen in het koetshuis, maar kan de overige 8 parkeerplaatsen niet op eigen terrein kwijt. Met het oog op dit soort situaties heeft de gemeente een Parkeerfonds ingesteld. Initiatiefnemer betaalt dan voor in totaal 8 parkeerplaatsen op maaiveld een bijdrage aan het Parkeerfonds op grond van de Nota Parkeerfonds. De gemeente spant zich vervolgens in de openbaar toegankelijke parkeerplaatsen aan te leggen op een locatie ten behoeve van en in de nabijheid van het plan. De locatie aan de westzijde van de Doelenstraat (bij de voormalige volkstuin) is de meest geschikte locatie om een parkeervoorziening op loopafstand van het herontwikkelingsplan aan te leggen.

Op deze locatie kunnen in totaal 17<sup>2</sup> parkeerplaatsen worden gerealiseerd en deze locatie ligt tevens in de parkeerschijfzone van Edam, waar de Lingerzijde ook deel van uitmaakt. Zie navolgende afbeelding.



*Situatieschets parkeervoorziening Doelenstraat*

Wanneer de 8 benodigde parkeerplaatsen die niet op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd hiervan afgetrokken worden, blijft er een 'restcapaciteit' over van 9 parkeerplaatsen. Het realiseren van deze parkeervoorziening zal dan ook een daadwerkelijke bijdrage leveren aan het oplossen van de parkeerdruk in het centrum van Edam (met andere woorden: aan het ontlasten van de blauwe zone in dit centrumgebied). De parkeervoorziening wordt (min of meer) tegelijkertijd met de ontwikkeling van de Lingerzijde gerealiseerd, zodat de toekomstige bewoners snel gebruik kunnen maken van de nieuwe openbare parkeerplaatsen aan de Doelenstraat.

De toekomstige parkeervoorziening aan de Doelenstraat is een locatie die is benoemd (als parkeervoorziening op maaiveld) in de nota "parkeerfonds gemeente Edam-Volendam". De raad van de gemeente Edam-Volendam heeft op 31 maart 2011 de betreffende nota vastgesteld.

Voorts is in de regels geregeld van dit bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om in de toekomst meer woningen mogelijk te maken (maximaal drie erbij), waarop het totaal in de toekomst eventueel kan uitkomen op 15 woningen. Onderhavige parkeervoorziening kan deze extra parkeerbehoefte die de wijzigingsbevoegdheid mogelijk maakt, borgen.

#### *Tuininrichting*

Met de wens om de functie en het gebruik van het voormalige Hoogheemraadschapskantoor te veranderen naar een woonfunctie in 4 afzonderlijke panden, 2 woonhuizen in de rijksmonumenten en appartementen in de huidige kantoorpanden verandert de eigendomsituatie. De nieuwe (eigendom)situatie verdeelt de huidige tuin in 4 indivi-

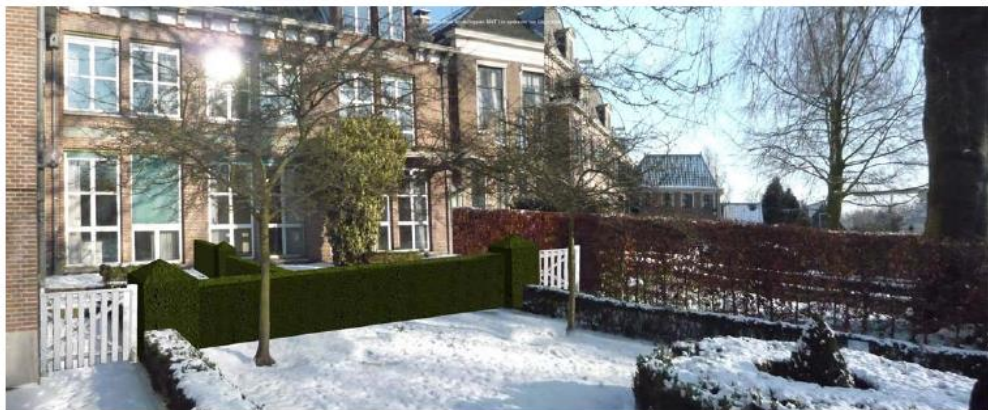
<sup>2</sup> Het oorspronkelijke plan ging uit van 21 parkeerplaatsen, echter uit een notitie van Goudappel Coffeng (toegevoegd als bijlage 18 aan deze toelichting) blijkt dat voor een betere inrichting de parkeervakken breder ontworpen zouden moeten worden, hetgeen tot een afname in parkeerplaatsen heeft geleid.

dule, bij de woningen behorende, tuinen. De bestaande structuur van de tuin is daar ook al op ingedeeld zo blijkt uit een rapport van landschapsarchitect Van Beek (zie bijlage 7 bij dit bestemmingsplan). Anderzijds vertoont de tuin –in zijn geheel- wel samenhang. Het is van belang de klassieke elementen van de tuin te behouden.

In het plan worden daartoe strakke erfscheidingen aangebracht, in de vorm van hagen (zie navolgende afbeelding). Er wordt een duidelijk onderscheid aangebracht in het privé gedeelte en het gemeenschappelijk deel, opnieuw d.m.v. een haag. Ook wordt de binnentuin verfraaid en verrijkt met decoratieve elementen (zie navolgende foto's/impressie).



Toevoeging erfafscheidingen





Huidige situatie

Toevoeging haag  
privégedeelten

Verrijking binnentuin

### *Conclusie*

Het gaat gelet op bovenstaande om een ruimtelijk gewenst initiatief. De functie is ter plaatse goed in te passen en er wordt een bijdrage geleverd aan de instandhouding van de karakteristieke waarde van de panden en de tuin. Verder wordt er een openbare parkeervoorziening gerealiseerd waardoor de parkeerdruk in het centrum van Edam minder wordt. Het woningbouwprogramma is daarbij bescheiden van aard. Hoewel dit een momentopname is, is er thans geen sprake van een stijgend prijsniveau. Zowel in bestaande bouw als nieuwbouw worden woningen naar huidige maatstaven in de gemeente goed verkocht. Als gevolg daarvan ontstaat er een gezonde doorstroming, ook vanwege het brede aanbod en keuze in verschillende prijssegmenten. De wooneenheden worden als nultredenwoning uitgevoerd en zijn centrum dorps gelegen. Hier is vanuit de doelgroep senioren in het bijzonder vraag naar (zie paragraaf 3.2.4). Gelet op het voorgaande, de woningbehoefte (zie paragraaf 3.1) en het gegeven dat hier sprake is van een bescheiden woningbouwprogramma en de gunstige ligging van het pand in het centrum van Edam, is de verwachting - dat er voldoende vraag naar deze woningen zal bestaan.

## 3 Haalbaarheid van het project

### 3.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of onderhavig herontwikkelingsproject naar woningen en de realisatie van de parkeervoorziening daadwerkelijk in het plangebied kunnen worden gerealiseerd. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijk beleid van de hogere overheden en de gemeente zelf, milieuaspecten als geluid, bodem en hinder van bedrijven, flora en fauna, archeologie, verkeerskundige aspecten en economische haalbaarheid.

### 3.2 Beleid

#### 3.2.1 Rijksbeleid

##### ***Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)***

In 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk “concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig”. Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

##### *Conclusie*

Het verzoek van initiatiefnemer om de voormalige kantoorpanden te laten herbestemmen tot woondoeleinden en het realiseren van de parkeervoorziening schaadt de Nationale belangen niet.

### ***Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro/Bro)***

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaagwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en wadengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, zoals bij de Ecologische Hoofdstructuur en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind.

Het eerste deel van het Barro is in december 2011 van kracht geworden. In de loop van 2012 is een aantal onderwerpen toegevoegd, zoals de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijkswaagwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximalisering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp Ladder voor duurzame verstedelijking in de regelgeving opgenomen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Met de eerdergenoemde uitbreiding van het Barro is de juridische verankering van de SVIR compleet geworden.

De voornoemde Ladder voor duurzame verstedelijking, zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), is een procesvereiste en draagt bij aan een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, ondersteunt gemeenten en provincies in een vraaggerichte programmering van hun grondgebied en helpt bij het maken van een zorgvuldige afweging van belangen bij ruimtelijke en infrastructurele besluiten. E.e.a. betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met het oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaand stedelijk gebied en een multimodale ontsluiting ("Nut en noodzaak").



In artikel 3.1.6 Bro is geregeld, dat:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte, zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin;
- b indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

#### *Toetsing*

De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied voorziet in een actuele regionale behoefte. Hiervoor wordt verwezen naar een onderzoek van Rigo "Aansluiting plan Lingerzijde op de actuele regionale behoefte Edam-Volendam (2014)", welke als bijlage 16 aan dit bestemmingsplan is toegevoegd. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er voor de Stadsregio Amsterdam (waar de gemeente Edam-Volendam binnen ligt) voor de korte termijn (2014-2019) een behoefte is van 60.950 en voor de lange termijn (2014-2020) een behoefte van 147.750. Ingezoomd op de ('sub') regio Waterland zijn de behoeftes voor korte resp. lange termijn 4.180 resp. 8.580. Voor zowel stadsregio als regio Waterland blijkt uit de Monitor Woningbouwcapaciteit 2014 dat de capaciteit (zowel harde als zachte plannen worden meegenomen) achter blijft bij de behoefte. Geconcludeerd wordt derhalve dat dit plan voorziet in de leniging van een kwantitatieve actuele regionale behoefte. Voorts blijkt uit onderzoek van Companen in opdracht van de provincie Noord-Holland dat er een tekort is aan het centrum dorps wonen. Onderhavig plan is een voorbeeld van het centrum dorps wonen en voorziet derhalve ook kwalitatief in de leniging van een regionale behoefte. Deze conclusie is op regionaal niveau afgestemd met de Stadsregio die te kennen heeft gegeven dat het plan Lingerzijde in een actuele regionale behoefte voorziet. Het plan betreft namelijk de herontwikkeling van een bestaand pand in binnenstedelijk gebied. Daarmee zijn de eerste twee stappen van de ladder van duurzame verstedelijking doorlopen. Het plan voldoet aan de genoemde eisen.

#### *Conclusie*

De genoemde nationale belangen zijn niet van toepassing in het plangebied en worden derhalve met het vaststellen van dit bestemmingsplan niet geschaad.

#### ***Rijksmonumenten en modernisering monumentenbeleid***

Binnen het plangebied bevinden zich drie rijksmonumenten, te weten Lingerzijde 33 (herenhuis, monumentnr.: 14351), Linderzijde 36 (voormalig koetshuis, monumentnr.: 14356) en Lingerzijde 39 (heren huis, monumentnr.: 14352). De twee theekoepels in de tuin behorende bij de herenhuizen Lingerzijde 33 en Lingerzijde 39 zijn ook onderdeel van het rijksmonument; in de beschrijving worden deze ook beschreven. Deze monumenten hebben de functieaanduiding "specifieke bouwaanduiding - rijksmonument" op de verbeelding gekregen. Het betreft hier een signaleringsfunctie. In de plan-

regels behoeft geen regeling te worden opgenomen, omdat de monumenten reeds beschermd worden via de Monumentenwet 1988.

De modernisering van het monumentenbeleid wordt nader behandeld en toegelicht in paragraaf 4.3 bij de bespreking van het “Planologisch Erfgoedregime”.

### **3.2.2 Provinciaal beleid**

#### ***Provinciale structuurvisie en verordening (2010)***

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet inwerking getreden. De nieuwe wet voorziet in een nieuw stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. Voor het streekplan komt de provinciale structuurvisie in de plaats. Hierin legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening.

De Structuurvisie van de provincie Noord-Holland is vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op 16 februari 2010 en aangenomen door Provinciale Staten van Noord-Holland op 21 juni 2010. Op 23 mei 2011 is de structuurvisie voor de eerste keer herzien. De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is eveneens op 21 juni 2010 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld. De eerste herziening hiervan is op 23 mei 2011 vastgesteld door P.S. De verordening is verder gewijzigd bij G.S. besluit van 15 november 2011 (wijziging EHS-kaart) en voorts is een 2<sup>e</sup> wijziging (in verband met de wijziging Wro) en een 3<sup>e</sup> wijziging in verband met Wind op Land vastgesteld door P.S. op 17 december 2012. Bij GS-besluit van 19 maart 2013 is wederom de EHS-kaart gewijzigd. In 2014 heeft de provincie een ‘beleidsarme’ nieuwe Verordening vastgesteld, waarin alle wijzigingen in één nieuw document zijn samengebracht.

De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland met weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die grote ruimtelijke impact hebben. De provincie heeft drie hoofdbelangen die samen de ruimtelijke hoofddoelstelling vormen van de provincie Noord-Holland. Deze drie hoofdbelangen zijn Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaam Ruimtegebruik en Klimaatbestendigheid. Van belang voor dit plangebied is vooral het belang duurzaam ruimtegebruik.

#### ***Duurzaam ruimtegebruik***

Onder duurzaam ruimtegebruik verstaat de Provincie Noord-Holland het plaatsen van de juiste functies op de juiste plek. De juiste plek wordt bepaald door verschillende factoren zoals de aanwezige milieukwaliteit, de behoefte aan voorzieningen, zoals passende huisvesting voor bewoners en bedrijven op specifieke locaties en de bereikbaarheid van die locaties. Uitgangspunt is een zorgvuldige afweging tussen verschillende belangen, waarbij milieukwaliteiten als (externe) veiligheid, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, geur en geluid, maar ook waterkwaliteit belangrijke randvoorwaarden zijn. De Provincie Noord-Holland wil steden en dorpen optimaal benutten en de landschappen open houden, maar ook ruimte bieden aan de economie en woningbouw.

De Provincie Noord-Holland streeft daarom naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van het Bestaand Bebouwd Gebied.

***Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie Noord-Holland (PVR)***

Deze verordening schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, project(omgevings)besluiten en beheerverordeningen moet voldoen. Het gaat hierbij vooral om de doorwerking van het in de provinciale structuurvisie vastgelegde beleid. Ten aanzien van een aantal onderwerpen zijn algemene regels gesteld die zich specifiek richten op de provincie ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening. Op deze manier komen rijksregels "getrapt" in bestemmingsplannen terecht. Voor bestemmingsplannen die in Bestaand Bebouwd Gebied vallen en waarmee geen provinciaal belang is gemoeid, stelt de PVR, met uitzondering van de hierna genoemde bepaling, verder geen regels.

In het kader van de eerste herziening is in de PVR een bepaling toegevoegd, te weten artikel 33 (Energie en duurzaam bouwen). Lid 1 van artikel 33 bepaalt dat bestemmingsplannen voor woningbouw, renovatie, (her)structurering) bedrijventerreinen, kantoorlocaties en glastuinbouw dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparingen, inzet van duurzame energiebesparing en inzet van duurzame energie, waaronder mede wordt verstaan het gebruik van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie en biomassa. Lid 2 van dit artikel bepaalt dat nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking aan eisen van duurzaam bouwen dient te voldoen. Verder zijn er overigens geen provinciale belangen uit de PVR in het geding.

Nieuw te bouwen gebouwen moeten op grond van het Bouwbesluit aan bepaalde eisen voldoen op het gebied van energiezuinigheid. Dit wordt uitgedrukt in de energieprestatiecoëfficiënt (EPC). Hoe lager de EPC, hoe zuiniger het gebouw.

De EPC is sinds 1995 een instrument van het Nederlandse klimaatbeleid. Door energiebesparing en toepassing van duurzame energie wordt de verbranding van fossiele brandstoffen beperkt. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de vermindering van de Nederlandse uitstoot van CO<sup>2</sup>. Het is van belang om de CO<sup>2</sup>-uitstoot te verminderen om zo klimaatverandering tegen te gaan.

Het betreft hier een bestemmingswijziging naar woondoeleinden binnen enkele bestaande panden. Het bouwbesluit vormt in deze het formele kader waaraan de aanvraag om omgevingsvergunning getoetst dient te worden. De aanvraag om omgevingsvergunning zal verder aan de normen van het Bouwbesluit en voorts aan andere bouwkundige en brandveiligheidseisen getoetst worden.

### ***Kaart Structuurvisie Noord-Holland 2040 “Kwaliteit door veelzijdigheid”***

Op de totaalkaart van de structuurvisie is het plangebied onderdeel van een metropoli-  
taan regionale kern. Voor deze regionale kernen zijn de beleidsuitgangspunten:

- Innovatief ruimtegebruik;
- Intensiveren en herstructureren;
- Mengen wonen en werken;
- Kwaliteitsverbetering;
- Kennisintensieve creatieve milieus.

Gemeenten en andere partijen worden aangemoedigd zoveel mogelijk gebruik te ma-  
ken van de mogelijkheden voor binnenstedelijk bouwen en verdichting.

Verder is het plangebied gelegen binnen Bestaand Bebouwd Gebied. In het kader van  
op te stellen bestemmingsplannen, projectafwijkingbesluiten e.d. ten behoeve van  
het Bestaand Bebouwd Gebied heeft de gemeente bij de invulling daarvan een grote  
mate van beleidsvrijheid.

#### *Conclusie*

Het realiseren van woningen/appartementen in een voormalig kantoor heeft geen ne-  
gatieve invloed op de beleidsuitgangspunten, zoals gesteld in het provinciaal beleid.  
Ook het toevoegen van de parkeervoorziening sluit aan op het provinciale beleid de  
beschikbare binnenstedelijke zo intensief en nuttig mogelijk te gebruiken. De voorge-  
nomen herontwikkeling is van dien aard dat deze niet in strijd is met de provinciale  
structuurvisie en verordening. Het plan draagt in positieve zin bij aan de kwaliteit en  
identiteit van Edam.

### ***Archeologische Monumentenkaart (AMK) en Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW)***

Ter bescherming van deze toegekende archeologisch waarden is een dubbelbestem-  
ming noodzakelijk. De uitwerking hiervan, voor zover het gaat om de cultuurhistori-  
sche waarde binnen dit plangebied, heeft plaatsgevonden door het toekennen van de  
dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 1” op de verbeelding en in de planregels.

### **3.2.3 Regionaal beleid**

#### *Regiovisie Waterland 2040 (Vitaal met karakter)*

In de regiovisie Waterland 2040 (januari 2009) hebben de zeven Waterlandse ge-  
meenten hun koers bepaald voor het ruimtelijk beleid op lange termijn. Het centrale  
motto van de visie is Vitaal met Karakter. In de visie staat behoud en zo mogelijk ver-  
sterking van het kenmerkende authentieke karakter van de regio Waterland voorop,  
maar wel met de noodzakelijke sociaal-economische en infrastructurele impulsen om  
de kernen vitaal te houden en de regio binnen de Metropoolregio Amsterdam bereik-  
baar te maken.

Naast maatregelen om het authentieke karakter van het landelijke gebied te bewaren  
vergt dat op vele locaties een forse inspanning in de kwaliteit van de leefomgeving,  
selectieve uitbreiding voor noodzakelijke sociaaleconomische ontwikkelingen en duur-  
zame oplossingen voor beheer en terugdringen van woon-werkverkeer. Op die manier  
ontstaat een duurzame, vitale regio met een herkenbaar eigen karakter. In de Regio-

visie zijn geen nieuwe initiatieven beschreven, die een nadere uitwerking vragen voor het plangebied in Edam.

#### *Conclusie*

Gelet op de Regiovisie dient het authentieke karakter te worden gewaarborgd en nieuwe ontwikkelingen voor een vitale kern alleen mogelijk te maken, indien dit niet ten koste gaat van het authentieke karakter. De herontwikkeling vindt plaats in de bestaande bebouwing. Op dit moment worden de gebouwen niet gebruikt. Deze leegstand werkt verloedering van de panden en de tuinen in de hand. Herontwikkeling van de panden tot woningen past binnen de kern van Edam waar al veel woonfuncties aanwezig zijn. Door de eisen die aan de ontwikkeling worden gesteld, blijft het karakter van Edam gewaarborgd.

### **3.2.4 Gemeentelijk beleid**

#### *Structuurvisie Edam-Volendam 2020-2040*

Bij besluit van 26 februari 2009 heeft de gemeenteraad een Structuurvisie vastgesteld. Deze Structuurvisie geeft een beschrijving van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot 2020 met een doorkijk naar de lange termijn (2040). De geformuleerde speerpunten van beleid zijn:

- voldoende woningbouw ter voldoening aan de vraag van de eigen ingezetenen;
- de ontwikkeling van een aantal zogenaamde inbreidingslocaties;
- een woningbouwprogramma met uitgangspunten voor benoemde doelgroepen;
- de aanleg van een 3<sup>e</sup> ontsluitingsweg;
- een bescheiden groei in het aanbod van eigen bedrijventerrein;
- een uitvoeringsprogramma met een aantal afzonderlijke ontwikkelingen;
- een kader voor kostenverhaal.

Het plangebied is gelegen in het centrum van Edam. In de Structuurvisie wordt gesteld dat het van groot belang is dat zorgvuldig wordt omgegaan met de cultuurhistorische waarden, karakteristieken en kwaliteiten. Nieuwe ontwikkelingen worden zorgvuldig getoetst op beeldkwaliteit die past bij het historische karakter. Voor historisch Edam is een toetsingskader beschikbaar behorend bij de status van beschermd stadsgezicht. De toetsing aan dit kader wordt in paragraaf 3.6 beschreven. De behoefte aan nultredenwoningen voor senioren komt met name in de Structuurvisie naar voren; deze behoefte blijkt ook uit de concept Woonzorgvisie Edam-Volendam 2012-2017. Dit plan springt daar op in door enkele nultredenwoningen te realiseren, die zeer geschikt worden geacht voor senioren.

#### *Conclusie*

Het initiatief sluit aan bij de Structuurvisie Edam-Volendam. Het plan betreft het hergebruik van bestaande gebouwen waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezige waarden in het gebied.

## **Visiedocument Centrumgebied Edam**

In het visiedocument "Centrumgebied Edam"<sup>3</sup> wordt de visie voor het stadsgezicht Edam als volgt geformuleerd:

*"Visie is om de unieke historische stad Edam ruimtelijk verder te versterken en als recreatief product beter te benutten. Dit alles wel binnen de kaders van een verbetering van de leefbaarheid van haar inwoners. Wonen, ondernemen, detailhandel/winkelen en recreëren moeten gezamenlijk goed kunnen functioneren en geven tegelijkertijd vorm aan en het gebruik van de historische omgeving. Het gaat om een soepel samenspel van wonen, ondernemen en recreëren in de unieke omgeving van de historische stad Edam. Het is daarbij niet de bedoeling om een conserverend beleid te voeren, maar juist ruimte te geven aan ontwikkelingen. Het biedt het beschermd stadsgezicht Edam de benodigde dynamiek en maakt haar toekomstbestendig."*

Deze visie is nader verduidelijkt en gevisualiseerd middels de zogenaamde. *Visiekaart Edam*. Centraal onderdeel daarbij is: *"Samenspel van wonen, ondernemen, detailhandel/winkelen en recreëren in een unieke historische stad"*.

De gemeenteraad heeft bij zijn besluit van 14 juli 2011 dit document vastgesteld waar het gaat om de relevante uitgangspunten voor dit gebied en voorts vanuit een integrale benadering besloten tot de navolgende bestuurlijke beleidsuitspraken.

In algemene zin gelden de volgende geformuleerde speerpunten van beleid:

- Voldoende woningbouw ter voldoening aan de vraag van de eigen ingezetenen;
- De ontwikkeling van een aantal zogenaamde inbreidingslocaties;
- Een woningbouwprogramma met uitgangspunten voor benoemde doelgroepen;
- De aanleg van een 3<sup>e</sup> ontsluitingsweg;
- Een bescheiden groei in het aanbod van eigen bedrijventerrein;
- Een uitvoeringsprogramma met een aantal afzonderlijke ontwikkelingen;
- Een kader voor kostenverhaal.

### *Cultuurhistorie*

- Nieuwe grootschalige, ruimtelijke ontwikkelingen of voorzieningen zijn alleen mogelijk, voor zover die passen binnen de randvoorwaarden, die samenhangen met of voortvloeien uit de status van het beschermde Stadsgezicht;
- Zorgvuldig beheer en waar mogelijk een versterking van de openbare ruimte c.q. een herstel van de cultuurhistorische waarden van die openbare ruimte door herinrichtingsmaatregelen. Deze herinrichtingsmaatregelen lopen in beginsel parallel aan het reguliere, grootschalige onderhoud. Ook zal daarbij meer expliciet aandacht zijn voor straatmeubilair, zoals zitbanken, lantaarns, verwijzingsborden. Van gemeentewege zal hiertoe een handleiding of een inrichtingsplan worden opgesteld;
- In het nieuwe bestemmingsplan zal een aangescherpt regime worden opgenomen, waardoor panden die niet als rijksmonumenten zijn aangemerkt, maar die wel een monumentale waarde hebben of beeldbepalend zijn, beter worden beschermd.

---

<sup>3</sup> Rapport van Croonen Adviseurs West, versie 21 juli 2010.

