

Ruimtelijke onderbouwing

Project	<i>Waterlandlaan Purmerend</i>
Status	2.0
Projectnummer	21080
Kenmerk	21080.RO
Datum	6 maart 2023
Auteur	[REDACTED]
Controle	[REDACTED]



COLOFON

Mees Ruimte & Milieu | Postbus 854 | 2700 AW Zoetermeer

085 – 744 08 38

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch op geluidsband of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Mees Ruimte & Milieu.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging projectgebied	5
1.3	Vigerend bestemmingsplan	6
1.4	Leeswijzer	12
2	Projectbeschrijving	13
2.1	Woonprogramma	13
2.2	Commercieel programma, maatschappelijke voorzieningen, kantoren en parkeren	15
3	Beleidskader	16
3.1	Rijksbeleid	16
3.2	Provinciaal beleid	19
3.3	Regionaal beleid	22
3.4	Gemeentelijk beleid	24
4	Omgevingsanalyse	39
4.1	Huidige situatie	39
4.2	Nieuwe situatie	39
5	Omgevingsaspecten	42
5.1	Bedrijven en milieuzonering	42
5.2	Verkeer en parkeren	43
5.3	Geluid	58
5.4	Luchtkwaliteit	59
5.5	Bodem	61
5.6	Archeologie en cultuurhistorie	62
5.7	Externe veiligheid	63
5.8	Klimaatadaptatie	67
5.9	Natuur	68
5.10	Bezonning	72
5.11	Windhinder	72
5.12	Waterparagraaf	74
5.13	Milieueffectrapportage	76
6	Beschrijving uitvoerbaarheid	79
6.1	Privaatrechtelijke uitvoerbaarheid	79
6.2	Economische uitvoerbaarheid	79
6.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	79
7	Conclusie ruimtelijke en functionele inpasbaarheid	81

Bijlagen

- 1 Mobiliteitsstudie Goudappel
- 2 Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawai
- 3 Verkennend bodemonderzoek
- 4 QuickScan Wet natuurbescherming
- 5 Stikstofdepositieberekening aanleg- en gebruiksfase
- 6 Bezonningsonderzoek
- 7 Windhinderonderzoek
- 8 Hoogbouweffectrapportage
- 9 Aanmeldnotitie vorm vrije m.e.r.-beoordeling
- 10 Ontheffing Wet natuurbescherming
- 11 Watervergunning Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

In opdracht van Steengoed B.V. heeft Mees Ruimte & Milieu een ruimtelijke onderbouwing opgesteld voor de gewenste ontwikkeling van woningbouw ter plaatse van de Waterlandlaan 1-57 te Purmerend. Naast woningen worden commerciële ruimten in de plint mogelijk gemaakt en wordt er voorzien in een gebouwde parkeervoorziening.

Het is de gemeentelijke ambitie het gebied rondom de Waterlandlaan, waar het projectgebied deel van uit maakt, te verdichten. Dit blijkt onder meer uit het Masterplan Waterlandkwartier, waarin de gewenste ontwikkelrichting voor het gebied is beschreven. Daarnaast heerst er een grote woningbouwbehoefte die op basis van voornoemde gebiedsontwikkeling ten dele kan worden opgelost. De ontwikkeling vormt daarom een belangrijke stap richting het beoogde eindresultaat. In totaal wordt met de ontwikkeling ruimte geboden aan 291 woningen, maximaal 650 m² b.v.o commerciële ruimten in de plint en een parkeergarage.

Het project past niet binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan "De Gors e.o. 2010", waardoor een planologische procedure dient te worden doorlopen, namelijk een uitgebreide procedure in de vorm van een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan. In paragraaf 1.3 wordt hierop verder ingegaan.

1.2 LIGGING PROJECTGEBIED

Het projectgebied maakt deel uit van het Waterlandkwartier (voorheen bekend als Stationsgebied) en is gelegen aan de Waterlandlaan 1 - 57 in Purmerend, met ten noordwesten de binnenstad. De locatie wordt globaal begrensd door de Waterlandlaan, de Zeevangstraat, de Purmerweg en het Waterlandplein. In onderstaande figuur 1 is de projectlocatie weergegeven.

Figuur 1. Luchtfoto projectlocatie (bron: QGIS, eigen bewerking)

