

Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Pelmolenpad

1 Algemeen

In overeenstemming met het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Pelmolenpad' met de daarop betrekking hebbende stukken vrijdag 18 februari 2022 tot en met donderdag 31 maart 2022 voor iedereen ter inzage ter inzage gelegen. Gedurende dezelfde periode heeft ook het ontwerpbeeldkwaliteitsplan 'Poort van Hoorn' voor iedereen ter inzage gelegen. De stukken van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbeeldkwaliteitsplan waren raadpleegbaar op de volgende wijzen:

- op het gemeentehuis
- op www.ruimtelijkeplannen.nl onder planid: NL.IMRO.0405.BPPelmolenpad-on01.

Gedurende de termijn van terinzagelegging kon een ieder een zienswijze indienen op het ontwerpbestemmingsplan en konden belanghebbenden een zienswijze indienen op het ontwerpbeeldkwaliteitsplan.

In deze nota van beantwoording zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie.

2 Overzicht ingediende zienswijzen

Van de volgende indieners is een zienswijze ontvangen:

Nr	Indiener
1	Vereniging Oud Hoorn
2	Zienswijze nr. 2 [geanonimiseerd]
3	Zienswijze nr. 3 [geanonimiseerd] namens diverse omwonenden
4	Zienswijze nr. 4 [geanonimiseerd] namens diverse omwonenden
5	ProRail
6	Zienswijze nr. 6 [geanonimiseerd]
7	Stichting De Betrokken Poorter
8	 namens BP Europa SE - BP Nederland

Bij bekendmaking van deze nota van beantwoording zijn persoonsgegevens omwille van privacywetgeving geanonimiseerd en weergegeven als 'zienswijze geanonimiseerd [nr.]'.

3 Inhoudelijk

3.1 Zienswijze 1 Vereniging Oud Hoorn

3.1.1 Samenvatting

Vereniging Oud Hoorn (verder: 'VOH') maakt bezwaar tegen het toestaan van bouwvolumes in het bestemmingsplan die niet zijn beoogd met het beeldkwaliteitsplan. Het beeldkwaliteitsplan is niet juridisch bindend. VOH refereert hieromtrent aan de Toren van Hoorn waarbij hoger is gebouwd dan werd voorzien in het beeldkwaliteitsplan. VOH pleit voor het opnemen van een nadere eis in het bestemmingsplan waardoor het beeldkwaliteitsplan wordt versleuteld in het bestemmingsplan.

3.1.2 Reactie gemeente

Het beeldkwaliteitsplan is opgesteld om sturing te geven aan de ruimtelijke kwaliteit binnen de juridische planologische bouw mogelijkheden uit het bestemmingsplan. Het beeldkwaliteitsplan zal voor wat betreft

de aspecten die betrekking hebben op welstand, worden vastgesteld als welstandscriteria. Hiermee krijgt het beeldkwaliteitsplan juridische betekenis als formeel toetsingskader voor welstand voor aanvragen om omgevingsvergunning. Op grond van artikel 2.10 lid 1 onder d Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is strijd met redelijke eisen van welstand immers een weigeringsgrond voor een aanvraag om omgevingsvergunning.

De stedenbouwkundige afweging voor wat betreft de maximale volumes die toelaatbaar zijn, worden opgenomen in het bestemmingsplan. Het beeldkwaliteitsplan mag de bouw mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet onmogelijk maken. Dit vloeit ook voort uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het begrenzen van de bouw hoogte via een beeldkwaliteitsplan is daarom niet het juiste instrument.

In het bestemmingsplan Pelmolenpad is rekening gehouden met 3 meter bouw hoogte per verdieping. De maximale bouw hoogte in het bestemmingsplan valt echter om verschillende redenen hoger uit:

1. Om extra hoogte op de begane grond verdieping (plint) te kunnen realiseren, is extra bouw hoogte opgenomen.
2. Deze extra bouw hoogte is ook nodig wanneer gekozen wordt voor half-verdiept parkeren. De plint en de klassieke driedeling in de gevel zoals deze omschreven is in het beeldkwaliteitsplan, komt met een extra meter nog meer tot zijn recht. Hierdoor wint het plan aan kwaliteit.
3. Om te kunnen voldoen aan duurzaamheidseisen en duurzaamheidsambities is het gewenst om het realiseren van polderdaken mogelijk te maken ten gunste van de waterberging. Hiervoor is een hogere bouw hoogte noodzakelijk.
4. Bij het bepalen van de maximale bouw hoogte is ook relevant dat in het beeldkwaliteitsplan een variatie in kapvormen wordt voorgeschreven. Een hogere bouw hoogte in de bovenste bouw laag is dan gewenst voor een volwaardige verdieping onder de kap.

De maximale bouw hoogte uit het bestemmingsplan is gerechtvaardigd onder bovengenoemde omstandigheden. Dit is echter nog niet voldoende geborgd in de planregels, onder andere omdat nog niet bekend is welke woningtypen waar komen en of er bijvoorbeeld kappen worden toegepast of niet. In het bestemmingsplan zal de bouw hoogte zodanig worden aangepast dat deze extra ruimte alleen toelaatbaar is onder voorwaarden.

Daar waar binnen de bestemmingen 'Wonen-Woongebouw' en 'Gemengd' in het ontwerpbestemmingsplan een maximale bouw hoogte van 11 meter is toegestaan, wordt de bouw hoogte aangepast naar maximaal 10 meter.

Er zal een binnenplanse afwijking worden opgenomen zodat van de maximale bouw hoogte kan worden afgeweken met maximaal één meter onder de voorwaarde dat er sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

1. het gebouw wordt voorzien van extra verdiepingshoogte (hoger dan 3 meter) op de begane grond;
2. het gebouw wordt voorzien van half-verdiept parkeren, ter plaatse daarvan;
3. het gebouw wordt voorzien van een voorziening op het dak ten behoeve van de waterbergingscapaciteit;
4. het gebouw wordt voorzien van een kap.

De locaties langs het Keern zullen worden voorzien van een regeling waarvoor geldt dat er een maximale dakhelling van 70 graden dient te worden aangehouden. In het bestemmingsplan zal een dakhelling van tenminste 30 graden en maximaal 70 graden worden voorgeschreven voor de grondgebonden woningen. Hiervan kan worden afgeweken mits dit geen onevenredige afbreuk doet aan de stedenbouwkundige inpassing in de omgeving.

3.1.3 *Samenvatting*

VOH wijst op de verschillen tussen het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan bij het stationsplein zuid: aan de zuidzijde van het station nabij de traverse en de bebouwing aan de zuidzijde naast de

loopbrug. Ook bij stationsgebied noord is er een discrepantie tussen het gewenste beeld en de maximale maten binnen het bestemmingsplan.

3.1.4 *Reactie gemeente*

Dit deel van de zienswijze is niet gericht op het bestemmingsplan Pelmolenpad. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de procedure van het bestemmingsplan Stationsgebied.

3.1.5 *Samenvatting*

Het verschil tussen het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan komt volgens VOH het meest tot uiting bij de zeer zware verkeersbestemming waarbinnen zelfs een gelijkvloerse kruising met het spoor zou kunnen passen, terwijl in het beeldkwaliteitsplan juist is gekozen voor een grote mate van verblijfskwaliteit met een goede langzaamverkeersverbinding naar het nieuwe stadsstrand. De functie deelt de toch al kleine woonbuurt hard in tweeën met een grote belasting voor de woonomgeving. VOH maakt bezwaar tegen het mogelijk maken van de Carbasitunnel en wijst op de onzekerheden omtrent realisatie daarvan, het parkeren ten noorden van het station en de autoluwe binnenstad. Volgens VOH is dit niet haalbaar binnen de bestemmingsplanperiode van 10 jaar. Een reservering met de bevoegdheid om de tunnel later te realiseren is ook een optie.

3.1.6 *Reactie gemeente*

In de toelichting van het bestemmingsplan staat hierover in paragraaf 3.4: *In het stedenbouwkundig plan en onderhavig bestemmingsplan is een ruimtereservering gedaan voor het aanleggen van een noord-zuid verbinding. Als besloten wordt om deze verbinding te realiseren, kan deze ruimtereservering daarvoor worden aangewend. Hiervoor zal op dat moment een separate ruimtelijke procedure worden gevolgd. Zolang het tracé niet wordt aangelegd, zal het als openbaar gebied worden ingericht.*

Het reserveren van ruimte om de aanleg van een verkeersverbinding niet onmogelijk te maken, is altijd een van de uitgangspunten geweest om dit gebied in ontwikkeling te brengen. Een zekere mate van tweedeling is daarom niet te voorkomen.

De verkeersbestemming betreft nadrukkelijk een reservering van de ruimte waarvan nu nog niet definitief vaststaat of deze benut zal worden voor de verkeersverbinding. Met dit bestemmingplan wordt de verkeersverbinding als zodanig nog niet toegestaan, maar wordt slechts beoogd om de verkeersverbinding in de toekomst niet onmogelijk te maken. Er is dus geen sprake van een zeer zware verkeersbestemming. Dit wordt benadrukt in de bestemming Verkeer-Verblijf waarbinnen woonstraten, paden, parkeervoorzieningen, in- en uitritten, groenvoorzieningen, sloten en bermen, waterlopen en waterpartijen zijn toegestaan, waarbij de inrichting hoofdzakelijk gericht is op de afwikkeling van het bestemmingsverkeer.

Een verkeersverbinding die een doorgaand verkeersroute in de vorm van een tunnel mogelijk maakt, is in strijd met deze bestemming. Het bestemmingsplan komt in feite daarmee tegemoet aan de zienswijze van VOH: de ruimte is als zodanig gereserveerd om op een later moment eventueel de verkeersverbinding te realiseren. Of de verkeersverbinding, al dan niet in de vorm van een tunnel, doorgang zal vinden, wordt niet besloten met de vaststelling van dit bestemmingsplan.

3.1.7 *Samenvatting*

VOH maakt bezwaar tegen een harde groen- en verkeersbestemming bij de Noorderveemarkt om de looproute te kunnen opschuiven waar juist een gemengde bestemming gewenst is om tijdens de uitvoering de juiste keuzes te kunnen maken. De sloop van de veehekken, zijnde een rijksmonument en verwijdering van een aantal monumentale bomen wordt hiermee mogelijk gemaakt. Er is geen discussie gevoerd en geen afweging gemaakt en vereniging vindt dat de discussie plaats moet vinden in de uitwerkingsfase.

3.1.8 *Reactie gemeente*

In het vigerende bestemmingsplan 'Binnenstad' is voor de Noorderveemarkt eveneens een verkeersbestemming opgenomen. De veehekken staan niet op de plek van de Noorderveemarkt. De Veemarkt maakt echter geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

Het is van belang zorgvuldig om te gaan met erfgoed en het Rijksmonument Noorderplantsoen, de monumentale bomen en de veehekken. Deze hebben alle een bijzondere status. In de uitwerkingsfase zal eerst bestudeerd worden hoe het gebied in te richten en waar de voetgangersroutes precies komen te lopen. Hiervoor zullen aparte procedures doorlopen moeten worden. In de uitwerkingsfase is gelegenheid om hierover te participeren.

3.1.9 *Samenvatting*

VOH is van mening dat de parkeercapaciteit onvoldoende is om zowel de nieuwe bewoners, het bezoekend publiek en het verlagen van de parkeerdruk in de binnenstad te bedienen. Extra parkeercapaciteit is nodig op basis van de mobiliteitsvisie.

3.1.10 *Reactie gemeente*

Vooropgesteld wordt dat binnen het plangebied moet worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte. Het is niet de bedoeling dat het plangebied een parkeerbuffer vormt voor functies in de binnenstad. Binnen het plangebied wordt immers een stadse woonwijk nagestreefd. Bij het stationsgebied wordt wel voorzien in parkeergelegenheid voor bezoekend publiek van de binnenstad. Separaat van het bestemmingsplan zal een faseringsplan worden opgesteld voor het parkeren door bezoekers van de binnenstad.