### *Woningbouw*

- Het centrumgebied van Edam leent zich niet voor grootschalige woningbouwopgaves. Waar zich een gelegenheid voordoet via inbreiding wordt binnen de randvoorwaarden van het beschermde Stadsgezicht en haar eigen ruimtelijke beleid overwogen al dan niet medewerking te verlenen aan (vervangende) nieuwbouw van woningen of aan woningbouw als gevolg van functiewijzigingen (bedrijfsbeëindiging of verplaatsing);
- Op dit moment is woningbouw voorzien op de Baandervesting en Keetzijde.

### *Verkeer & Parkeren*

- Het centrumgebied van Edam zal nader worden onderzocht en beschouwd waar het gaat om de verkeerskundige aspecten zoals de ontsluiting, de verkeerscirculatie, de parkeervoorzieningen en het daarbij behorende parkeerregime (het GVVP en een Parkeernota);
- Op voorhand heeft het gemeentebestuur een voorkeur om een nog nader aan te wijzen gedeelte van het centrumgebied op de langere termijn geheel autovrij te maken met uitzondering van vergunninghouders, bijvoorbeeld op basis van 1 auto per huishouden. De haalbaarheid hiervan hangt echter af van vele factoren, waaronder het draagvlak bij de bevolking en de haalbaarheid van de financiering van vervangende voorzieningen;
- In de periode die hieraan vooraf gaat is het beleid erop gericht om het centrumgebied van Edam meer autoluw te maken. Dit impliceert dat alleen het bestemmingsverkeer van de eigen ingezetenen welkom is en dat op nog nader te bepalen locaties het kort parkeren verder zal worden aangescherpt;
- De auto's en bussen van toeristen dienen na een overgangperiode uitsluitend nog aan de randen van het stadsgezicht te worden geparkeerd. In eerste instantie zal hiervoor worden onderzocht hoe dit met een parkeerverwijssysteem kan worden bewerkstelligd en welke locaties hiervoor moeten worden aangewezen;
- De bereikbaarheid van het centrumgebied voor de toeristen en bezoekers vanaf de opvanglocaties en de noodzakelijke verwijzingen daarvoor dienen te worden verbeterd c.q. aangebracht;
- Voor zover aan de randen onvoldoende parkeervoorzieningen ontbreken, zal worden onderzocht waar uitbreiding van dergelijke parkeervoorzieningen kunnen worden gerealiseerd.

### *Detailhandel*

- Het karakter en de beschermde status van het stadscentrum lenen zich niet goed voor grootschalige ingrepen in het centrumgebied, zoals bijvoorbeeld “een trekker” in de vorm van een supermarkt of warenhuis;
- Het beleid zal verder vooral worden gericht op het behouden en versterken van de bestaande detailhandel. De bestaande winkels zijn belangrijk voor de vitaliteit van het centrumgebied. Via het bestemmingsplan zullen waar mogelijk bescheiden vergrotingen t.b.v. de uitbreiding van het BVO van de winkelfunctie worden gehonoreerd, hetzij door meer mogelijkheden aan de achterzijde van een perceel, hetzij door toe te staan (al dan niet tijdelijk) een bestaande bovenwoning bij de winkelfunctie te betrekken;

- Binnen het centrumgebied wordt een meer flexibele bestemming voorgestaan voor de begane grond, hetgeen impliceert dat de functies detailhandel en dienstverlening uitwisselbaar zijn. Daarnaast zal het mogelijk zijn om bestaande woonfuncties op de begane grond desgewenst (weer) te wijzigen in detailhandel tot een nog nader te bepalen maximum bruto vloeroppervlak;
- Verder dienen bestaande winkels zoveel mogelijk behouden te blijven, zodat voortaan bij de omgekeerde situatie om eraan mee te werken (zoals een winkel te veranderen in een woonfunctie) terughoudendheid zal worden betracht.

#### *Toerisme en stadspromotie*

- Het beschermde stadsgezicht maakt dat Edam zich niet leent voor “massatoerisme”. Aan initiatieven die hierop betrekking hebben zal geen bestuurlijke medewerking worden verleend;
- Het huidige toerisme draagt bij aan het in standhouden van de huidige middenstand en horeca en vitaliteit daarvan. Een gezonde middenstand en horeca dragen bij aan het behoud en zo mogelijk het herstel van het cultuur-historische karakter van het stadsgezicht. Om die reden verdient het aanbeveling dat marktpartijen in samenwerking met de gemeente de stadpromotie van Edam versterken en meer gestructureerd gaan uitdragen;
- Voor zover blijkt dat ook in Edam behoefte bestaat aan meer hotelbedden, dan is de gemeente bereid na te gaan in hoeverre zonder ingrijpende nieuwbouw of uitbreiding van bestaande gebouwen deze behoefte in juridisch-planologisch opzicht valt te faciliteren;
- In hoeverre de ontwikkelingen op het gebied van het toerisme in Volendam kunnen bijdragen aan een impuls voor het stadstoerisme van Edam zal uit nader onderzoek moeten blijken;
- Voor het gemeentebestuur staan voor het centrumgebied van Edam kleinschaligheid en het versterken van bestaande mogelijkheden voorop;
- Nieuwe, kleinschalige initiatieven waarbij de bestaande haven(s) en vaarwegen voor toeristische doeleinden intensiever worden benut en bovendien verschillende locaties met elkaar worden verbonden, zullen door de gemeente positief worden tegemoet getreden en waar mogelijk in juridisch-planologische zin worden gefaciliteerd;
- In het kader van het nieuw op te stellen bestemmingsplan zal verder worden onderzocht of en op welke wijze de mogelijkheid van Bed & Breakfast binnen de woonbestemming en bestaande bebouwing kan worden toegestaan. Extra bouwmogelijkheden zullen daarbij vanwege de kwetsbaarheid van het gebied in principe niet worden toegestaan.

Voor de juridisch-planologische aspecten zal de uitwerking thans zijn beslag krijgen bij de herziening van het bestemmingsplan “Stadsgezicht Edam”, alsmede in onderhavig bestemmingsplan “Lingerzijde – Doelenstraat”. Daar waar het gaat om de beleidsterreinen “openbare ruimte c.a.”, “toerisme” en “verkeer” zal een separate, verdere uitwerking plaatsvinden via de daartoe geëigende sporen.

*Conclusie:* de mogelijkheid tot realisatie van appartementen/woningen past binnen de wens om een zorgvuldig beheer en waar mogelijk een herstel of versterking van de cultuurhistorische waarden te realiseren.



## **Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan**

### *Ambitie*

De gemeente Edam-Volendam streeft ernaar om de historische waarde van zowel Edam als Volendam zoveel mogelijk tot uiting te laten komen. Tegelijkertijd dienen ontwikkelingen, mits deze passen binnen de gestelde kaders van het bestemmingsplan, te worden gefaciliteerd. Verkeer en vervoer speelt in dit streven een centrale rol. De algemene doelstelling op dit gebied is verwoord in de onderstaande ambitie:

*“Het vanuit een integrale benadering streven naar een duurzaam, veilig functionerend verkeerssysteem voor een leefbare woon- en werkomgeving, zonder de cultuurhistorische waarde van de kernen in het geding te brengen.”*

Voor wat betreft de verkeersveiligheid zijn daarbij de uitgangspunten van “Duurzaam Veilig” leidend. Ten aanzien van de centra is het vertrekpunt die aan te merken als “voetgangersgebieden”, omdat zij aldaar de primaire weggebruikers zijn en om de leefbaarheid te vergroten.

### *Doelstellingen*

De ambitie van de gemeente Edam-Volendam is uitgewerkt in een zevental (sub-) doelstellingen. Deze doelstellingen betreffen alle hoofdonderwerpen van verkeer en vervoer. In deze beleidsnota worden de doelstellingen per hoofdstuk uitgewerkt in een aantal uitgangspunten. Per uitgangspunt worden vervolgens concrete actiepunten gedefinieerd. Voor het overzicht staan de actiepunten in elk hoofdstuk in tabellen weergegeven. Alle doelstellingen worden nagestreefd en uitgewerkt binnen de algemene kaders gesteld door het rijk, de provincie Noord-Holland en de Stadsregio Amsterdam:

- Verkeersveiligheid: voortzetten van de dalende trend in het aantal verkeersslachtoffers door uitvoering van integraal verkeersveiligheidsbeleid;
- Leefbaarheid: het streven naar een leefbare gemeente, waarbij de nadruk ligt op het verhogen van de verblijfs- en belevingswaarde in woongebieden en de historische centra;
- Gemotoriseerd vervoer: het garanderen van de doorstroming op het wegnetwerk binnen de gemeente, waarbij zowel de huidige knelpunten als de mobiliteitseffecten van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen centraal staan;
- Parkeren: het voeren van een actief parkeerbeleid dat gericht is op het behoud van een veilige, comfortabele leefomgeving;
- Fiets: het bevorderen van het gebruik van de fiets, ten koste van het autogebruik, door het fietsverkeer veiliger, sneller en comfortabeler te maken;
- Voetganger: behoud en verbetering van een veilig voetgangersklimaat.
- Openbaar vervoer: De huidige kwaliteit van het openbaar vervoernetwerk behouden en het gebruik van dit netwerk, ten opzichte van de auto, stimuleren.

### **Nota Parkeerfonds Edam-Volendam**

Bij besluit van 31 maart 2011 heeft de raad ingestemd met de Nota Parkeerfonds Edam-Volendam. Na bekendmaking is deze nota in werking getreden. Een centraal uitgangspunt in deze beleidsnota van de gemeente Edam-Volendam is, dat elke nieuwe ontwikkeling in beginsel zelf heeft te voorzien in zijn eigen parkeervraag. Dit betekent dat wanneer een nieuw initiatief extra parkeervraag genereert, de initiatiefnemer hierin zelf heeft te voorzien en daarvan de kosten voor zijn rekening dient te

nemen. Dit kan door zelf de nodige (extra) parkeervoorzieningen (al dan niet ondergronds) te realiseren of die anderszins (elders) op een aanvaardbare wijze te compenseren.

Wanneer dit niet mogelijk is en er een claim wordt gelegd op (extra) parkeervoorzieningen in de openbare ruimte, dan wordt een dergelijk initiatief thans nog slechts gehonoreerd, voor zover een initiatiefnemer bereid is een financiële bijdrage te leveren aan de dekking van de noodzakelijke kosten van de nieuw, extra aan te leggen (openbare) parkeervoorzieningen.

Verwezen wordt naar de laatste alinea van paragraaf 2.2 van deze toelichting waarin staat vermeld hoe dit wordt opgelost voor onderhavig plan.

### ***Welstandsnota 2013***

Onlangs is een nieuwe welstandsnota opgesteld. Op basis van deze welstandsnota behoort het plangebied tot gebied `A1 Beschermd stadsgezicht Edam`. Dit gebied is een door het rijk aangewezen beschermd stadsgezicht. Waardoor het gebied van algemeen belang wordt geacht vanwege de schoonheid, de onderlinge ruimtelijke structurele samenhang dan wel de wetenschappelijke of cultuurhistorische waarde. Ter bescherming van de cultuurhistorische waarde heeft de gemeente een bestemmingsplan opgesteld. De welstandsbeoordeling is gericht op het handhaven, herstellen en versterken van de architectonische waarden door middel van een gedetailleerd beoordelingskader dat nauw is gerelateerd aan het bestemmingsplan beschermd stadsgezicht. Het welstandsniveau sluit geheel aan bij de status beschermd stadsgezicht. Onderhavig bestemmingsplan en de bouwplannen zijn inmiddels afgestemd op deze nieuwe welstandsnota.

### ***Erfgoedverordening gemeente Edam–Volendam 2010***

Bij raadsbesluit van 24 november 2011 is de “Erfgoedverordening gemeente Edam-Volendam 2010” vastgesteld.

Onderhavige erfgoedverordening regelt de status van gemeentelijke monumenten via het bestemmingsplan. Naast een vergunning–procedure ingevolge de Wabo voor rijksmonumenten wordt het bestemmingsplan als instrument gebruikt om het gemeentelijk cultureel erfgoed te beschermen. Dit cultuurgoed krijgt via een dubbelbestemming “Waarde–Edams–Volendams erfgoed” (WR-EV) een vaste positie binnen het bestemmingsplan. Hierdoor worden de ruimtelijke kwaliteiten op het gebied van cultuur- en architectuurhistorie, alsmede landschap integraal bewaakt. Het nieuwe aan dit planologische erfgoedregime is, dat het systeem ontwikkelingsgericht is vanwege duidelijke richtlijnen voor toekomstig gebruik en dat er een koppeling wordt gemaakt met de Erfgoedverordening. Mede hierdoor wordt er als het ware een koppeling gelegd tussen de Wet ruimtelijke ordening, Monumentenwet c.q. de daarvan afgeleide regeling en de Woningwet en de Wabo, zodat een dekkend, meer integraal regime ontstaat.

Het voordeel van een dergelijk systeem is, dat door de koppeling van het bestemmingsplan aan de Erfgoedverordening een integrale bescherming mogelijk is in plaats van de traditionele fragmentarische en objectgerichte aanpak (in plaats van een gebiedsgerichte benadering).

In de Erfgoedverordening zijn gradaties in beschermingsniveaus opgenomen, te weten:

- karakteristiek waardevol bouwwerk;
- beeldbepalend bouwwerk;
- stolp;
- waardevol cultuurhistorisch element;
- cultuurhistorisch attentiegebied.

Het gemeentelijk monumentenbeleid van Edam-Volendam wordt daarmee beheerst door:

- de Monumentennota met een gemeentelijke Cultuurwaardenkaart;
- de eerder genoemde Erfgoedverordening;
- de uitwerking in het bestemmingsplan, zoals dat schematisch is weergegeven in paragraaf 4.3 van deze toelichting.

Op de verbeelding behorende bij onderhavig bestemmingsplan zijn de panden gelegen aan de Lingerzijde 35 en 37 aangemerkt als beeldbepalend bouwwerk. In hoofdstuk 4 Plansystematiek wordt, in paragraaf 4.2.1, nader ingegaan op deze specifieke bouwaanduiding.

Zie ook paragraaf 3.6.1 hoe in dit bestemmingsplan is omgegaan met de aanwezige cultuurhistorische waarden.

### **3.3 Milieu**

#### **3.3.1 *Besluit m.e.r***

Op 1 april 2011 is het nieuwe Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Het besluit is aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van aanzienlijke gevolgen voor het milieu. Het besluit is aangepast en de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn nu indicatief. Dit betekent dat als een plan onder de richtwaarden blijft er wel een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De toetsing vindt plaats aan de hand van de selectiecriteria in de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling.

Getoetst moet worden op:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de mogelijke gevolgen.

Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- 1 Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(beoordeling) noodzakelijk en het plan kan worden vastgesteld;
- 2 Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r. en het plan is daarmee m.e.r.-plichtig.

#### *Beoordeling plan*

Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om woningen te realiseren in de reeds bestaande panden. Dit is een activiteit die is genoemd in de D-lijst (categorie D 11.2 Stedelijk vernieuwingsproject). Daarom moet worden beoordeeld of het plan belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Gelet op de geringe omvang van het plan, ruim onder de drempelwaarde (deze bedraagt 2.000 woningen) en de ligging van het plan in het bestaand bebouwd gebied, worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Het milieubelang wordt in het kader van dit bestemmingsplan in de navolgende paragrafen in voldoende mate afgewogen. Een nadere beoordeling in een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. is niet noodzakelijk.

#### *M.e.r.-plicht op grond van de Natuurbeschermingswet 1998*

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn en/of Habitatrictlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrictlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Met het opstellen van een plan mag het plan de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van de natuurlijke habitattypen en de habitats van soorten niet verslechteren en het plan mag geen verstarend effect hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

#### *Beoordeling M.e.r.-plicht*

De beoordeling of er significante effecten zijn te verwachten vindt plaats in paragraaf 3.5. In deze paragraaf wordt geconcludeerd dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

#### *Conclusie*

Gelet op de geringe omvang van de toename, ruim onder de drempelwaarde, en de ligging van het plan, worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht. Het milieubelang wordt in het kader van het bestemmingsplan in voldoende mate afgewogen (zie verder dit hoofdstuk). Een nadere beoordeling in een m.e.r.-beoordeling of plan-m.e.r. is daarom niet noodzakelijk.

### **3.3.2 Milieuzonering**

#### *Inleiding*

Indien door middel van een plan nieuwe, milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient te worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het projectgebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt. Om die reden wordt hieronder op de volgende onderzoeksvragen ingegaan:

1. Zijn er bestaande hindergevoelige functies in de omgeving die mogelijk leiden tot hinder voor de nieuwe hindergevoelige functies binnen het plan?

2. Worden in het onderhavige plan nieuwe hindergevende functies gerealiseerd die mogelijk leiden tot hinder voor nieuwe of bestaande hindergevoelige functies in de omgeving of binnen het plan?

### *Onderzoek*

#### Algemeen

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden wordt aansluiting gezocht bij de indicatieve afstanden genoemd in de publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" (VNG-uitgeverij, Den Haag, editie 2009). Deze VNG-publicatie geeft op systematische wijze informatie over de milieukeurmerken van vrijwel alle voorkomende bedrijfstypen. Het biedt daarmee een hulpmiddel om ruimtelijke ordening en milieu op gemeentelijk niveau op elkaar af te stemmen. De in de publicatie Bedrijven en milieuzonering genoemde richtafstanden kunnen niet zonder meer te worden toegepast in elke situatie. De afstanden moeten worden afgestemd op de omgevings- en bedrijfskenmerken. Dit leidt tot een gemotiveerd toepassen van de afstanden. Uitgangspunt is dat de in de bedrijvenlijst genoemde afstanden in principe gelden tussen enerzijds de perceelsgrens van het bedrijf en anderzijds de gevel van de nieuwe woningen.

#### Onderzoeksvragen

In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich één hindergevende functie namelijk Scheepswerf Groot. De scheepswerf Groot is gelegen aan de Lingerzijde 25, Kwakelsteeg 2-6 in Edam, op een kleinste afstand van circa 30 meter van de te realiseren woningen. Volgens de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering een afstand van 100 tot uiteindelijk 500 meter aangehouden tot woningen in verband met geluidsoverlast. Binnen deze afstanden zijn meerdere woningen gelegen. De scheepswerf is ook gezoneerd<sup>4</sup>.

#### *Gezoneerde industrieterreinen*

Op 1 september 1982 trad het hoofdstuk Industrielawaai van de Wet geluidhinder in werking (hoofdstuk IV en V). Deze wet schreef voor dat wanneer er op een bedrijventerrein een bedrijf of activiteit voorkwam die genoemd werd in het Besluit Categorie A-inrichtingen Wet geluidhinder, dat terrein werd aangemerkt als gezoneerd industrieterrein. In 1993 is het Besluit Categorie A-inrichtingen ingetrokken en werden de bedrijven die in belangrijke mate geluid kunnen veroorzaken, aangewezen in artikel 2.4 van het Inrichtingen en vergunningenbesluit Wet Milieubeheer (Ivb). Met de invoering van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) op 1 oktober 2010 is dat artikel op zijn beurt komen te vervallen en zijn categorieën inrichtingen die als bedoeld in artikel 41, derde lid, van de Wet geluidhinder, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, opgenomen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Bor).

De Wet geluidhinder voorziet in een zonegrenswaarde en in een maximaal toelaatbare geluidbelasting voor woningen die zijn gelegen binnen de zone, maar buiten het industrieterrein.

---

<sup>4</sup> Akoestisch onderzoek V4 Scheepswerf Groot Lingerzijde 25, Kwakelsteeg 2-6 1135 AM Edam, uitgevoerd door IJmeer adviesbureau, kenmerk 1135 AM-27 WO 024-24-05-03 V4, d.d. 24 mei 2003.

### *Gevolgen van de zone - Buiten de zone*

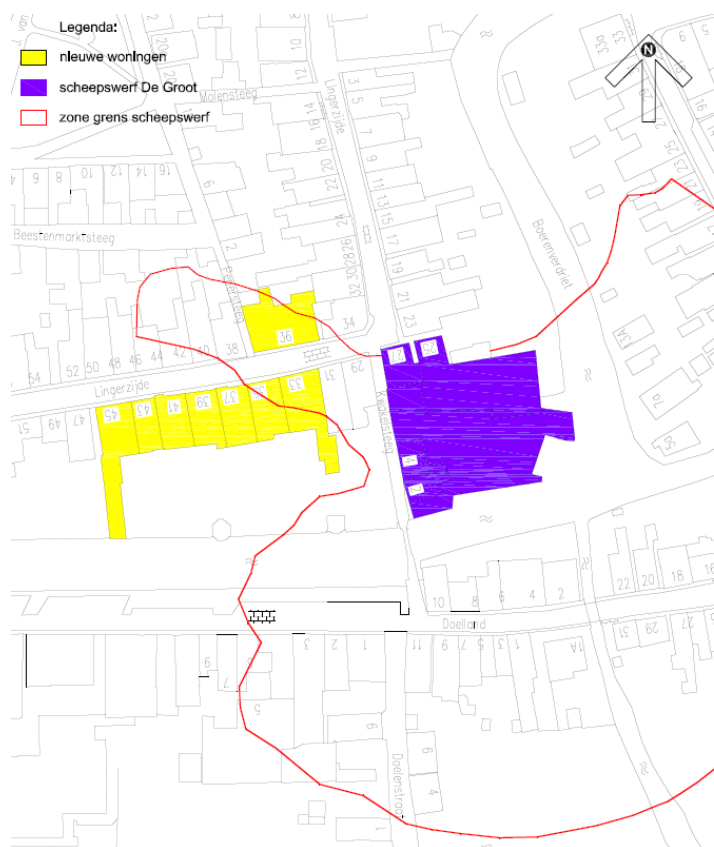
Buiten een bestaande zone (de 50 dB(A)-zone) mag de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven gaan.

### *Gevolgen van de zone - Binnen de zone (maar buiten het industrieterrein)*

- De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (spreektaal 'voorkeursgrenswaarde') vanwege het betrokken industrieterrein, van de gevel van woningen binnen de 50 dB(A)-zone is 50 dB(A).
- Voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting (=50 dB(A), kan een hogere waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde voor ge-projecteerde woningen niet meer mag zijn dan 55 dB(A) en voor aanwezige of in aanbouw zijnde woningen niet meer mag zijn dan 60 dB(A).
- Binnen de 55 dB(A)-contour mogen geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt.

### *Op het industrieterrein*

- (Bedrijfs)woningen die op het bedrijventerrein staan worden niet aangemerkt als geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Deze wet voorziet niet in grenswaarden voor woningen die gelegen zijn op het industrieterrein.



### *Geluidzone Scheepswerf Groot*

Kortom de zone regelt dat buiten deze zone de geluidsbelasting van de gezamenlijke bedrijven op het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen (zie meer in detail navolgende paragraaf "onderzoek industrieelawaai"). Dit geldt ook voor woningen binnen de zone, met dien verstande dat een hogere waarde kan worden vastgesteld indien er niet aan voldaan wordt. Met de vaststelling van de zone wordt als het ware

een buffer geschapen tussen de industrie enerzijds en de woonomgeving anderzijds. Anderzijds mag het bedrijf binnen de zone een bepaald geluidsniveau produceren (het schept dus ook rechten). Om de geluidshinder naar de omgeving te verkleinen zijn ter plaatse van de inrichting maatregelen doorgevoerd; zo is de lier omkast en is de hooggedrukpomp verplaatst.

Een deel van enkele te realiseren woningen ligt binnen de zone, een deel ligt er buiten. Deze inrichting kan beperkt worden in zijn bedrijfsuitvoering als gevolg van de realisatie van de woningen. Tevens kan deze inrichting hinder veroorzaken bij de nieuw te realiseren woningen. Derhalve is onderzocht welke hinder de inrichting voortbrengt. Er is hiervoor een onderzoek industrielawaai<sup>5</sup> uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd.

#### *Onderzoek industrielawaai*

Voor de beoordeling van geluidhinder afkomstig van inrichtingen (industrielawaai) moet naast de geluidhinder afkomstig van de inrichting (waarvoor de Wgh het kader is) rekening worden gehouden met nog 2 verschillende soorten van geluidhinder, namelijk:

- maximale geluidhinder, dit zijn de piekniveaus die optreden door de activiteiten in de inrichting.
- indirecte geluidhinder, dit is de geluidhinder afkomstig van het wegverkeer van en naar de inrichting op de openbare weg.

Deze drie soorten van geluidhinder afkomstig van inrichtingen worden beoordeeld op basis van drie documenten, dit zijn zoals aangegeven de Wet geluidhinder (Wgh), Activiteitenbesluit en de schrikkelcirculaire.

#### 1. Geluid van de inrichting

Voor de woningen in de zone van Scheepswerf Groot gelden normen vanuit de Wet geluidhinder (hierna: "Wgh"). De Wgh heeft tot doel om geluidhinder te voorkomen en te beperken. Om de geluidhinder te voorkomen en te beperken tot aanvaardbare geluidsniveaus zijn verschillende grenswaarden opgenomen in de Wgh. In de Wgh zijn de volgende soorten grenswaarden opgenomen:

- *Voorkeursgrenswaarde*<sup>6</sup>: deze waarde garandeert een vrij goede woon- en leefsituatie binnen de invloedssfeer van een geluidsbron (wegen, industrie, enzovoort);
- *Hoogst toelaatbare geluidsbelasting*: deze waarde geeft de hoogste geluidsbelasting weer waarvoor een hogere waarde kan worden aangevraagd.