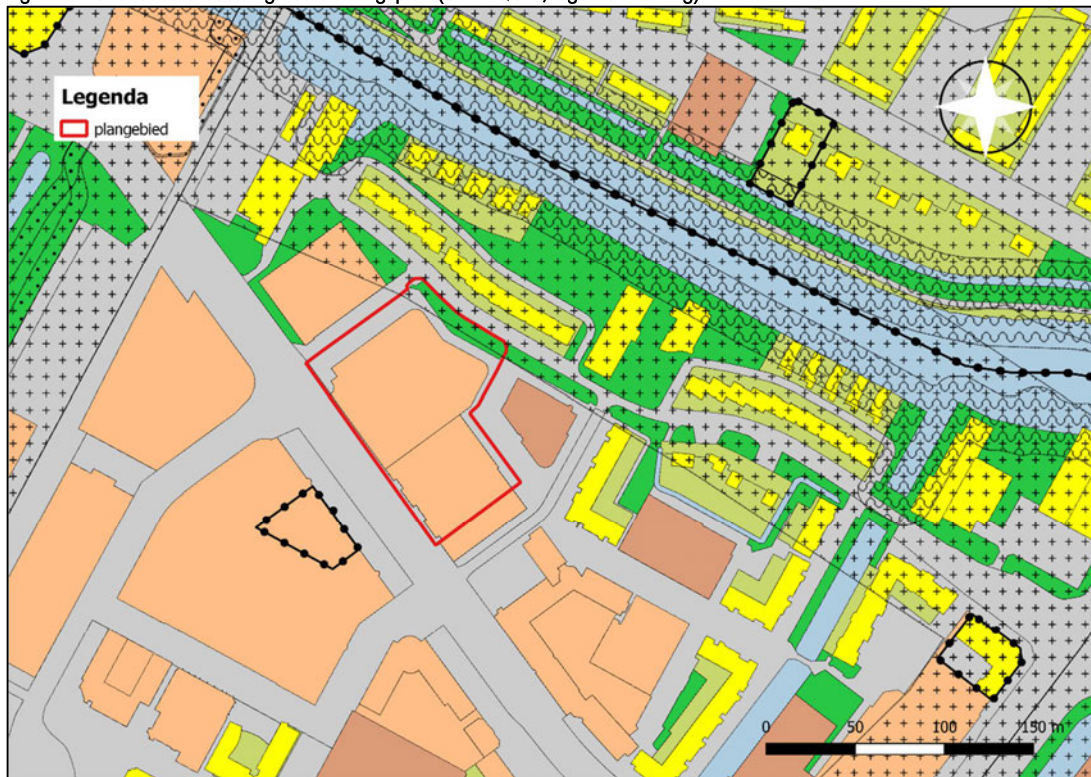


1.3 VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Het projectgebied maakt deel uit van het vigerende bestemmingsplan “De Gors e.o. 2010”, dat is vastgesteld op 21 oktober 2010 door de gemeenteraad van Purmerend. De projectlocatie heeft de bestemming 'Gemengd - 3', 'Groen' en 'Verkeer – 2'. Tevens geldt deels de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie', en er is voor een deel de aanduiding 'Wro-zone-wijzigingsgebied 1' van toepassing. Er geldt een bouwvlak, waarbinnen hoofdgebouwen mogen worden opgericht, met een maximale bouwhoogte die varieert van 8 tot 25 meter.

Figuur 2 toont de begrenzing van het projectgebied in relatie tot de verbeelding die bij het bestemmingsplan hoort. Op figuur 3 zijn vervolgens de verschillende maximale bouwhoogten per gebied te zien. Vervolgens worden de relevante bepalingen uit de regels weergegeven, voor zover relevant voor de ontwikkeling en daarmee niet limitatief.

Figuur 2. Uitsnede verbeelding bestemmingsplan (bron: QGIS, eigen bewerking)



Figuur 3. Duiding verschillende bouwhoogten binnen projectlocatie (bron: QGIS, eigen bewerking)



Artikel 10 Gemengd - 3

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd-3 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- bedrijven voor zover deze voorkomen in categorie A en B van de Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging";
- dienstverlening;
- kantoren;
- maatschappelijke voorzieningen, met uitzondering van geluidsgevoelige voorzieningen;
- ter plaatse van de aanduiding "garage": uitsluitend gebouwen ten behoeve van stalling van vervoermiddelen en voor berging van niet voor handel en distributie bestemde goederen;
- ter plaatse van de aanduiding "parkeerterrein": uitsluitend een parkeerterrein;
- ter plaatse van de aanduiding "wonen": tevens een woning;
- bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en water.
- bij deze bestemming behorende erven, terreinen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- op deze gronden mag worden gebouwd;
- gebouwen worden binnen het bouwvlak gebouwd, met uitzondering van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen;
- indien binnen het bouwvlak een bebouwingspercentage is aangegeven bedraagt het totale oppervlak van gebouwen en overkappingen ten hoogste het met de maatvoeringaanduiding aangegeven bebouwingspercentage van het bouwperceel;
- ten aanzien van de bouwhoogte gelden de ter plaatse van de aanduiding "maximale bouwhoogte" opgenomen maximale hoogten.
- de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen bedraagt ten hoogste 3 meter.

10.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor de maximaal toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt verwezen naar artikel 32.3.

10.3 Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 2 ten behoeve van het bouwen van nieuwe gebouwen of het uitbreiden van bestaande gebouwen buiten het bouwvlak, mits het gezamenlijke oppervlakte van de gebouwen buiten het bouwvlak niet meer bedraagt dan 100 m² en de bouwhoogte niet hoger is dan 5 meter.

10.4 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:

- a. de opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;
- b. verkooppunten voor motorbrandstoffen zijn niet toegestaan;
- c. detailhandel in volumineuze goederen en grootschalige detailhandel zijn niet toegestaan;
- d. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
- e. Wgh-inrichtingen zijn niet toegestaan;
- f. activiteiten uit kolom 1 van bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage 1994 zijn niet toegestaan in de gevallen, zoals genoemd in kolom 2 van de desbetreffende bijlage.

10.5 Ontheffing van de gebruiksregels

Ontheffing van de Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging"

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 1:

- a. om bedrijven toe te laten uit een categorie hoger dan in lid 1 genoemd, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de volgens lid 1 toegelaten categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging";
- b. om bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging" zijn genoemd, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving geacht kan worden te behoren tot de volgens lid 1 toegelaten categorieën van de Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging";

met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. Bevi-inrichtingen en Wgh-inrichtingen zijn niet toegestaan;
- b. opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;
- c. activiteiten uit kolom 1 van bijlagen C en D van het Besluit milieueffectrapportage 1994 zijn niet toegestaan in de gevallen, zoals genoemd in kolom 2 van de desbetreffende bijlage.

Artikel 15 Groen

15.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groen, water, speelvoorzieningen, bermen, bermsloten en voet- en fietspaden, (ontsluitings)wegen;
- b. jongerenontmoetingsplaatsen;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. ondergrondse containers;
- e. objecten van beeldende kunst;
- f. openbare toiletvoorzieningen;
- g. ter plaatse van de aanduiding "zend- en ontvangstinstallatie": tevens een zend- en ontvangstinstallatie;
- h. ter plaatse van de aanduiding "horeca": tevens voor een reclamemast ten behoeve van horeca.