In zijn algemeenheid geldt dat niet de mobiliteitsvisie, maar de Parkeernormennota Hoorn in beginsel het beleidsdocument is waar concrete parkeernormen zijn bepaald per functie en per gebied. In de Parkeernormennota Hoorn staat over de Poort van Hoorn dat voor die ontwikkelingen geldt dat passende normen worden vastgesteld in overleg met de gemeente.

Aanvankelijk is voor de woningen in het plangebied Pelmolenpad door de raad op 8 december 2020 een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning vastgesteld. Voor de overige functies zijn de parkeernormen zoals opgenomen in de Parkeernormennota Hoorn van toepassing.

Op 13 september 2022 heeft het college de parkeernorm gewijzigd en vastgesteld. De parkeernorm voor de nieuwe woningen is als volgt opgebouwd: 0,8 parkeerplaats per koopwoning, 0,3 parkeerplaats per huurwoning, 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

De reden voor het aanpassen van de parkeernorm is dat is gebleken dat de parkeernorm van 1,0 voor elke woning niet haalbaar is in dit plangebied. De openbare ruimte biedt daar niet voldoende plek voor. Dit ruimtegebrek is niet oplosbaar zonder ingrijpende gevolgen voor het stedenbouwkundig plan. Het stedenbouwkundig plan gaat bovendien uit van een autoluw gebied waar de auto te gast is. Er is daarom onderzocht wat een andere norm zou kunnen zijn waarmee een acceptabele oplossing voor het aspect parkeren kan worden geboden.

Daarbij is van belang dat deze locatie zich op zeer korte afstand bevindt van het station waarbij juist het gebruik van het openbaar vervoer binnen handbereik is. Het stimuleren van het gebruik van de fiets, openbaar vervoer en mogelijk ook deelauto-concepten kunnen hierdoor eveneens aantrekkelijker worden.

Ook geldt dat de kosten voor de realisatie van de planontwikkeling hoger worden door meer parkeerplaatsen te realiseren omdat er meer ruimte nodig zal zijn als moet worden voldaan aan een hogere parkeernorm. De planontwikkeling komt hiermee onder financiële druk te staan. De grote behoefte aan woningen maakt dat de volkshuisvestelijke doelstellingen zwaar wegen. Deze

doelstellingen en de beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen op zeer korte afstand, rechtvaardigen de beperkte verlaging van de parkeernorm.

Bij de realisatie van de parkeerplekken is ook rekening gehouden met de bestaande vergunninghouders. Er zijn 573 parkeerplaatsen gepland in het plangebied (182 op het maaiveld + 391 in garages) ten behoeve van 610 woningen inclusief de bestaande vergunninghouders. Dit komt gemiddeld neer op 0,94 parkeerplaats per woning. Uit de opgestelde parkeerbalans door Goudappel van juli 2021, die is geactualiseerd in november 2022 die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat binnen de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan in combinatie met het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen en de parkeernormen van de gemeente Hoorn een sluitende parkeerbalans geldt. Dit betekent dat het bestemmingsplan voor parkeren uitgaat van reële uitgangspunten.

3.1.11 Samenvatting

VOH merkt op dat in zijn algemeenheid ondergronds parkeren aanmerkelijk duurder is en dat een woning daardoor duurder wordt. Hoe duurder de woningen, hoe groter het bezit van een privéauto. VOH is voorstander van ondergronds parkeren.

3.1.12 Reactie gemeente

Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.

3.1.13 Samenvatting

VOH geeft aan een mening te hebben over erfgoed, beleving van de stad en de ontwikkeling daarvan. De beoordeling van de plannen zou volgens VOH beter mogelijk zijn wanneer een financiële paragraaf zou zijn toegevoegd.

3.1.14 Reactie gemeente

De gronden in het plangebied zijn grotendeels in eigendom van de gemeente Hoorn. Het kostenverhaal voor deze gronden is dan ook verzekerd middels gronduitgifte danwel via anterieure overeenkomsten met derden. Niet alle financiële gegevens zijn zonder meer openbaar. Dit geldt bijvoorbeeld als het belang van het verstrekken van de informatie niet opweegt tegen het economische of financiële belang van een gemeente of vertrouwelijke bedrijfsgegevens bevat van particuliere bedrijven of informatie die van belang is met het oog op de nog te voeren onderhandelingen van de gemeente over o.a. verwerving. Op basis van de zienswijze is het niet duidelijk welke gegevens VOH wil inzien. Desgewenst kan VOH hierover in contact treden met de gemeente.

3.1.15 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- Daar waar binnen de bestemmingen 'Wonen-Woongebouw' en 'Gemengd' in het ontwerpbestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 11 meter is toegestaan, wordt de bouwhoogte aangepast naar maximaal 10 meter.
- Daar waar de maximale bouwhoogte wordt teruggebracht naar 10 meter zal de aanduiding 'wetgevingszone- afwijkingsgebied 3' worden opgenomen op de verbeelding.
- In de planregels zal binnen artikel 4 ('Gemengd') en artikel 10 ('Wonen-Woongebouw') een binnenplanse afwijking worden opgenomen voor de gronden die zijn aangeduid met 'wetgevingszone- afwijkingsgebied 3' zodat van de maximale bouwhoogte kan worden afgeweken met maximaal één meter onder de voorwaarde dat er sprake is van één of meer van de volgende gevallen:
 - a) het gebouw wordt voorzien van extra verdiepingshoogte (hoger dan 3 meter) op de begane grond;
 - b) het gebouw wordt voorzien van half-verdiept parkeren, ter plaatse daarvan;
 - c) het gebouw wordt voorzien van een voorziening op het dak ten behoeve van de waterbergingscapaciteit;
 - d) het gebouw wordt voorzien van een kap.

- Binnen de bestemmingen 'Gemengd' in artikel 4, de bestemming 'Gemengd-Wonen en Parkeergarage' in artikel 5 en de bestemming 'Wonen-Woongebouw' in artikel 10 worden bouwregels toegevoegd die bepalen dat woonhuizen (grondgebonden woningen) slechts zijn toegestaan indien het gebouw wordt voorzien van een kap met een dakhelling van minimaal 30 graden en maximaal 70 graden. Tevens zal een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid worden opgenomen om hiervan af te kunnen wijken voor zover dit geen onevenredige afbreuk doet aan de stedenbouwkundige inpassing in de omgeving ten behoeve van de flexibiliteit en variatie in het gebied.
- Op de locaties de woningen langs het Keern wordt de aanduiding '*maximum dakhelling (graden)*' opgenomen en een maximale goothoogte van 13,5 meter en een maximale bouwhoogte van 16 meter.
- In de planregels wordt voor de bouw van de woningen ter plaatse van de aanduiding '*maximum dakhelling (graden)*' een dakhelling van maximaal 70 graden als voorwaarde gesteld voor de bouw van een gebouw.

3.2 Zienswijze 2 [Geanonimiseerd]

3.2.1 Samenvatting

Indiener wijst erop dat de geplande parkeergarage ten koste gaat van zijn ochtendzon en uitzicht. De geplande parkeergarage zorgt bovendien voor inkijk op het perceel van indiener waardoor het voor indiener van belang is dat de gevel van de garage welke is gericht op zijn woning en tuin, volledig gesloten zal zijn. Indiener benoemt nadelige gevolgen van raampartijen en balkons als de garage ondergronds wordt gebouwd, waardoor woningbouw daarboven mogelijk zou worden met uitzicht op zijn woning.

3.2.2 Reactie gemeente

De Poort van Hoorn is één van de grootste stedelijke ontwikkelopgaven waar Hoorn zich in jaren voor gesteld ziet staan. Het gehele gebied wordt nu gekenmerkt door een gebrek aan comfort en stedelijke kwaliteit. De te verwachten groei van de stad biedt kansen dit gebied te vernieuwen en om te vormen tot een fraai stedelijk gebied. Met de realisatie van de plannen voor de Poort van Hoorn, waar bestemmingsplan Pelmolendpad onderdeel van uitmaakt, wordt een aantrekkelijke stedelijke woon-werkmilieu nagestreefd. Het is inherent aan een stedelijke omgeving dat door de hogere bebouwingsdichtheid enige mate van aantasting van de privacy, zonlicht en uitzicht kan plaatsvinden. Dit is op zichzelf niet onaanvaardbaar. Als gevolg van de plannen binnen dit bestemmingsplan valt het daarom ook niet helemaal uit te sluiten dat indiener een bepaalde mate van aantasting van het woongenot zal ervaren op het gebied van zonlicht, uitzicht en privacy.

Het belang van indiener en zijn woongenot moet worden afgewogen tegen het belang dat is gediend met de bebouwing die mogelijk wordt gemaakt met het bestemmingsplan. Daarbij geldt dat indiener geen blijvende rechten kan ontlenen aan de bestaande situatie die hij als gunstiger ervaart. De gehanteerde afstand van bijna 40 meter tussen de bestemmingsgrenzen van het perceel van indiener en de geplande garage en de maximale bouwhoogte van de garage van 17 meter zijn voor een stedelijk gebied geen onevenredig ingrijpende of ongebruikelijke maatvoeringen.

Tijdens het participatieproces zijn bezonningsstudies aan de participanten getoond en toegelicht. Een meer gedetailleerde zonstudie is opgesteld en toegevoegd aan deze nota van beantwoording als bijlage. Hieruit blijkt dat er geen onevenredige schaduw hinder ten gevolge van de ontwikkeling kan worden verwacht. Op het perceel van indiener is geen sprake van schaduwwerking ten gevolge van de planontwikkeling.

Bovendien geldt dat op grond van het vigerende bestemmingsplan Uitbreidingsplan in Hoofdzaak de bestemming 'Toekomstige gemeente-uitbreiding' van kracht is ter plaatse van de geplande garage. Op grond van deze bestemming zijn vergelijkbare en hogere bouwhoogtes toegestaan.

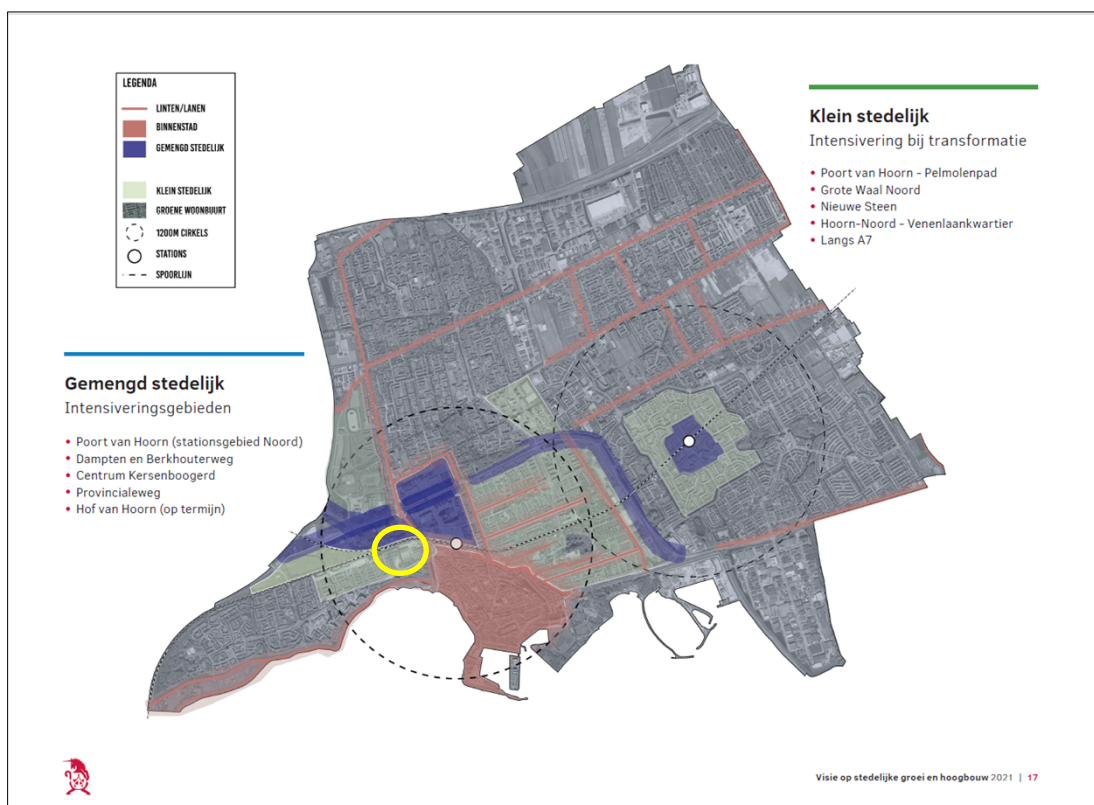
3.2.3 Samenvatting

Indiener verzoekt om de bouwhoogte van de twee woontorens die zijn gepland naast de parkeergarage op het voormalige Ford-terrein te verlagen naar maximaal 3 lagen in plaats van 5 en 8 verdiepingen. Indiener vreest inkijk op zijn perceel als de geplande hoogtes van vijf, resp. acht verdiepingen doorgang vinden. In het participatieproces is kenbaar gemaakt dat het hele Pelmolenpad uit maximaal drie lagen zou bestaan, wat valt onder 'intensieve laagbouw'. Indiener is van mening dat dit ook zo hoort te zijn in de eerste ring rondom de historische binnenstad.