---

<sup>5</sup> Akoestisch onderzoek industrielawaai Lingerzijde Edam, SAB, 2014.

<sup>6</sup> De term voorkeursgrenswaarde stond in de Wgh tot 1-1-2007. Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase) in werking getreden. Eén van de wijzigingen bestond uit het feit dat de term 'voorkeursgrenswaarde' werd vervangen door 'ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting'. Om verwarring te voorkomen en de leesbaarheid te verhogen wordt in dit akoestisch onderzoek de term voorkeursgrenswaarde gebruikt.

In onderstaande tabel staan de normen uit de Wgh weergegeven.

|                                   | <b>Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (<math>L_{Aeq}</math>)</b> |                                      |
|-----------------------------------|---|--------------------------------------|
|                                   | Voorkeursgrenswaarde  | Hoogste toelaatbare geluidsbelasting |
| Dagperiode<br>(07:00 t/m 19:00)   | 50 dB(A)  | 55 dB(A)                             |
| Avondperiode<br>(19:00 t/m 23:00) | 45 dB(A)  | 50 dB(A)                             |
| Nachtperiode<br>(23:00 t/m 07:00) | 40 dB(A)  | 45 dB(A)                             |
| Etmaalwaarde                      | 50 dB(A)<br>(art. 44 Wgh)   | 55 dB(A)<br>(art. 45 lid 1 Wgh)      |

*Normen uit de Wgh*

Uit het onderzoek blijkt dat bij de woningen die worden gerealiseerd de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) uit de Wgh (art. 40, Wgh) ten gevolge van de langtijdgemiddelde geluidsbelasting nergens wordt overschreden.

## 2. Maximale geluidhinder

De milieuvoorschriften zijn per branche verdeeld over een groot aantal Algemene Maatregelen van Bestuur. Vanaf 2008 zijn de meeste AMvB's ondergebracht in het "Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer" (het Activiteitenbesluit). Het Activiteitenbesluit vormt het toetsingskader bij de aanvraag van een omgevingsvergunning activiteit milieu. De normen voor de Langtijdgemiddelde geluidsbelasting uit het activiteitenbesluit zijn niet van toepassing voor gezoneerde bedrijven, zoals de scheepswerf Groot. Echter de grenswaarde voor de maximale geluidsbelasting van 70 dB(A) gelden wel voor gezoneerde bedrijven.

In tabel 2.17a uit het Activiteitenbesluit staan grenswaarden. Deze grenswaarden zijn de maximale geluidsbelastingen die mogen optreden op de omliggende woningen. In onderstaande tabel staan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit weergegeven.

|                                   | <b>Maximale geluidsbelasting<br/>(<math>L_{Amax}</math>)</b> |
|-----------------------------------|--|
| Dagperiode<br>(07:00 t/m 19:00)   | 70 dB(A)   |
| Avondperiode<br>(19:00 t/m 23:00) | 65 dB(A)   |
| Nachtperiode<br>(23:00 t/m 07:00) | 60 dB(A)   |
| Etmaalwaarde                      | 70 dB(A)   |

*Overzicht van de grenswaarden voor de maximale geluidsbelasting uit het Activiteitenbesluit*

Wanneer niet kan worden voldaan aan de grenswaarden kan door middel van een maatwerkvoorschrift hogere grenswaarden worden vastgelegd. Het is niet gebruikelijk om in een maatwerkvoorschrift hogere grenswaarden vast te leggen dan zijn beschreven in de "Handreiking industrielawaai en vergunningverlening".



Uit voornoemd onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de maximale geluidbelasting zoals neergelegd in het Activiteitenbesluit (de maximale waarde bedraagt 52 dB(A)).

### 3. Indirecte hinder

De geluidsbelasting op de woningen ten gevolge van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg wordt beoordeeld conform de circulaire "Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening w.m." van het Ministerie van VROM, d.d. 29 februari 1996. Deze circulaire wordt ook wel de Schrikkelcirculaire genoemd.

De indirecte hinder van de scheepswerf bestaat uit de geluidhinder afkomstig van voertuigen, die rijden van en naar de scheepswerf op de openbare weg.

In het kader van de realisatie van dit plan is ook een separaat akoestisch onderzoek voor wegverkeerslawaai uitgevoerd. Het onderzoek is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd. In het akoestische onderzoek wegverkeer wordt de geluidsbelasting ten gevolge van al het wegverkeer op de omliggende wegen onderzocht. Een deel van de verkeersstroom wordt gegenereerd door de scheepswerf. In het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai wordt dus ook gelijk getoetst aan de indirecte hinder, zie hiervoor paragraaf 3.3.3.

#### *Conclusie*

Aangezien voldaan wordt aan de normen uit de Wgh, het Activiteitenbesluit en de Schrikkelcirculaire vormt de scheepswerf geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan. Aan de hand van dit onderzoek wordt ook geconcludeerd dat gemotiveerd kan worden afgeweken van de richtlijnen zoals genoemd in de publicatie "Bedrijven en Milieuzonering". Door de maatregelen die aan de scheepswerf zijn gedaan in het verleden, is ter plaatse een acceptabel woon- en leefklimaat vanwege geluid afkomstig van de scheepswerf. Ook wordt de scheepswerf niet gehinderd in haar werkzaamheden. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van onderhavig project. Wel is een gebiedsaanduiding industrielawaai voor die gronden in het plangebied die binnen de zonering van de scheepswerf vallen opgenomen. Hiermee wordt geregeld dat er geen woningen of andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen zijn toegestaan, met dien verstande dat deze wel zijn toegestaan zolang de geluidwaarde minder bedraagt dan 50 dB(A).

### **3.3.3 Geluid**

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor) wegverkeer het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet mag overschrijden. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle (spoor)wegen op een bepaalde afstand van de geluidsgevoelige functie(s). Het voorliggende plan maakt maximaal 14 woningen mogelijk. Het plangebied is gelegen binnen de invloedssfeer van enkele wegen, te weten Hoornsejaagweg (N247) en de Singelweg.

Derhalve is een akoestisch onderzoek wegverkeer<sup>7</sup> uitgevoerd, welke als bijlage 2 onderdeel uitmaakt van deze toelichting. Dit onderzoek gaat alleen over de eventuele geluidsbelasting op de nieuwe woningen. De verkeerssituatie en de daaruit voortvloeiende gevolgen voor omwonenden worden in paragraaf 3.7 besproken.

#### *Akoestisch onderzoek*

Allereerst zijn de geluidsbronnen geselecteerd waarna vervolgens de uitgangspunten en verkeersgegevens zijn bepaald. Het plangebied ligt ten oosten van de Hoornsejaagweg (N247). Deze weg ligt in stedelijk gebied en heeft twee rijstroken. Volgens de Wgh heeft deze weg hiermee een zone van 200 meter. Het plangebied ligt op een afstand van 125 meter van de wegas en ligt hierdoor in de zone van deze weg.

Aan de zuidzijde van de kern van Edam ligt de Singelweg. Deze weg ligt in stedelijk gebied en heeft twee rijstroken. Volgens de Wgh heeft deze weg hiermee een zone van 200 meter. Het plangebied ligt op een afstand van ca. 150 meter van de wegas en ligt hierdoor in de zone van deze weg. Echter tussen de Singelweg en het plangebied staat bebouwing (hoofdzakelijk woningen) die een afscherpende werking hebben voor het plangebied. De Singelweg heeft daarom naar verwachting geen invloed op het akoestisch klimaat ter plaatse van het plangebied.

Het plangebied ligt tevens direct aan de Lingerzijde en nabij de Schepenmakersdijk. Deze wegen hebben een 30 km/uur-regime. Volgens de Wgh geldt voor deze wegen geen onderzoeksplicht, omdat de maximumsnelheid 30 km/uur bedraagt. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek gedaan naar de geluidhinder ten gevolge van deze twee wegen.

De nieuwe parkeervoorziening wordt via de Doelenstraat ontsloten op de Schepenmakersdijk. Hierdoor zal de verkeersintensiteit op deze weg toenemen. De toename van de geluidshinder op de omliggende woningen wordt tevens in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzocht. Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidshinder ten gevolge van Hoornsejaagweg (N247), de Lingerzijde, de Schepenmakersdijk en de Doelenstraat op de toekomstige woningen. Tevens wordt de toename van de geluidshinder op de bestaande woningen ten gevolge van de Schepenmakersdijk en de Doelenstraat onderzocht door de nieuwe parkeervoorziening.

#### *Snelheid*

Op de Hoornsejaagweg (N247) geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 80 km/uur. Op de Lingerzijde, de Schepenmakersdijk en de Doelenstraat geldt een maximum snelheid van 30 km/uur<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Akoestisch onderzoek wegverkeer Lingerzijde Edam, SAB, 2014.

<sup>8</sup> Bij de berekening van de geluidshinder afkomstig van de 30 km-wegen is rekening gehouden met de aanbevelingen uit de CROW-publicatie: "Handreiking berekenen wegverkeerslawaai bij 30 km/h", nr. 965.

### *Verharding*

Op de Hoornsejaagweg (N247) bestaat de wegverharding uit dicht asfaltbeton (referentiewegdek). Op de Lingerzijde en de Doelenstraat bestaat de wegverharding uit elementenverharding in keperverband. Op de Schepenmakersdijk bestaat de wegverharding uit elementenverharding in halfsteensverband.

De geluidsbelastingen ten gevolge van de onderzochte wegen zijn bepaald met behulp van de standaardrekenmethode 2-berekening. Voor de individuele wegen komen daar de volgende cijfers uit:

### **Lingerzijde**

Uit dit onderzoek blijkt dat bij de nieuwe woningen aan de Lingerzijde de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Lingerzijde bedraagt 50 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh (deze bedraagt 5 dB). De resultaten van alle wegen, binnen de bebouwde kom, worden gecorrigeerd met een aftrek van 5 dB, als bedoeld in artikel 110g van de Wgh, omdat de representatief te achten snelheid van de motorvoertuigen lager is dan 70 km/uur<sup>9</sup>. Voor de Hoornsejaagweg (N247), buiten de bebouwde kom, is een aftrek van 2 dB toegepast.

Omdat de Lingerzijde een 30 km-regime heeft, is deze weg niet onderzoeksplchtig voor de Wgh en daardoor zijn er ook geen normen opgenomen voor 30 km-wegen in de Wgh. Ter vergelijking is de hoogste toelaatbare geluidsbelasting uit de Wgh voor een vergelijkbare 50 km-weg gebruikt voor de toetsing in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied bedraagt 63 dB (artikel 83, lid 2 van de Wgh). De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee ruim lager dan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Geconcludeerd wordt daarom dat de berekende geluidswaarde van 50dB vanuit het oogpunt van een "goede ruimtelijke ordening" leidt tot een acceptabel woon- en leefklimaat wat betreft geluid.

Mogelijk moeten voor de woningen met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde wel aanvullende isolerende voorzieningen worden getroffen om de akoestische binnenwaarde te halen. Daarbij wordt opgemerkt dat (overdrachts-, en bron)maatregelen in deze situatie niet reëel zijn (zie meer in detail het akoestisch onderzoek).

### **Schepenmakersdijk**

Uit dit onderzoek blijkt dat bij nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Schepenmakersdijk bedraagt 43 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh van 5 dB.

---

<sup>9</sup> Bij het opstellen van het RMG 2012 zijn de correcties ex artikel 110g bestudeerd. De consequentie is dat voor wegen met een representatief te achten snelheid van minder dan 70 km/uur de aftrek op 5 dB is vastgesteld. Voor de overige wegen is dat 2 dB. Bij het opnieuw vaststellen van de correcties ex artikel 110g is rekening gehouden met de hernieuwde berekeningsmethode en de consequenties van het Europees en rijksbeleid ten aanzien van geluidsbestrijding. Dit beleid richt zich de komende jaren op het stiller maken van motorvoertuigen en ontwikkelen van stillere wegdekken.

### **Hoornsejaagweg (N247)**

Uit dit onderzoek blijkt dat bij nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Hoornsejaagweg (N247) bedraagt 46 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh van 2 dB.

### **Doelenstraat**

Uit dit onderzoek blijkt dat bij nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Doelenstraat bedraagt 26 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh van 5 dB.

### **Cumulatieve geluidsbelasting**

De geplande woningen in het plangebied liggen in de zones van diverse wegen en de scheepswerf Groot (scheepswerf ten oosten van het plangebied). Volgens het RMG 2012, bijlage I, hoofdstuk 2: "Rekenmethode cumulatieve geluidsbelasting" kan er in dergelijke gevallen cumulatie noodzakelijk zijn.

Op basis van het RMG 2012 is de cumulatieve geluidsbelasting dan ook berekend voor de onderzochte wegen en de scheepswerf Groot<sup>10</sup>. Dit akoestisch onderzoek industrielawaai is als bijlage 1 aan de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd. Aangezien er in de omgeving van het plangebied alleen wegen liggen, wordt de cumulatieve geluidsbelasting berekend voor het wegverkeerspectrum. De cumulatieve geluidsbelasting is van belang voor de berekening van de vereiste gevelisolatie. Volgens het Bouwbesluit 2012 moet een akoestische binnenwaarde van 33 dB bij wegverkeerslawaai worden gegarandeerd. De hoogste cumulatieve geluidsbelastingen en de minimaal benodigde gevelwering per woning zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

| <b>Woning</b>     | <b>Hoogste cumulatieve geluidsbelastingen in dB<br/>excl. aftrek ex art. 110g Wgh</b> | <b>Minimaal benodigde gevelwering in dB</b> |
|-------------------|---|---|
| Lingerzijde 33    | 55  | 22  |
| Lingerzijde 35-37 | 56  | 23  |
| Lingerzijde 36    | 55  | 22  |
| Lingerzijde 39    | 55  | 22  |
| Lingerzijde 41-45 | 56  | 23  |

*Hoogste cumulatieve geluidsbelastingen*

### **Parkeervoorziening Doelenstraat**

Aan de Doelenstraat wordt een parkeervoorziening mogelijk gemaakt met 17 parkeerplaatsen. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit (en de bijbehorende geluidshinder) toe op de Doelenstraat en de Schepenmakersdijk.

---

<sup>10</sup> Akoestisch onderzoek industrielawaai Lingerzijde Edam, SAB, 2012.

Uit de berekening van de toename van de geluidsbelasting blijkt dat de geluidsbelasting op de woningen direct aan de Doelenstraat en de Schepenmakersdijk in de periode 2012 tot 2023 toeneemt met 3,98 respectievelijk 2,60 dB<sup>11</sup>.

De mogelijkheden voor het treffen van geluidsreducerende maatregelen op de Doelenstraat en de Schepenmakersdijk zijn beperkt. Het vervangen van het wegdek door een stiller wegdek is kostentechnisch niet realistisch, gezien de relatief beperkte toename en het beperkte aantal woningen langs de Doelenstraat en de Schepenmakersdijk. Tevens zal een stiller wegdek (zoals het referentiewegdek) als niet passend worden ervaren in de historische binnenstad.

Aangezien er geen fysieke aanpassingen aan de Doelenstraat en de Schepenmakersdijk plaatsvinden en beide wegen een 30 km-regime hebben, hoeft er niet getoetst te worden op basis van de Wet geluidhinder (Wgh). Echter na de realisatie van de parkeervoorziening met 17 parkeerplaatsen zijn de geluidsbelastingen (maximaal 54 dB, inclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh) lager dan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 63 dB (artikel 110b lid 2 van de Wgh). Hierdoor is het akoestische klimaat na de realisatie van de parkeervoorziening acceptabel.

#### *Conclusie*

Uit het onderzoek blijkt dat alleen als gevolg van de Lingerzijde de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Omdat dit een 30km/h weg is, hoeft voor deze overschrijding geen hogere waarde te worden aangevraagd. Bovendien blijft de geluidswaarde ruimschoots onder de hoogst toelaatbare geluidbelasting voor woningen in stedelijk gebied (63 dB). Ook wanneer alle geluidbronnen worden gecumuleerd is daar nog steeds sprake van. Vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening is derhalve sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat vanwege geluid.

Door de realisatie van de parkeervoorziening zal de geluidsbelasting langs de Doelenstraat omhoog gaan. De geluidwaarden blijven echter ruimschoots onder de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting voor woningen in stedelijk gebied (63 dB). Er zal derhalve een acceptabel woon- en leefklimaat aanwezig zijn vanwege de toename van verkeer als gevolg van de parkeervoorziening.

Geconcludeerd kan worden dat na realisatie van het plan de geluidswaarden in de toekomstige woningen en in de bestaande woningen op een aanvaardbaar niveau liggen.

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van onderhavig plan.

### **3.3.4 Bodem**

#### *Algemeen*

De bodemkwaliteit is in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling van belang indien er sprake is van nieuwbouw of functieverandering. De bodem en het grondwater moeten worden onderzocht op geschiktheid voor de toekomstige bestemming en het toe-

---

<sup>11</sup> In het onderzoek wordt nog uitgegaan van de oorspronkelijke 21 parkeerplaatsen. Nu er geen 21, maar 17 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zal het aantal verkeersbewegingen en de geluidbelasting zoals berekend in het onderzoek in de praktijk lager liggen. Omdat de situatie hierdoor gunstiger uitpakt, is het onderzoek niet aangepast (het onderzoek schetst als het ware een worst-case scenario).

komstige gebruik. Om dit te bepalen is een verkennend bodemonderzoek<sup>12</sup> uitgevoerd, welk onderzoek als bijlage 3 onderdeel uitmaakt van deze toelichting. Dit onderzoek spitst zich alleen toe op de adressen Lingerzijde 33 t/m 45 te Edam. Voor het adres Lingerzijde 36 te Edam is geen bodemonderzoek uitgevoerd, omdat dit perceel geen tuin heeft.

#### *Parkeervoorziening Doelenstraat*

Voor de parkeervoorziening aan de Doelenstraat is in het kader van dit bestemmingsplan geen bodemonderzoek noodzakelijk. Het toekomstig gebruik houdt in dat geen personen langer dan 3 uur ter plaatse zullen verblijven. De bodemkwaliteit van het perceel is geschikt voor het huidige gebruik als erf en (volks)tuin. Het terrein is (derhalve) geschikt voor het gebruik als parkeerterrein. Voor het aanleggen van de parkeervoorziening wordt nauwelijks geroerd in de grond. Op het huidige maaiveld zal een zandlaag van 20 á 25 cm worden aangebracht, de afwatering middels kolken zal maximaal 35 centimeter diep komen te liggen.

#### *Verkennend bodemonderzoek*

Uit historisch onderzoek volgt de verwachting dat geen verontreiniging op de onderzoekslocatie te verwachten is. Het gebruik van de locatie is tot nu toe waarschijnlijk zodanig geweest, dat logischerwijs hoogstens een lichte mate van bodemverontreiniging verwacht mag worden. Het perceel is op basis van ervaringen met bodemonderzoeken in oude dorpskernen verdacht voor het voorkomen van een historische ophooglaag, waarvan de samenstelling bestaat uit verschillende, mogelijk verontreinigde, ophooglagen. Op grond van het bovenstaande is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd volgens de onderzoeksstrategie van de Nederlandse Norm (de NEN 5740) voor een diffuus belaste locatie met een heterogeen verdeelde verontreinigende stof op schaal van monsterneming (strategie VED-HE) met een oppervlak tot 2000 m<sup>2</sup>.

In het verkennende bodemonderzoek wordt geconstateerd dat in afwijking van de verwachting er een verontreinigde ophooglaag is aangetroffen. De zandige ophooglaag is tot sterk verontreinigd met enkele zware metalen. Het betreft hier een geval van ernstige bodemverontreiniging (> 25 m<sup>3</sup> grond met gehalten aan verontreinigende stoffen boven I-waarden), maar de locatie hoeft niet met spoed te worden gesaneerd. Bij het toekomstige gebruik, wonen met tuin, vormen de gemeten gehalten geen belemmeringen voor zover er geen werkzaamheden plaatsvinden. Alleen het grootschalig groenten verbouwen en consumeren of kinderen langdurig laten spelen in niet afgedekte grond wordt afgeraden.

#### *Nader bodemonderzoek*

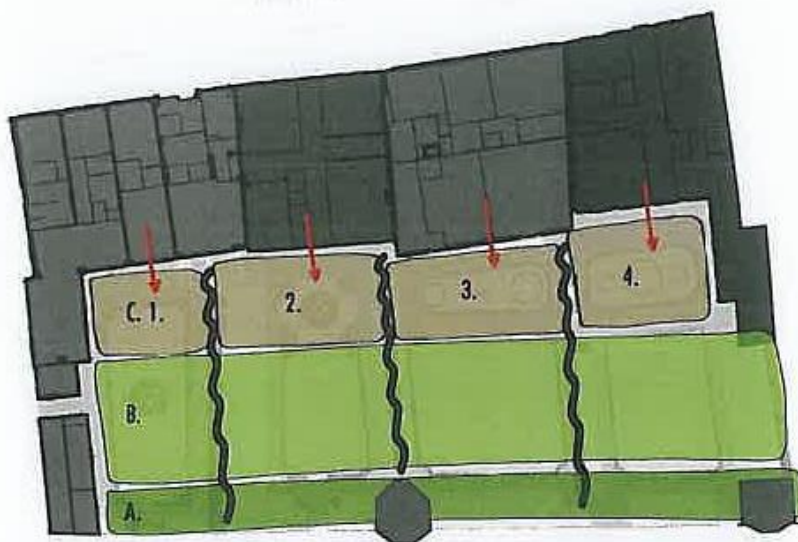
In het verkennend bodemonderzoek zijn de betreffende grondmonsters zijn niet uitgesplitst en er zijn geen aanvullende boringen geplaatst, hierdoor is het onduidelijk wat de omvang van de verontreiniging is. Op basis van de uitkomsten zou er sprake zijn van een ernstig geval van bodem verontreiniging. Waarbij geen risico zou zijn bij het gebruik "wonen met siertuin".

---

<sup>12</sup> Verkennend bodemonderzoek Lingerzijde 33-45 te Edam, Lankelma Milieu B.V, 2011.

In 2014 is er vanwege de beoogde wijziging van kantoorbestemming naar woonbestemming met tuin een nader onderzoek (rap.nr 2014110-FD-N) op 14 maart 2014 door Landview afgerond<sup>13</sup>. Het onderzoek is als bijlage 12 toegevoegd aan dit bestemmingsplan. Doel van het nader onderzoek is het nagaan of er ruimtelijke verschillen zijn in de kwaliteit van de contactlaag van de bodem. In dit onderzoek zijn de sterke verontreinigen met lood en zink nader onderzocht. Tevens is er een asbestonderzoek conform NEN 5707 uitgevoerd.

Voor het nader onderzoek is het perceel in 12 ruimtelijke eenheden (RE) verdeeld, hieruit blijkt dat bij 11 van de 12 (RE) in de bovengrond een sterke verontreiniging met lood aanwezig is en daardoor een ernstig geval van bodemverontreiniging met lood in de bovengrond. Gezien het hoge gehalte lood (1.300 mg/kg) bij ruimtelijke eenheid "C2" is daar sprake van een onaanvaardbaar risico voor de mens en dient daarom met spoed te worden gesaneerd. Dit betreft het deel direct aansluitend op de achtergevels van de woningen; dit deel wordt als terras aangelegd.



De ondergrond is eveneens ernstig met lood verontreinigd, maar vanwege het gemiddelde loodgehalte hoeft er geen sanering met spoed te worden uitgevoerd.

#### *Zink*

De bovengrond is in 5 van de 12 (RE) sterk verontreinigd met zink. Ook voor zink geldt dat de gezien de omvang van de verontreiniging het een ernstig geval van bodemverontreiniging betreft. De ondergrond is licht tot matig verontreinigd met zink.

#### *Asbest*

De onderzochte bodem is matig tot sterk puinhoudend, hoewel er geen asbestmateriaal tijdens het veldwerk is aangetroffen maakt dit de bodem wel asbestverdacht. De bodem is daarom conform NEN 5707 op asbest onderzocht. Uit het onderzoek is gebleken dat er geen asbest aanwezig is.

---

<sup>13</sup> Nader bodemonderzoek zware metalen Lingerzijde 33-45 te Edam, Landview bodemonderzoek, 2014.

Op de locatie bestaan, op grond van de resultaten van de onderzoeken, lokaal humane risico's voor de volksgezondheid bij het huidige en beoogde gebruik, wonen met tuin. De met spoed te nemen sanerende maatregelen kunnen naast verwijdering van de verontreinigingen ook isolatie omvatten.

Het contact met de verontreiniging zal voldoende moeten worden voorkomen door een duurzame laag met verharding. Dit kan door het aanbrengen van geotextiel en schoon zand gebeuren in combinatie met nader te bepalen verharding. Alhoewel op sommige plaatsen minder verontreiniging aanwezig is, wordt geadviseerd ook daar bij herinrichting een isolerende toplaag toe te passen.