15.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met uitzondering van gebouwen voor nutsvoorzieningen alsmede openbare toiletvoorzieningen;
- b. ten behoeve van een jongerenontmoetingsplaats mogen geen gebouwen worden gebouwd;
- c. de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen bedraagt ten hoogste 3 meter;
- d. de bouwhoogte van gebouwen voor openbare toiletvoorzieningen bedraagt ten hoogste 3 m, het oppervlak voor dergelijke gebouwen bedraagt ten hoogste 9 m².
- e. voor de maximaal toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt verwezen naar artikel 32.3.

15.3 Ontheffing van de bouwregels

15.3.1 Jongerenontmoetingsplaats

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in lid 2 voor het bouwen van een gebouw voor een jongerenontmoetingsplaats met in achtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte van het gebouw mag ten hoogste 3,5 m bedragen;
- b. de oppervlakte van het gebouw mag ten hoogste 15 m² bedragen.

15.3.2 Objecten van beeldende kunst

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 2 ten behoeve van het bouwen van objecten van beeldende kunst met een grotere bouwhoogte dan in lid 2, sub g bepaald, tot maximaal 15 meter hoogte.

Artikel 23 Verkeer - 2

23.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Verkeer-2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met een functie voor verblijf en verplaatsing;
- b. verblijfsgebied met een functie voor verblijf, verplaatsing en gebruik ten dienste van de aangrenzende bestemmingen;

- c. ter plaatse van de aanduiding "onderdoorgang": een onderdoorgang voor verkeersdoeleinden en op het daaronder gelegen niveau tevens voor verblijfsgebied, groenvoorzieningen en water in aansluiting op de bestemmingen op de aangrenzende gronden, waarbij het bepaalde in respectievelijk artikel 15 en 24 van overeenkomstige toepassing is;
- d. ter plaatse van de aanduiding "horeca": een reclamemast ten behoeve van horeca;
- e. ter plaatse van de aanduiding "parkeerterrein": uitsluitend een parkeerterrein;
- f. jongerenontmoetingsplaatsen;
- g. objecten van beeldende kunst;
- h. ondergrondse containers;
- i. evenementen;
- j. ambulante handel;
- k. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, abri's, fiets- en voetpaden, parkeervoorzieningen, speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen, reclame-uitingen en water.
- l. bij deze bestemming behorende erven, terreinen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

23.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, met uitzondering van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen alsmede openbare toiletvoorzieningen;
- b. ten behoeve van een jongerenontmoetingsplaats mogen geen gebouwen worden gebouwd;
- c. voor de maximaal toegestane bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting, wordt verwezen naar artikel 32.3.

23.3 Ontheffing van de bouwregels

23.3.1 Jongerenontmoetingsplaats

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 2 ten behoeve van de bouw van een gebouw voor een jongerenontmoetingsplaats met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte van het gebouw mag ten hoogste 3,5 m bedragen;
- b. de oppervlakte van het gebouw mag ten hoogste 15 m² bedragen;

23.3.2 Parkeerdek

Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 2 ten behoeve van de bouw van een parkeerdek uitsluitend op bestaande parkeerterreinen. De bouwhoogte van dit parkeerdek mag ten hoogste 4 meter bedragen. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen met betrekking tot de oppervlakte.

Artikel 29 Waarde - Archeologie

29.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waarde - archeologie aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar geldende bestemming(en) - tevens bestemd voor de bescherming van archeologische waarden.

29.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 m;
- c. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

29.3 Ontheffing van de bouwregels

- a. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het in lid 2 onder c gestelde. Ontheffing wordt verleend, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond, dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.
- b. Het in sub a bedoelde onderzoek dient alleen gedaan te worden indien de bodemverstoring een oppervlakte van meer dan 500 m² beslaat.
- c. op de gronden met de aanduiding "archeologische waarden" is de in het tweede lid bedoelde oppervlaktemaat 100 m².
- d. Aan deze ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden tot:
 1. het treffen van technische maatregelen waardoor (ondanks de uitvoering van een bouw- of aanlegplan) monumenten in de bodem worden behouden zoals alternatieven voor heiwerk, het niet bouwen van kelders, het aanbrengen van een beschermende bodemlaag of andere voorzieningen die op dit doel zijn gericht;
 2. Het doen van opgravingen door een dienst, bedrijf of instelling erkend door het College voor de Archeologische Kwaliteit (CvAK/SIKB) en werkend volgens de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie;
 3. Het begeleiden van de activiteiten waarvoor ontheffing is verleend door een daarvoor aangewezen archeologisch deskundige.
 4. De ontheffing wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijktens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld.

29.4 Aanlegregels

- a. Het is verboden op de in lid 1 bedoelde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
 1. het ophogen van de bodem met meer dan 50 cm;
 2. grondwerkzaamheden, waartoe worden gerekend het afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en ontginnen van gronden, alsmede het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren en het aanleggen van drainage;
 3. het verlagen van het waterpeil;
 4. het tot stand brengen en/of in exploitatie brengen van boor- en pompputten;
 5. het aanleggen van bos of boomgaard, of het rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
 6. het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen, voet-, ruit- of rijwielpaden, banen of parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen;
 7. het aanleggen van nieuwe ondergrondse transport, energie of telecommunicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.
- b. Geen aanlegvergunning is vereist:
 1. voor zover het werkzaamheden in de bodem betreft tot een diepte van 50 cm onder het bestaande maaiveld;
 2. voor zover het werkzaamheden in de bodem betreft over een oppervlakte tot ten hoogste 500 m², ter plaatse van de aanduiding "archeologische waarden" tot ten hoogste 100 m²;
 3. indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond, dat de archeologische waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad;
 4. indien het archeologisch erfgoed zodanig zal worden behandeld dat conservering in de bodem is gewaarborgd;
 5. indien de werken en /of werkzaamheden het gewone onderhoud betreffen, met inbegrip van onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen binnen bestaande tracés van kabels en leidingen.
 6. Een aanlegvergunning mag alleen worden verleend indien door de uitvoering van werkzaamheden de aanwezige archeologische waarden niet onevenredig (kunnen) worden aangetast.
 7. Alvorens te beslissen omtrent de aanvraag om een aanlegvergunning dient op basis van archeologisch onderzoek te zijn aangetoond dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden en welke voorwaarden hiervoor dienen te worden gesteld.