3.2.4 Reactie gemeente

Tijdens de participatie is het masterplan toegelicht met een diversiteit aan bouwhoogtes, vijf tot acht bouwlagen. Naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen in de participatie zijn enkele wijzigingen doorgevoerd om tegemoet te komen aan de wensen van de bewoners. Onder andere is in het masterplan de bouwhoogte in de directe omgeving van de bestaande woningen naar beneden bijgesteld. In dit verband verwijzen wij ook naar de beantwoording onder 3.1.2.

In de visie Hoornse Hoogte is vastgelegd dat het gebied Poort van Hoorn-Pelmolenpad valt onder kleinstedelijk gebied. Dit betekent dat er in de groen gekleurde gebieden bij transformatie kleinstedelijke bebouwing kan komen. Hier gaat het om een mix van grondgebonden woningen en appartementen in 3 – 5 bouwlagen, met eventueel accenten tot 8 bouwlagen. In het gebied Pelmolenpad is dit ook van toepassing. Op de navolgende afbeelding is het plangebied Pelmolenpad in geel omcirkeld.



Afbeelding: uitsnede Hoornse Hoogte, 8 februari 2022.

3.2.5 Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen hoogteaccenten tegenover de Kometenstraat. De woning van indiener ligt in het zicht van een eventueel hoogteaccent in de vorm van een vierde verdieping of een dakterras bovenop de derde verdieping. Er ontstaat vrij uitzicht op de tuin van indiener. In het participatieproces is gecommuniceerd dat de bebouwing langs de gehele Kometenstraat omlaag is gebracht naar maximaal drie lagen hoog.

3.2.6 *Reactie gemeente*

Het klopt dat de bebouwing tegenover de Kometenstaat maximaal 3 bouwlagen hoog mag zijn. Met een maximale bouwhoogte van 11 meter is het niet mogelijk om een vierde bouwlaag te realiseren in verband met de benodigde hoogte per verdieping. Het bestemmingsplan wordt bovendien aangepast door de maximale bouwhoogte te begrenzen op 10 meter met 1 meter extra die onder voorwaarden toelaatbaar is via een afwijkingsbevoegdheid (zie ook zienswijze nummer 1 en 3.1.15). Aan de achterzijde van de rij woningen tegenover de Kometenstraat mag de bouwhoogte maximaal 17 meter bedragen.

De locatie waar 17 meter hoog mag worden gebouwd bevindt zich op zodanige afstand dat hinder voor indiener redelijkerwijs beperkt is. De afstand bedraagt meer dan 30 meter.

Bovendien is er nog gelegenheid voor indiener om te participeren bij het ontwerp van de openbare ruimte, met het oog op een eventueel een groene inrichting die tegemoet komt aan de beleving van privacy.

Wat de platte daken betreft, deze zijn in veel gevallen nodig om te benutten voor de duurzaamheidsdoelstellingen ten aanzien van klimaatadaptatie. De daken kunnen worden benut voor de waterbergingscapaciteit om zo te kunnen voldoen aan de regels omtrent Bijna Energieneutraal Bouwen (BENG). Gelet hierop verwachten wij niet dat op alle daken dakterrassen kunnen worden gerealiseerd. Desalniettemin zal bij vaststelling een regel worden opgenomen die dakterrassen uitsluit. Dit sluit aan bij de algemene regel over dakterrassen in de Veegplannen van de gemeente. Omdat dakterrassen niet per definitie onaanvaardbaar zijn in een stedelijke woonomgeving, zal tevens zal een binnenplanse afwijking worden opgenomen om onder voorwaarden dakterrassen toe te staan, in aansluiting op de regels die ook voor dakterrassen gelden in de binnenstad. Als een dakterras wordt aangevraagd, zal per geval een afweging worden gemaakt waarbij wordt getoetst of er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

3.2.7 *Samenvatting*

Indiener maakt bezwaar tegen het mogelijk maken van het Carbasiustracé en verzoekt het tracé voor eens en altijd 'van de kaart te vegen'. Indiener uit zijn zorgen ten aanzien van de situering van het tracé op korte afstand van zijn woning, geluidhinder, fijnstof, trilling, woongenot en financieel. Indiener is van mening dat de mogelijke komst van het tracé van invloed is op de waarde van zijn woning. Doordat het tracé mogelijk toch wordt gerealiseerd, blijft indiener na 14 jaar nog steeds in onzekerheid verkeren.

3.2.8 *Reactie gemeente*

Een besluit over de eventuele komst van een noord-zuid verkeersverbinding wordt met dit bestemmingsplan niet genomen. De afweging van de omgevingseffecten van een dergelijk tracé worden daarom ook niet meegewogen bij dit bestemmingsplan, maar zullen worden meegenomen bij de besluitvorming over de eventuele komst van de verkeersverbinding. De aspecten die door indiener naar voren worden gebracht over de gevolgen van de mogelijk toekomstige verkeersverbinding ten aanzien van o.a. geluidhinder, fijnstof, trilling, woongenot en financiële aspecten kunnen daarom niet naar aanleiding van deze zienswijze worden beantwoord. Verschillende varianten voor de verkeersverbinding zijn inmiddels gepresenteerd. Over de onzekerheid waarin indiener aangeeft te verkeren, kan op dit moment worden aangegeven dat naar verwachting in april 2023 een besluit kan worden genomen over de voorkeursvariant.

3.2.9 *Conclusie*

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de regels wordt een regeling opgenomen over dakterrassen die dakterrassen uitsluit en met een binnenplanse afwijking toestaat onder voorwaarden:
 - In artikel 17 wordt onder lid 17.1 sub g toegevoegd:

g. het gebruik van bouwwerken voor het realiseren van een dakterras.

- In artikel 19.1 wordt sub j toegevoegd:

j. de regels en toestaan dat dakterrassen worden gebouwd ten behoeve van woningen in afwijking van het bepaalde in artikel 17.1 sub g, met dien verstande dat het hekwerk ten behoeve van een dakterras een maximale bouwhoogte heeft van 1 m, gemeten vanaf de bovenkant van het dak en onder de voorwaarde dat het dakterras geen onevenredige afbreuk doet aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

- De zonstudie wordt toegevoegd aan de bijlagen van het bestemmingsplan.

3.3 Zienswijze 3 [Geanonimiseerd]

De zienswijze is ingediend namens meerdere personen.

3.3.1 Samenvatting

Indieners uiten kritiek op het verkleinen van de groenstrook die parallel loopt aan de Kometenstraat, die bekend staat als het vleermuizenbos. De groenstrook is thans 15 meter breed. In het conceptontwerp resteert hiervan nog slechts 4,5 meter. Dit gaat ten koste van flora en fauna functies en is een gemis voor omwonenden en toekomstige bewoners. Indieners zijn van mening dat de invulling (plein met speelgelegenheid) waar het vleermuizenbos voor plaats moet maken, al voorkomt in de omgeving. Door middel van een kronkelpad te midden van het bos kan een uitnodigende wandelroute worden gecreëerd en wordt verwezen naar een dergelijke situatie langs de spoorlijn bij de Holenweg.

3.3.2 Reactie gemeente

In het participatietraject is dit aspect naar aanleiding van inbreng door participanten beoordeeld. Naar aanleiding van de inbreng is een deel van het groen en speelveld behouden. Er is echter ook ruimte nodig om het programma op een stedenbouwkundig verantwoorde manier in een bestaande omgeving in te passen. Hierbij kan niet worden voorkomen dat bestaand groen hiervoor (deels) plaats moet maken.

Een deel van de groenstrook zal daarom worden ingericht voor woningbouw. Een ander deel blijft speelveld en er is ruimte voor een groenstrook van (minimaal) 4,5 meter breed met enkele doorsteken. In het algemeen belang proberen wij de groenvoorzieningen en de speelgelegenheden zoveel mogelijk te spreiden over de wijk en de stad in zijn geheel.

Dat dit een verlies van groen inhoudt op deze plek is onvermijdelijk gelet op het doel dat wordt nagestreefd met dit plan om een stadse woonwijk te realiseren. In het plangebied komen echter ook nieuwe groene elementen die een bijdrage leveren aan flora en fauna. Uit ecologisch onderzoek is gebleken dat het plan niet in strijd is met de Wet natuurbescherming.

3.3.3 Samenvatting

Indieners citeren passages uit de kadernotitie en de Verbindend Groenvisie+ 2019-2029 op basis waarvan wordt gepleit voor het behoud van het vleermuizenbos in de ontwikkeling van de strandwijk. Indieners zijn van mening dat is verzuimd om te onderzoeken of het vleermuizenbos behouden kan blijven. Het bestaan ervan is zelfs ten onrechte ontkend aangezien volgens het bestemmingsplan geen belangrijke bestaande bomenstructuur aanwezig zou zijn aan de Kometenstraat.

3.3.4 Reactie gemeente

Juist naar aanleiding van de inbreng in het participatietraject is expliciet aandacht besteed aan het groen en in hoeverre dit behouden kan blijven. Op basis van het Bomenbeleidsplan is er geen sprake van een hoofdstructuur of secundaire groenstructuur die het noodzakelijk maakt om de groenstrook volledig te behouden.



Kaartfragment Bomenbeleidsplan

Evenmin blijkt uit de Verbindend Groenvisie+ 2019-2029 dat de groenstrook volledig behouden dient te blijven. Het Pelmolendpad transformeert immers naar een stedelijke wijk, waar de kwaliteit en de kwantiteit van het stedelijk groen conform de groenvisie is geborgd. Dit kan ook nieuw, stedelijk groen zijn.

Tenslotte is ook niet uit ecologisch onderzoeken (Ecologische beoordeling voor het bestemmingsplan Poort van Hoorn d.d. 6 april 2021 van Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek bv en Nader Onderzoek van [REDACTED] d.d. [REDACTED]) gebleken dat het vanwege de vleermuizen noodzakelijk zou zijn om de groenstrook in zijn volledigheid te behouden.

3.3.5 Samenvatting

Indieners vragen zich af waarom ervoor gekozen is om de bomeneffecten-analyse pas uit te laten voeren bij de bouw en aanlegwerkzaamheden. Meestal wordt deze toegevoegd bij de bekendmaking van een ontwerpbestemmingsplan.

3.3.6 Reactie gemeente

Met een bomeneffecten-analyse worden de effecten van bouw- en aanlegactiviteiten op de bomen onderzocht en kan worden beoordeeld of de bomen behouden kunnen blijven. Op basis van de bomeneffecten-analyse kan ook worden bepaald welke nieuwe aanplant (locatie soort e.d.) geschikt zou zijn in het gebied. Het betreft een meer technische beoordeling die bij de uitvoering van bouwplannen gebruikt wordt. Het is niet bedoeld als kaderstellend onderzoek voor de bepaling op welke locaties bouwmogelijkheden geboden kunnen worden.