Bij de voorziene graafwerkzaamheden op het terrein zijn er beperkingen vastgesteld. Gezien de geconstateerde verontreinigingen in de (boven)grond zullen graafwerkzaamheden op last van de ARBO moet gebeuren onder extra veiligheidsmaatregelen. Conform de CROW132 wordt het werk voorlopig ingedeeld in klasse 3T OF Ook zijn er beperkingen in de mogelijkheid tot hergebruik van eventueel vrijkomende grond buiten de locatie. Dit zal waarschijnlijk niet aan de orde zijn. Beoogd is een herinrichting waarbij juist enige verhoging van het maaiveld is voorzien. Alhoewel op sommige plaatsen minder verontreiniging aanwezig is, wordt geadviseerd ook daar bij herinrichting een isolerende toplaag toe te passen.

#### *Gevolgen*

Ter plaatse van de aanleg van de terrassen (deel C) wordt een duurzame aaneengesloten afdeklaag aangebracht. Hiertoe is reeds een BUS-melding in voorbereiding<sup>14</sup>. De BUS-melding is als bijlage 13 opgenomen bij deze toelichting. De BUS-melding wordt ingediend bij het bevoegd orgaan (i.c. de provincie) in te dienen bij de provincie op het moment dat ontwikkelaar juridisch eigenaar van de panden is.

De delen B en C hoeven niet met spoed te worden gesaneerd. Echter, alhoewel op sommige plaatsen minder verontreiniging aanwezig is, wordt geadviseerd ook daar bij herinrichting een isolerende toplaag toe te passen. Ter plaatse van de siertuin van deel B zal daarom het gras worden vervangen door bodembedekker. Op die wijze zal het betreden en spelen van kinderen worden voorkomen en zal er geen contact optreden.

Als de isolerende maatregelen zijn genomen, blijft er alleen de beperking dat groenten verbouwen en consumeren moet worden afgeraden. Dit wordt vastgelegd in de verkoopakten en het statuut van de (nog op te richten) Vve.

Een BUS-melding voor deel A en B is noodzakelijk als er graafwerk is voorzien. De uiteindelijke toetsende en handhavende taak ligt bij het bevoegd gezag, zijnde de Provincie Noord- Holland. Voor deel A en B worden echter geen graafwerkzaamheden voorzien.

#### *Conclusie*

Met het aanbrengen van een duurzame aaneengesloten afdeklaag op deel C is (via de BUS-melding) wordt de spoedeisende verontreiniging (voorafgaand aan de ingebruikname) gesaneerd. Het betreft een relatief eenvoudige maatregel die op te lossen is binnen de (financiële) scope van het project. Voor deel A en B bestaan geen

---

<sup>14</sup> BUS-melding, Lingerzijde B.V, 2014.



spoedeisende beperkingen, maar wel wordt in deel B het gras vervangen door bodembedekker. Wanneer graafwerkzaamheden plaatsvinden dient ook voor deel A en B een BUS-melding plaats te vinden en bijbehorende maatregelen uitgevoerd te worden. Graafwerkzaamheden worden hier echter niet voorzien, mede in verband met de beschermde status van de tuin welke behoort tot het beschermd stadsgezicht. Het project is daarmee haalbaar wat betreft bodem.

### **3.3.5 Luchtkwaliteit**

#### *Algemeen*

De normen op het gebied van luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en zijn een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes als PM<sub>10</sub> (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen waaraan vanaf 1 januari 2010 voldaan moet worden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht, waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het plan tot maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het plan op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het plan 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming: substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen

zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

#### *Onderzoek*

Het plan bestaat uit het realiseren van woningen in een voormalig kantoor. Het aantal te realiseren woningen is kleiner dan 1.500 (bij één ontsluitingsweg). Volgens de ministeriële regeling NIBM draagt een bouwplan van deze omvang niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. Gelet hierop is toetsing aan de grenswaarden derhalve niet noodzakelijk. Daarnaast dient gekeken te worden of de luchtkwaliteit ter plaatse voldoet aan de normen. In de gemeente Edam-Volendam worden de grenswaarden voor luchtkwaliteit nergens overschreden.

#### *Conclusie*

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat vanuit de Wet milieubeheer de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

### **3.3.6 Externe veiligheid**

#### *Algemeen*

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van risico's bij onder meer de productie, opslag, transport en gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten leggen beperkingen op aan de omgeving. Door maatregelen kunnen de afstanden worden verkleind. Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde, voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. De grenswaarde mag niet worden overschreden. Voor de oriënterende waarde en richtwaarde geldt dat afwijken alleen met een degelijke motivering is toegestaan. Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen, zoals een chemische fabriek of een lpg-tankstation en de mobiele bronnen, zoals een tankwagen.

#### *Wet- en regelgeving*

Voor inrichtingen (bedrijven) is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de Regeling externe veiligheid (REVI) van toepassing. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) is van toepassing op onder meer hoofdtransportleidingen voor aardgas.

In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over onder meer de weg vastgelegd. Deze circulaire blijft van kracht totdat de Wet tot wijziging van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen in verband met de totstandkoming van een Basisnet (Wet Basisnet) en het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking zijn getreden.

De wet Basisnet en het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev), die weliswaar zijn gepubliceerd maar pas in werking treden bij een nog te nemen Kroonbesluit, stelt dat bij ruimtelijke besluiten waarbij de vestiging van kwetsbare objecten wordt toegelaten in de nabijheid van een weg, waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen is toegestaan, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (GR) moet worden beschouwd. Nieuw in het Btev ten opzichte van de huidige situatie is het begrip Plasbrandaandachtsgebied (PAG). Dit begrip

heeft betrekking op de kans dat een tankwagen met brandbare vloeistof als gevolg van een calamiteit lek raakt, waardoor brandbare vloeistof vrij komt en vlam vat.

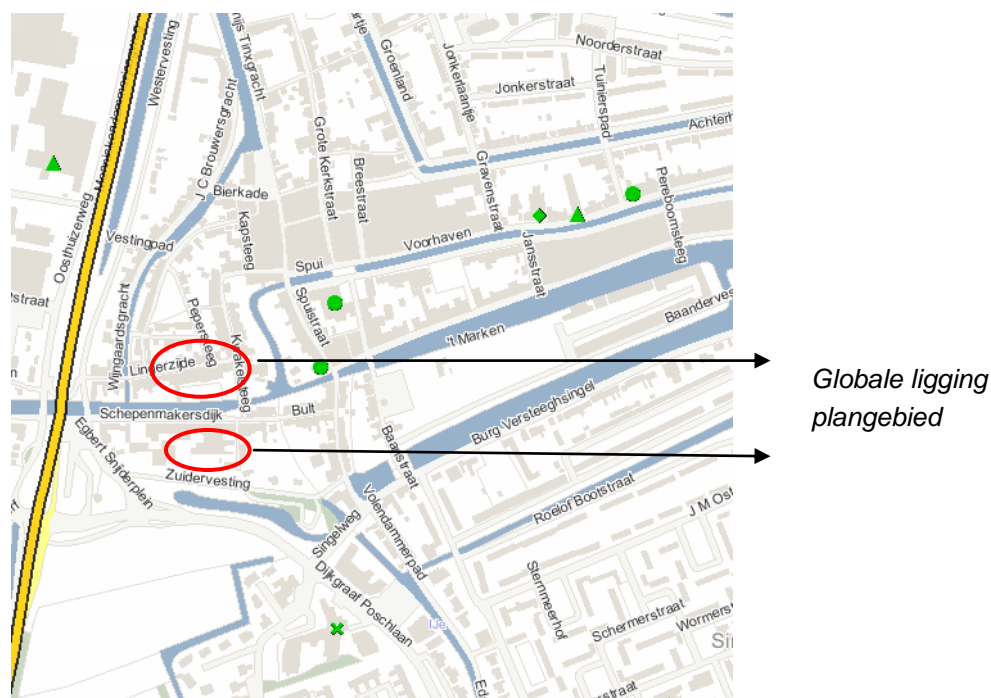
Naar aanleiding van de aangekondigde totstandkoming van de wet Basisnet heeft de provincie Noord-Holland onderzoek laten uitvoeren naar het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen. Op basis van de vigerende wet- en regelgeving, zoals vastgelegd in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRnvg) dienen eveneens de (mogelijke) gevolgen voor zowel het plaatsgebonden risico (PR) als het groepsrisico (GR) te worden beschouwd bij ruimtelijke besluiten.

### *Toetsing plangebied*

Om te bepalen of er sprake is van veiligheidsrisico's wordt per potentieel gevaar opleverende activiteit (Inrichtingen, buisleidingen, vervoer over de weg) gekeken naar de aanwezigheid daarvan in de buurt van het plangebied en daarna naar het eventuele plaatsgebonden- en groepsrisico.

### **Inrichtingen en buisleidingen**

Aan de hand van de Risicokaart ([www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)) kan worden gesteld dat het plangebied - en de omgeving daarvan – niet valt binnen een Plaatsgebonden Risico contour (PR) of binnen het invloedsgebied van een inrichting of een buisleiding. Dit houdt tevens in dat het Groepsrisico (GR) van die activiteiten niet nader hoeft te worden beschouwd.



Fragment provinciale risicokaart Noord-Holland bron: [risicokaart.nl](http://risicokaart.nl)

### **Vervoer over de weg**

De provincie Noord-Holland heeft geen veiligheidszones en/of plasbrandaandachtsgebieden (hierna: "PAG") aangewezen voor de provinciale weg N247.

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen aangewezen rekenmethode Handleiding risicoanalyse transport wordt de "maximale effectafstand" van een plasbrand gesteld op 45 meter van de rand van de weg (de afstand waarbinnen de mogelijke gevolgen van een plasbrand moeten worden beschouwd).

De kortste afstand van het plangebied naar de rand van de N247 bedraagt ca. 123 meter, waardoor het plangebied niet valt binnen het invloedsgebied van een PAG.

#### *Het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR)*

Het rapport "Screening groepsrisico wegen met vervoer gevaarlijke stoffen, Gebied Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland" d.d. 16 januari 2013, nr. 132 geeft een overzicht van het aantal en de aard van transporten van gevaarlijke stoffen over de N247. Het rapport is in opdracht van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland opgesteld. Op basis van het rapport kan worden gesteld dat er geen overschrijding van het PR of van de oriëntatiewaarde van het GR zich voordoet in de omgeving van de N247. Wel wordt een berekend GR van 0,292 van de oriëntatiewaarde gemeld. Op basis van overheidsbeleid moet het GR worden verantwoord bij een overschrijding van 0,1 van de oriëntatiewaarde.

#### *Het groepsrisico (GR)*

Het plan beoogt om enkele voormalige kantoorpanden te verbouwen tot woningen. Het plan gaat uit van 12 woningen met een wijzigingsbevoegdheid om op een later tijdstip eventueel nog 3 woningen te realiseren. Ten behoeve van de verantwoording van het GR wordt uitgegaan van 15 woningen.

De circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verwijst naar de Handleiding risicoanalyse transport (Hart) voor de uitgangspunten van een verantwoording GR.

Als uitgangspunt wordt voor de gemiddelde woningbezetting 2,4 personen gehanteerd. In het geval van 15 woningen betekent dit de aanwezigheid van (15 x 2,4) 36 personen. (Op basis van het bevolkingsregister is de gemiddelde woningbezetting in de oude kern van Edam 2,2 personen). Als uitgangspunt voor de aanwezigheid wordt 50% voor een weekday en 100% voor een weekenddag gehanteerd. Voor de nacht wordt in alle gevallen 100% aanwezigheid gehanteerd. Als uitgangspunt voor de beschouwing wordt 100% gehanteerd. De toekomstige bevolkingsdichtheid wordt dan 36 personen gedurende de dag en 36 personen gedurende de nacht.

In de huidige bestemming waren er 85 personen werkzaam in de kantoren aan de Lingerzijde. Dit betekent een afname van de bevolkingsdichtheid van (85 - 36) 49 personen gedurende de dag en een toename van 36 personen gedurende de nacht.

De circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en de rekenmethode Handleiding risicoanalyse transport verwijst naar het programma RBM II voor het uitvoeren van een groepsrisico berekening. Ten behoeve van de verantwoording van het GR voor het voorontwerp-bestemmingsplan "Beschermd Stadsgezicht Edam" is een GR-berekening met behulp van RBM II uitgevoerd. Anticiperend op mogelijke toekomstontwikkelingen is het Lingerzijde plan berekend met een aanwezigheid van 36 personen zowel gedurende de dag als de nacht. In een berekening waar uitgegaan werd van 85 aanwezigen gedurende de dag en van 0 aanwezigen in de nacht, resulteerde niet in enig verschil in uitkomst. Het berekende GR in het gebied tot 355 meter aan

weerszijden van de N247 tussen (globaal) de afslag M. Tinxgracht in het noorden tot de afslag naar Purmerend (N244) bedraagt 0,21. Volgens de berekening is geen plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  (PR) contour aanwezig (de contour die dit risico voorstelt komt niet buiten de grenzen van de weg).

#### *Conclusie*

Het aspect externe veiligheid levert geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling.

### **3.4 Water**

#### **3.4.1 *Beleid***

In het kader van het verkrijgen van een duurzaam watersysteem hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen in 2001 de Startovereenkomst waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw (WB'21) ondertekend. Onderdeel van het nieuwe waterbeleid is de "watertoets" de check van ruimtelijke plannen aan de gevolgen voor het watersysteem. De uitkomsten uit deze watertoets zijn in deze paragraaf opgenomen.

#### **3.4.2 *Europees beleid***

##### *Europese Kaderrichtlijn*

De Europese Kaderrichtlijn is gericht op het bereiken van een goede ecologische waterkwaliteit in alle Europese wateren. In 2015 moet dat gerealiseerd zijn. De lidstaten moeten in 2009 (inter)nationale stroomgebiedbeheersplannen vaststellen waarin zij aangeven welke maatregelen zij gaan nemen om de doelstelling te halen. De provincie Noord-Holland maakt volledig deel uit van het deelstroomgebied Rijndelta en het daarbinnen begrensde deelstroomgebiedsdistrict Rijn-West. Binnen Rijn-West werkt Noord-Holland samen met alle betrokken waterbeheerders (Rijkswaterstaat, buurprovincies, waterschappen en gemeenten) aan het opstellen van het regionale deel van het genoemde stroomgebiedbeheersplan Rijndelta.

#### **3.4.3 *Rijksbeleid***

##### *Nationaal Waterplan*

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

##### *Nationaal Bestuursakkoord Water 2003*

In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten afgesproken dat in 2015 het watersysteem op orde moet zijn en blijven. Water moet weer de ruimte krijgen en is medesturend voor het ruimtelijk beleid. Als

een van de eerste stappen is afgesproken dat de waterschappen in beeld brengen hoeveel waterberging er nodig is om aan de zogenaamde werknormen te kunnen voldoen. Voor stedelijk gebied houdt dit bijvoorbeeld in de hoeveelheid wateroppervlak die nodig is om te zorgen dat bij neerslag het waterpeil maar eens in de 100 jaar tot aan het maaiveld kan stijgen.

#### **3.4.4 Provinciaal beleid**

##### *Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010*

In dit provinciaal Waterplan is het Europese en nationale beleid vertaald naar wat er binnen de provincie moet gebeuren om het water zo goed mogelijk te blijven beheren in de periode 2006-2010 en daarna. Het Waterplan staat niet op zichzelf. Water heeft met heel veel zaken te maken, variërend van landbouw tot recreatie en van stadsuitbreidingen tot gezond drinkwater. Daarom is het Provinciaal Waterplan afgestemd met het beleid op het gebied van natuur, recreatie, landschap cultuurhistorie, milieu, landbouw, ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. In het Provinciaal Waterplan staat het waterbeleid beschreven aan de hand van de thema's veiligheid, wateroverlast en watertekort, waterkwaliteit en grond/ en drinkwater. Het Provinciaal Waterplan is het kader voor de uitvoering: het is de basis voor allerlei te nemen maatregelen door de Provincie, waterschappen en gemeenten gedurende de looptijd van het plan. Het is dus geen uitvoeringsprogramma. Er zal een apart uitvoeringsprogramma worden opgesteld dat jaarlijks wordt aangepast.

#### **3.4.5 Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)**

Door het HHNK wordt gebruik gemaakt van diverse planinstrumenten. Deze plannen bevatten het door het hoogheemraadschap te voeren beleid.

##### *Waterbeheersplan 4*

In het Waterbeheersplan 2010 - 2015 "Van veilige dijken tot schoon water" beschrijft het HHNK de doelstellingen voor de periode 2010 - 2015 voor de drie kerntaken: veiligheid tegen overstromingen, droge voeten en schoon water. Deze taken worden de komende periode sterk beïnvloed door de klimaatverandering en de uitgangspunten van de Europese Kaderrichtlijn Water.

Het kerndoel is vierledig:

1. het op orde houden van het watersysteem en dit onder dagelijkse omstandigheden doelmatig en integraal beheren;
2. de verontreiniging van het watersysteem door directe en indirecte lozingen voorkomen en/of beheersbaar te houden;
3. het op orde houden van de primaire waterkeringen en overige waterkeringen met een veiligheidsfunctie en deze onder dagelijkse omstandigheden doelmatig beheren;
4. het in stand houden en ontwikkelen van een calamiteitenorganisatie die onder bijzondere omstandigheden onmiddellijk operationeel is en die beschikt over actuele calamiteitenbestrijdingsplannen voor veiligheid, wateroverlast en waterkwaliteit.

Het HHNK hanteert bij zijn beleid de volgende uitgangspunten:

- het beheersgebied van het hoogheemraadschap is beveiligd tegen overstromingen;
- dijkversterking blijft altijd mogelijk;
- alle inwoners van het beheersgebied van het hoogheemraadschap hebben recht op het afgesproken beschermingsniveau tegen wateroverlast;
- watersystemen zijn gezond voor mens, plant en dier;
- problemen worden opgelost waar ze ontstaan;
- met de watervoorraad wordt zorgvuldig omgegaan;
- niet alles kan overal;
- samenwerking staat centraal;
- water is een ordenend principe in de ruimtelijke ordening;
- het waterbeheer is toekomstgericht.

#### *Watercompensatie HHNK*

In het Waterbeheersplan 4 is vastgelegd dat het HHNK “bij ruimtelijke ontwikkelingen adviseert over maatregelen die nodig zijn om het watersysteem op orde te houden. Hierbij is het uitgangspunt dat toename van het verhard oppervlak en gedempte watergangen zal worden gecompenseerd”.

Daarnaast is in de vastgestelde Keur van het hoogheemraadschap het volgende artikel opgenomen:

#### **4.2 Verbod versnelde afvoer door verhard oppervlak.**

Het is zonder vergunning van het dagelijks bestuur verboden neerslag versneld tot afvoer te laten komen:

- 1 door bebouwing of verharding van 800 m<sup>2</sup> of meer onverharde grond;
- 2 door realisatie van verscheidene min of meer aaneengesloten bouwplannen met een gezamenlijke oppervlakte van 800 m<sup>2</sup> of meer;
- 3 door aanleg van nieuw verhard oppervlak dat meer dan 10% van het oppervlak van het desbetreffende peilvak beslaat;
- 4 door uitbreiding van het verhard oppervlak met minder dan 800 m<sup>2</sup>, indien het desbetreffende watersysteem de toename van de piekafvoer niet kan verwerken.

*Artikel 4.2 uit de vastgestelde Keur van het HHNK.*

### **3.4.6 Watertoets**

Met behulp van de watertoets wordt getoetst of binnen nieuwe plannen aan de waterhuishouding voldoende aandacht is besteed. Uitgangspunt van de watertoets is dat de initiatiefnemer en de waterbeheerder samenwerken aan het ruimtelijk plan, waarbij het wateraspect volledig wordt ingevuld. In de dagelijkse praktijk van de ruimtelijke ordening is de positie van de waterbeheerder met de introductie van de watertoets sterker geworden.

#### *Situatie plangebied Lingerzijde*

Het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom van Edam en bevindt zich grotendeels op de regionale waterkering van de Lingerzijde. In de bestaande situatie is de locatie reeds grotendeels verhard. Het bebouwde/verharde oppervlak wijzigt niet. De waterhuishoudkundige gevolgen voor onderhavig plan zijn hierdoor niet aanwezig.

#### *Situatie plangebied Doelenstraat*

Het perceel waar de parkeerplaatsen worden gerealiseerd ligt in de Zuidpolder binnen het peilgebied 5761-01 met een streefpeil van NAP-1,45 meter. Net ten noorden van de parkeervoorziening ligt de Schepenmakersdijk welk een regionale waterkering betreft. Het water ten noorden van de Schepenmakersdijk is onderdeel van de Schermerboezem met een streefpeil van NAP-0,50 meter.

#### *Compensatie extra verharding*

Door de aanleg van de parkeerplaatsen zal extra verharding worden gerealiseerd. Het (kadastrale) perceel is echter slechts 657 m<sup>2</sup> groot en daarnaast zijn delen van het perceel in de bestaande situatie ook al verhard. Dit betekent dat de toename van de verharding minder dan 800 m<sup>2</sup> zal zijn. Hierdoor zijn geen compenserende maatregelen in het watersysteem noodzakelijk.

#### *Afwatering verharding*

Uitgangspunt is water scheiden bij de bron. Bij het plangebied Doelenstraat kan het afstromend regenwater van de verharding als schoon worden aangemerkt en dient daarom niet op de riolering te worden aangesloten maar kan rechtstreeks lozen op het watersysteem van de Zuidpolder. Ten zuiden van de Zuidervesting ligt een waterloop waar eventueel op kan worden geloosd. Alternatief is om gebruik te maken van open verharding waardoor het regenwater infiltreert in (een voorziening in) de bodem en er mogelijk helemaal geen kolken of afvoeren noodzakelijk zijn. Bij het plangebied Lingerzijde speelt dor zorg voor afwatering niet, omdat hier sprake is van een ongewijzigde situatie van de verharding.

#### *Regionale waterkeringen*

De noordzijde van het plangebied Doelenstraat ligt ruim 40 meter uit het hart van de Schepenmakersdijk (regionale) waterkering. Dit is ruim buiten het waterstaatswerk en vanuit waterkeringen is er dan ook geen belang voor dit plan. Het plangebied Lingerzijde wordt doorsneden door de regionale waterkering van de Lingerzijde, maar omdat het bebouwde/verharde oppervlak zich niet wijzigt, heeft dit ook geen gevolgen voor de waterkering.

#### *Overleg*

Uit het wateradvies van het hoogheemraadschap d.d. 18 januari 2013, welke als bijlage 10 onderdeel uitmaakt van deze toelichting, blijkt dat het voorgenomen plan geen invloed op de waterhuishoudkundige belangen heeft. Verder is geen watervergunning noodzakelijk voor de werkzaamheden.

## **3.5 Ecologie**

### **3.5.1 Algemeen**

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het projectgebied. De bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming zijn de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur van toepassing. Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna



kunnen aangewezen worden als Europese Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijngebieden (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden zijn in Nederland opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Hierin zijn de reeds bestaande staatsnatuurmonumenten ook opgenomen. Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

### **3.5.2 Gebiedsbescherming**

Het plangebied is niet gelegen in of in de directe omgeving van een gebied dat is beschermd op grond van de natuurbeschermingswet en/of de Vogel- en/of Habitatrichtlijn en maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur.

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn de Polder Zeevang op ongeveer één kilometer afstand en het Markermeer & IJmeer op ongeveer twee kilometer afstand. Gezien de binnenstedelijke ligging van het plangebied en de afstand tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden is gebiedsbescherming hier niet aan de orde.

### **3.5.3 Soortbescherming**

Wat betreft soortbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Veel dier- en plantensoorten hebben een beschermde status. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of sprake is van negatieve effecten op de beschermde soorten. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd. Hiertoe is in eerste instantie een quickscan flora en fauna<sup>15</sup> uitgevoerd, waarbij is gekeken naar de potenties en het voorkomen van beschermde flora en fauna.

*Lingerzijde 33-45 en 36 te Edam, Toetsing in het kader van de Flora- en faunawet, Van der Goes en Groot, 2012*

Dit onderzoek is uitgevoerd door ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot en heeft bestaan uit een veldbezoek dat heeft plaatsgevonden op 1 oktober 2012. Dit onderzoek is als bijlage 4 bij deze toelichting gevoegd. Geconcludeerd wordt dat het onderzoeksgebied in potentie geschikt is voor beschermde soorten vogels en vleermuizen. In het plangebied kunnen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels voorkomen, namelijk die van de Gierzwaluw.

Omdat in eerste instantie geen negatieve effecten van de ingreep aan de panden werden verwacht (ingrijpende werkzaamheden aan het dak of de dakbetimmering) was een vervolgonderzoek naar deze soorten niet noodzakelijk.

*Vervolg beoordeling Lingerzijde 33-45 en 36 te Edam*

Omdat toch voorzien wordt dat bij het binnenshuis verwijderen van muren en het plaatsen van dakkapellen ingrijpende werkzaamheden aan het dak nodig zijn heeft ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot een vervolg beoordeling<sup>16</sup> opgesteld. Deze beoordeling is als bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd. Het onderzoek heeft bestaan uit een veldbezoek, dat heeft plaatsgevonden op 20 novem-

---

<sup>15</sup> Lingerzijde 33-45 en 36 te Edam, Toetsing in het kader van de Flora- en faunawet, Van der Goes en Groot, 2012.