29.5 Nadere eisen

- a. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van de situering van bouwwerken, de inrichting en het gebruik van gronden, indien uit onderzoek is gebleken dat ter plaatse behoudens- en beschermingswaardige archeologisch monumenten of resten aanwezig zijn.
- b. De nadere eisen zijn erop gericht dat de archeologische waarden zoveel mogelijk in de grond kunnen worden behouden.

29.6 Wijzigingsbevoegdheden

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om met toepassing van artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan te wijzigen door:

- a. op de plankaart de bestemming "Waarde - archeologie" geheel of gedeeltelijk te doen vervallen, indien op basis van aanvullend en/of definitief onderzoek is aangetoond, dat er op de betrokken locatie geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn, dan wel er niet langer archeologische begeleiding of zorg nodig is;
- b. op gronden alsnog de dubbelbestemming "Waarde - archeologie" te leggen, indien uit nader archeologisch onderzoek blijkt dat de begrenzing van de gronden met deze medebestemming, gelet op de ter plaatse aanwezige archeologische waarden, aanpassing behoeft.

Artikel 30 Wro-zone - wijzigingsgebieden

30.1 Wijzigingsgebied 1

Burgemeester en wethouders kunnen het plan ter plaatse van de percelen Waterlandlaan 1-9, op de analoge verbeelding aangemerkt met de gebiedsaanduiding "Wro-zone - wijzigingsgebied 1", wijzigen ten behoeve van de volgende functies:

1. wonen aan de Purmerweg;
2. wonen vanaf de tweede bouwlaag aan de Landsmeerstraat;
3. wonen vanaf de vierde bouwlaag aan de Waterlandlaan;
4. kantoren en dienstverlening aan de Landsmeerstraat in de eerste bouwlaag;
5. kantoren en dienstverlening aan de Waterlandlaan;
6. verkeer- en verblijfsgebied;

en tevens voor de bijbehorende:

- parkeervoorzieningen;
- beplantingen en speelvoorzieningen;
- voet- en fietspaden;
- water;
- bermen en bermsloten;

met inachtneming van de volgende bepalingen:

- I. het maximaal bebouwingspercentage is 60%, waarbij voor een ondergrondse parkeergarage een bebouwingspercentage van 90% is toegestaan;

- m. de maximale hoogte varieert van 10 tot 12 meter aan de Purmerweg tot maximaal 16 m aan de Waterlandlaan en is in hoogte trapsgewijs opgebouwd van de Purmerweg naar de Waterlandlaan;
- n. er is een hoogteaccent van 28 m toegestaan op het kruispunt Landsmeerstraat/ Waterlandlaan; de oppervlakte van dit hoogteaccent mag maximaal 10% van het maximaal gezamenlijk toelaatbaar bebouwingsoppervlak bedragen;
- o. voor alle hoogten geldt dat deze gemeten zijn vanaf het nieuwe peil;
- p. ten behoeve van de gewijzigde functie dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein in een (deels) ondergronds gebouwde parkeervoorziening;
- q. het gebruik mag geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer;
- r. tussen het gebouw op deze wijzigingslocatie en het gebouw op de er tegenovergelegen wijzigingslocatie (Landsmeerstraat 3) dient een open ruimte (Landsmeerstraat) van minimaal 15 m te bestaan;
- s. de afstand van de bebouwing aan de Purmerweg tot aan het hart van de Purmerweg dient minimaal 20 meter te bedragen;
- t. de wijzigingsbevoegdheid kan slechts worden toegepast, indien is aangetoond dat de bodem van voldoende kwaliteit is voor de voorgenomen ontwikkeling.

In paragraaf 4.1 is een beschrijving van de voorgenomen ontwikkeling opgenomen. Concreet gaat het om de realisatie van 291 appartementen en maximaal 650 m² b.v.o bedrijfsunits. De bebouwing is onderverdeeld in vijf bouwblokken die boven op een parkeergarage worden gerealiseerd. De bouwhoogten variëren, waarbij een hoogte van ca. 10 meter aan de Zeevangstraat wordt gerealiseerd en aan de zijde van de Waterlandlaan hoogten mogelijk worden gemaakt die trapsgewijs oplopen van ca. 31 meter tot ca. 47 meter. Gelet op de gebruiksregels zoals deze gelden op grond van de bestemming 'Gemengd - 3', is de ontwikkeling mede in verband met de beoogde woningen in strijd met het huidige planologische kader. Daarnaast wordt de nieuwe bebouwing deels buiten de huidige bouwvlakken opgericht en worden de maximale bouwhoogten overschreden.

Opgemerkt wordt dat een deel van het projectgebied is aangeduid als wijzigingsgebied. Onder de voorwaarde dat wordt voldaan aan de regels die invulling geven aan de wijzigingsbevoegdheid, kunnen burgemeester en wethouders aan de hand van een wijzigingsplan de huidige planologische regeling wijzigen, met dien verstande dat ter plaatse van de Waterlandlaan 1 - 9 kan worden toegestaan dat vanaf de vierde bouwlaag wordt gewoond. De maximale hoogte varieert van 10 tot 12 meter aan de Purmerweg tot maximaal 16 m aan de Waterlandlaan en dient in hoogte trapsgewijs opgebouwd te worden van de Purmerweg naar de Waterlandlaan. Gelet op de herontwikkelingsplannen zoals deze thans worden voorgestaan, biedt deze wijzigingsbevoegdheid onvoldoende ruimte om het initiatief mogelijk te maken. Om deze reden wordt een uitgebreide voor een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan doorlopen.