Inmiddels is een bomeneffecten-analyse opgesteld door Groenadvies Amsterdam B.V. (d.d. 28 maart 2022) naar zes bomen langs de Kometenstraat (vijf platanen en één iep). Hieruit komt naar voren dat er risico is op schade aan de bomen en worden aanbevelingen gedaan over maatregelen. De bomeneffecten-analyse zal aan de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan worden toegevoegd.

3.3.7 Samenvatting

Indieners doen onder verwijzing naar paragraaf 4.2 van de plantoelichting een beroep op provinciaal beleid en vragen hoe de balans tussen economische groei en leefbaarheid terugkomt wanneer het vleermuizenbos moet wijken voor stedelijke ontwikkelingen welke uitsluitend economische groei als doel hebben.

3.3.8 Reactie gemeente

Het is niet zo dat de ontwikkelingen in het Pelmolendpad uitsluitend economische groei als doel hebben. Binnen de gemeente en in feite in het hele land, geldt dat er een forse woningbouwopgave is wegens een tekort aan woningen. Met de realisatie van de plannen in het Pelmolendpad wordt derhalve

tegemoetgekomen aan een volkshuisvestelijk belang dat voor de gemeente Hoorn zwaar weegt. Dit belang heeft de raad in diverse beleidsdocumenten en koersbepalende besluiten onderstreept waaronder in:

- De Structuurvisie De Poort van Hoorn
- Het raadsbesluit omtrent de 'Toekomst van de Stad' om 'meer stad te worden' van 6 juni 2019
- Woonvisie 2020-2025
- Omgevingsvisie van 8 februari 2022

3.3.9 *Samenvatting*

Indieners vragen in het huidige plan de strook van 4,5 meter breed, alsmede in de definitieve versie van het plan de gevraagde strook van 15 meter breed, daadwerkelijk als groen te markeren voor de duidelijkheid, zekerheid en ter bevestiging van het belang van dit groen. Indieners verzoeken om het vleermuizenbos te behouden en illustreren dit verzoek met een tweetal plattegronden.

3.3.10 *Reactie gemeente*

Op basis van de schets waar indieners aan refereren, is een bomeneffectanalyse (BEA) uitgevoerd voor een 6-tal bomen. De BEA geeft aan dat er rond de bomen voldoende ruimte nodig is om deze te behouden er een zeer brede groenstrook nodig is van 17 meter. Indien de brede groenstrook moet worden in het stedenbouwkundig plan gaat dat ten koste van woningen en uitgeefbaar gebied. Om het tekort aan woonprogramma deels te compenseren is het nodig om de hoogte van het appartementenblok in de Kometenstraat te verhogen. Ook is er minder uitgeefbare grond waardoor dit gevolgen heeft voor de bussinesscase.

Om een zorgvuldige keuze te maken is er op basis van het rapport (BEA) een variant op het ontwerpbestemmingsplan uitgewerkt waarin de bomen en het groen behouden kunnen blijven. In een separaat memo zijn twee ruimtelijke varianten uitgewerkt en gemotiveerd. Op basis van een integrale weging wordt de raad voorgesteld vast te houden aan de reeds vastgestelde opzet van het ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad en geen wijzigingen door te voeren op dit onderdeel. Bij de integrale weging is rekening gehouden met de volgende aspecten: BEA, participatie, programma, financieel, ruimtelijk, algemeen belang versus privaat belang (bewoners Kometenstraat), proces en planning. Het belang van voldoende groen en bomen in de straat wordt onderschreven. In de daarvoor beschikbare groenstrook van tenminste 4,5 meter breed worden dan ook nieuwe bomen teruggeplant. Geprobeerd wordt om een of meerdere van de zes bestaande bomen, indien mogelijk, in de nieuwe situatie te behouden. Dit wordt (pas) duidelijk bij aanvang van de uitvoering.

Voor een uitgebreide uiteenzetting van de beoordeling van de varianten wordt verwezen naar de memo die als bijlage bij deze nota van beantwoording is toegevoegd.

3.3.11 *Samenvatting*

Indieners vermoeden dat de ingetekende strook groen langs het spoor is ingetekend om een percentage groen te weerleggen t.o.v. overige bestemmingen. Dit slaat de plank mis, aldus indieners, omdat deze strook groen alleen het zicht vanuit de trein ten goede komt en niet ten goede komt aan bewoners in vergelijking met het vleermuizenbos.

3.3.12 *Reactie gemeente*

Langs het spoor loopt een sloot die behouden moet blijven in verband met de hoofdwaterstructuur. Deze is niet ingetekend op de plankaart maar valt binnen de groenstructuur. De gronden direct langs het spoor zijn niet in eigendom van de gemeente. Wij kunnen daarom deze groenzone niet op een andere locatie terugbrengen in het plan.

3.3.13 Samenvatting

Indieners maken bezwaar tegen de mogelijkheid van hoogteaccenten tegenover de Kometenstraat. De woningen van indieners liggen allemaal in het zicht van een eventueel hoogteaccent in de vorm van een vierde verdieping of een dakterras boven op een derde verdieping.

3.3.14 Reactie gemeente

Het klopt dat de bebouwing tegenover de Kometenstaat maximaal 3 bouwlagen hoog mag zijn. Met een maximale bouwhoogte van 11 meter is het niet mogelijk om een vierde bouwlaag te realiseren in verband met de benodigde hoogte per verdieping. Het bestemmingsplan wordt bovendien aangepast door de maximale bouwhoogte te begrenzen op 10 meter met 1 meter extra die onder voorwaarden toelaatbaar is via een afwijkingsbevoegdheid (zie ook zienswijze nummer 1 en 3.1.15). Aan de achterzijde van de rij woningen tegenover de Kometenstraat mag de bouwhoogte maximaal 17 meter bedragen.

De locatie waar 17 meter hoog mag worden gebouwd bevindt zich op zodanige afstand dat hinder voor indiener redelijkerwijs beperkt is. De afstand bedraagt meer dan 30 meter.

Bovendien is er nog gelegenheid voor indiener om te participeren bij het ontwerp van de openbare ruimte, met het oog op een eventueel een groene inrichting die tegemoet komt aan de beleving van privacy.

Wat de platte daken betreft, deze zijn in veel gevallen nodig om te benutten voor de duurzaamheidsdoelstellingen ten aanzien van klimaatadaptatie. De daken kunnen worden benut voor de waterbergingscapaciteit om zo te kunnen voldoen aan de regels omtrent Bijna Energieneutraal Bouwen (BENG). Gelet hierop verwachten wij niet dat op alle daken dakterrassen kunnen worden gerealiseerd. Desalniettemin zal bij vaststelling een regel worden opgenomen die dakterrassen uitsluit. Dit sluit aan bij de algemene regel over dakterrassen in de Veegplannen van de gemeente. Omdat dakterrassen niet per definitie onaanvaardbaar zijn in een stedelijke woonomgeving, zal tevens zal een binnenplanse afwijking worden opgenomen om onder voorwaarden dakterrassen toe te staan, in aansluiting op de regels die ook voor dakterrassen gelden in de binnenstad. Indien een dakterras wordt aangevraagd, zal per geval een afweging worden gemaakt waarbij wordt getoetst of er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

3.3.15 Samenvatting

Er ligt een doorgang van en naar de strandwijk via de Kometenstraat ter hoogte van huisnummer 11 ingetkend. De ontsluiting van de strandwijk gaat volgens indieners ten koste van het rustige karakter van de Kometenstraat, de parkeerruimte en het vleermuizenbos die hierdoor gesplitst wordt in twee delen. De Zuiderkruisstraat is volgens indieners een logischere positie voor de doorgang.

3.3.16 Reactie gemeente

De doorsteken in de noord-zuidrichting komen voort uit de verkavelingsopzet van het plan. Deze doorsteken zijn autoluw en zijn nodig om de woningen te bereiken voor onder andere nood- en hulpdiensten. Deze doorsteken voorzien in de doorwaadbaarheid van het gebied en voorkomt dat er een eilanden-structuur ontstaat met doodlopende wegen.

3.3.17 Samenvatting

Mocht het mogelijk worden om ondergronds parkeren mogelijk te maken waardoor de vrijgekomen ruimte benut kan worden voor woningen, vragen indieners om niet alleen het vleermuizenbos, maar ook het naastgelegen sportveld te behouden ten behoeve van natuurlijk recreatiegebied.

3.3.18 *Reactie gemeente*

Het bestemmingsplan laat ondergronds parkeren toe en het bestemmingsplan biedt hiervoor ruimte. Ondergronds parkeren is een kostbare parkeeroplossing. Het behoud van het vleermuizenbos en het sportveld vraagt zoveel ruimte dat voor woningbouw te weinig ruimte overblijft. Het plan wordt daarmee financieel niet uitvoerbaar. Bovendien komt het volkshuisvestelijke belang dat is gediend met dit plan dan te veel onder druk te staan.

3.3.19 *Samenvatting*

Indieners geven aan dat in opdracht van wethouder Bashara reeds is gerekend aan een alternatieve versie van het ontwerp waar het vleermuizenbos behouden zou kunnen worden, zonder concessies te hoeven doen aan het aantal te realiseren woningen en ook zonder hoger te hoeven bouwen. Indieners waarderen de bereidheid vanuit de gemeente om mee te denken en spreken hun hoop uit dat die versie te realiseren is.

3.3.20 *Reactie gemeente*

Op basis van de schets waar indieners aan refereren, is een bomeneffectanalyse (BEA) uitgevoerd voor een 6-tal bomen. De BEA geeft aan dat er rond de bomen voldoende ruimte nodig is om deze te behouden er een zeer brede groenstrook nodig is van 17 meter. Indien de brede groenstrook moet worden in het stedenbouwkundig plan gaat dat ten koste van woningen en uitgeefbaar gebied. Om het tekort aan woonprogramma deels te compenseren is het nodig om de hoogte van het appartementenblok in de Kometenstraat te verhogen. Ook is er minder uitgeefbare grond waardoor dit gevolgen heeft voor de businesscase.

Om een zorgvuldige keuze te maken is er op basis van het rapport (BEA) een variant op het ontwerpbestemmingsplan uitgewerkt waarin de bomen en het groen behouden kunnen blijven. In een separaat memo zijn twee ruimtelijke varianten uitgewerkt en gemotiveerd. Op basis van een integrale weging wordt de raad voorgesteld vast te houden aan de reeds vastgestelde opzet van het ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad en geen wijzigingen door te voeren op dit onderdeel. Bij de integrale weging is rekening gehouden met de volgende aspecten: BEA, participatie, programma, financieel, ruimtelijk, algemeen belang versus privaat belang (bewoners Kometenstraat), proces en planning. Het belang van voldoende groen en bomen in de straat wordt onderschreven. In de daarvoor beschikbare groenstrook van tenminste 4,5 meter breed worden dan ook nieuwe bomen teruggeplant. Geprobeerd wordt om een of meerdere van de zes bestaande bomen, indien mogelijk, in de nieuwe situatie te behouden. Dit wordt (pas) duidelijk bij aanvang van de uitvoering.

Voor een uitgebreide uiteenzetting van de beoordeling van de varianten wordt verwezen naar de memo die als bijlage bij deze nota van beantwoording is toegevoegd.

3.3.21 *Conclusie*

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de regels wordt een regeling opgenomen over dakterrassen die dakterrassen uitsluit en met een binnenplanse afwijking toestaat onder voorwaarden:
 - In artikel 17 wordt onder lid 17.1 sub g toegevoegd:
g. het gebruik van bouwwerken voor het realiseren van een dakterras.
 - In artikel 19.1 wordt sub j toegevoegd:
- j. de regels en toestaan dat dakterrassen worden gebouwd ten behoeve van woningen in afwijking van het bepaalde in artikel 17.1 sub g, met dien verstande dat het hekwerk ten behoeve van een dakterras een maximale bouwhoogte heeft van 1 m, gemeten vanaf de bovenkant van het dak en onder de voorwaarde dat het dakterras geen onevenredige afbreuk doet aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.
- De bomeneffecten-analyse zal aan de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan worden toegevoegd.