<sup>16</sup> Vervolgbeoordeling Lingerzijde 33-45 en 36 te Edam, vervolgotoetsing in het kader van de Flora- en faunawet, Van der Goes & Groot, 2013.

ber 2012, waarbij specifiek werd gekeken naar potenties van de daken voor beschermde vleermuizen en jaarrond beschermde broedvogels. Ten behoeve van het onderzoek zijn de gebouwen van binnen onderzocht. Daarnaast zijn de daken betreden en meer nauwkeurig geïnspecteerd dan tijdens het eerste bezoek. De daken zijn in potentie geschikt voor beschermde vogelsoorten en vleermuizen. De beschermde vogels die zouden kunnen voorkomen zijn de Gierzwaluw en de Huismus. Vervolgonderzoek moet aantonen of deze vogels aanwezig zijn. Indien dat zo is, dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend waarin passende mitigerende en compenserende maatregelen worden voorgesteld. Vooruitlopend op het vervolgonderzoek zullen al preventief nestkasten worden aangebracht.

Ook vleermuizen kunnen tussen de dakbedekking en de betimmering voorkomen, vervolgonderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen is dan ook noodzakelijk. Indien verblijfplaatsen van vleermuizen worden gevonden dan dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend waarin passende mitigerende en compenserende maatregelen worden voorgesteld. Voorafgaand aan het vervolgonderzoek zal een vleermuizenkraamkast worden aangebracht. Hiermee wordt al vooruitgelopen op de aanwezigheid van vleermuizen in het bestaande gebouw. Mocht uit het nader onderzoek blijken dat er geen vleermuizen in de panden broeden dan is alsnog een extra broedplaats gecreëerd.

#### *Inventarisatie van vleermuizen en vogels Lingerzijde 33-45 en 36 te Edam*

Zoals aangegeven, blijkt uit eerder uitgevoerde toetsing en beoordeling dat in de gebouwen mogelijk vleermuizen en jaarrond beschermde broedvogels kunnen voorkomen. Om dit nader te onderzoeken heeft projectontwikkelingsmaatschappij Lingerzijde B.V. opdracht gegeven aan ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot een inventarisatie uit te voeren naar het voorkomen van vleermuizen en jaarrond beschermde broedvogels in het plangebied.

Het onderzoek is uitgevoerd in de periode juli-oktober 2013 en is als bijlage 11 toegevoegd bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd<sup>17</sup>. Ter plaatse zijn drie soorten vleermuizen vastgesteld (te weten de Ruige dwergvleermuis, de Gewone dwergvleermuis en de Laativlieger). In het plangebied Lingerzijde zijn alleen langs vliegende en foeragerende vleermuizen waargenomen. Er is geen sprake van een belangrijk foerageergebied of van belangrijke vluchtroutes binnen het plangebied. Verblijfplaatsen van vleermuizen konden niet worden vastgesteld in het plangebied. Wel werden enkele baltsende mannetjes van de Gewone dwergvleermuis waargenomen. Er zijn geen aanwijzingen verkregen dat deze baltsende mannetjes binding hebben met verblijfplaatsen in gebouwen binnen het plangebied. Omdat geen verblijfplaatsen van vleermuizen zijn vastgesteld in dit onderzoek, is het niet nodig ontheffing aan te vragen in het kader van de Flora- en faunawet. Er werden voorts geen aanwijzingen gevonden dat in de bebouwing van het plangebied, of in de begroeiing daar omheen, verblijfplaatsen aanwezig zijn van jaarrond beschermde broedvogels. Het is niet noodzakelijk om voor deze soortgroep een ontheffing aan te vragen.

---

<sup>17</sup> Lingerzijde 33-45 en 36 te Edam, Inventarisatie van vleermuizen en vogels met jaarrond beschermde verblijfplaatsen in 2013, Van der Goes en Groot, 2013.

*Doelenstraat te Edam, toetsing in het kader van de Flora en Faunawet, Van der Goes en Groot, 2012*

Dit onderzoek is uitgevoerd door ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van der Goes en Groot en heeft bestaan uit een veldbezoek dat heeft plaatsgevonden op 1 oktober 2012<sup>18</sup>. Dit onderzoek is als bijlage 15 bij deze toelichting gevoegd. Geconcludeerd wordt dat zullen van zowel amfibieën als (kleine) zoogdieren alleen licht beschermde soorten aanwezig zijn. Voor de aangetroffen of verwachte licht beschermde soorten gelden geen verbodsbepalingen als werkzaamheden worden verricht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting zoals het beschreven project. Een ontheffing is voor deze soorten niet nodig. In het plangebied kunnen broedvogels voorkomen. Voor de verwachte aanwezige broedvogels dienen werkzaamheden waarbij nesten vernield of verstoord kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van maart tot en met juli. Het plangebied is niet geschikt voor verblijvende vleermuizen. De bosschages bieden wel geschikt foerageerbiotoop aan vleermuizen. Het plangebied maakt hierin echter (een klein) deel uit van een veel groter foerageergebied en eventueel aanwezige vleermuizen kunnen uitwijken naar andere vergelijkbare plekken. Gelet op bovenstaande, staat de Flora- en faunawet de uitvoering van de plannen aan de Doelenstraat niet in de weg.

#### *Conclusie*

Gelet op het vorenstaande, staat het aspect ecologie de uitvoering van het bestemmingsplan/initiatief niet in de weg.

## **3.6 Cultuurhistorie en archeologie**

### **3.6.1 Cultuurhistorische waarden**

#### *Algemeen*

De in hoofdstuk twee beschreven historische ontwikkeling heeft geleid tot de binnenstad van Edam zoals die nu zichtbaar is. Deze binnenstad heeft tal van cultuurhistorische waarden die gebonden zijn aan de ruimtelijke structuur, de bebouwing en bijzondere gebieden. Met de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is een duidelijk signaal gegeven dat het gebied als totaal bescherming verdient.

#### *Beschermd Stadsgezicht Edam*

Gezien de ligging van Edam aan het IJ, dat in de verkavelingsstructuur de grens tussen twee ontginningen aangeeft, zal Edam als ontginningsnederzetting ontstaan zijn. De eerste bewoners hebben zich in de omgeving van de dam in de IJ gevestigd aan onder andere de Lingerzijde. Na het graven van het Oorgat, de open verbinding richting de Zuiderzee heeft de stratenstructuur zich ontwikkeld richting het oosten. In 1598 is de haven voorzien van een sluis waarna de haven steeds meer verzande en Edam zijn aantrekkingskracht als handelsstad verloor. De ontwikkeling van Edam kwam dan ook tot stilstand vanaf de tweede helft van de 18<sup>e</sup> eeuw. De historische structuur van Edam is dan ook gaaf bewaard gebleven.

---

<sup>18</sup> Doelenstraat te Edam, toetsing in het kader van de Flora en Faunawet, Van der Goes en Groot, 2012.

De Doelenstraat en de Lingerzijde liggen in het zogenaamde zone A-gebied van het beschermde stadsgezicht (zie paragraaf 2.1.4). Dit gebied is van groot belang vanwege het patroon van straten en grachten, het profiel en de groenvoorziening van de openbare ruimten en de afmetingen en vormgeving van de bebouwing benevens de aard van de toegepaste materialen voor wat betreft de bebouwing en de openbare ruimten.

Tussen het nauwe Doelland en de Schepenmakersdijk, een weidse ruimte, die aan de zuidzijde begrensd wordt door een rechte aaneengebouwde voorgevelwand en aan de overzijde door de achtergevels van de voorname herenhuizen en andere bebouwing aan de Lingerzijde bestaat een markant contrast. De diepe achtertuinten aan de Lingerzijde, in het bijzonder die met de fraaie beuken en de pittoreske theekoepels, zijn met de gracht en de overige groenvoorzieningen belangrijke elementen in dit stadsbeeld. De Kleine Kerkstraat en daarop aansluitend de Lingerzijde vormen een sterk besloten ruimte als gevolg van de hecht aaneengesloten gevelwanden, die vrijwel zonder onderbreking de haaksgebogen rooilijn volgen. De bebouwing bestaat uit topgevels, die één of twee bouwlagen met kap hoog zijn en over het algemeen drie raampartijen breed. De nok van het dak is meestal loodrecht op de voorgevel gericht. De gevelindelingen zowel van de woonhuizen als de winkels, de indeling van het wegdek met smalle molsgoten en de smalle individuele stoepjes en het algemene materiaalgebruik dragen in belangrijke mate bij tot het gave totaalbeeld van deze straten.

#### *Rijksmonumenten*

Naast de bescherming van de binnenstad van Edam als geheel zijn er ook meerdere panden aangewezen als monument. In het plangebied betreft het de Lingerzijde nummers 33, 36 en 39. Deze rijksmonumenten hebben de functieaanduiding “specifieke bouwaanduiding - rijksmonument” op de verbeelding gekregen. Deze aanduiding heeft een signaleringsfunctie. In de planregels behoeft geen regeling te worden opgenomen, omdat de monumenten reeds beschermd worden via de Monumentenwet 1988.

Als gevolg hiervan is het niet mogelijk zonder vergunning veranderingen aan te brengen aan de gevels, kaprichting en kapvorm. Dit ligt anders voor de beeldbepalende panden. Hier is bescherming in het bestemmingsplan gewenst. Er is daarom een dubbelbestemming Waarde- Edams-Volendams erfgoed aan toegekend. Met deze dubbelbestemming wordt bereikt dat er geen bouwkundige ingrepen gedaan worden die in strijd zijn met de toegekende cultuurhistorische waarde zoals vervat in het rapport Bijlage 6 - Cultureel Erfgoed Lingerzijde-Doelenstraat Inventarisatie, Arcx buro, 2012.

Voor de panden Lingerzijde 35 en 37 is door ARCX monumentenzorg en cultuurhistorie deze inventarisatie<sup>19</sup> ten behoeve van de implementatie van het planologisch erfgoedregime gemaakt. De inventarisatie is als bijlage 6 bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd. Hieruit blijkt dat de panden aan de Lingerzijde 35 en 37 een cultuurhistorische waardestelling met een score van 11 punten hebben bereikt. Dit betekent dat het bouwwerk een gemiddelde cultuurhistorische en/of architectonische waarde heeft en als gemeentelijk monument bescherming geniet ingevolge de dubbelbestemming “Waarde-Edams-Volendams erfgoed” en de aanduiding “specifieke bouwaanduiding beeldbepalend bouwwerk” op de verbeelding en in de planregels.

---

<sup>19</sup> Cultureel Erfgoed Lingerzijde-Doelenstraat Inventarisatie, Arcx buro, 2012.

Geregeld is dat uitsluitend worden gebouwd indiende bestaande cultuurhistorische waardestelling niet wordt aangetast door wezenlijke veranderingen in het stedenbouwkundige en architectonische beeld, bepaald door situering, massa, kapvorm, hoogtematen, gevel- en raamindeling en gevelafwerking met kleur en materiaalgebruik, zulks met inbegrip van waardevolle details. De voorgevels van deze panden wijzigen nagenoeg niet. De wijzigingen die er zijn, tasten de bestaande cultuurhistorische waardestelling niet aan. Het initiatief is daarom in overeenstemming met voornoemd initiatief.

#### *Cultuurhistorisch waardevolle elementen*

De tuin achter de Lingerzijde 33 t/m 45 heeft cultuurhistorische waarde. Er is een advies<sup>20</sup> opgesteld over hoe om te gaan met de tuin in de nieuwe situatie. Het advies is als bijlage 7 bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd. De tuin is zorgvuldig ontworpen, zowel ruimtelijk als functioneel zijn er overeenkomsten met klassieke tuinvoorbeelden. In het bestemmingsplan wordt deze tuin bestemd als tuin waar geen verdere bebouwing mag worden gerealiseerd dan de nu aanwezige theekoepels. De overige inrichtingseisen zijn middels een anterieure overeenkomst tussen de initiatiefnemer en gemeente vastgelegd.

#### *Relatie Cultuurhistorische Waardenkaart*

De provincie Noord-Holland heeft in de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Holland de aanwezige cultuurhistorische waarden van Noord-Holland in kaart gebracht en voorzien van een aantal basisgegevens. Deze waardenkaart verdeelt de cultuurhistorische waarden in drie onderdelen:

- 1 archeologische waarden: bodemsporen en vondsten uit vroegere tijden, van de prehistorie tot het recente verleden;
- 2 historisch–geografische waarden: de ontwikkeling van ruimtegebruik;
- 3 historisch-(steden)bouwkundige waarden: zowel individuele gebouwen als stedenbouwkundige structuren.

De waardering van de geïnventariseerde cultuurhistorische kenmerken heeft plaatsgevonden op drie niveaus: 'zeer hoge waarde', 'hoge waarde' en 'van waarde'.

#### *Beschermd stadsgezicht*

Voorts maakt het gehele plangebied deel uit van het beschermd stadsgezicht van Edam. De bescherming van het stadgezicht is veel meer gericht op gebiedsniveau. In verband daarmee wordt doorgaans geregeld dat de bestaande straatwanden, kaprichingen en kapvormen niet mogen veranderen. Voor onderhavige situatie kan deze regeling niet gelden, omdat er juist wel wijzigingen in zowel kap als gevels doorgevoerd worden. Dit betreffen overigens verfraaiingen, ze zijn dus gewenst. Om deze reden is geregeld dat alleen veranderingen aan straatwand, kapvorm en kaprichting zijn toegestaan als deze geen onevenredige afbreuk doen aan het beschermd stadsgezicht. Voor Lingerzijde 33-45 is geregeld dat voldaan moet worden aan (de door de Welstand- en Monumentencommissie goedgekeurde) voorgevelaanzichttekeningen (dit betreft de nieuwe situatie na aanpassingen). Deze straatwandtekeningen zijn als bijlage bij de regels toegevoegd. Tevens moet de bestaande goot- en bouwhoogte in acht

---

<sup>20</sup> Advies behoud en herinrichting tuinen Lingerzijde Edam 2012; Paul van Beek Landschappen BNT.

worden genomen. Hiertoe zijn gevelaanzichten opgenomen als bijlage in de regels (hieruit zijn de goot- en bouwhoogten af te leiden).

#### *Conclusie*

Het plangebied maakt onderdeel uit van de kern Edam welke is aangewezen als een beschermd stadsgezicht. Ook is een deel van de gebouwen aangewezen als Rijksmonument. Via de Erfgoedverordening is voorts een aantal objecten als karakteristiek, beeldbepalen of monument aangewezen. Via dit bestemmingsplan worden deze elementen ook planologisch beschermd. Het plan gaat uit van grotendeels behoud van de huidige gebouwen en van behoud en opwaardering van de tuin, waarbij het gebruik van de panden wordt aangepast. Dit is in lijn met het behouden van de cultuurhistorische waarden die aanwezig zijn in het plangebied.

### **3.6.2 Archeologie**

#### *Algemeen*

Met de ondertekening van het verdrag van Malta (Valetta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Tevens dient door de wijziging van de Monumentenwet 1998 bij ruimtelijke planvorming aandacht te worden geschonken aan het aspect archeologie.

Door de gemeente is in samenwerking met Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland (SCENH) een (concept)beleidsnota archeologie opgesteld. In deze beleidsnota valt het gehele plangebied onder categorie 2. Voor deze categorie geldt dat bij grondroerende werkzaamheden in plannen met een oppervlakte van 50 m<sup>2</sup> of groter, rekening gehouden dient te worden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Ook volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) is het plangebied aan te merken als archeologisch monument met hoge archeologische waarden (AMK monumentnummer 14649). Het gaat hierbij om de historische kern van Edam, zoals dat is vastgesteld op basis van kaartmateriaal uit de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw.

Ter bescherming van deze toegekende archeologische waarde is een zgn. “dubbelbestemming” conform de SVBP 2012 noodzakelijk. Zowel via een aanduiding op de verbeelding als in de planregels is dit tot uitdrukking behoren gebracht.

Vorenstaande conclusies zijn in overeenstemming met de eerder door het Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland (SCENH) opgestelde beleidsnota archeologie.

#### *Onderzoek Archeologie*

De herontwikkeling van de Lingerzijde panden naar woondoeleinden voorziet niet in bodemversturende activiteiten. Hierdoor is het aantasten van archeologische waardevolle resten in de ondergrond uitgesloten. Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht. Uit de quick scan archeologie<sup>21</sup> uitgevoerd door de Cultuurcompagnie Noord-Holland voor de Lingerzijde panden wordt het bovenstaande bevestigd. De quick scan is als bijlage 14 bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd. Voor de parkeervoorziening aan de Doelenstraat is ook een

---

<sup>21</sup> Quicksan Archeologie Lingerzijde, Cultuurcompagnie Noord-Holland, 2012.

quick scan archeologie<sup>22</sup> uitgevoerd. De quick scan is als bijlage 8 bij de toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd. In deze quick scan wordt geconcludeerd dat de aard en de omvang van de werkzaamheden vallen binnen de vrijstellingsgrenzen. Het advies luidt dat er geen archeologisch traject hoeft te worden gestart. Indien de werkzaamheden wel zullen leiden tot grondverstoringen dieper dan 40 cm dan zal nader archeologisch advies worden ingewonnen. De quick scan is als bijlage 8 bij deze bestemmingsplantoelichting gevoegd.

#### *Conclusie*

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig project. In de plannen is in ruime mate rekening gehouden met de cultuurhistorische waarde van het plangebied.

### **3.7 Verkeerskundige aspecten**

#### **3.7.1 Verkeer**

Door de realisatie van het initiatief zal de verkeersaantrekkende werking van het plangebied veranderen. Dit verschil wordt ook wel de planbijdrage genoemd. Deze wordt berekend voor de ontwikkeling waarna gekeken wordt of deze planbijdrage geacommodeerd kan worden op de omliggende wegen.

#### *Het initiatief*

Het initiatief betreft de realisatie van maximaal 12 woningen/appartementen, en via een wijzigingsprocedure kan dit aantal in de toekomst worden verhoogd naar maximaal 15 wooneenheden. Bij de berekeningen wordt uitgegaan van de worstcase, in dit geval dus 15 appartementen. Het plangebied was in het verleden het kantoor van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het HHNK heeft deze locatie inmiddels verlaten. Daarnaast wordt een parkeervoorziening met 17 parkeerplaatsen gerealiseerd. Een deel van dit terrein is bedoeld als parkeervoorziening voor de woningen/appartementen en het andere deel zal een bijdrage leveren aan het oplossen van de parkeerdruk in het centrum van Edam c.q. aan het ontlasten van de blauwe zone in dit centrumgebied.

#### *Verkeersaantrekkende werking van het initiatief*

De verkeersaantrekkende werking is het verschil tussen de huidige situatie en de situatie met het initiatief. Doordat de huidige situatie echter een leeg kantoorpand is, wordt een maximale planbijdrage berekend.

#### *Huidige situatie*

De Lingerzijde panden waren in gebruik als kantoor. Ten tijde van de verkeerstelling (september 2012) was het kantoor van het HHNK niet meer in gebruik en stond leeg. Voor dit onderzoek is daarom uitgegaan van een worstcase-scenario van 0 voertuigbewegingen in de huidige situatie.

---

<sup>22</sup> Quicksan Archeologie Doelenstraat, Cultuurcompagnie Noord-Holland, 2013.

### *Situatie met het initiatief*

In het plangebied worden maximaal 12 appartementen gerealiseerd. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee maximaal 15 appartementen kunnen worden toegestaan, vandaar dat in deze paragraaf wordt uitgegaan van 15 woningen. De verkeersaantrekkende werking voor maximaal 15 appartementen is bepaald aan de hand van kengetallen van CROW<sup>23</sup>. Hierbij wordt rekening gehouden met het woonmilieu (Centrum-stedelijk met hoge dichtheid) en maximaal 15 appartementen.

In de onderstaande tabel is de verkeersaantrekkende werking van de 15 appartementen weergegeven.

| <b>De verwachte verkeersgeneratie met voertuigverdeling</b> |          |                               |             |             |               |
|---|----------|-------------------------------|-------------|-------------|---------------|
| functies  | eenheden | voertuigbewegingen per etmaal |             |             | Totaal        |
|   |          | LMV                           | MZMV        | ZMV         |               |
| woning, koop etage, met garage                              | 15       | 55,72                         | 0,14        | 0,14        | 56            |
| totale verkeersgeneratie                                    |          | 55,72                         | 0,14        | 0,14        | <b>56</b>     |
|   |          | <b>99,4%</b>                  | <b>0,3%</b> | <b>0,3%</b> | <i>100,0%</i> |

| <b>De verwachte verkeersaantrekkende werking met periodeverdeling</b> |          |                   |                   |                   |              |
|---|----------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| functies  | eenheden | dag               | avond             | nacht             | etmaal       |
|   |          | (07.00-19.00)     | (19.00-23.00)     | (23.00-7.00)      | (0:00-24:00) |
| woning, koop etage, met garage  | 15       | 41,44             | 10,64             | 3,92              | 56           |
| totale verkeersgeneratie  |          | 41,44             | 10,64             | 3,92              | 56           |
|   |          | <b>6,17 %/uur</b> | <b>4,75 %/uur</b> | <b>0,88 %/uur</b> |              |

*Tabel verkeersaantrekkende werking van het plan*

### *Toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van het initiatief*

Het initiatief leidt tot een zekere verhoging van de verkeersintensiteit van de onderzochte wegen. Deze verhoging is per weg als volgt geschat:

*Lingerzijde en Hoornsejaagweg (N247):* de panden aan de Lingerzijde worden direct ontsloten op de Lingerzijde en de parkeervoorziening wordt via de Doelenstraat ontsloten waarna men vervolgens op de Schepenmakersdijk uitkomt. Indirect wordt het plangebied ontsloten op de Singelweg en de Hoornsejaagweg (N247). Van de extra voertuigen als gevolg van het initiatief rijdt naar verwachting 100% via deze wegen. Dit leidt tot een toename van 52 voertuigbewegingen per dag.

*Doelenstraat en Schepenmakersdijk:* aan de Doelenstraat wordt een parkeervoorziening met 17 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Deze parkeerplaatsen zijn niet exclusief bestemd voor de nieuwe woningen aan de Lingerzijde; het betreffen openbare parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen moeten de parkeerdruk in het centrum van Edam verlichten c.q. dragen bij aan het ontlasten van de blauwe zone in dit centrumgebied. Op basis van kengetallen van de CROW zal de parkeervoorziening maximaal 113 voertuigbewegingen per etmaal generen, uitgaande van tussen- en hoekwoningen in woonmilieu Centrum-stedelijk met hoge dichtheid, en uitgaande van het oorspronkelijke plan met 21 parkeerplaatsen (de daadwerkelijke toename ligt dus lager).

<sup>23</sup> CROW-publicatie "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer" d.d. oktober 2007.



In de onderstaande tabel is de verkeersaantrekkende werking van de parkeervoorziening weergegeven.

| <b>De verwachte verkeersgeneratie met voertuigverdeling</b> |          |                               |             |             |               |
|---|----------|-------------------------------|-------------|-------------|---------------|
| functies  | eenheden | voertuigbewegingen per etmaal |             |             | Totaal        |
|   |          | LMV                           | MZMV        | ZMV         |               |
| woning, koop rijwoning, met garage                          | 21       | 112,62                        | 0,19        | 0,19        | 113           |
| totale verkeersgeneratie                                    |          | 112,62                        | 0,19        | 0,19        | <b>113</b>    |
|   |          | <b>99,6%</b>                  | <b>0,2%</b> | <b>0,2%</b> | <i>100,0%</i> |

| <b>De verwachte verkeersaantrekkende werking met periodeverdeling</b> |          |                   |                   |                   |        |
|---|----------|-------------------|-------------------|-------------------|--------|
| functies  | eenheden | dag               | avond             | nacht             | etmaal |
|   |          | (07.00-19.00)     | (19.00-23.00)     | (23.00-7.00)      |        |
| woning, koop rijwoning, met garage                                    | 21       | 83,62             | 21,47             | 7,91              | 113    |
| totale verkeersgeneratie  |          | 83,62             | 21,47             | 7,91              | 113    |
|   |          | <b>6,17 %/uur</b> | <b>4,75 %/uur</b> | <b>0,88 %/uur</b> |        |

Tabel verkeersaantrekkende werking van de nieuwe parkeerplaats.

De planbijdrage op de Schepenmakersdijk en de Doelenstraat bedraagt 113 voertuigbewegingen per etmaal. De Schepenmakersdijk en Doelenstraat zijn erftoegangswegen met een maximale capaciteit van 3000 mvt per etmaal. Deze beide wegen hebben nog voldoende restcapaciteit om het extra verkeer af te handelen.

### 3.7.2 **Parkeren**

De gemeentelijke normen gaan uit van één parkeerplaats per woning in het centrum van Edam. Het plan gaat uit van 12 woningen. Er zijn dus 12 parkeerplaatsen nodig. In het plan worden op eigen terrein 4 parkeerplaatsen gerealiseerd in het koetshuis. Verder wordt er een openbare parkeervoorziening gerealiseerd aan de Doelenstraat. Deze parkeervoorziening biedt plaats aan 17 parkeerplaatsen (zie paragraaf 2.2), waarmee ruimschoots wordt voldaan aan de parkeernormen.

## 4 Plansystematiek

### 4.1 Algemeen

#### 4.1.1 *Wat is een bestemmingsplan?*

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft, uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van ‘werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden’ (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
- en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
- het bebouwen van de gronden;
- het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en de Bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitvoeren van ruimtelijk beleid.