1.4 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van het project. Hoofdstuk 3 geeft een samenvatting van het relevante actuele beleidskader. Hoofdstuk 4 bevat een omgevingsanalyse waarin wordt nagegaan welke functies en bouwwerken zich in de projectlocatie bevinden en in hoeverre het nieuwe project hierin past. In hoofdstuk 5 worden de relevante randvoorwaarden en omgevingsaspecten behandeld. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid en de inspraak en het overleg.

2 PROJECTBESCHRIJVING

De beoogde ontwikkeling bestaat uit een sloop-nieuwbouwproject. Bestaande bebouwing wordt gesloopt en ter plaatse wordt de nieuwbouw voorzien. Het programma bestaat in de eerste plaats uit een woningbouwprogramma. De plint van de nieuwe bebouwing krijgt een andere invulling, die wordt gezocht in een commercieel en/of maatschappelijk programma en kantoren. Daarnaast worden voorzieningen voor de toekomstige gebruikers gerealiseerd. De verschillende planonderdelen worden hieronder toegelicht.

2.1 WOONPROGRAMMA

Het doel is de locatie te herontwikkelen tot nieuw appartementencomplex met maximaal 291 eenheden verdeeld over drie nieuwe gebouwen. De woningen krijgen een variërende woninggrootte van 40 tot 120 m² en de segmentering bestaat uit sociale huurappartementen, middeldure huurappartementen en vrije sector huurappartementen volgens de volgende verdeling:

- Blok 1: 102 vrije sector huurappartementen;
- Blok 2: 88 middenhuur appartementen;
- Blok 3: 84 sociale huurappartementen;
- Blok 4: 9 vrije sector huurappartementen;
- Blok 5: 8 middenhuur appartementen.

De bouwhoogte binnen de genoemde bouwblokken loopt volgens een getrapt principe af, waarbij de hoogste bouwhoogten worden gerealiseerd langs de Waterlandlaan (zuidzijde projectgebied), om vervolgens richting het noorden (Purmerweg) trapsgewijs af te lopen tot een hoogte van maximaal 9,5 meter, een en ander volgens onderstaande uiteenzetting:

- De maximale bouwhoogte van blok 1 bedraagt ca. 47 meter. Dit blok wordt gepositioneerd op de hoek van de Waterlandlaan met de Landsmeerstraat/Zeevangstraat en met de achterzijde richting de Purmerweg. De bouwhoogte loopt richting de Purmerweg af tot maximaal 16 meter.
- Blok 2 krijgt een bouwhoogte van ca. 40,5 meter, waarbij de gevel aan de Waterlandlaan wordt geplaatst en de achterzijde uitkijkt op de Purmerweg. De bouwhoogte van blok 2 loopt af tot 16 meter.
- Blok 3 krijgt een bouwhoogte van ca. 31 meter, waarbij de gevel aan de Waterlandlaan wordt geplaatst en de achterzijde uitkijkt op de Purmerweg. De bouwhoogte van blok 3 loopt af tot eveneens 16 meter.
- Blok 4 krijgt een bouwhoogte van ca. 9,5 meter.
- Blok 5 krijgt een bouwhoogte van ca. 9,5 meter.

Figuren 4 en 5 tonen impressies van de beoogde toekomstige situatie.

Figuur 4. Impressie toekomstige situatie (bron: Steengoed)



Figuur 5. Impressie toekomstige situatie (bron: Steengoed)



2.2 COMMERCIEEL PROGRAMMA, MAATSCHAPPELIJKE VOORZIENINGEN, KANTOREN EN PARKEREN

In aanvulling op het hierboven weergegeven woonprogramma, wordt in de plint aan de Waterlandlaan ruimte geboden aan een zestal kleine units voor bedrijvigheid passend bij de buurt. Van deze bedrijfsunits bestaan er vijf uit 94 m² b.v.o en één uit 116 m² b.v.o. In totaal wordt ca. 650 m² b.v.o aan bedrijfsunits opgenomen in het bouwplan. Daarnaast wordt voorzien in een parkeergarage met ruimte voor het parkeren van de auto en fiets.

3 BELEIDSKADER

Het beleidskader wordt gevormd door diverse nationale, provinciale, (deel-)regionale, en (deel)gemeentelijke nota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke beleidskaders (randvoorwaarden) aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het projectgebied waarmee rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk wordt voor de projectlocatie het relevante algemene beleid beknopt samengevat.

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 is door de rijksoverheid de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Hierin zijn de kaders van het nieuwe rijksbeleid opgenomen. De Omgevingsvisie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012). De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. Zodra de Omgevingswet in werking is getreden, zal deze structuurvisie gelden als de Nationale Omgevingsvisie, zoals in de nieuwe wet bedoeld.

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met de ambities: wat willen we bereiken? Vervolgens worden de 21 nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortvloeiende opgaven beschreven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen.

De Uitvoeringsagenda beschrijft de vier prioriteiten. Deze opgaven uit de toelichting kunnen veelal niet apart van elkaar worden aangepakt. Als een samenhangende, integrale aanpak nodig is, over de sectoren heen, vraagt dit een andere inzet. De samenhang tussen opgaven manifesteert zich rond vier prioriteiten.

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijke gebied.

Het doel van de Omgevingswet is het bereiken van een balans tussen: '(a) het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'. Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms echt onvereenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen. Om dit afwegingsproces en de omgeving inclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combineren boven enkelvoudig;
2. Kenmerken en identiteit;
3. Afwentelen voorkomen.