3.4 Zienswijze 4 [Geanonimiseerd]

De zienswijze is ingediend namens meerdere personen.

3.4.1 Samenvatting

Indieners geven aan dat het beeldkwaliteitsplan nooit formeel is gepubliceerd, maar dat deze op verzoek wel is ontvangen.

3.4.2 Reactie gemeente

Het beeldkwaliteitsplan is bekendgemaakt in een publicatie op 17 februari 2022 in het Gemeenteblad en het Hoorns Nieuwsblad, lag tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage op het gemeentehuis en was digitaal raadpleegbaar op www.hoorn.nl.

3.4.3 Samenvatting

Er is volgens indieners geen oplossing voor de extra verkeersdruk en er lijkt geen ruimte te zijn voor alternatieven zoals het beter spreiden of anders inrichten van de infrastructuur. Er wordt te makkelijk over de effecten van het stadsstrand heen gestapt. Door te gaan bouwen zonder verkeersoplossingen, wordt een deel van de mogelijke oplossingen in de toekomst bij voorbaat onmogelijk.

3.4.4 Reactie gemeente

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de verkeerseffecten van de Poort van Hoorn slechts in zeer beperkte mate effect hebben op wegen buiten het studiegebied. De intensiteit op de wegvakken neemt binnen het studiegebied op veel wegen toe maar blijft binnen intensiteitscriteria die passend zijn bij het type weg (conform Duurzaam Veilig). De verkeersafwikkeling is op de meeste kruispunten goed. Daar waar sprake is van een knelpunt geldt dat dit ook huidige knelpunten zijn waarvoor onderzoek naar een verkeersoplossing inmiddels is uitgevoerd. Eén van de oplossingen zou een verkeersverbinding kunnen zijn in de vorm van een tunnel en daar houdt het bestemmingsplan rekening mee door middel van een ruimtereservering zodat op een later moment -indien uit onderzoek blijkt dat deze oplossing de voorkeur verdient- een procedure daarvoor kan worden doorlopen. Dit staat dus nog niet vast. Naar verwachting kan de raad in april 2023 een besluit nemen over de voorkeursvariant. De inmiddels uitgevoerde onderzoeken naar de varianten zijn raadpleegbaar en beschikbaar via de website van de Poort van Hoorn: <https://www.poortvanhoorn.nl/toegangsweg> Uit het onderzoek naar de varianten blijkt dat het bestemmingsplan Pelmolenpad de mogelijkheden voor de binnenstad ontsluiting niet belemmert.

3.4.5 Samenvatting

Indieners voeren aan dat door toename van de verkeersdruk tevens de geluidshinder toeneemt en de luchtkwaliteit verslechterd. Indieners wijzen op de benodigde hogere waarde voor geluid. Artikel 110a lid 5 van de Wet geluidshinder bepaalt dat het college alleen bevoegd is tot het vaststellen van een hogere waarde, indien maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zullen zijn. Indieners zijn van mening dat dit onvoldoende is onderzocht en onderbouwd. Indieners zijn van mening dat de hogere waarde voor geluid nog niet is verstrekt.

3.4.6 Reactie gemeente

Door adviesbureau [REDACTED] is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkeling op de luchtkwaliteit. Uit het rapport van 18 november 2021 dat als bijlage 20 bij het bestemmingsplan is gevoegd, volgt dat de berekende jaargemiddelde concentraties voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ten gevolge van de omliggende wegen voldoen aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Tevens blijkt dat de uurgemiddelde concentratie NO₂ van 200 µg/mg/m³ niet wordt overschreden. Daarnaast wordt de daggemiddelde concentratie voor PM₁₀ van 50 µg/mg/m³ ten hoogste 6 keer overschreden. Hiermee wordt voldaan aan het maximale aantal keer een overschrijding van 35 keer voor de daggemiddelde concentratie PM₁₀. Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het wijzigen van het bestemmingsplan.

Door [REDACTED] is ook onderzoek gedaan naar de geluidbelasting ten gevolge van weg- en railverkeer. Hierbij zijn ook bron- en overdrachtsmaatregelen beschouwd die gericht zijn op het terugbrengen van de geluidsbelasting. Het treffen van bronmaatregelen om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde, zoals het aanleggen van stiller asfalt of het reduceren van de rijsnelheid, zal onvoldoende doelmatig zijn om de geluidbelasting te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde. De te behalen reductie is namelijk beperkt en voor sommige wegdelen geldt dat slechts een beperkt aantal woningen effect zullen merken waardoor de financiële investering niet opweegt tegen de geluidreductie. Het reduceren van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde door het treffen van overdrachtsmaatregelen, zoals het realiseren van geluidschermen, stuit op bezwaren vanuit stedenbouwkundig oogpunt. Geluidschermen zullen in het stedenbouwkundig ontwerp een barrière zijn voor de inrichting van de openbare ruimte en de architectonische kwaliteiten. Geluidschermen kunnen bovendien verkeersonveilige situaties opleveren indien deze nabij kruisingen moeten worden geplaatst. Het vaststellen van een hogere waarde voor geluid is gelet op het voorgaande geoorloofd. Het ontwerpbesluit voor de hogere geluidwaarde is bekendgemaakt op 17 februari 2022 en heeft vanaf 18 februari 2022 ter inzage gelegen. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan zal het definitieve besluit van de hogere geluidwaarde genomen worden.

3.4.7 Samenvatting

Indieners wijzen erop dat eerder onderzoek van [REDACTED] geen rekening houdt met de verschillende fases van de ontwikkelingen van de Poort van Hoorn. Indieners refereren hieromtrent aan pagina 51 van het bestemmingsplan waarbij het Carbasiustracé meerdere malen wordt benoemd en in het verkeersonderzoek de toekomstplannen van Hoorn m.b.t. de verkeersafwikkelingen van het Keern onderdeel uitmaken van het verkeersonderzoeksresultaat. Door de verkeersafhandelingen niet als geheel te benaderen m.b.t. de ontwikkelingen van de Poort van Hoorn, is het onmogelijk te voorzien wat de effecten zijn voor de verkeersafhandelingen op De Weel.

3.4.8 Reactie gemeente

De in paragraaf 3.4.4 genoemde onderzoek naar de binnenstadstoegang zoomt juist in op de integraliteit van de bereikbaarheid van de ruime omgeving rondom de Poort van Hoorn. Hier kunnen indieners nu al kennis van nemen. In april 2023 wordt verwacht dat een besluit kan worden genomen over de voorkeursvariant.

3.4.9 Samenvatting

Indieners vragen zich af waarom aangrenzende bebouwing niet is meegenomen in het onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit. Geluidsoverlast en luchtvervuiling houden immers niet op te bestaan als ze aan de virtuele grens van het bestemmingsplan aankomen.

3.4.10 Reactie gemeente

De aangrenzende bebouwing maakt geen onderdeel uit van de planontwikkeling en het plangebied waarvoor het bestemmingsplan moet worden gewijzigd. Op grond van artikel 76 lid 3 Wet geluidhinder geldt dat bij bestaande wegen en bestaande woningen geen toetsing aan de grenswaarden van toepassing is. Het verkeer gaat na het verlaten van het plangebied op in het heersende verkeersbeeld. Een reconstructie van de weg is niet te verwachten.

Wel kan vanuit ruimtelijke ordening worden beoordeeld of er redelijkerwijs onaanvaardbare effecten te verwachten zijn. Dat is niet het geval. Hierbij dient in aanmerking te worden genomen dat het vigerende bestemmingsplan aanzienlijke bebouwingsmogelijkheden biedt welke ook voor een toename van verkeersintensiteiten kunnen zorgen.

De resultaten van het onderzoek naar luchtkwaliteit laten zien dat de concentraties van de onderzochte stoffen ruim onder de toegestane waarden en overschrijdingen blijven. De concentraties ter plaatse van

de bestaande woningbouw rondom het plangebied liggen logischerwijs in het verlengde daarvan. Er is geen reden om aan te nemen dat dit anders is.

3.4.11 Samenvatting

De maximale bouwhoogte van 11 meter van de woningen direct achter De Weel is in tegenspraak met de toezeggingen die zijn gedaan in het participatietraject. Indieners wijzen op contact met de gemeente waarin is bevestigd dat er sprake moet zijn van drie lagen inclusief kap, dus 9 meter in plaats van 11 meter.

3.4.12 Reactie gemeente

Voor een reactie op de maximale bouwhoogte wordt korthedshalve verwezen naar de reactie onder paragraaf 3.1.2.

3.4.13 Samenvatting

In het bouwvlak direct rechts (appartementenblok naast nummer 6) en direct links (parkeergarage naast nummer 24) worden bouwhoogtes tot maximaal 17 meter voorgesteld. Indieners vragen zich af hoe dit valt te rijmen met het uitgangspunt dat de nieuwe bebouwing moet aansluiten bij de bestaande bebouwing. Een meer geleidelijke opbouw naar de randen van het gebied toe zou volgens indieners meer voor de hand liggen.

3.4.14 Reactie gemeente

De Weel 6 en 24 liggen beide aan de buitenzijde van een reeks woningen van 2 bouwlagen met kap. Tussen de toekomstige woningen en de binnenstad ligt de singelstructuur en een open groen-parkzone van ca. 75 meter breed. Aan de randen van dit park is woningbouw gewenst die in maat en schaal aansluit bij dit park. Om die reden is gezocht naar een balans tussen enerzijds het toevoegen van woonprogramma in aansluiting bij maat en schaal van het park en anderzijds een zorgvuldige aansluiting bij de bestaande woningen. Een overgang van 5 bouwlagen naar 2 bouwlagen met een kap (ca. 9 meter) is acceptabel onder voorwaarde dat er voldoende afstand wordt gehouden.

Aan de zijde van De Weel 6 is er een ruimte tussen de nieuwbouw en de kavelgrens van 7,8 meter. Van nieuwbouw tot aan de woning zelf is dat 15 meter. Om de overgang te verzachten, is in het beeldkwaliteitsplan een kap voorgeschreven voor de woningen aan het park. Het toepassen van een kap is echter niet in het bestemmingsplan vastgelegd. Om meer zekerheid te geven richting bewoners en meer te kunnen sturen op het toepassen van kappen bij de woningen naast De Weel 6, zal in het bestemmingsplan een maximale goothoogte worden opgenomen van 13,5 meter en een maximale nokhoogte van 16 meter voor de woningen langs het Keern, waaronder de woningen naast De Weel 6. In de planregels wordt voor de bouw van de woningen een dakhelling van maximaal 70 graden als voorwaarde gesteld..

De afstand tussen de kavel van De Weel 24 en het bouwveld voor de toekomstige nieuwbouw is ruim 41 meter. Deze afstand is voldoende om een zorgvuldige overgang te kunnen maken tussen de bestaande woning en de nieuwbouw.

3.4.15 Samenvatting

Voor indieners is het niet duidelijk wat als peil wordt aangehouden voor het meten van de bouwhoogte. Het straatniveau langs De Weel loopt immers af van oost naar west.

3.4.16 Reactie gemeente

De wijze van meten is bepaald in artikel 1.58. Indien de hoofdtoegang direct aan de weg grenst, is de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang bepalend voor het peil. Indien de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst, is de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw bepalend voor het peil. De locatie van de hoofdtoegang in relatie tot de weg of het terrein is dus

bepalend voor het peil. Voor aan- en uitbouwen en bouwen in of op het water voorziet artikel 1.58 ook in een regeling.

3.4.17 Samenvatting

Indiener vraagt zich af of de bestaande sloot achter een deel van de woningen aan De Weel verdwijnt en als dat zo is, waarom die verdwijnt.

3.4.18 Reactie gemeente

In de uitwerkingsfase zal moeten blijken of de sloot achter de woningen van De Weel behouden blijft of dat deze komt te vervallen. Deze beslissing zal afhangen van de inrichting en koppeling van de totale waterstructuur. Doodlopende sloten zijn niet wenselijk in verband met de waterkwaliteit en de doorstroming en het water. Ook zal er voldoende ruimte moeten zijn voor het beheer.