#### 4.1.2 *Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- 1 Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één ‘enkel’ bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

- 2 Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

#### **4.1.3 Hoofdstukindeling van de regels**

De regels zijn verdeeld over 4 hoofdstukken:

- 1 Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
- 2 Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en, eventueel, ook bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsregels. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels opgenomen. Aansluitend volgen afwijkingsregels met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. Ten slotte zijn eventueel bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en/of wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsregels ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld van hetgeen is geregeld.
- 3 Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn regels opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens een antidubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en algemene wijzigingsregels.
- 4 Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk is het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

## **4.2 Dit bestemmingsplan**

Dit bestemmingsplan is gericht op het faciliteren van een ontwikkeling. Het betreft een gedetailleerd eindplan op basis waarvan rechtstreekse bouwtitels te verkrijgen zijn. Het plan voldoet aan de landelijk geldende eisen en is in dat verband opgesteld conform SVBP2012, IMRO 2012 en STRI 2012.

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

#### **4.2.1 Bijzonderheden in dit bestemmingsplan**

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van wat hiervoor is beschreven. Het bestemmingsplan kent zes bestemmingen en drie dubbelbestemmingen.

##### *Bedrijf - Nutsvoorziening (artikel 3)*

Deze bestemming is toegewezen aan de nutsvoorziening binnen het plangebied. Bebouwing is toegestaan binnen het bouwvlak volgens de in de regels opgenomen bouwregels.

##### *Tuin (artikel 4)*

Voor de aanwezige tuinen, behorende bij de desbetreffende hoofdgebouwen is de bestemming 'Tuin' opgenomen. Het betreft in dit plangebied de bijzondere tuin achter de woningen. Er is een tuininrichtingsplan opgesteld, in de regels wordt vastgelegd dat de tuin volgens het ontwerp moet worden aangelegd en in stand moet worden gehouden. In de tuin zijn twee theekoepels aanwezig welke apart zijn aangeduid. Overige gebouwen zijn niet toegestaan. Ook het kleine steegje tussen de Lingerzijde panden 45 en 47 is aangemerkt als tuin.

##### *Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 5)*

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden betreffen het openbare verblijfsgebied met een functie voor verblijf, waaronder wegen en paden. Binnen deze bestemming zijn tevens parkeer-, groen-, nuts- en speelvoorzieningen en kunstwerken met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

##### *Water (artikel 6)*

De in het plangebied voorkomende watergangen zijn als 'Water' aangewezen.

##### *Wonen (artikel 7)*

Dit artikel regelt de twee woningen in het plangebied. De gedetailleerde woonbestemming heeft een bebouwingsvlak, waarin het hoofdgebouw is toegestaan. De goot- en bouwhoogte mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte. Aanbouwen, uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen zijn ondergebracht onder het begrip 'bijbehorende bouwwerken'. Deze mogen ook alleen binnen het bouwvlak worden gebouwd en de goot- en bouwhoogte mogen niet meer bedragen dan de bestaande goot- en bouwhoogte.

Via een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid kan medewerking worden verleend voor een afwijkende dakhelling ten behoeve van zowel het hoofdgebouw als een bijbehorend bouwwerk en voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken tot over de volle gevelbreedte van het hoofdgebouw waarbij advies wordt ingewonnen bij de Welstand- en Monumentencommissie Edam-Volendam.

Aan de bestemming is een voorwaardelijke verplichting gekoppeld. Dit houdt in dat de tuin moet worden aangelegd volgens het inrichtingsplan, anders mogen de woningen niet worden gebruikt. Hiermee wordt afgedwongen dat de tuin wordt ingericht zoals bedoeld in het tuininrichtingsvoorstel. Dit tuininrichtingsplan maakt als bijlage 1 onderdeel uit van de regels. Omdat na de interne verbouwing van de panden pas begonnen kan worden met het aanleggen van de tuin is in de verplichting opgenomen dat de aanvang van de inrichting van de tuin binnen twee maanden na gereedkomen van de woningen dient te worden aangevangen.

Binnen de bestemming 'Wonen' zijn aan-huis-verbonden beroepen bij recht toegestaan, tot een oppervlakte van 20 m<sup>2</sup>, mits voldaan wordt aan een beperkt aantal voorwaarden. Eventueel kan ten behoeve van specifieke situaties worden afgeweken van de planregels voor een aan-huis-verbonden beroep tot een maximale oppervlakte van 35 m<sup>2</sup>.

In de jurisprudentie is uitgemaakt, dat de uitoefening van vrije beroepen in overeenstemming is met de functie wonen. Vrije beroepen vallen zonder discussie dan ook onder de definitie 'aan-huis-verbonden beroep' van dit bestemmingsplan. Onder de definitie van 'aan-huis-verbonden beroep' is expliciet aangegeven dat de uitoefening van horeca- en detailhandelsactiviteiten of consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten niet onder deze definitie vallen. Onder een aan-huis-verbonden bedrijf wordt vervolgens wel consumentverzorgende bedrijfsactiviteiten verstaan. Dit zijn onder meer de schoonheidsspecialisten, de kapsalons, de nagelstudio's, manicure, pedicure en sportmasseur en hiermee gelijk te stellen activiteiten.

Aan-huis-verbonden bedrijven zijn uitsluitend mogelijk via de afwijkingsregels, tot een maximale oppervlakte van 20 m<sup>2</sup>, met inachtneming van onder meer de volgende criteria:

- het ondergeschikt blijft aan de woonfunctie. De bedrijfsfunctie mag de woonfunctie niet overheersen. Daarom geldt een maximum van 20 m<sup>2</sup> ten behoeve van een aan-huis-verbonden bedrijf. De woonfunctie dient als hoofddoel en primaire functie gehandhaafd te blijven.
- er mag geen enige vorm van horeca, detailhandel of groothandel plaatsvinden, met uitzondering van een beperkte verkoop van aan het bedrijf gerelateerde producten en ondergeschikt aan de uitoefening van het aan-huis-verbonden bedrijf.
- de persoon die de activiteit uitoefent dient tevens een bewoner van het huis te zijn. Er mogen daarnaast geen personen worden ingehuurd voor ondersteunende werkzaamheden.
- het geen nadelige invloed heeft op het verkeer. De noodzakelijke aanvullende parkeervoorzieningen voor de activiteit en als gevolg van de activiteit (bezoekers/laden en lossen) dienen op eigen terrein te worden gesitueerd. De activiteit mag geen duidelijk waarneembare nadelige invloed hebben op de verkeerssituatie ter plaatse. Er mag geen directe overlast ontstaan door een toename van verkeersbewegingen en parkerende bezoekers of leveranciers.
- geen publiekgericht karakter en onbelemmerde en onbeperkte toegang van publiek. Bij het werken met klanten die op afspraak komen, ontbreekt dit 'publieke', dat wil zeggen onbelemmerd toegankelijke karakter. Hierbij wordt onder beperkt cliëntenbezoek uitgegaan van maximaal 2 cliënten tegelijk.
- reclame-uitingen aan de woning zijn niet toegestaan.

Naast de mogelijkheid tot het vestigen van een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf voorziet de planregeling ook in een mogelijkheid tot het vestigen van een bed & breakfast uitsluitend in het hoofdgebouw, met inachtneming van een aantal voorwaarden.

Verder is er een wijzigingsbevoegdheid naar Wonen - Woongebouw opgenomen. Mocht er in de huidige tijd weinig animo zijn voor het kopen van de gehele woningen dan is er de mogelijkheid de woning te splitsen in twee appartementen. Burgemeester en wethouders kunnen hier toestemming voor geven. Wel dient aangetoond te worden dat de extra benodigde parkeerbehoefte (één per woning) ter plaatse beschikbaar is. Indien dat niet het geval is, zal een andere oplossing gezocht moeten worden, bijvoorbeeld door een afdracht in het parkeerfonds. De gemeente zal dit geld aanwenden om de benodigde parkeervoorzieningen in de (nabije) omgeving te realiseren. Bij recht is het mogelijk om bij nummer 39 1 extra woning te realiseren. Er is een wijzigingsmogelijkheid opgenomen hier nog een woning te realiseren. Ook voor nummer 3 is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen twee extra woningen te realiseren (in totaal kunnen er dus 15 woningen komen).

Binnen deze bestemming zijn er twee panden aangeduid als rijksmonument.

Voor wat betreft de voorgevels van Lingerzijde 33-45 en 36 is in de regels een verwijzing opgenomen naar de gevelwandtekeningen, die reeds door de Welstands- en Monumentencommissie zijn goedgekeurd en te zijner tijd onderdeel uitmaken van de omgevingsvergunning. Geregeld is dat de voorgevels in stand moeten worden gehouden conform deze tekening. Dit is gedaan met het oog op de wens te borgen dat het cultuurhistorisch waardevolle beeld behouden blijft. Dit is overigens geregeld via de dubbelbestemming Waarde - Edam - Volendams erfgoed (zie verder).

#### *Wonen - Woongebouw (artikel 8)*

Binnen deze bestemming worden appartementen mogelijk gemaakt. De bebouwingsvlakken zijn strak om deze gebouwen neergelegd. Bebouwing is uitsluitend toegestaan binnen deze bebouwingsvlakken. Buiten het bebouwingsvlak is ruimte voor wegen en paden, parkeer-, groen- en nutsvoorzieningen, water en de daarbij behorende tuinen, erven en terreinen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Binnen de bestemming 'Wonen - Woongebouw' zijn uitsluitend aan-huis-verbonden beroepen toegestaan tot een oppervlakte van maximaal 20 m<sup>2</sup>. Eventueel kan ten behoeve van specifieke situaties worden afgeweken van de planregels voor een aan-huis-verbonden beroep tot een maximale oppervlakte van 35 m<sup>2</sup>.

In de bestemming Wonen - Woongebouw is, gelijk aan de bestemming Wonen, de voorwaardelijke verplichting voor de aanleg van de tuin volgens het inrichtingsplan opgenomen.

Op het koetshuis is een specifieke bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - dakterras' opgenomen. De bestaande hoogte van dit pand mag ter plaatse van deze aanduiding worden overschreden met 1 m ten behoeve van een dakterras. Tevens heeft het pand de specifieke bouwaanduiding rijksmonument.

Het bijbehorend bouwwerk in de zuidwestelijke hoek is nader aangeduid met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – bijbehorend bouwwerk'. Geregeld is dat hier buiten een bouwvlak bijbehorende bouwwerken aanwezig mogen zijn die ten dienste van

Lingerzijde 33-45 gebruikt mogen worden (gedacht kan worden aan een gebruik als berging, fietsenstalling, etc.).

#### *Waarde - Archeologie 1 (artikel 9)*

Voor gronden met archeologische (verwachtings) waarden is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie 1 opgenomen. Binnen de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' geldt een archeologieregime van de tweede categorie. Bij grondroerende werkzaamheden in plannen met een oppervlakte van 50 m<sup>2</sup> of groter, die dieper reiken dan 40 cm beneden het maaiveld, dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische waarden. Tevens is binnen de bestemming een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de dubbelbestemming (deels) te verwijderen, mocht nader onderzoek daar aanleiding toe geven.

#### *Waarde - Beschermd stadsgezicht (artikel 10)*

De historische kern van Edam is op 23 augustus 1977 aangewezen als van rijkswege beschermd stadsgezicht. De juridisch-planologische bescherming van het beschermd Stadsgezicht vindt plaats langs twee wegen. In de eerste plaats wordt de bestaande bebouwing relatief strak bestemd, waardoor het bestemmingsplan geen (te) grote uitbreidingsmogelijkheden biedt.

In de tweede plaats is het beschermd Stadsgezicht zelf in de verbeelding voorzien van een dubbelbestemming "Waarde – Beschermd stadsgezicht". Centraal staat de regel dat slechts mag worden gebouwd met inachtneming van de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden. Deze waarde staat beschreven in paragraaf 2.1.4, onder het kopje "Beschouwing deelgebied kernzone" en het in bijlage 9 van deze toelichting opgenomen aanwijzingsbesluit van 23 augustus 1977.

Aan de gronden en de bebouwing binnen deze dubbelbestemming mag geen verandering worden aangebracht ten aanzien van de genoemde karakteristieken en kenmerken. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de situering van gebouwen, de bestaande goot- en bouwhoogte, de kaprichting en het kleur- en materiaalgebruik als te behouden kenmerken. Het bevoegde gezag kan een omgevingsvergunning voor het afwijken van deze regels verlenen indien de karakteristiek/kenmerken van het stadsgezicht niet worden aangetast. Alvorens een omgevingsvergunning voor het afwijken wordt verleend, is het noodzakelijk dat het bevoegde gezag advies inwint bij de Welstand- en Monumentencommissie Edam-Volendam.

Tenslotte kent de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd stadsgezicht' een omgevingsvergunningenstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden. Dergelijke werkzaamheden mogen alleen als deze geen afbreuk doen aan de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden die in deze toelichting zijn beschreven.

Hieronder vallen bijvoorbeeld het (nieuw) aanbrengen van straatwerk of het herbestraten van de openbare ruimte, het herinrichten of wijzigen van de oevers en het aanbrengen of wijzigen van niveauverschillen. Het verwijderen of veranderen van de binnen het plangebied aanwezige waardevolle stoepen valt hier ook onder. Deze stoepen zijn binnen het plangebied aangeduid met de functieaanduiding 'stoepenzone'. Tenslotte moet ook voor het slopen van (delen van) gebouwen een omgevingsvergunning worden verleend op grond van de Wet algemene bepalingen omgevings-

recht. V.w.b. de te realiseren parkeervoorziening aan de Doelenstraat is reeds geoordeeld dat deze de specifieke waarden van het beschermd stadsgezicht niet aantast. Het aanleggen van de parkeervoorziening (inclusief drainage, verharding en lantaarnpalen) is daarom uitgezonderd van de vergunningplicht. Ten aanzien van het initiatief tot herstel en verbeteren van de panden aan de Lingerzijde is tevens geoordeeld dat deze kleine aanpassingen geen onevenredige afbreuk doet aan de waarden van het beschermd stadsgezicht en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden; het initiatief is dus in overeenstemming met het beschermd stadsgezicht (van strijd met de dubbelbestemming is geen sprake; de dubbelbestemming is gericht op de toekomst en heeft een beheergericht karakter).

#### *Waarde - Edams - Volendams erfgoed (artikel 11)*

De Erfgoedverordening Gemeente Edam-Volendam 2010 is de wettelijke basis voor het zgn. Edams-Volendams erfgoed. In bedoelde Erfgoedverordening Gemeente Edam-Volendam 2010 wordt een koppeling gemaakt met het bestemmingsplan. De panden of objecten met de aanduiding 'karakteristiek waardevol bouwwerk', 'beeldbepalend bouwwerk', 'stolp', 'waardevol cultuurhistorisch element' of 'cultuurhistorisch attentiegebied', worden in deze erfgoedverordening nader gedefinieerd en ingedeeld. Voorts dienen zij als gemeentelijk monument te worden aangemerkt, voor zover zij op de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan zijn aangemerkt als objecten om onder de beschermende werking van de planregels te worden gebracht.

Ter uitvoering van deze systematiek is het bestemmingsplan dus het instrument dat wordt gebruikt om de (gemeentelijke) monumenten en beeldbepalende panden daadwerkelijk te beschermen. Door het opnemen van een 'dubbelbestemming' wordt deze bescherming via de planregels nader ingevuld wat qua bouw- en gebruiksmogelijkheden is toegestaan. Voor de bouwwerken die op de verbeelding onder deze 'dubbelbestemming' zijn gebracht is een cultuurhistorisch rapport opgesteld, waarin deze bescherming nader is gerechtvaardigd en gemotiveerd. Binnen die 'dubbelbestemming' is in lijn met de eerder aangehaalde Erfgoedverordening een aantal verschillende beschermingsgradaties opgenomen, te weten:

- karakteristiek waardevol bouwwerk;
- beeldbepalend bouwwerk;
- stolp;
- waardevol cultuurhistorisch element;
- cultuurhistorisch attentiegebied.

Binnen het plangebied bevinden zich de volgende objecten:

Lingerzijde 35 en 37 (die de status "beeldbepalend bouwwerk" hebben gekregen).

Het basis uitgangspunt voor deze gemeentelijke monumenten is dat in eerste instantie uitsluitend onderhoud en restauratie mogelijk is binnen de bouwregels. Dergelijke werkzaamheden voldoen te allen tijde aan de cultuurhistorische waardestelling zoals die is beschreven in het desbetreffende cultuurhistorisch rapport.

Daaropvolgend kan bij recht medewerking worden verleend voor het geheel of gedeeltelijk vernieuwen van een "beeldbepalend bouwwerk", met inachtneming van de toegekende cultuurhistorische waardestelling en voor zover de Welstand- en monumentencommissie Edam-Volendam vooraf adviseert. Bij "beeldbepalende bouwwerken" is



het tevens toegestaan gedeeltelijk te vernieuwen of te wijzigen in afwijking van de waardestelling.

Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden aan een gemeentelijk monument kent de dubbelbestemming "Waarde – Edams-Volendams erfgoed" een omgevingsvergunningenstelsel. Dergelijke werkzaamheden mogen alleen als deze geen afbreuk doen aan de cultuurhistorische waarden van het betreffende gemeentelijk monument.

In de Erfgoedverordening Edam-Volendam 2010 is bepaald dat het verboden is zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning een gemeentelijk monument te slopen of te verstoren, te verplaatsen, te beschadigen of in enig opzicht te wijzigen of te herstellen, te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht. In het bestemmingsplan zijn vervolgens de criteria opgenomen wanneer het college deze omgevingsvergunning kan verlenen.

Ten slotte kent de dubbelbestemming een wijzigingsbevoegdheid. Op grond van deze wijzigingsbevoegdheid zijn burgemeester en wethouders bevoegd de bescherming van een object te laten vervallen, indien op basis van een contra-expertise is aangetoond, dat op de betrokken locatie geen cultuurhistorische waardestelling (meer) aanwezig zijn, dan wel deze waarden niet meer als zodanig bescherming behoeven.

Ten aanzien van het initiatief zoals dat er nu ligt, is overigens reeds geoordeeld dat het cultuurhistorisch waardevolle beeld behouden blijft. Er is dus geen strijd met voornoemde dubbelbestemming (de regeling is dan ook niet zozeer opgenomen met het oog op voornoemde concrete ontwikkeling, maar vanuit beheersoverwegingen, dus op de toekomst).

#### *Waterstaat - Waterkering (artikel 12)*

De gronden die een functie vervullen bij de waterkering hebben de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' gekregen, naast de enkelbestemming die is toegekend in-gevolge het feitelijk gebruik ervan. Wanneer ten behoeve van de enkelbestemming bouwen is toegestaan, zal getoetst moeten worden of er uit een oogpunt van waterkeringsbelangen bezwaren tegen dit bouwen bestaan. De beheerder van de betreffende gronden dient hiertoe advies te worden gevraagd.

### **4.3 Planologisch Erfgoedregime**

#### *Modernisering monumentenzorg*

In november 2009 is de rijksoverheid met de modernisering van de monumentenzorg van start gegaan. Deze beleidsontwikkeling is door de nieuwe regering verder opgepakt en het kabinetstandpunt hieromtrent is verwoord in de kamerbrief van 15 juni 2011 "Kiezen voor karakter, visie erfgoed en ruimte".

Als gevolg van dit voornemen zal er de komende jaren in de monumentenzorg veel veranderen. In beginsel gaat het daarbij om drie grote veranderingen:

- 1 cultuurhistorische belangen moeten worden meegewogen in de ruimtelijke ordening;
- 2 krachtiger en eenvoudiger regels;
- 3 herbestemmen van monumenten die hun functie verliezen.

De aanleiding voor deze modernisering is dat het huidige instrumentarium (Monumentenwet) stamt uit het begin van de vorige eeuw en inmiddels ontoereikend is. Ook het denken over de omgang met monumenten is de afgelopen decennia sterk veranderd. Kenmerken daarbij zijn van 'object-gericht' naar meer 'gebiedsgericht' en van 'behoud' naar 'behoud door ontwikkeling'.

Bij de implementatie en uitvoering van dit rijksbeleid is een voorname rol weg gelegd voor de gemeenten. De gemeenten zullen deze rol oppakken en zich daarbij moeten bedienen van het instrumentarium, dat daarvoor beschikbaar is. Naast de reguliere verordende bevoegdheid brengt deze beleidsontwikkelingen met zich mee, dat gemeenten andere instrumenten inzetten om enerzijds de cultuurhistorische belangen in de ruimtelijke ordening mee te wegen en anderzijds te kunnen komen tot een gebiedsgerichte aanpak.

Vanwege onder meer deze aspecten wordt er landelijk steeds meer voor gekozen om het bestemmingsplan als ruimtelijk ordeningsinstrument bij uitstek te gebruiken om deze modernisering van de monumentenzorg mede vorm te geven.

#### *Gemeentelijk monumentenbeleid nader beschouwd*

Het gemeentelijk monumentenbeleid van de gemeente Edam-Volendam is nog volop in beweging en ontwikkeling. In de gemeente Edam-Volendam zijn door de rijksoverheid 178 rijksmonumenten aangewezen; 3 in Volendam en 175 in Edam.

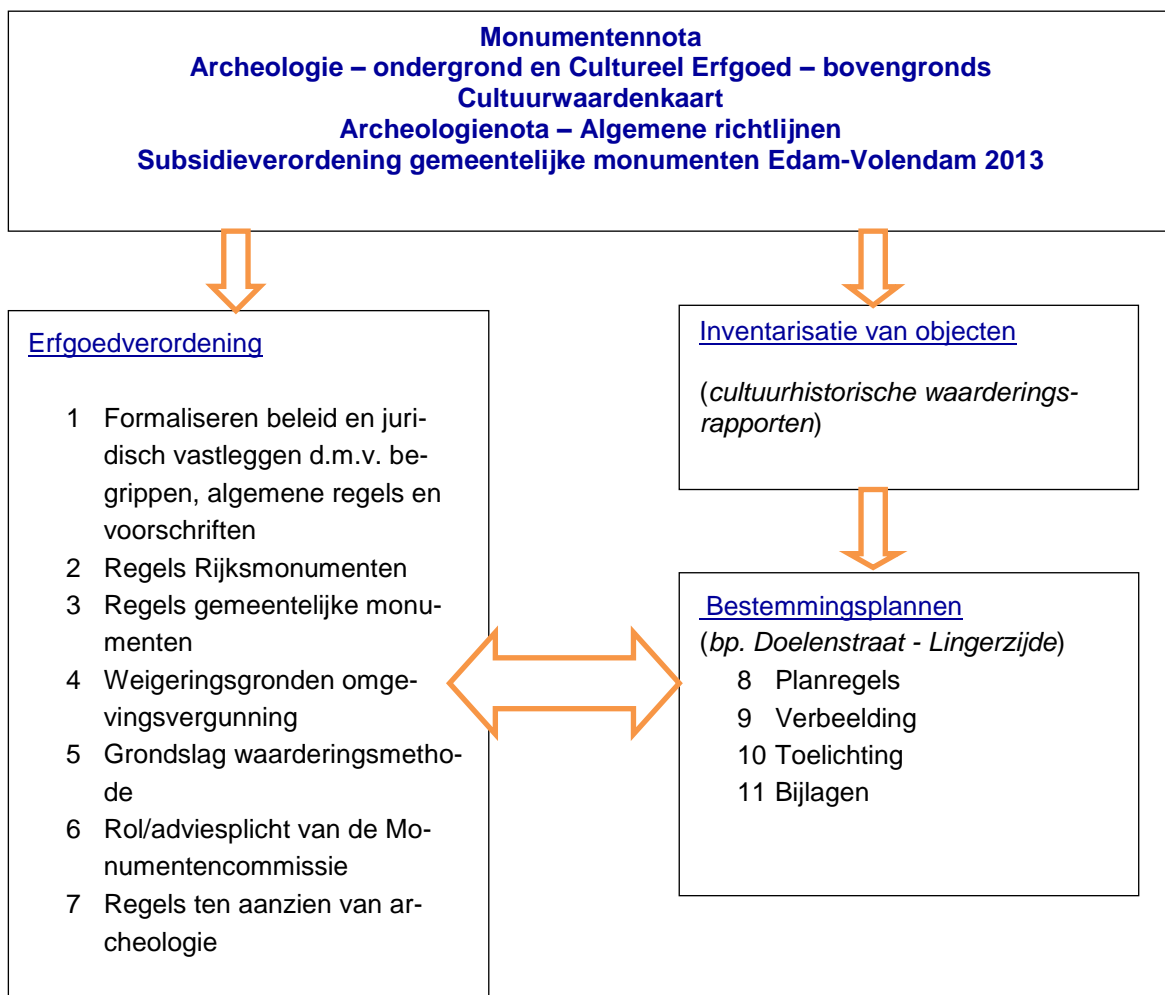
In Edam bevinden zich 175 rijksmonumenten. Bovendien is een groot deel van Edam aangewezen als een zgn. 'Beschermd Stads- en Dorpsgezicht' als bedoeld in artikel van de 35 van de Monumentenwet.