3.1.1.1 Relatie tot ontwikkeling

In de NOVI zijn de volgende nationale belangen genoemd die het project raken:

- Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
- Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.

Voor wat betreft de volgende nationale belangen “Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en alle onderdelen van de fysieke leefomgeving”, “Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit”, “Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving” wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze toelichting, waar de omgevingsaspecten worden behandeld.

Het realiseren van een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften behelst een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming. Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen.

3.1.1.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling heeft raakvlakken met diverse nationale belangen. Het NOVI vormt geen belemmering.

3.1.2 AmvB Ruimte (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid zoals dat in de Nationale Omgevingsvisie is vastgelegd. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. Voor Purmerend hebben deze regels geen gevolgen.

3.1.2.1 Conclusie

Het Barro legt geen restricties op voor de locatie waar de ontwikkeling wordt voorzien.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 juli 2017 is het besluit tot wijziging van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening in werking getreden. Het betreft een wijziging van de Ladder voor duurzame verstedelijking (duurzaamheidsladder).

De laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De behoefte aan deze stedelijke ontwikkeling moet dan worden aangetoond. De behoefte is het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit). De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de ruimtelijke onderbouwing worden vermeld.

Als stedelijke ontwikkeling wordt bedoeld: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.' In het Bro is geen ondergrens voor een minimale omvang vastgelegd van wat een stedelijke ontwikkeling is. Voor woningbouw geldt volgens de overzichtsuitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 28 juni 2017; ECLI:NL: RVS: 2017:1724) dat 'in beginsel' sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden. Voor overige stedelijke functies wordt gesteld dat 'in beginsel' geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag minder dan 500 m² bedraagt.

Uitgangspunt is dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte en in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Het doel is een zorgvuldig gebruik van de ruimte en het tegengaan van overprogrammering en de negatieve ruimtelijke gevolgen van leegstand. In het geval in een bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, bevat de toelichting een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. De motivering van de behoefte aan die ontwikkeling dient in het licht te worden geplaatst van een goede ruimtelijke ordening en dient zich te richten op het motiveren van de behoefte aan die ontwikkeling met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik. De behoefte wordt onderbouwd en afgewogen op het niveau van het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. Dit betekent dat de aard en omvang van de ontwikkeling bepalend zijn voor de reikwijdte van de beschrijving van en het overleg over de behoefte, waarvan de resultaten ook zijn opgenomen in de beschrijving.

3.1.3.1 Relatie tot ontwikkeling

Voor de planlocatie geldt dat het gaat om de realisatie van maximaal 291 appartementen met commerciële ruimten in de plint. De woningbouwontwikkeling kan in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking worden aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, omdat meer dan 11 nieuwe woningen worden toegevoegd ten opzichte van de bestaande (planologische) situatie. Het motiveren van de behoefte aan de beoogde woningen is daarom noodzakelijk. De commerciële functies in de plint zijn echter in de bestaande situatie al mogelijk en worden daarom niet als nieuwe ontwikkeling aangemerkt in de zin van het Bro. De commerciële ruimten zijn daarom niet aan de laddertoets onderhevig. Hieronder wordt ingegaan op de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan de woningen.

Kwantitatieve behoefte

In Zaanstreek-Waterland zijn veel betaalbare, duurzame en goed bereikbare woningen nodig. Om de ambities te realiseren heeft de regio een plancapaciteit voor ongeveer 16.700 woningen t/m 2024 en bijna 14.000 woningen voor de periode 2025 t/m 2029. Hiervan zijn voor 6.200 woningen al definitieve bestemmingsplannen. Voor de overige woningen willen de gemeenten de bouwplannen sneller omzetten van 'zachte' plannen (nog niet ruimtelijk vastgelegd) naar 'harde' plannen, zodat er op tijd kan worden gestart met de bouw. Dat betekent dat in de periode tot 2029 nog een regionale behoefte bestaat van 24.500 woningen. Specifiek binnen de gemeente Purmerend bestaat volgens de gemeentelijke Woonvisie (zie paragraaf 3.4.6) de wens de woningvoorraad tot 2040 met 10.000 woningen uit te breiden. Met de realisatie van in totaal 291 woningen, wordt een significante bijdrage geleverd aan het verwezenlijken van deze kwantitatieve ambitie.

Kwalitatieve behoefte

Bij de kwalitatieve behoefte gaat het onder andere om de te realiseren segmenten en woningtypen. Daarnaast speelt duurzaamheid, een (gezonde) leefomgeving en toegankelijkheid een belangrijke rol. De woningbouwontwikkeling aan de Waterlandlaan bestaat uit een gecombineerde inzet van sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen en vrijesectorwoningen. Daarbij wordt o.a. aangesloten op de Nota kaders en instrumenten woningbouwprogrammering: spelregels 30-30-40, zodat een gedifferentieerd aanbod ontstaat bestaande uit 30% sociale huur, 30% middenhuur en 40% vrije keuze (in dit geval vrije sector, dure huur).

De toegankelijkheid voor mindervaliden is bovendien voor 90% van de appartementen te garanderen. Het projectgebied is bovendien op korte afstand van het station en het stadscentrum van Purmerend gelegen. Ook zijn er goede busverbindingen op korte afstand, en is de beoogde ontwikkeling op een knooppunt voor fietsroutes gelegen. De beoogde ontwikkeling is hiermee aldus zeer goed aangesloten op het openbaar vervoer en langzaam verkeersroutes en zowel toegankelijk als interessant voor jong en oud.

3.1.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling doorstaat de Laddertoets, zodat kan worden gesteld dat wordt gebouwd volgens de behoefte en onnodige leegstand wordt voorkomen.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Hierin staat de visie van de provincie op de fysieke leefomgeving beschreven. De provincie zet in op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid, zodanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

De Omgevingsvisie bevat het provinciale beleid op het gebied van wonen en werken. De ambitie is dat vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw wordt vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt.