3.4.19 Samenvatting

Indieners wijzen erop dat als de ruimtereservering voor het tracé wordt benut, dit ten koste gaat van het groen en vragen hoe dat in het plangebied gecompenseerd zal worden of dat men ervan uit moet gaan dat het leefklimaat minder belangrijk is geworden.

3.4.20 Reactie gemeente

De groene inrichting van de ruimtereservering is in beginsel een tijdelijke oplossing. Dit is ook aangegeven in de toelichting van het bestemmingsplan. Bij besluitvorming omtrent de verkeersverbinding kunnen eventuele effecten of maatregelen ten aanzien van groenverlies worden onderzocht.

3.4.21 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- Voor de woningen naast De Weel 6 zal in het bestemmingsplan een maximale goothoogte worden opgenomen van 13,5 meter en een maximale nokhoogte van 16 meter.
- In de planregels wordt een dakhelling van maximaal 70 graden als voorwaarde gesteld voor de woningen langs het Keern, waaronder de woningen naast De Weel 6.

3.5 Zienswijze 5 ProRail

3.5.1 Samenvatting

ProRail schetst op basis van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 voor de spitsuren enkele mobiliteitsontwikkelingen voor Hoorn tot 2040. De bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties vanuit de plangebieden wordt tot 2040 per auto slechter, maar met het OV beter. Gelet hierop ligt het volgens ProRail voor de hand om de mobiliteitsbehoefte in de toekomst duurzaam te faciliteren, met o.a. een goede bereikbaarheid van station Hoorn. ProRail ziet met dit bestemmingsplan een goede benutting van kansen voor duurzame bereikbaarheid.

3.5.2 Reactie gemeente

Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.

3.5.3 Samenvatting

ProRail is van mening dat de gehanteerde parkeernorm van 1,0 hoog is en geeft in overweging om een lagere parkeernorm te hanteren tot bijvoorbeeld 0,6 zoals ook bij het bestemmingsplan 'Stationsgebied' wordt gehanteerd. Dit in combinatie met het faciliteren van deelauto's.

3.5.4 Reactie gemeente

Aanvankelijk is voor de woningen in het plangebied Pelmolenpad door de raad op 8 december 2020 een parkeernorm van 1,0 parkeerplaats per woning vastgesteld. Voor de overige functies zijn de parkeernormen zoals opgenomen in de Parkeernormennota Hoorn van toepassing.

Op 13 september 2022 heeft het college de parkeernorm gewijzigd en vastgesteld. De parkeernorm voor de nieuwe woningen is als volgt opgebouwd: 0,8 parkeerplaats per koopwoning, 0,3 parkeerplaats per huurwoning, 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers. De reden voor het aanpassen van de parkeernorm is dat is gebleken dat de parkeernorm van 1,0 voor elke woning niet haalbaar is in dit plangebied. Vanwege de ligging nabij het openbaarvervoer waardoor openbaar vervoersmiddelen beschikbaar zijn, is dit een aanvaardbare parkeernorm.

3.5.5 Samenvatting

ProRail mist in hoofdstuk 5.9 van het bestemmingsplan informatie over de beoogde loop- en fietsroutes en is van mening dat in het ontwerp van het wegprofiel de auto domineert. ProRail pleit ervoor de lopers en fietsers eerst te faciliteren en daarna de auto. ProRail refereert aan de gemeente Breda die een groene loper naar het station heeft gefaciliteerd. ProRail wijst op de positieve effecten op de:

- a) leefbaarheid (minder auto's betekent o.a. minder lawaai);
- b) duurzaamheid (compacte bouw en minder auto's betekenen minder energieverbruik);
- c) kosten nieuwe infra (de bestaande infra wordt beter benut);
- d) verkeersveiligheid, ruimte voor andere omgevingsopgaven (energietransitie, klimaatadaptatie, etc.);
- e) karakteristiek landschap (als het buitengebied zo min mogelijk wordt bebouwd);
- f) inclusiviteit/brede welvaart (lopen en fietsen kan bijna iedereen, een auto aanschaffen kan niet iedereen).

3.5.6 Reactie gemeente

De plansystematiek zit zo in elkaar dat op hoofdlijnen de functies zijn bestemd waar ruimte is voor verkeer en waar ruimte is voor groen. Zodra wij de inrichtingsplannen gaan opstellen, zal er een meer gedetailleerd beeld ontstaan hoe de inrichting eruit gaan zien. Het is wenselijk om in het bestemmingsplan de flexibiliteit en ruimte te bieden om in de uitvoering een meer gedetailleerd ontwerp van de openbare ruimte op te stellen en deze te verfijnen. Hierbij is aandacht voor het borgen van voldoende kwaliteit voor de voetganger en fietser, conform gemeentelijk beleid:

- de 3 hoofddambities voor Poort van Hoorn waaronder
 - *Aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu*
Het gebied moet zowel autonome eigentijdse kwaliteit kennen als wel een logische aansluiting tot de historische binnenstad. Kwaliteit is daarin het sleutelwoord; van de bebouwing, maar ook voor een klimaatrobuuste inrichting van de openbare ruimte en verbindingen. Het betekent dat er een mix van functies (wonen, werken, recreëren) moet ontstaan, die zorgt voor een levendig en inclusief gebied. En dat de routes door het gebied, gericht op voetgangers logisch en comfortabel zijn. De wisselwerking tussen bebouwing, publieke functies en openbare ruimte moet duidelijke verblijfsplekken creëren.
 - *De Poort van Hoorn ontwikkelt zich tot een goed functionerend multimodaal knooppunt voor de regio Westfriesland, waar vervoersstromen (van treinreiziger, bus, fietser tot voetganger) logisch op elkaar aansluiten. Alles gericht op een snelle en comfortabele overstap van het ene naar het andere vervoersmiddel.*
- De verkeerstromen voor de fiets en de voetganger zijn vastgelegd in het Masterplan.
- In de Mobiliteitsvisie Hoorn 2030 is hierover het volgende vastgelegd.
Een sterke stedelijke knoop rondom de binnenstad en het station.
Heel Hoorn profiteert van een sterke binnenstad en stationsgebied. De binnenstad zien we als huiskamer van de stad waar lopen, fietsen en verblijven voorop staan. Tegelijk willen we de bereikbaarheid van het centrum per auto bewaken.
- Omgevingsvisie, 4.3 Bereikbaarheid via weg, spoor en water verbeteren

We maken een inhaalslag op het gebied van lopen, fietsen en openbaar vervoer en de fietser en/of voetganger wordt dus op veel wegen belangrijker dan de auto. We richten de omgeving zodanig in, dat het gebruik van de fiets nog aantrekkelijker wordt. Zo bevorderen we een gezonde levensstijl. Ook inwoners uit Hoorn zelf komen met de auto naar de binnenstad. En dus moedigen we juist hen aan om de auto te laten staan en in plaats daarvan de fiets te pakken. Dit doen we bijvoorbeeld door de fietsverbindingen te verbeteren. We passen de inrichting van de straat aan, zodat er meer ruimte komt voor langzaam verkeer en groen (bijvoorbeeld voor bomen en struiken). Dit draagt dan ook bij aan de uitstraling van de kenmerkende historische straten en gebouwen.

De toelichting van het bestemmingsplan zal hierop worden aangevuld.

3.5.7 Samenvatting

In de nabijheid van overwegen mogen geen situaties met stilstaande voertuigen ontstaan, waardoor een goede ontruiming van de overwegen wordt belemmerd. De in-/uitrit nabij de overweg kan leiden tot ontruimingsproblemen op de overweg, waardoor voertuigen op de overweg stil kunnen komen te staan met een eventuele aanrijding tot gevolg. In de brief van 3 augustus 2021 heeft ProRail reeds opmerkingen hierover gemaakt en ProRail verzoekt nogmaals het bestemmingsplan hierop aan te passen.

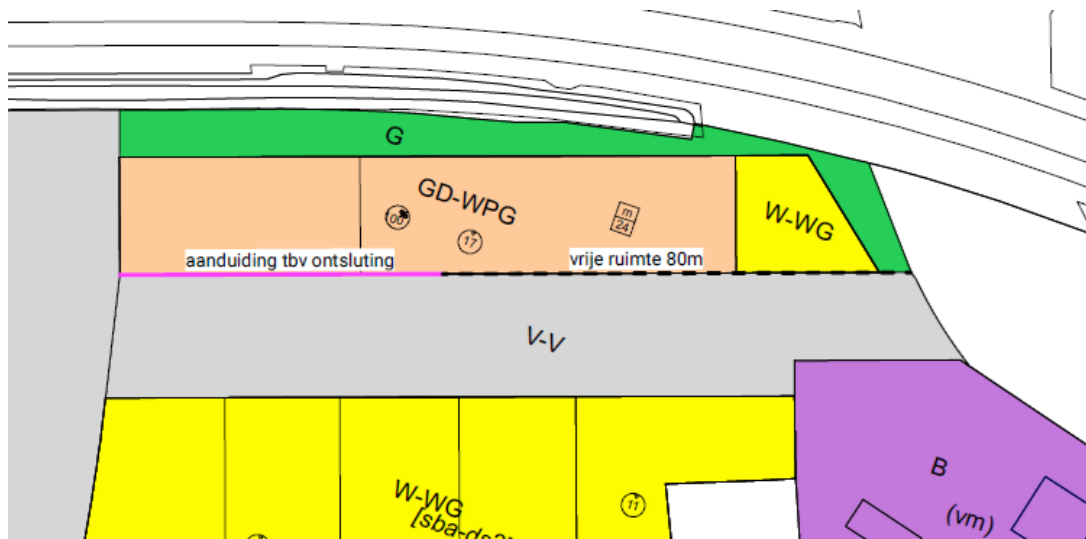
3.5.8 Reactie gemeente

In reactie op het vooroverleg is aangegeven dat de ontwerp-opgave van de parkeergarage in april 2020 met ProRail is besproken en akkoord is bevonden. De ontsluiting van de parkeergarage in het plangebied Pelmolendpad zal worden vormgegeven door een eenrichtingswegregime. Het regime vanaf het Keern is rechts in en rechts uit. De opstelplekken zullen niet op het Keern zijn, maar naast het nieuwe parkeergebouw. Bij de nadere uitwerking van de parkeergarage wordt ook de ontsluiting ervan nader bezien. Gezien de nabijheid van overwegen zal dit in overleg met ProRail gebeuren.

In de fase van de omgevingsvergunning wordt rekening gehouden met de gemaakte opmerkingen, worden hier verdere afspraken over gemaakt en zal indien nodig ProRail worden betrokken bij de concrete uitwerking.

Ten oosten van het bestemmingsvlak 'Gemengd - Wonen en Parkeergarage' waarbinnen de garage is toegestaan, is de bestemming 'Wonen – Woongebouw' geprojecteerd. De ontsluiting en entree van de garage aan de directe oostzijde is daardoor niet mogelijk. Aan de zuidzijde van het bestemmingsvlak 'Gemengd - Wonen en Parkeergarage' is de ontsluiting en entree van de garage wel mogelijk.

Ter plaatse van de bestemming 'Gemengd- Wonen en parkeergarage' aan de spoorzijde wordt de aanduiding '*ontsluiting*' opgenomen aan zuidelijke zijde van het bouwvlak. De lengte van de aanduiding aan de zuidelijke zijde loopt door tot een afstand van 80 meter vanaf de bestemming 'Verkeer' aan het Keern. In artikel 5 'Gemengd-Wonen en Parkeergarage' wordt onder 5.2.1 sub d toegevoegd: Een gebouw voor de parkeergarage is uitsluitend toegestaan als de in- en uitgang voor gemotoriseerd verkeer plaatsvindt ter plaatse van de aanduiding '*ontsluiting*'. Dit levert een ruimte op van minimaal 80 meter aan opstelruimte die doorgaans als vuistregel wordt gehanteerd, waardoor het niet aannemelijk is dat er sprake zal zijn van stilstaand verkeer op de overweg. Een schematische weergave is aangeduid op navolgende afbeelding.