Mede vanuit deze traditie is het denken over het cultureel erfgoed in de gemeente Edam-Volendam de laatste jaren gewijzigd. Dit vanuit het besef dat men in bepaalde delen van de gemeente over – in cultuurhistorisch opzicht – zeer waardevolle objecten beschikt (bouwwerken en gebouwen) of clusters daarvan, al dan niet in combinatie met openbare, publieke buitenruimten (zoals bruggen, straatjes, pleintjes, stegen, trapopgangen, watergangen of combinaties daarvan), die afzonderlijk of juist in hun onderlinge samenhang beschermingswaardig zijn.

Als gevolg hiervan heeft het gemeentelijk beleid zich de laatste paar jaar verder ontwikkeld tot een meer omvattend instrumentarium, waarmee wordt beoogd:

- een verdergaande bescherming te bieden aan de verschillende cultuurhistorische objecten binnen het plangebied;
- aansluiting te vinden bij de opgave die voortvloeit uit het rijksbeleid ter zake van de modernisering van de monumentenzorg.

Meer schematisch is het gemeentelijk beleid en daaraan gekoppelde instrumentarium als volgt opgezet.



#### *Planologisch Erfgoedregime en het plangebied*

Met het begrip 'Planologisch Erfgoedregime' wordt geduid op het instrumentarium, zoals dat is neergelegd in de Erfgoedverordening en de uitwerking daarvan in het onderhavige bestemmingsplan. Zoals hiervoor al is toegelicht heeft die uitwerking zijn beslag gekregen in artikel 11, "Waarde - Edams - Volendams erfgoed", door middel van het opnemen van een dubbelbestemming. Op de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan is dit nader tot uiting gebracht door de specifieke bouwaanduiding 'beeldbepalend bouwwerk'.

## 4.4 Handhaving

De gemeente Edam-Volendam acht handhaving van haar beleid van groot belang om de gewenste ruimtelijke kwaliteiten binnen het plangebied te garanderen. Belangrijke redenen voor handhaving zijn:

- de regels zijn door de gemeente vastgesteld en de inwoners mogen verwachten dat de regels worden gehandhaafd;
- handhaving gaat oneigenlijk gebruik en daarmee achteruitgang van de kwaliteit van de woonomgeving tegen; een actueel bestemmingsplan beoogt de ruimtelijke kwaliteit in stand te houden en te verbeteren;
- niet daadkrachtig optreden tegen overtredingen van wettelijke voorschriften werkt een toename van het aantal overtredingen in de hand en tast de geloofwaardigheid aan; het in het bestemmingsplan vastgelegde beleid wordt ondermijnd en het bestuur verliest de greep op de gebouwde omgeving.

In dit bestemmingsplan is gestreefd naar heldere, eenduidige planregels met zo min mogelijk interpretatiemogelijkheden. Ook zijn aan de in het plan opgenomen afwijkingregels duidelijke criteria verbonden, die voldoende objectief bepaalbaar zijn. Het voorliggende bestemmingsplan kent een aantal aspecten die ook in het kader van de handhaving bijzondere aandacht vragen. Het gaat daarbij met name om het nieuwe regime voor de gemeentelijke monumenten en het vastleggen van het tuinontwerp.

In paragraaf 4.3 is het planologisch erfgoedregime beschreven voor wat betreft de gemeentelijke monumenten. Dit planologisch erfgoedregime is vertaald in artikel 11 'Waarde - Edams - Volendams erfgoed'. Voor zover wordt geconstateerd dat in afwijking hiervan wordt gebouwd zal hier bestuursrechtelijk tegen moeten worden opgetreden.

De tuin wordt ingericht volgens het tuininrichtingsplan dat vooraf is opgesteld. Om te garanderen dat de tuin ook in de toekomst behouden blijft zijn hiervoor voorwaarden opgenomen in het bestemmingsplan.

## 5 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 5.1 Economische uitvoerbaarheid

#### 5.1.1 Wettelijk kader

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het nemen van een ruimtelijk besluit, een exploitatieplan te koppelen. Onder aangewezen bouwplan wordt krachtens art. 6.2.1 Bro onder andere verstaan de bouw van één of meer woningen of andere hoofdgebouwen. Er is derhalve sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in het bestemmingsplan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 Wro) zoals een vooraf afgesloten privaatrechtelijke overeenkomst of indien het stellen van eisen of regels niet noodzakelijk is.

#### 5.1.2 Beoordeling en conclusie

De begeleiding van de planologische procedure is door middel van het heffen van leges gedekt. Het aanleggen van de parkeervoorziening, inclusief de benodigde onderzoeken, wordt bekostigd door de gemeente. Alle overige kosten (inclusief onderzoeken) voor onder andere het herontwikkelingsplan van de Lingerzijde panden wordt bekostigd door initiatiefnemer. Tussen de gemeente Edam-Volendam en de initiatiefnemer is op 14 mei 2013 een anterieure overeenkomst ondertekend, waardoor het kostenverhaal is verzekerd en kan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

### 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### 5.2.1 Overleg

Het bestemmingsplan is reeds voor overleg ex artikel 3.1.1 Bro verzonden aan de overlegpartners. Van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is reactie gekregen. Het gaat alleen om tekstuele aanpassingen, welke zijn verwerkt in deze toelichting:

*“Situatie plangebied Lingerzijde”*

*“Het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom van Edam” en bevindt zich grotendeels op de regionale waterkering van de Lingerzijde.*

*“Afwatering verharding”*

*“Uitgangspunt is ...” Bij het plangebied Doelenstraat kan “het afstromend regenwater...” en “... noodzakelijk zijn.” Bij het plangebied Lingerzijde speelt de zorg voor de afwatering niet omdat hier sprake is van een ongewijzigde situatie van de verharding.*

*“Nabijheid regionale waterkering” veranderen in Regionale waterkeringen*

*“De noordzijde van het plangebied” Doelenstraat*

*“... geen belang voor dit plan “. Het plangebied Lingerzijde wordt doorsneden door de (regionale) waterkering van de Lingerzijde, maar omdat het bebouwde/verharde oppervlak zich niet wijzigt heeft dit ook geen gevolgen voor de waterkering.*

Initiatiefnemer zal daarnaast op informele wijze de buurtbewoners bij onderhavig bestemmingsplan betrekken op het moment dat het ontwerp bestemmingsplan ter inzage ligt.

### **5.2.2 Zienswijzen**

Het ontwerp-bestemmingsplan “Lingerzijde-Doelenstraat” heeft met ingang van 20 juni 2014 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling zienswijzen naar voren te brengen.

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 5 (schriftelijke) zienswijzen van (groepen) burgers en een vereniging ingediend.

Overzicht ingediende zienswijzen (geanonimiseerd)

| <b>Nummer<br/>zienswijze</b> | <b>Zienswijze<br/>is gericht op</b> | <b>Datum bin-<br/>nenkomst</b> | <b>Opmerkingen</b>                                    |
|------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|---|
| 1                            | De parkeervoorziening               | 15 juli 2014                   | Binnen de gestelde termijn ingediend;<br>ontvankelijk |
| 2                            | De parkeervoorziening               | 18 juli 2014                   | Binnen de gestelde termijn ingediend;<br>ontvankelijk |
| 3                            | De parkeervoorziening               | 21 juli 2014                   | Binnen de gestelde termijn ingediend;<br>ontvankelijk |
| 4                            | De parkeervoorziening               | 23 juli 2014                   | Binnen de gestelde termijn ingediend;<br>ontvankelijk |
| 5                            | De parkeervoorziening               | 29 juli 2014                   | Binnen de gestelde termijn ingediend;<br>ontvankelijk |

De ingekomen zienswijzen worden hieronder samengevat en vervolgens van gemeentelijk commentaar voorzien.

#### **Zienswijze 1 (reclamanten I)**

##### Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de daarvoor openstaande termijn ontvangen, dan wel voor het einde van de termijn (per post) bezorgd, zodat de zienswijze ontvankelijk is en derhalve in behandeling kan worden genomen. In de brief wordt vermeld dat de zienswijze namens de omwonenden wordt ingediend. Bij de zienswijze is een lijst gevoegd met handtekeningen van omwonenden (plus vermelding van naam en adres) waaruit blijkt dat reclamant volmacht heeft hen te vertegenwoordigen.

### Samenvatting

1. Reclamanten tekenen bezwaar aan tegen de bestemmingsverandering en een openbaar parkeerterrein aan de Doelenstraat. Naar de mening van reclamanten is het aldaar niet geschikt voor een parkeervoorziening. Daarvoor worden de volgende redenen aangegeven:

- geen aparte aan- en afvoerweg;
- smal straatje zonder manoeuvreerruimte;
- veel bedrijvigheid van onder andere twee bedrijven in het straatje.

### Commentaar ad 1

Reclamanten tekenen bezwaar aan tegen de bestemmingsverandering en een openbaar parkeerterrein. Reclamanten voeren in de gehele zienswijze alleen argumenten aan ten aanzien van het parkeerterrein en niet ten aanzien van de herontwikkeling van de panden naar wonen. Gelet hierop wordt ervan uitgegaan dat de herontwikkeling van de panden an sich niet op bezwaren stuit.

In een ideale situatie zou een aparte aan- en afvoerweg de voorkeur hebben. In volgestrekte nieuwbouwsituaties wordt daar bij voorkeur rekening mee gehouden. Toch wordt ook in die situaties -met het oog op efficiënt grondgebruik - veelal gewerkt met 1 toegang/uitgangsituatie (in de Broeckgouw wordt gewerkt met zogenaamde parkeer-koffers). Ook bij andere parkeerkelders wordt gebruik gemaakt van 1 toegang/uitgangsituatie. Op de toegang/uitgang via de betreffende Doelenstraat is daar feitelijk ook sprake van.

Een tweede toegangsweg is vervolgens ook niet mogelijk. Deze zou uit moeten komen op de als monument aangewezen vestingwal, hetgeen een aantasting betekent van het cultureel erfgoed. Deze vestingwal is tevens aangewezen als wandel- en fietspad en niet toegankelijk voor autoverkeer. Ook laat de status van de vesting als monument een doorsteek voor een tweede toegangsweg niet toe.

In de Doelenstraat is voldoende ruimte aanwezig voor twee langs elkaar passerende auto's. Voorts is de lengte van de Doelenstraat zodanig, dat voldoende overzicht bestaat op aankomende auto's om die eventueel eerst te laten passeren. Gelet op het huidige gebruik van een tweetal bedrijfsauto's van het aanwezige bedrijf, is de ruimte voor het in- en uitsteken om op het eigen bedrijfsterreintje te komen ook voldoende. Deze staan bovendien op eigen terrein en dus niet in de Doelenstraat, hetgeen ook niet is toegestaan, teneinde de Doelenstraat altijd bereikbaar te houden. In de Doelenstraat, tussen de toegangsweg naar het parkeerterrein en de Schepenmakersdijk, mag namelijk niet worden geparkeerd en in de toekomst ook niet. Mede in verband met de aanwezigheid van de bedrijfsauto(s) op eigen terrein zullen daar, alsmede bij de in- en uitgang van de Doelstraat tevens overzichtsspiegels geplaatst worden voor een nog beter overzicht. Ook zal hierbij een goede verkeerskundige voorrangssituatie worden gerealiseerd.

Het gaat hier om de oude binnenstad waar de ruimte zeer beperkt is. Uit het onderzoek in het kader van de "Nota Parkeerfonds gemeente Edam-Volendam" is gebleken dat dit de enige locatie is waar nog een aantal parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd en waar dit ook mogelijk is. Het terrein is bovendien eigendom van de gemeente. Mede gelet op het hoge autobezit, het beperkte aantal aanwezige parkeerplaatsen in de binnenstad en het feit dat nieuwe ontwikkelingen in de nabijheid van dit te reali-

seren parkeerterreintje zijn/worden voorzien, is genoemde locatie opgenomen in de door de raad vastgestelde Nota Parkeerbonds gemeente Edam-Volendam”.

Op het parkeerterrein zelf is de weg die de parkeerplaatsen scheidt zodanig breed dat auto's elkaar kunnen passeren. Voorts is door de aanwezigheid van tevens een circulatieweg op het parkeerterrein zelf voldoende manoeuvreerruimte aanwezig voor in- en uitrijdende auto's alsook voldoende ruimte aanwezig om te wachten op in- en uitparkerende auto's. Hierbij moet niet worden vergeten dat het een beperkt aantal parkeerplaatsen betreft waarbij het aantal verkeersbewegingen gering is. Voorts zullen deze parkeerplaatsen door haar beschutte ligging alleen bekend zijn bij de plaatselijke bewoners. De locatie wordt niet opgenomen in een parkeerroutering voor bezoekers en/of toeristen van het stadje.

Vanuit technisch opzicht merken wij nog het volgende op.

De gemiddelde breedte van de Doelenstraat is 5,00 meter met als smalste punt 4,60 meter ter plaatse van de achtergevel van Doelland 11. Deze gemiddelde breedte in de Doelenstraat maakt de verwachte toename van 113 verkeersbewegingen (= planbijdrage) als gevolg van de parkeervoorziening per etmaal mogelijk<sup>24</sup>. De gemiddelde intensiteit in de Doelenstraat zal door de toename op 181 verkeersbewegingen per etmaal uitkomen (inclusief plan). Voor de relatief smalle toegangsweg naar de parkeerplaats is de voorwaarde wel dat de voorrang wordt geregeld, zodat hier geen verwarrende situaties in ontstaan. Hierdoor zal ook weinig aanleiding zijn tot irritatie en getoeter. Qua lengte van de toegangsweg en de verwachte verkeersintensiteit is het regelen van de voorrang op de toegangsweg middels bebording mogelijk. Als nadere onderbouwing wordt de CROW publicatie 164d, Handboek Wegontwerp-Erftoegangswegen aangehaald. Hieruit blijkt dat voor 30 km/h wegen de capaciteit doorgaans op 1.500 a 2.000 mvt/etmaal ligt. Bij smallere straten, zoals de Doelenstraat, daalt de capaciteit naar ca. 1.100 mvt/etmaal. De totale verwachte intensiteit van 181 mvt/etmaal ligt daar ver onder, zodat geconcludeerd wordt dat de Doelenstraat prima in staat is de intensiteit te verwerken.

De huidige bedrijvigheid in de Doelenstraat is zodanig kleinschalig, dat ter plaatse voldoende ruimte is voor (de lage dagelijkse aantallen) personenauto's om hier te passeren. Dit blijkt uit de uitgevoerde verkeerstelling (in 2012) die op de Doelenstraat alleen het aantal passerende voertuigen registreerde, te weten 58 voertuigen per etmaal. In dit kader wordt verwezen naar het uitgevoerde akoestische onderzoek wegverkeer Lingerzijde, Edam, d.d. 9 mei 2014 van SAB.

Tot slot is het parkeerterrein en de ontsluiting van het parkeerterrein op de Doelenstraat nog aanvullend getoetst door Goudappel Coffeng<sup>25</sup>. De conclusie van Goudappel Coffeng is dat de ontsluiting van het parkeerterrein via de Doelenstraat op de Schepenmakersdijk veilig en goed kan worden afgewikkeld. De enige aanpassing die voorgesteld wordt, is het parkeerterrein zelf. Het advies is om de parkeerplaatsen te verbreden naar 2,70 meter, waardoor het in- en uitrijden makkelijker gaat. Dit advies

---

<sup>24</sup> Deze planbijdrage is berekend op basis van het oorspronkelijke plan, dat uitging van 21 parkeerplaatsen. Nu het aantal parkeerplaatsen wordt teruggebracht naar 17, zal de daadwerkelijke planbijdrage lager liggen.

<sup>25</sup> Notitie Doelenstraat, Goudappel Coffeng, 2014.



neemt de gemeente over en gelet op deze aanpassing komt de parkeercapaciteit uit op 17 parkeerplaatsen. De toelichting van het bestemmingsplan is ten aanzien van dit aspect aangepast en het rapport van Goudappel Goffeng is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

### Samenvatting

2. Voorts vragen reclamanten zich af of een nieuwe parkeervoorziening aldaar wel nodig is. Gelet op de parkeerruimte bij het busstation, bij het laboratorium, waar vrijwel altijd plaats is.

### Commentaar ad 2

Het plan Lingerzijde behelst het realiseren van 12 woningen/appartementen in het oude kantoorgebouw van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Het plan ligt in een parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 1,5 uur, waarbij er per woning 1 ontheffing afgegeven kan worden voor lang parkeren. In de oude situatie werd er voor deze parkeerschijfzone geen ontheffing afgegeven, omdat het HHNK een eigen parkeergelegenheid buiten de parkeerschijfzone had, aan de overkant van de provinciale weg N247. Voorts betrof dit een kantoor situatie. Onderhavig bestemmingsplan gaat uit van een woonsituatie, waarbij behoefte bestaat dichterbij de woning (ook in verband met boodschappen e.d.) te kunnen parkeren. Dit betreft een situatie die niet vergelijkbaar is.

Door het realiseren van 12 woningen/appartementen is de verwachting dat er gemiddeld 12 extra voertuigen geparkeerd zullen worden in de omgeving Lingerzijde. Hierdoor zal de parkeerdruk, met name in de avonduren en in de omgeving van de Lingerzijde, toenemen. Bij een totale parkeercapaciteit rondom de Lingerzijde, Doelenstraat en Schepenmakersdijk van ongeveer 70 parkeerplaatsen en een gemiddelde bezettingsgraad tussen gemiddeld 70% en 85% in 2010 is dit een forse toename, waarbij de 100% bezetting mogelijk op piekmomenten overschreden kan worden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het toevoegen van extra parkeercapaciteit in de directe omgeving van de ruimtelijke ontwikkeling daarom nodig.

Wat betreft de parkeerruimte bij het busstation en het laboratorium: dit betreffen ook openbare parkeerplaatsen, maar de locatie bij het laboratorium ligt op 430 meter loopafstand van de Lingerzijde panden af en maakt geen onderdeel uit van de parkeerschijfzone van het centrum Edam, waardoor het geen oplossing biedt voor het parkeren in het centrum. Veelal is hier sprake van een maximale bezettingsgraad van dit terrein voor het laboratorium, de bibliotheek, de apotheek, bezoekers van de Meermin en busgangers. Daarnaast ligt de locatie bij het busstation op 235 meter loopafstand van de Lingerzijde panden af en is verder gelegen dan de Doelenstraat. De Doelenstraat daarentegen ligt op 175 meter loopafstand van de ontwikkeling af. De toekomstige bewoners van de Lingerzijde panden zullen eerder hun auto parkeren nabij de locatie Doelenstraat; deze afstand ligt, in tegenstelling tot de twee andere locaties, nog op een aanvaardbare loopafstand. Zoals eerder opgemerkt heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 de "Nota Parkeerfonds gemeente Edam-Volendam" vastgesteld, waarin de locatie "Volkstuinen Doelenstraat" specifiek is genoemd voor maaiveld parkeren ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen en ter ontlasting van de parkeerdruk specifiek in de binnenstad.

### Samenvatting

3. Reclamanten geven aan als de nieuwe parkeervoorziening toch doorgaat de gemeente de gemeente de volgende ongemakken creëert:
- a kans op ongelukken door meer drukte:
    - (nauwelijks manoeuvreerruimte, uitwijken is moeilijk, achteruitrijden geeft kans op aanrijding, obstakels als geparkeerde auto's, groene bakken, spelende kinderen, om de bocht te snel rijdende auto's, bestemmingsverkeer, opstoppingen door smal en doodlopend straatje);
    - vele toeristen;
    - fietsers, de steeg wordt gebruikt als drukke doorgaande fietsweg van de oude kom naar nieuw Edam.
  - b meer auto's in de oude kom; dit is in strijd met het beleid van autoluw;
    - Tom-Tom leidt naar nieuwe parkeervoorziening, wanneer deze vol is betekent dat zoek- of dwaalverkeer door Oud Edam. In plaats van verkeer uit de stad komt er meer verkeer in de oude stad.
  - c irritatie en getoeter; auto's kunnen moeilijk of niet passeren, straatje te smal, bij uitwijken achteruit bestaat het risico te worden aangereden, getoeter is daarop het antwoord.
  - d schade aan monumentale panden:
    - onder de monumenten is niet geheid;
    - in de steeg zijn geen stoepen meer, auto's gaan dikwijls te dicht langs de gevels. Gevolg: trillingen en beschadigingen van de muren en de fundamenteën: schadeveroorzakers zijn niet te achterhalen, dus moet men het zelf laten repareren.

### Commentaar ad 3a

De gemeente is van mening dat de kans op ongelukken door het realiseren van de openbare parkeervoorziening aan de Doelenstraat niet onevenredig wordt verhoogd. De verkeerssnelheid en toekomstige intensiteit in de Doelenstraat zijn dermate laag dat de kans op (letsel door) aanrijdingen laag is. De kruising Schepenmakersdijk – Doelenstraat is hierin een belangrijk punt. De zichtbaarheid van het verkeer uit zowel de Doelenstraat als de Schepenmakersdijk op de kruising zal moeten worden gegarandeerd. Op deze locatie kan een verkeersspiegel worden geplaatst. Ook zal ter plaatse de voorrang door middel van bebording worden geregeld.

Verder zal het fietsverkeer door de Doelenstraat tussen de Zuidervesting en het centrum van Edam geen probleem opleveren. In de Doelenstraat, tussen de toegangsweg naar het parkeerterrein en de Schepenmakersdijk, mag namelijk niet worden geparkeerd, waardoor voldoende overzicht is voor het gemotoriseerde verkeer en de fietsers om elkaar te signaleren.

Verder wordt verwezen naar het gegeven commentaar onder ad 1 van deze zienswijze.

### Commentaar ad 3b

Allereerst wordt opgemerkt dat de toekomstige parkeervoorziening met name wordt aangelegd ter oplossing van de parkeerdruk. Daarnaast is het zo dat volgens beleid bij nieuw te realiseren woningen het beleid is dat per woning 1 parkeerplaats op eigen terrein wordt gerealiseerd dan wel anderszins middels de parkeernota. Doch hoewel dit terrein van de gemeente is, kan dit wel als zodanig worden gezien. Door een extra

parkeervoorziening in de zeer nabije omgeving van het plan, ontstaat door vermindering van parkeerdruk juist minder zoekverkeer. Voor wat betreft de term autoluw, kan niet worden ontkend dat de auto's in de binnenstad er nu eenmaal zijn en er geen andere voorzieningen in de binnenstad mogelijk zijn om het blik van de straat te weren. Reclamanten geven aan dat er meer auto's in de oude kom komen en dat dit in strijd is met het beleid van autoluw. De term "autoluw" komt niet voor in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan. Deze term wordt wel gebruikt in het Visiedocument Centrumgebied Edam. Het realiseren van 12 appartementen/woningen - op een locatie waar in de huidige situatie een kantoorpand met ongeveer 100 werkplekken mogelijk is - en een parkeerterrein met 17 parkeerplaatsen (zie commentaar onder ad 1 van deze zienswijze), heeft tot gevolg dat het aantal verkeersbewegingen in het centrum van Edam vermindert. Vervolgens kan autoluw ook nog op een andere manier worden geïnterpreteerd. "Autoluw" kan ook worden opgevat als het verlagen van de parkeerdruk op de monumentale grachten Schepenmakersdijk / Bult (minder auto's in het straatbeeld) en deze parkeerdruk opvangen achter de woningen aan de Schepenmakersdijk. Op deze manier worden de auto's uit het zicht gestald.

De route naar de parkeervoorziening Doelenstraat en de stad weer uit - via de Schepenmakersdijk en de Gevangenpoortsteeg - is zeer kort en heeft geen grote gevolgen voor de verkeersintensiteiten in het centrum van Edam. De beschreven route voert een stuk korter door de binnenstad als de route die bewoners zullen moeten afleggen om een plaats te zoeken op de Lingerzijde. Door de hoge parkeerdruk aldaar, is de kans op een parkeerplaats (op deze Lingerzijde) erg laag, waardoor het zoeken naar een mogelijke parkeerplaats nog verder wordt verlengd. Gelet hierop is de realisatie van een parkeervoorziening op de locatie Doelenstraat dan ook niet in strijd met het begrip autoluw, maar creëert het juist een rustiger straatbeeld met minder geparkeerd blik op de grachten en minder zoekbewegingen (en dus minder verkeersbewegingen).

Verwacht wordt dat bewoners van het gebied Lingerzijde, Schepenmakersdijk, Bult, Gevangenpoortsteeg gebruik zullen maken van de openbare parkeervoorziening aan de Doelenstraat. De parkeervoorziening zal niet in een parkeerverwijssysteem worden opgenomen. Hierdoor zullen toeristen en bezoekers niet naar deze parkeervoorziening rijden om een plek te zoeken. Verwacht wordt dat zoekverkeer vrijwel niet zal voorkomen.

#### Commentaar ad 3c

Zie eerdere beantwoording.

Verder is de ontsluiting van het parkeerterrein via de Doelenstraat en Schepenmakersdijk getoetst door Goudappel Coffeng<sup>26</sup>. De conclusie van Goudappel Coffeng is dat de ontsluiting van het parkeerterrein via de Doelenstraat op de Schepenmakersdijk veilig en goed kan worden afgewikkeld.

---

<sup>26</sup> Notitie Doelenstraat, Goudappel Coffeng, 2014.