3.2.1.1 Conclusie

De onderhavige woningbouwontwikkeling voorziet in 291 appartementen en is tevens in bestaand stedelijk gebied gelegen. De ontwikkeling is derhalve in lijn met de Omgevingsvisie NH2050.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

Op 22 oktober 2020 is de provinciale Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld. Deze is op 17 november 2020 in werking getreden. Deze verordening zet in op het mogelijk maken van ontwikkelingen zoals woningbouw en de energietransitie en op het beschermen van mooie en bijzondere gebieden in Noord-Holland, met een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. De verordening bevat instructieregels voor gemeenten die beperkingen stellen aan wat in ruimtelijke plannen kan worden opgenomen. Een ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken.

3.2.2.1 Relatie tot ontwikkeling

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

Op basis van artikel 6.3 kan een ruimtelijk plan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. De toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking staat daarbij centraal. De Ladder voor duurzame verstedelijking is reeds doorlopen in paragraaf 3.1.3 van deze onderbouwing. Het regionaal (woon)beleid wordt bovendien besproken in paragraaf 3.3. Het initiatief is in lijn met de in de regio gemaakte woningbouwafspraken. Artikel 6.3 van de Omgevingsverordening staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

Beschermingszone regionale waterkering

Afdeling 6.9 gaat in op de regels met betrekking tot regionale waterkeringen. De regionale waterkeringen dienen als zodanig te worden opgenomen in de relevante ruimtelijke plannen en waar nodig te worden beschermd met een beschermingsregeling. Ter plaatse van het werkingsgebied 'beschermingszone regionale waterkering' voorziet het ruimtelijk plan voorts in een beschermingszone aan weerszijden van de waterkering en geldt dat geen nieuwe ontwikkelingen plaats mogen vinden, tenzij hierover overeenstemming is bereikt tussen de betrokken gemeente, het waterschap en de provincie.

De projectlocatie ligt nagenoeg volledig binnen de genoemde beschermingszone zoals aangeduid op de kaartbijlagen behorende bij de provinciale Omgevingsverordening (zie figuur 6).

Figuur 6. Projectlocatie (rood) ten opzichte van beschermingszone regionale waterkering (blauw) (bron: Omgevingsverordening NH2020)



Paragraaf 5.11 bevat de waterparagraaf, waarin de diverse wateraspecten die bij dit initiatief een rol spelen zijn beschouwd. Ook de waterkering en de benodigde afstemming met de betrokken bevoegd gezagen komen daarin aan bod. Met het opnemen van de genoemde beschermingsregeling en het verzorgen van de benodigde afstemming, is de voorgenomen ontwikkeling in lijn met de regels uit de Omgevingsverordening NH2020.

3.2.2.2 Conclusie

In paragraaf 5.11 wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige situatie. De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op de Omgevingsverordening NH2020.

3.2.3 Omgevingsverordening NH2022

De Provincie Noord-Holland heeft gewerkt aan de opvolger van de Omgevingsverordening NH2020: de Omgevingsverordening NH2022. Deze verordening zal tegelijkertijd in werking treden met de Omgevingswet. Grotendeels komen de regels en wetten die in de Omgevingsverordening NH2022 terugkomen overeen met de Omgevingsverordening NH2020. In de Omgevingsverordening NH2022 wordende regels juridisch technisch omgezet, waardoor de regels de juiste grondslagen en verwijzingen naar de nieuwe wetgeving hebben. Daarnaast wordt een aantal regels inhoudelijk beoordeeld, die de Omgevingswet van de provincie als bevoegd gezag verlangt. Voorbeelden van de onderwerpen zijn: Bodemsanering, grondwaterverontreiniging, Natuurnetwerk Nederland (NNN), natuurbescherming (faunabeheer) en energietransitie (o.a. Regionale Energiestrategieën en de bijbehorende zoekgebieden).

Na vaststelling van de Provinciale Staten treedt de Omgevingsverordening NH2022 tegelijk in werking met de Omgevingswet, wat gepland staat op 1 januari 2023.

3.2.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De Omgevingsverordening NH2022 is nog niet van kracht. Desalniettemin is beoordeeld in hoeverre de verwachte inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving van invloed is voor de voorgenomen ontwikkeling en of deze ook in de situatie na vaststelling van de nieuwe verordening aan de dan geldende regelgeving

voldoet. Op basis van de Omgevingsverordening NH2022 is ter plaatse van het projectgebied artikel 6.84 Beperkingengebied regionale waterkering van toepassing. Op basis van dit artikel voorziet een omgevingsplan in het werkingsgebied Beperkingengebied waterkeringen niet in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, tenzij hierover overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie. In paragraaf 5.11 wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige situatie. Daarnaast is ter plaatse van de projectlocatie artikel 6.90 Peilbesluit van toepassing. Deze regel stelt dat het waterschapsbestuur een of meer peilbesluiten vaststelt voor de oppervlaktewaterlichamen in de gebieden binnen het werkingsgebied Peilbesluit. De gewenste ontwikkeling is in lijn met de regeling ten aanzien van water en waterbeheer. Voor het overige geldt dat zich geen (nieuwe) onderwerpen aandoen die na inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2022 aan het project of het projectgebied raken.

3.2.3.2 Conclusie

In paragraaf 5.11 wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige situatie. De gewenste ontwikkeling is in lijn met de regeling ten aanzien van water en waterbeheer.

3.2.4 Woonagenda provincie Noord-Holland 2020-2025

De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. Daarom is op 31 maart 2020 de Woonagenda 2020-2025 vastgesteld. De Woonagenda is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland tot 2025 en volgt uit en past binnen de randvoorwaarden van het provinciaal ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken'.