3.5.9 Samenvatting

In het bestemmingsplan 'Pelmolenpad' wordt geen rekening gehouden met het spoorwegemplacement Hoorn waarvoor een omgevingsvergunning milieu is verleend. Het uitvoeren van de activiteiten op het spoorwegemplacement zijn volgens ProRail in aard en omvang niet geborgd in het bestemmingsplan. ProRail verzoekt om de paragrafen 5.5 en 5.7 aan te vullen met 'het uitvoeren van activiteiten op het spoorwegemplacement'. In de brief van 3 augustus 2021 heeft ProRail reeds opmerkingen hierover gemaakt.

3.5.10 Reactie gemeente

Aangezien de afstand meer dan 100 meter bedraagt, zijn er voor het bestemmingsplan Pelmolendpad geen gevolgen van het spoorwegemplacement te verwachten. Het spoorwegemplacement is relevant voor het bestemmingsplan Stationsgebied. In de reactienota bij het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied is ingegaan op de brief van ProRail.

3.5.11 Samenvatting

Hoogbouw rond het station heeft invloed op de windcirculatie/windstromen en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan daken/kappen) door veranderende windbelastingen. In het bestemmingsplan ontbreekt de windbelasting op de assets van ProRail. In de brief van 3 augustus 2021 heeft ProRail reeds opmerkingen hierover gemaakt.

3.5.12 Reactie gemeente

De hoogbouw waarop wordt gedoeld door ProRail heeft betrekking op het bestemmingsplan Stationsgebied. De zienswijze heeft voor dit onderdeel geen betrekking op het bestemmingsplan Pelmolendpad. In de reactienota bij het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied is ingegaan op de brief van ProRail.

3.5.13 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- Ter plaatse van de bestemming 'Gemengd- Wonen en parkeergarage' aan de spoorzijde wordt de aanduiding 'ontsluiting' opgenomen aan zuidelijke zijde van het bouwvlak. De lengte van de aanduiding aan de zuidelijke zijde loopt door tot een afstand van 80 meter vanaf de bestemming 'Verkeer' aan het Keern.
- In artikel 5 'Gemengd-Wonen en Parkeergarage' wordt onder 5.2.1 sub d toegevoegd: Een gebouw voor de parkeergarage is uitsluitend toegestaan als de in- en uitgang voor gemotoriseerd verkeer plaatsvindt ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting'.

- De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangevuld met gemeentelijk beleid over het borgen van voldoende kwaliteit voor de voetganger en fietser.

3.6 Zienswijze 6 [Geanonimiseerd]

3.6.1 Samenvatting

Indiener geeft aan dat de geplande hoogbouw veel minder privacy in de tuin tot gevolg heeft, gelet op de diepte van zijn perceel richting het Pelmolenpad. Indiener verzoekt om hiermee rekening te houden.

3.6.2 Reactie gemeente

De Poort van Hoorn is één van de grootste stedelijke ontwikkelopgaven waar Hoorn zich in jaren voor gesteld ziet staan. Het gehele gebied wordt nu gekenmerkt door een gebrek aan comfort en stedelijke kwaliteit. De te verwachten groei van de stad biedt kansen dit gebied te vernieuwen en om te vormen tot een fraai stedelijk gebied. Met de realisatie van de plannen voor de Poort van Hoorn, waar bestemmingsplan Pelmolenpad onderdeel van uitmaakt, wordt een aantrekkelijke stedelijke woon-werkmilieu nagestreefd. Het is inherent aan een stedelijke omgeving dat door de hogere bebouwingsdichtheid enige mate van aantasting van de privacy kan plaatsvinden. Dit is op zichzelf niet onaanvaardbaar. Als gevolg van de plannen binnen dit bestemmingsplan valt het daarom ook niet helemaal uit te sluiten dat indiener een bepaalde mate van aantasting van het woongenot zal ervaren op het gebied van privacy.

Het belang van indiener en zijn woongenot moet worden afgewogen tegen het belang dat is gediend met de bebouwing die mogelijk wordt gemaakt met het bestemmingsplan om een fraai stedelijk gebied te realiseren. Daarbij geldt dat indiener geen blijvende rechten kan ontfangen aan de bestaande situatie die hij als gunstiger ervaart.

De gehanteerde afstand van circa 12 meter tussen de bestemmingsgrenzen van het perceel van indiener en de geplande woningen aan de noordzijde en de maximale bouwhoogte van de woningen van 11 meter zijn voor een stedelijk gebied geen onevenredig ingrijpende of ongebruikelijke maatvoeringen en leveren geen onaanvaardbare verdichting op.

Bovendien is de maximale bouwhoogte van 11 meter niet te kwalificeren als hoogbouw. De bebouwing die boven 11 meter is toegestaan, zoals 17 meter of het zoekgebied van 26 meter, bevindt zich bovendien op een veel ruimere afstand van de woning van indiener, namelijk op minimaal 50 meter afstand.

Opgemerkt wordt dat op grond van het vigerende bestemmingsplan Uitbreidingsplan in Hoofdzaak de bestemming 'Toekomstige gemeente-uitbreiding' van kracht is. Op grond van deze bestemming zijn vergelijkbare en hogere bouwhoogtes met daarbij behorende gevolgen voor privacy niet uitgesloten.

Tot slot wordt opgemerkt dat de maximale bouwhoogte bij recht wordt verlaagd naar 10 meter en dat 11 meter slechts onder voorwaarden toelaatbaar is.

3.6.3 Samenvatting

Indiener maakt zich ernstige zorgen over mogelijke schade en het eventueel toekomstig aantonen van schade omdat zijn jaren '30 woning zeer beperkt onderheid is.

3.6.4 Reactie gemeente

De wijze waarop toekomstige woningen worden gefundeerd, komt in de uitvoering aan de orde. Hierover worden geen regels gesteld in een bestemmingsplan. In het BLVC (Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheid en Communicatieplan) plan dat bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend, komt dit aan de orde. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning kan de gemeente voorschriften verbinden om hinder van sloop- en bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk te beperken.

Voor het aantonen van schade dient met de aannemer afspraken te worden gemaakt voor een bouwkundige vooropname van de omliggende woningen. De aansprakelijkheid voor schade tijdens de bouw gaat de reikwijdte van de bestemmingsplanprocedure te buiten. De aannemer dient een CAR-verzekering af te sluiten voor eventuele schade. Dit betreft een privaatrechtelijk aspect dat niet in het bestemmingsplan wordt geregeld.

Omwonenden worden op de hoogte gesteld van de uitvoering van de werkzaamheden. Indien er vragen zijn over de uitvoering kan indiener zich wenden tot de contactpersoon van de gemeente.

3.6.5 Samenvatting

Indiener voert aan dat door een wijziging in de grondwaterstand de authentieke woning mogelijk zal verzakken. Voor de fraaie oude bomen in de tuin zal dit mogelijk eveneens verandering met zich meebrengen.

3.6.6 Reactie gemeente

Er is geen verandering van de grondwaterstand voorzien, de drooglegging naar de nieuwe woningen is voldoende. Hemelwater dat valt, zal niet worden geloosd op de tuin van de bestaande bewoners maar afgevoerd worden middels een riool. Door de aanleg van een drainage wordt ervoor gezorgd dat het grondwater niet gaat stijgen.

3.6.7 Samenvatting

Doordat de tuin van indiener veel lager is gelegen dan het Pelmolendpad acht indiener het aannemelijk dat het verdwijnen van de sloot problemen met zich meebrengt ten aanzien van afwatering van zijn perceel.

3.6.8 Reactie gemeente

In de uitwerkingsfase zal moeten blijken of de sloot achter de woningen van De Weel behouden blijft of dat deze komt te vervallen. Deze beslissing zal afhangen van de inrichting en koppeling van de totale waterstructuur. Doodlopende sloten zijn niet wenselijk in verband met de waterkwaliteit en de doorstroming en het water. Ook zal er voldoende ruimte moeten zijn voor het beheer.

Indien de sloot niet behouden kan blijven zullen voorzieningen getroffen worden om het water uit de tuin af te blijven voeren door de aanleg van een drainagesysteem. Het is daarom niet aannemelijk dat het verdwijnen van de sloot problemen met zich meebrengt ten aanzien van afwatering van zijn perceel.

3.6.9 Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

3.7 Zienswijze 7 Stichting De Betrokken Poorter

3.7.1 Samenvatting

Stichting De Betrokken Poorter (verder: 'stichting') voert aan dat de detonerende lange massieve parkeerkoloss langs het spoor meer de indruk geeft van een hoge muur dan een poort die het woon- en leefklimaat er niet beter op maken.

3.7.2 Reactie gemeente

Er is bewust gekozen om de parkeervoorziening langs het spoor te plaatsen om zo een meer geluidsluw woongebied te kunnen creëren. De parkeervoorziening heeft op deze manier ook de functie van een geluidsscherm. Aan de kop van de parkeervoorziening is het in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt om woningen te ontwikkelen. Zo ontstaat een meer representatieve entree aan de zijde van het Keern.

Bij de uitwerking van de plannen wordt gestuurd op de verschijningsvorm. Dit wordt door de supervisor van het project bewaakt. In de architectuur kan bijvoorbeeld het bouwvolume worden gebroken door te kiezen voor verschillende materialen of het vergroenen van de gevel. Door op het gebouw een kap of sheddaken te maken, kan nog meer aansluiting worden gezocht bij de woonomgeving.

Bij de uitwerking van de plannen zal getoetst worden aan het beeldkwaliteitsplan wat tevens het toetsingskader bevat voor welstand. Een aanvraag omgevingsvergunning moet voldoen aan de redelijke eisen van welstand. Hiermee is de verschijningsvorm van de garage op voldoende wijze gewaarborgd.

3.7.3 Samenvatting

De stichting is van mening dat er een zeer verkeersonveilige situatie wordt gecreëerd op de Y-splitsing Keern – (verlengde) Kometenstraat en dat de bewoners van Pelmolenpad/Prisma de auto op ruime afstand van hun woning moeten parkeren.

3.7.4 Reactie gemeente

Door het autoluw maken van het Keern ontstaat een volstrekt nieuwe situatie met andere auto intensiteiten. Dit geeft ruimte om een verkeersveilige aansluiting te maken. Hoe de aansluiting eruit komt te zien, zal nader worden onderzocht en uitgewerkt in de definitieve ontwerpfase. Bij het ontwerp van alle kruispunten wordt aandacht besteed aan de verkeersveiligheid. Indien blijkt dat er maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt dat bij de uitwerking van het ontwerp betrokken. Dit betreft een uitvoeringsaspect dat niet wordt geregeld in een bestemmingsplan.

Binnen het plangebied worden prettige, veilige en groene openbare ruimtes nagestreefd. In de stedenbouwkundige opzet heeft dit doorwerking gekregen door uit te gaan van autoluwe zones, waarin de auto slechts incidenteel te gast zal zijn. Om dit te bereiken, ligt het accent van de verkeersontsluiting voor gemotoriseerde voertuigen en de collectieve parkeervoorzieningen voor bewoners aan de randen van het gebied.

Het is inherent aan autoluwe wijken dat voor sommige bewoners de loopafstand naar de parkeerplaats iets groter is dan wanneer men altijd voor de deur kan parkeren. Dit weegt niet op tegen de ruimtelijke kwaliteit die wordt bereikt door de wijk autoluw te maken. In onderstaande tabel uit paragraaf 4.2.3 van de Parkeernormennota Hoorn is aangegeven wat acceptabele loopafstanden zijn vanaf de hoofdfunctie naar de parkeerplaats. In het plangebied Pelmolenpad wordt hieraan voldaan.