#### Commentaar ad 3d

De schade aan monumentale panden wordt voornamelijk veroorzaakt door zwaar verkeer, daarbij komt dat de oude panden een slechte fundering hebben. De beoogde parkeervoorziening wordt aangelegd voor personenauto's. Er wordt geen toename in intensiteit van zwaar verkeer verwacht. De kans op toename van schade door trillingen van verkeer is hierdoor gering.

Voorts zal tijdens de aanleg van de parkeervoorziening worden gewerkt met klein materieel en niet met grote zand- of stenenauto's. Hoewel er alles aan gedaan wordt om schade te voorkomen, wordt afhankelijk van de plaats van de werkzaamheden en wijze van uitvoering ook in de regel een zogenaamde CAR-verzekering afgesloten. Daarbij zal – voordat de werkzaamheden aanvangen – een zogenaamde nulmeting plaatsvinden, waarbij de situatie van de desbetreffende woningen met foto's (buiten en binnen) wordt vastgelegd en deze foto's worden ook gewaarmerkt.

#### Samenvatting

4. Reclamanten geven aan dat indertijd de bouwplannen van de familie Wessels zijn afgewezen onder andere vanwege een onaanvaardbaar hoog aantal verkeersbewegingen en beperkte manoeuvreerruimte. Vervolgens geven reclamanten aan dat intussen de verkeersfrequentie alleen maar is toegenomen (aantal vrachtauto's van het fietsverhuurbedrijf Ton is uitgebreid) en het glaszettersbedrijf T en H Glas zit aldaar met haar opslagplaats in het straatje (bedrijfsauto's met aanhangers). Opgemerkt wordt dat deze ondernemers normaal hun werk moeten kunnen uitvoeren en door opschroeven van de verkeersintensiteit wordt dit moeilijker.

#### Commentaar ad 4

In 2005 en in 2007 is een verzoek van de familie Wessels door de gemeente afgewezen. In de plannen werd toestemming gevraagd voor het realiseren van (senioren) woningen op het stuk grond achter de Doelenstraat. Het betreft hier het stuk grond aan de andere kant van de Doelenstraat. Dit betreffen oude verzoeken die om ruimtelijke en stedenbouwkundige redenen zijn afgewezen. Voorts betrof het een verzoek dat in dit kader voor onderhavige ontwikkeling niet relevant en niet vergelijkbaar is. Bij het mogelijk maken van een parkeervoorziening gaat het uitsluitend om verharding en niet om nieuwbouwwoningen in een kwetsbaar gebied aan de vesting.

Sinds de verzoeken van de familie Wessels is door de gemeenteraad het parkeerfonds vastgesteld. De Doelenstraat wordt hierin genoemd als beoogde locatie voor een openbaar parkeerterrein waarop de toenemende parkeerdruk in het centrum kan worden opgevangen. Onderhavige ontwikkeling is getoetst aan dit beleid.

De verwachte toename van verkeersintensiteiten op de Doelenstraat bedraagt volgens tellingen en berekeningen 113 mvt/etmaal<sup>27</sup>, waarbij de verwachte intensiteit op de Schepenmakersdijk op 307 mvt/etmaal uitkomt. De verwachte intensiteit van 307 mvt/etmaal is echter, vergeleken met andere straten in het centrum van Edam, nog steeds laag. Ter vergelijking, de Spuistraat krijgt 1.500 mvt/etmaal te verwerken en de M. Tinxgracht 1.100 mvt/etmaal. De verwachte verkeersintensiteit in de Doelenstraat

---

<sup>27</sup> Deze planbijdrage is berekend op basis van het oorspronkelijke plan, dat uitging van 21 parkeerplaatsen. Nu het aantal parkeerplaatsen wordt teruggebracht naar 17, zal de daadwerkelijke planbijdrage lager liggen.

heeft in vergelijking een groter effect (van 58 naar 181), maar ook hier blijft de intensiteit relatief laag.

Vanwege toenemende verkeersintensiteiten verwachten bewoners dat er veel conflictsituaties ontstaan in de smalle Doelenstraat. Gezien de breedte van de Doelenstraat (zie commentaar onder ad 3c van deze zienswijze) en de lage verkeersintensiteit verwachten wij echter dat het aantal conflictsituaties mee zal vallen. De parkeervoorziening zal voornamelijk worden vooral gebruikt door bewoners. Deze mensen zullen voor een groot deel 's morgens de auto pakken om naar het werk te rijden. 's Avonds zullen deze mensen hun auto weer op het parkeerterrein Doelenstraat parkeren als zij weer thuiskomen. Ook zal de parkeervoorziening overwegend worden gebruikt door langparkeerders (bewoners), hetgeen leidt tot een relatief lage aantrekkende werking op eventuele bezoekers die kort parkeren.

#### Samenvatting

5. In bijlage I behorende bij de ingediende zienswijzen geven reclamanten aan dat ter plaatse maximaal 12 parkeervakken kunnen worden gerealiseerd, uitgaande van een parkeervak van 2 meter of 2,5 meter bij 5,50 meter. Ook geven reclamanten in deze bijlage aan dat het rendement minimaal is; weinig parkeerplaatsen en veel extra kosten (borden, spiegels, funderen losse tuingrond, extra drainage door demping vroegere sloot).

#### Commentaar ad 5

Naar aanleiding van de zienswijze van de reclamanten is de inrichting van de parkeervoorziening aanvullend getoetst door adviesbureau Goudappel Coffeng<sup>28</sup>. Zij adviseren de afmetingen van de parkeerplaatsen aan te passen naar een breedte van 2,70 meter per parkeerplaats om het in- en uitrijden van de parkeervakken te verbeteren. Dit advies neemt de gemeente over en gelet op deze aanpassing komt de totale parkeercapaciteit uit op 17 parkeerplaatsen. De toelichting van het bestemmingsplan is ten aanzien van dit aspect aangepast en het rapport van Goudappel Goffeng is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

Zowel op het parkeerterrein zelf als in de Doelenstraat is ter hoogte van de toegangsweg naar het parkeerterrein voldoende ruimte aanwezig voor 2 auto's om elkaar te passeren. Hierdoor zal geen conflictsituatie ontstaan wanneer gewacht moet worden, omdat een auto over de toegangsweg rijdt. Het aantal conflictsituaties zal naar verwachting minimaal zijn, gezien de zeer lage verkeersintensiteit in de Doelenstraat. Ook dit is getoetst door Goudappel Coffeng. Zij concluderen dat de ontsluiting van het parkeerterrein via de Doelenstraat op de Schepenmakersdijk veilig en goed kan worden afgewikkeld.

Voorts geven reclamanten aan dat het rendement minimaal is. De gemeente is er niet op uit om winst te behalen of opbrengsten te genereren. Het gaat hier om een openbare parkeervoorziening.

---

<sup>28</sup> Notitie Doelenstraat, Goudappel Coffeng, 2014.

### Conclusie

De zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond (er zal een aanpassing van de indeling van het parkeerterrein plaatsvinden). Ten aanzien van de overige punten is de zienswijze ongegrond.

### **Zienswijze 2 (reclamant II)**

#### Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de daarvoor openstaande termijn ontvangen, dan wel voor het einde van de termijn (per post) bezorgd, zodat de zienswijze ontvankelijk is en derhalve in behandeling kan worden genomen.

#### Samenvatting

1. In de zomer is het onrustig door het dagelijks af en aan rijden van grote vracht- en bestelwagens van de twee bedrijven, die zijn gevestigd in de Doelenstraat. Aldaar is het zo smal dat vrachtwagens twee tot drie keer moeten steken om de Doelenstraat in- of uit te kunnen rijden. De eeuwenoude huizen zijn niet bestand tegen dit zware verkeer (zie de scheuren in de muren aan de binnen- en buitenkant van beide huizen). Met de toegenomen verkeersdrukte en de voorgenomen plannen is reclamant bang dat het een keer fout gaat dat een vrachtwagen één van beide huizen binnenrijdt.

#### Commentaar ad 1

De beoogde parkeervoorziening wordt aangelegd voor personenauto's. Er wordt geen toename in intensiteit van zwaar verkeer verwacht. De kans op toename van schade door trillingen van verkeer is hierdoor gering. Vervolgens zal de verkeersintensiteit in de Doelenstraat dusdanig laag zijn dat het de verwachting is dat er weinig conflictsituaties zullen ontstaan. Verwezen wordt vervolgens naar het gegeven commentaar onder ad 4 van reclamanten I.

#### Samenvatting

2. Reclamant merkt op dat door het opvoeren van de verkeersintensiteit ook andere straten, zoals de Schepenmakersdijk, Doelland en Bult hier veel last van krijgen. De toenemende druk zal zijn weerslag vinden in de veiligheid rondom de Kwakelbrug. Ter plaatse heeft de openbare weg meer het karakter van een voetgangersgebied dan van een rijweg. Daarbij wordt aangegeven dat de voordeuren zich pal aan de straat bevinden, de breedte tussen de eerste twee huizen (Schepenmakersdijk 1 en Doelland 11) slechts 3,50 meter is. Reclamant geeft aan dat de huidige situatie al nauwelijks aanvaardbaar is. Het toevoegen van een nieuwe verkeersstroom verergert de situatie ter plaatse. Verzocht wordt de plannen van tafel te halen.

#### Commentaar ad 2

De verwachte toename van verkeersintensiteiten op de Schepenmakersdijk en de Doelenstraat bedraagt 113 mvt/etmaal<sup>29</sup>. De verwachte intensiteiten van 307 mvt/etmaal op de Schepenmakersdijk zijn dan nog steeds heel erg laag. Ook wanneer dit vergeleken wordt met andere straten in het centrum van Edam. Ter vergelijking, de

---

<sup>29</sup> Deze planbijdrage is berekend op basis van het oorspronkelijke plan, dat uitging van 21 parkeerplaatsen. Nu het aantal parkeerplaatsen wordt teruggebracht naar 17, zal de daadwerkelijke planbijdrage lager liggen.

Spuistraat krijgt 1.500 mvt/etmaal te verwerken en de M. Tinxgracht 1.100 mvt/etmaal. De verwachte verkeersintensiteit in de Doelenstraat heeft in vergelijking een groter effect (van 58 naar 181), maar ook hier blijft de intensiteit heel erg laag.

In tegenstelling tot hetgeen reclamant aangeeft, is de Doelenstraat gemiddeld 5,00 meter breed, waarbij alleen ter hoogte van de achtergevel van Doelland 11 de breedte 4,60 meter is. Door de lage verkeersintensiteiten en de breedte van de Doelenstraat verwachten wij vervolgens dat het aantal conflictsituaties op zowel de Schepenmakersdijk als de Doelenstraat mee zullen vallen. De parkeervoorziening zal voornamelijk worden gebruikt door bewoners. Deze mensen zullen voor een groot deel 's morgens de auto pakken om naar het werk te rijden. 's Avonds zullen deze mensen hun auto weer op het parkeerterrein Doelenstraat parkeren als zij weer thuiskomen. Ook zal de parkeervoorziening overwegend worden gebruikt door langparkeerders (bewoners), hetgeen leidt tot een relatief lage aantrekkende werking op eventuele bezoekers die kort parkeren.

Tot slot is de ontsluiting van het parkeerterrein via de Doelenstraat en Schepenmakersdijk getoetst door Goudappel Coffeng. De conclusie van Goudappel Coffeng is dat de ontsluiting van het parkeerterrein via de Doelenstraat op de Schepenmakersdijk veilig en goed kan worden afgewikkeld.

### Samenvatting

3. Reclamant geeft aan dat reeds genoeg parkeermogelijkheden voorhanden zijn bijvoorbeeld aan de overkant van de N247 en in het weiland dat 's zomers wordt gebruikt voor de bezoekers van de kaasmarkt.

### Commentaar ad 3

Het plan Lingerzijde behelst het realiseren van 12 woningen/appartementen in het oude kantoorgebouw van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Het plan ligt in een parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 1,5 uur, waarbij per woning 1 ontheffing afgegeven kan worden voor lang parkeren. In de oude situatie werd voor deze parkeerschijfzone geen ontheffing afgegeven, omdat het HHNK een eigen parkeergelegenheid buiten de parkeerschijfzone had, aan de overkant van de provinciale weg N247.

Door het realiseren van 12 woningen/appartementen is het de verwachting dat gemiddeld 12 extra voertuigen geparkeerd zullen worden in de omgeving Lingerzijde. Hierdoor zal de parkeerdruk, met name in de avonduren en in de omgeving van de Lingerzijde, toenemen. Bij een totale parkeercapaciteit rondom de Lingerzijde, Doelenstraat en Schepenmakersdijk van ongeveer 70 parkeerplaatsen en een gemeten bezettingsgraad tussen gemiddeld 70% en 85% in 2010 is dit een forse toename, waarbij de 100% bezetting mogelijk op piekmomenten overschreden kan worden. Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het toevoegen van extra parkeercapaciteit in de directe omgeving van de ruimtelijke ontwikkeling wenselijk.

Voor onderhavige woningbouwontwikkeling is de locatie tegenover BOON aan de overkant van de N247, waar eerst het personeel van HHNK parkeerde, te ver weg (loopafstand 375 meter). Voor deze locatie geldt dat deze verder is gelegen dan de Doelenstraat. De Doelenstraat ligt op 175 meter loopafstand. De toekomstige bewoners zullen eerst in en om de Lingerzijde een plaats zoeken, hetgeen tot onnodige

zoekbewegingen leidt wanneer er niet voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Tevens zal het gebruikmaken van de parkeerruimte op de BOON-locatie, de parkeerdruk aan de Lingerzijde niet oplossen omdat, in tegenstelling tot het parkeerterrein aan de Doelenstraat, het parkeerterrein op de locatie tegenover BOON geen deel uitmaakt van de parkeerschijfzone. De toekomstige bewoners kunnen namelijk gewoon ontheffing aanvragen voor de parkeerschijfzone. Op basis van de gemeentelijke Parkeerverordening is dat gewoon mogelijk, daarin is niets geregeld om dit uit te sluiten.

Voorts heeft de gemeenteraad op 31 maart 2011 de "Nota Parkeerbonds gemeente Edam-Volendam" vastgesteld. In dit document is de locatie "Volkstuinen Doelenstraat" specifiek genoemd voor maaiveld parkeren.

Ten aanzien van de parkeermogelijkheid in het weiland langs de Singelweg: dit is geen officieel parkeerterrein en niet als zodanig ingericht. Hier mag en wordt alleen tijdelijk geparkeerd tijdens evenementen, zoals de kaasmarkt. Ook wanneer dit terrein als officieel parkeerterrein zou worden ingericht, zal de parkeerruimte op deze locatie de parkeerdruk aan de Lingerzijde niet oplossen, omdat in tegenstelling tot het parkeerterrein aan de Doelenstraat, dit parkeerterrein net als op de locatie tegenover BOON geen deel uitmaakt van de parkeerschijfzone. De toekomstige bewoners kunnen namelijk gewoon ontheffing aanvragen voor de parkeerschijfzone. Op basis van de gemeentelijke Parkeerverordening is dat gewoon mogelijk, daarin is niets geregeld om dit uit te sluiten. Tot slot ligt de locatie in het weiland langs de Singelweg tevens weer te ver weg (op 330 meter loopafstand) van de Lingerzijde. De Doelenstraat ligt op 175 meter loopafstand.

#### Conclusie

De zienswijze is ontvankelijk, doch ongegrond.

### **Zienswijze 3 (reclamant III)**

#### Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de daarvoor openstaande termijn ontvangen, dan wel voor het einde van de termijn per post bezorgd, zodat de zienswijze ontvankelijk is en derhalve in behandeling kan worden genomen.

#### Algemeen

Reclamant geeft aan dat zij als omwonende heeft meegedaan aan de gemeenschappelijke zienswijze tegen de bestemmingsverandering. Met deze zienswijze geeft reclamant een aanvulling op de aspecten veiligheid, risico van beschadigingen aan het woonhuis en de aansprakelijkheid van de gemeente.

#### Samenvatting

1. Op de hoek Schepenmakersdijk/Doelenstraat is het heel onoverzichtelijk. Een scherpe bocht, waar auto's, fietsers, groepen toeristen en omwonenden elkaar passeren. Voor een ieder, maar als reclamant het op haar eigen situatie betreft, is het als bewoner, kleinkinderen en aanhang goed oppassen voor auto's die om de hoek schieten of achteruit rijden. Ook voor fietsers van en naar de Doelenstraat is het lastig. Men is niet goed bedacht op deze gevaarlijke situatie en wijst op de kans van aanrijdingen die in de loop der jaren hebben plaatsgevonden.



#### Commentaar ad 1

Verwezen wordt naar het gegeven commentaar onder ad 3a van reclamant I en naar het commentaar onder ad 2 van reclamant II.

#### Samenvatting

2. Het woonhuis van reclamant is een rijksmonument uit ca. 1650. Reclamant geeft vervolgens het volgende aan:

- de stoep en gevel zijn vaak beschadigd;
- het hek en de paaltjes verbonden met de voorgevel worden af en toe omver gereden;
- de laatste jaren zijn 4 ramen in de sponningen gebarsten;
- in de binnenmuren ontstaan scheuren;
- meer trillingen zullen beschadigingen geven aan de fundering.

Dit komt doordat de auto's dicht langs de gevel rijden, omdat er nauwelijks manoeuvreerruimte is. Een extra parkeerterrein vergroot de kans op schade, omdat meer auto's door het nauwe straatje moeten.

#### Commentaar ad 2

Verwezen wordt naar het gegeven commentaar onder ad 3d van reclamanten I en naar het commentaar onder ad 1 van reclamant II.

#### Samenvatting

3. Reclamant geeft aan dat er twee bedrijven zijn gevestigd in de Doelenstraat, een aantal garages en verder is er het nodige bestemmingsverkeer.

#### Commentaar ad 3

Wij hebben deze opmerking ter kennisname aangenomen. Inzake de te verwachte verkeersintensiteit verwijzen wij naar het gegeven commentaar onder ad 2 van reclamant II.

#### Samenvatting

4. Reclamant stelt de gemeente aansprakelijk voor toekomstige materiële en immateriële schade als de gemeente de plannen doorzet. Met materiële schade doelt reclamant op waardevermindering van haar huis door het realiseren van een parkeerterrein. Alsook lichamelijk letsel, daar de gemeente een onveilige situatie creëert. Concluderend wordt gevraagd af te zien van de plannen om de bestemming van het volkstuintje te veranderen.

#### Commentaar ad 4

De Wet ruimtelijke ordening kent een planschaderegeling op grond van artikel 6.1. Reclamant kan een aanvraag voor een tegemoetkoming in schade indienen (ten gevolge van een bestemmingsplan) binnen vijf jaar na het moment van het onherroepelijk worden van het plan. Ten aanzien van het aspect lichamelijk letsel, omdat de gemeente naar de mening van reclamant een onveilige situatie creëert wordt verwezen naar het gegeven commentaar onder ad 3a van reclamanten I.

#### Conclusie

De zienswijze is ontvankelijk, doch ongegrond.

## **Zienswijze 4 (reclamant IV)**

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de daarvoor openstaande termijn ontvangen, dan wel voor het einde van de termijn per post bezorgd, zodat de zienswijze ontvankelijk is en derhalve in behandeling kan worden genomen.

### Algemeen

Reclamanten geven aan dat zij als omwonende hebben meegedaan aan de gemeenschappelijke zienswijze en met deze zienswijze geven reclamanten een aanvulling op het plan ten aanzien van hun eigen situatie.

### Samenvatting

1. Reclamanten geven aan dat:
  - het toevoerp pad te smal is (3,50 meter);
  - het pad grenst direct aan hun tuin;
  - auto's kunnen niet passeren;
  - er is een scherpe hoek om in te draaien;
  - dicht bij hun huis staan geparkeerde auto's die moeten laden en lossen;
  - veel fietsers komen met grote snelheid langs (vanaf de Bult op de vesting);
  - een parkeerterrein geeft opstoppingen, getoeter en leidt tot onveilige situaties.Reclamanten geven aan dat hun kleinkinderen niet meer veilig de deur uit kunnen.

### Commentaar ad 1

Verwezen wordt naar het gegeven commentaar onder ad 2 van reclamant II en naar het commentaar onder ad 1 en onder ad 3a van reclamanten I.

### Samenvatting

2. Reclamanten geven aan dat een parkeerterrein overlast en drukte betekent, hetgeen leidt tot waardevermindering van hun huis. Reclamanten geven aan dat als de plannen – bestemmingsverandering/parkeerterrein – ondanks de ingebrachte bezwaren toch doorgaan, dan willen reclamanten door de gemeente schadeloos worden gesteld.

### Commentaar ad 2

Verwezen wordt naar het gegeven commentaar onder ad 4 van reclamant III.

### Conclusie

De zienswijze is ontvankelijk, doch ongegrond.

## **Zienswijze 5 (reclamant V)**

### Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de daarvoor openstaande termijn ontvangen, dan wel voor het einde van de termijn (per post) bezorgd, zodat de zienswijze ontvankelijk is en derhalve in behandeling kan worden genomen.

### Samenvatting

1. Reclamant geeft aan dat zij als historische vereniging staan voor het behoud en versterken van het stedenschoon van de stad Edam en vanuit die optiek juicht reclamant het toe dat de leegstaande panden van het voormalige HHNK een duidelijke bestemming krijgen.

### Commentaar ad 1

Wij hebben deze opmerking ter kennisname aangenomen.

### Samenvatting

2. Niettemin heeft reclamant wel enkele opmerkingen ten aanzien van de toekomstige openbare parkeervoorziening aan de Doelenstraat. Reclamant deelt de mening niet om binnen de vesting Edam nieuwe verkeersaantrekkende openbare parkeerplaatsen aan te leggen. Reclamant geeft aan dat dit in strijd is met het gemeentelijk beleid: "Edam autoluw".

### Commentaar ad 2

Verwezen wordt naar het gegeven commentaar onder ad 3b van reclamanten I.

### Samenvatting

3. Met betrekking tot het gehele verkeers- en vervoersbeleid binnen de oude vesting moeten onder andere rondom de vesting op loopafstand voor bewoners, diverse kleine parkeerplaatsen worden aangelegd. Hiervoor zijn financiële middelen nodig (deze zijn beperkt) maar maak er nu een begin mee.

### Commentaar ad 3

Het idee over het aanbrengen van kleine parkeerplaatsen rondom de vesting voor bewoners is bij ons bekend. De enige locaties rondom vestingen voor het plan aan de Lingerzijde zijn de Zuidervesting en Westervesting. Hierbij zijn mogelijke kleine parkeervoorzieningen aan de Westervesting niet wenselijk, omdat men dan door het gehele centrum van Edam moet rijden om deze parkeerplaatsen te bereiken. Aan de Zuidervesting zelf zijn geen locaties beschikbaar om kleinschalige parkeergelegenheden aan te leggen. De locatie Doelenstraat (als toekomstige parkeervoorziening), is de dichtstbijzijnde locatie nabij het plangebied en de Zuidervesting.

### Samenvatting

4. Reclamant vraagt waar de parkeerplaatsen buiten de vesting zijn gebleven die voor de personeelsleden van het HHNK bestemd waren. Reclamant merkt het volgende op: het complex had oorspronkelijk een kantoorfunctie, met een hogere bezettingsgraad en dus parkeerbehoefte, terwijl het nu wonen wordt waarbij minder mensen van het complex gebruik gaan maken en dus minder parkeergelegenheid noodzakelijk is.

### Commentaar ad 4

Voor onderhavige woningbouwontwikkeling is de locatie tegenover BOON aan de overkant van de N247, waar eerst het personeel van HHNK parkeerde, te ver weg (loopafstand 375 meter). Tevens zal het gebruikmaken van deze parkeerruimte op deze locatie de parkeerdruk aan de Lingerzijde niet oplossen. De toekomstige bewoners kunnen namelijk gewoon ontheffing aanvragen voor de parkeerschijfzone. Op

basis van de gemeentelijke Parkeerverordening is dat gewoon mogelijk, daarin is niets geregeld om dit uit te sluiten.

#### Samenvatting

5. Volgens reclamant wordt te gemakkelijk uitgegaan van het feit dat de betreffende straten binnen de 30-km zone vallen. Op zich is dit juist, echter dan moeten de straten wel als zodanig ingericht zijn en dat zijn ze nagenoeg nergens binnen de gehele vesting Edam.

#### Commentaar ad 5

In 2002 en 2003 is uitvoering gegeven aan het verkeersplan oude kom Edam. Hierbij is de gehele oude kom Edam ingericht als 30 km zone. Op diverse locaties zijn verkeersremmende maatregelen aangelegd waarbij rekening is gehouden met de monumentale panden en het beschermd stadsgezicht van Edam. Wij delen uw mening dan ook niet dat het centrum van Edam, binnen de vestingen niet is ingericht als 30 km zone.

#### Samenvatting

6. Tot slot merkt reclamant op dat de situatie ter plaatse van de kruising Schepenmakersdijk – Doelenstraat onoverzichtelijk en beperkt in ruimte is, dat ter plekke een verkeersonveilige situatie ontstaat.

#### Commentaar ad 6

Verwezen wordt naar het gegeven commentaar onder ad 3a bij reclamanten I.

#### Conclusie

De zienswijze is ontvankelijk, doch ongegrond.