Hoofdfunctie	Centrumgebied	Overige gebieden
wonen	300 meter	100 meter
winkelen	750 meter	200 meter
werken	800 meter	200 meter
ontspanning	200 meter	100 meter
gezondheidszorg	100 meter	100 meter
onderwijs	100 meter	100 meter

Bron: Parkeernormennota Hoorn

3.7.5 Samenvatting

Uit de zienswijze die indiener naar voren heeft gebracht op het bestemmingsplan inzake Stationsgebied Noord, wordt volgens indiener zonneklaar duidelijk dat ondergronds parkeren bij effectief gebruik van de vrijgekomen ruimte, financieel aantrekkelijk is als alternatief voor bovengrondse parkeergarages. De stichting geeft aan dat de zienswijze over het bestemmingsplan van het Stationsgebied Noord voor zover relevant onverkort onderdeel uitmaakt van de zienswijze Pelmolenpad/Prismagebied.

3.7.6 *Reactie gemeente*

De zienswijze die betrekking heeft op het Stationsgebied en die als bijlage bij de zienswijze is gevoegd, heeft geen betrekking op bestemmingsplan Pelmolenpad, zodat beantwoording van die onderdelen niet relevant is voor het bestemmingsplan Pelmolenpad. Korthedshalve wordt verwezen naar de nota van beantwoording bij het bestemmingsplan Stationsgebied die te zijner tijd wordt aangeboden aan de raad als dat bestemmingsplan voor vaststelling aan de raad wordt aangeboden.

3.7.7 *Samenvatting*

De stichting is van mening dat ook het Pelmolenpad/Prismagebied zich evenals Stationsgebied Noord uitstekend leent voor half ondergronds parkeren en dat dit financieel nog aantrekkelijker is dan volledig ondergronds parkeren. Architectonisch is dit goed in te passen en er is geen inkijk vanaf de straat in woningen. De stichting verzoekt met klem om de bovengrondse parkeergarages te vervangen door ondergrondse parkeergarages. Dat biedt tevens de mogelijkheid voor een aanmerkelijk aantal extra woningen.

3.7.8 *Reactie gemeente*

Het realiseren van volledig ondergrondse parkeergarages is kostbaar en heeft een negatief effect op de haalbaarheid van de ontwikkeling. Zonder gevolgen voor het woningbouwprogramma en het stedenbouwkundige plan is dit niet realistisch. Bovendien blijkt uit een second opinion die is gedaan voor het Stationsgebied dat de kosten voor ondergronds parkeren aanzienlijk hoger zijn dan de opbrengsten van extra woningbouw bovengronds. Er is geen reden om aan te nemen dat dat binnen het plangebied Pelmolenpad substantieel verschilt en aanzienlijk beter uitpakt.

3.7.9 *Conclusie*

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

3.8 **Zienswijze** **namens BP Europa SE - BP Nederland**

3.8.1 *Samenvatting*

Mocht het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd worden vastgesteld, zal de verkoop van LPG niet langer mogelijk zijn. BP stelt dat de uitspraak van de gemeente dat er al afspraken zouden zijn gemaakt over de beëindiging van de verkoop van LPG op het perceel onjuist is. Er zijn nog geen concrete afspraken gemaakt. BP geeft aan dat indien de overleggen tot een acceptabel alternatief voor BP leiden, de afspraken zullen worden vastgelegd in een intentieovereenkomst.

3.8.2 *Reactie gemeente*

Ten tijde van tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan was er nog geen overeenkomst met BP gesloten waarin afspraken zijn opgenomen over de beëindiging van de LPG-voorziening op het perceel. Maar destijds hebben wel diverse gesprekken plaatsgevonden waarin BP heeft aangegeven in beginsel bereid te zijn tot beëindiging van LPG-voorziening op het perceel. Inmiddels hebben deze gesprekken ertoe geleid dat partijen zich met elkaar in een vergevorderd stadium bevinden over het sluiten van een beëindigingsovereenkomst. Op basis van de uitgewisselde conceptovereenkomsten is de redelijke verwachting dat partijen overeenstemming bereiken over het daadwerkelijk beëindigen en beëindigd houden van de LPG-voorziening en dat afspraken hieromtrent juridisch worden vastgelegd in een overeenkomst. Er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat deze overeenkomst niet tot stand komt.

3.8.3 *Samenvatting*

BP wijst erop dat de gemeente het eigendom van een deel van het perceel van BP nu wordt gebruikt voor de opslag en aflevering van LPG, wenst te verwerven. Omtrent het verwerven van het eigendom van dit deel van het perceel zijn nog geen concrete afspraken gemaakt.

3.8.4 *Reactie gemeente*

Onderdeel van de onder 3.8.2 genoemde beëindigingsovereenkomst is ook dat er afspraken worden gemaakt over de overdracht van het deel van het perceel waar zich thans de LPG-voorziening bevindt en het bepalen van de waarde van het perceel. Er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat deze overeenkomst niet tot stand komt.

Omdat de verwerving daarmee nog niet daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en er ook geen afspraken zijn gemaakt met BP over de realisatie van de woonbestemming op dit deel van het perceel, zal de bestemming ter plaatse van de gronden die thans in eigendom zijn van het tankstation BP en waar in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'Wonen-Woongebouw' aan is toegekend, worden gewijzigd naar de bestemming 'Verkeer-Verblijf' met een wijzigingsbevoegdheid voor het wijzigen van de bestemming in de bestemming 'Wonen-Woongebouw'. Vanwege het maatschappelijk belang dat is gelegen in de voortgang van de in het plan voorziene mogelijkheden tot woningbouw kan de planvorming van het Pelmolendpad doorgang vinden voor besluitvorming en uitvoering.

3.8.5 *Samenvatting*

BP benoemt alternatieven zoals relocatie van het gehele tankstation danwel gedeeltelijk. BP wijst op omstandigheden die van invloed zijn om als volwaardig tankstation te functioneren en de toekomstige veranderingen die voortkomen uit de energietransitie. De precieze mogelijkheden zijn voor BP op dit moment nog onduidelijk, maar BP ziet concrete voorstellen van de gemeente graag tegemoet. BP merkt op dat zij bereid is om mee te werken en open staat voor de gesprekken met en voorstellen van de gemeente, maar dat er wel een acceptabel alternatief moet komen.

3.8.6 *Reactie gemeente*

Onderdeel van de onder 3.8.2 genoemde beëindigingsovereenkomst is ook dat er afspraken worden gemaakt over een laadplein en horecavoorziening en dat de gemeente hierin faciliterend optreedt bij het onderzoek naar een nieuwe locatie. Er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat deze overeenkomst niet tot stand komt.

3.8.7 *Samenvatting*

BP ziet graag een voorstel tegemoet voor het vergoeden van inkomensderving. BP wijst er tevens op dat de kosten van een relocatie voor rekening van de gemeente zijn.

3.8.8 *Reactie gemeente*

Onderdeel van de onder 3.8.2 genoemde beëindigingsovereenkomst is dat er een vergoeding wegens inkomstenderving is opgenomen ten gevolge van het beëindigen en beëindigd houden van de LPG-voorziening. Er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat deze overeenkomst niet tot stand komt.

3.8.9 *Samenvatting*

Door het ontwerpbestemmingsplan al te publiceren, zonder dat er enige concrete afspraken met BP zijn gemaakt, is BP van mening dat het ontwerpbestemmingsplan blijk geeft van een onevenredige belangenafweging en ondeugdelijke motivering. Dat het bestemmingsplan een onjuiste weergave bevat van de feiten onderstreept dit. BP geeft aan dat niet wordt gemotiveerd waarom het belang van de plannen zwaarder weegt dan de (financiële) belangen van BP. De belangen van BP hadden uitgebreider moeten worden afgewogen.

3.8.10 *Reactie gemeente*

Uit de Structuurvisie Poort van Hoorn en de Omgevingsvisie Hoorn blijkt dat in het gebied een ontwikkeling is beoogd met onder andere woningen. Het belang van de ontwikkeling van het project Poort van Hoorn komt voor een belangrijk deel voort uit de woningbouwopgave, zie p. 25 Omgevingsvisie Hoorn. Voor de woningbouwopgave is nog maar weinig beschikbare ruimte en daarom

gaan we op bestaande locaties, zoals het Pelmolenpad, aan de slag. Het goed inpasbaar maken van deze opgave in de nabijheid van bestaande functies is daarbij een groot aandachtspunt.

In het stedenbouwkundig plan is de ontwikkeling uitgewerkt. Uit het stedenbouwkundig plan blijkt dat vanuit stedenbouwkundig oogpunt de gronden binnen de risicocontour van BP woningen nodig zijn voor de ontwikkeling. Het is niet te voorkomen dat bestaande functies aanpassing vergen om een goede inpassing van de beoogde ontwikkeling te bereiken. Ingeval van het tankstation doet zich dat voor, omdat een tankstation met een LPG-voorziening zich vanuit het oogpunt van externe veiligheid niet verdraagt met woningen op zeer korte afstand binnen de risicocontour.

De gevolgen van de visie en het stedenbouwkundig plan om het gebied te transformeren naar een woongebied is voor de LPG-voorziening van BP weliswaar ingrijpend, maar in verhouding tot de met de realisering van 610 woningen en de daarbij behorende voorzieningen te dienen zwaarwegende, volkshuisvestelijke belangen, zijn de belangen voor BP niet zodanig dat wij om die reden aanleiding zien om van de ontwikkelingen af te zien.

Wij zijn bereid om BP hiervoor te compenseren en hebben in de onder 3.8.2 genoemde beëindigingsovereenkomst daarvoor ook een aanbod gedaan voor inkomstenderving. BP kan hiervoor derhalve een adequate financiële vergoeding voor ontvangen. Het tankstation kan zonder de LPG-voorziening blijven voortbestaan en is ook als zodanig bestemd.

Daar komt bij dat de gronden waar de LPG-voorziening zich thans bevindt, nodig zijn voor de aanleg van een warmtenet voor de nieuwe (woon-)wijk. Dit is van belang voor de duurzaamheidsopgaven die voortvloeien uit de energietransitie. De gronden maken dus essentieel onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling als zodanig.

Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling dat legaal bestaand gebruik in beginsel als zodanig in het bestemmingsplan moet worden bestemd. Indien nieuwe planologische inzichten daartoe aanleiding geven en het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen, kan uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening daarvan worden afgezien (zie onder meer ECLI:NL:RVS:2020:2604). In dit geval wordt een groter gewicht toegekend aan de planologische inzichten uit de Structuurvisie Poort van Hoorn, het stedenbouwkundig plan Poort van Hoorn en de Omgevingsvisie waarin de ontwikkeling van de Poort van Hoorn en het belang daarvan wordt onderstreept. De zwaarwegende volkshuisvestelijke belangen wegen niet op tegen de belangen van de gevestigde planologische rechten van BP om een LPG-voorziening te behouden bij het tankstation.

3.8.11 Samenvatting

Als het bestemmingsplan ongewijzigd wordt vastgesteld zonder dat er concrete en acceptabele afspraken zijn gemaakt tussen de gemeente en de BP, is BP van mening dat zij recht heeft op schadevergoeding.

3.8.12 Reactie gemeente

Wij hebben op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat er sprake is van schade. Des te meer omdat in de onder 3.8.2 genoemde beëindigingsovereenkomst daarvoor ook een aanbod gedaan voor inkomstenderving. Als BP van mening is dat er sprake is van schade en deze schade voor een tegemoetkoming in aanmerking komt, dan staat het BP vrij om een verzoek om tegemoetkoming in planschade in te dienen. Of er sprake is van planschade en of deze planschade voor een tegemoetkoming in aanmerking komt, wordt beoordeeld in een separate procedure.

3.8.13 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

1. Ter plaatse van de gronden die thans in eigendom zijn van het tankstation BP en waar in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'Wonen-Woongebouw' aan is toegekend, wordt de bestemming gewijzigd naar de bestemming 'Verkeer-Verblijf'.
2. Ter plaatse van de gronden die thans in eigendom zijn van het tankstation BP en waar in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'Wonen-Woongebouw' aan is toegekend, wordt een wijzigingsbevoegdheid onder voorwaarden opgenomen ten behoeve van het wijzigen van de bestemming in de bestemming 'Wonen-Woongebouw'.

4 Bijlagen

- Memo Kometenstraat en bestemmingsplan
- Zonstudie