Speerpunten zijn:

1. Een woning voor iedereen:
 - a. Adaptief en vraaggestuurd programmeren.
 - b. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie.
 - c. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod.
2. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie.

Om invulling te geven aan de twee speerpunten, worden een aantal richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. De regionale programmeringen worden bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie en helpt gemeenten hierbij door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
3. De woningbouwprogrammering is regionaal en adaptief. De programmering houdt rekening met fasering en haalbaarheid, zodat de in het woonakkoord af te spreken regionale productiedoelstellingen kunnen worden gehaald.
4. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
5. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningzoekenden nodig.
6. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking
7. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, natuur en landschap.
8. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden worden afspraken gemaakt om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, actieve mobiliteit (gericht op fietsen en

lopen) stimulerend, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen en dit vroegtijdig bij de locatiekeuze en planontwikkeling mee te nemen.

3.2.4.1 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de bouw van maximaal 291 woningen en voorziet daarmee in de behoefte aan woningen. Zie ook paragraaf 3.1.3 over de Ladder voor duurzame verstedelijking. De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met de Woonagenda.

3.2.5 Monitor woningbouw 2020

Uit de 'Monitor woningbouw 2020', vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 1 november 2020, blijkt dat er in 2019 nagenoeg evenveel nieuwbouwwoningen gebouwd zijn als in het jaar ervoor, namelijk circa 14.000. De nieuwbouwproductie in Noord-Holland Zuid en in Noord-Holland Noord was eveneens ongeveer gelijk in beide jaren, respectievelijk 11.600 en 2.300. Voor het derde jaar op rij is de nieuwbouw gelijk dan wel groter dan de huishoudensgroei. De afgelopen drie jaar kwamen er jaarlijks gemiddeld 1.350 meer nieuwbouwwoningen bij dan huishoudens. In Noord-Holland is nog steeds sprake van een substantiële inhaalvraag van 10.400 woningen, maar deze is hierdoor wel afgenomen.

Sinds het begin van de coronacrisis in maart 2020 is de bevolkingsgroei in Nederland en Noord-Holland sterk gedaald en was er tot en met mei zelfs sprake van een bevolkingskrimp, met name door de afname van de buitenlandse migratie. Zolang de coronapandemie voortduurt zal de verwachte bevolkingsgroei waarschijnlijk niet gehaald worden. Op de korte termijn valt daardoor de huishoudensgroei lager uit en daarmee valt ook de toename van de woningbehoefte lager uit.

Gezien het huidige woningtekort en de druk op de woningmarkt is het echter wel belangrijk door te blijven bouwen om de druk op de woningmarkt terug te dringen. Ook valt te verwachten dat als de coronacrisis voorbij is, de bevolkingsgroei weer aantrekt.

3.2.5.1 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in de bouw van maximaal 291 woningen en levert derhalve een bijdrage aan de inhaalvraag van woningen. De ontwikkeling sluit aan bij de Monitor woningbouw 2020.

3.3 REGIONAAL BELEID

3.3.1 Regiovisie Waterland 2040 (Vitaal met Karakter)

Voor de lange termijn heeft de regio een ontwikkelingskader tot 2040 opgesteld, de Regiovisie Waterland 2040. In deze visie staat behoud en zo mogelijk versterking van het kenmerkende authentieke karakter van de regio Waterland voorop, maar wel met de noodzakelijk sociaaleconomische en infrastructurele impulsen om de kernen vitaal te houden en het gebied binnen de Metropoolregio Amsterdam bereikbaar te maken. Naast maatregelen om het authentieke karakter van het landelijk gebied te bewaren, vergt dat op vele locaties een forse inspanning in de kwaliteit van de leefomgeving, selectieve uitbreiding voor noodzakelijke sociaaleconomische ontwikkelingen en duurzame oplossingen voor beheer en terugdringing van het woon-werkverkeer. Op die manier ontstaat een duurzame vitale regio met een herkenbaar eigen karakter.

3.3.1.1 Conclusie

Onderhavige ontwikkeling past goed in het beleid zoals weergegeven in de Regiovisie. De voorgenomen ontwikkeling is in overeenstemming met het beleid.

3.3.2 Metropoolregio Amsterdam

Purmerend maakt onderdeel uit van Metropoolregio Amsterdam (MRA). Dit is een samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 33 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam. De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. Het is het

gebied dat rondom Amsterdam ligt en waarin ieder deelgebied met eigen grote kernen een deel van de aantrekkelijkheid van de MRA vormt met een mix van eigen landschap, woonmilieus en vormen van werkgelegenheid.

Op basis van de prognose uit 2019 is voorzien dat de MRA tot 2050 circa 325.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Dat is inclusief een aanvullende opgave van circa 25.000 woningen om het woningtekort significant te verminderen en naar een acceptabel niveau terug te brengen. De ambitie is dat de MRA zich toekomstbestendig en evenwichtig ontwikkelt tot een internationale topregio met een hoge leefkwaliteit (zie de MRA-agenda 2020-2024). De MRA bestaat uit veel verschillende en krachtige kernen, die elkaars kwaliteiten versterken. Bij de aankomende groei op lange en middellange termijn is het behoud en verbeteren van de leefbaarheid in de regio van groot belang met aandacht voor klimaatadaptatie en landschap en een goede bereikbaarheid van werk en ontspanning voor iedereen.

De MRA streeft een polycentrische ontwikkeling na, waarin alle kernen elkaar versterken, maar ook sterk genoeg op zichzelf zijn. Daarom wil de MRA inzetten op een goede verdeling van de werkgelegenheid en balans in woon- en werklocaties. Het gemeenschappelijk kader hiervoor is de Verstedelijkingsstrategie. Hierin wordt voortgeborduurd op al bestaande Rijk-regioafspraken, zoals de MRA-sleutelgebieden, de versnelling van de woningbouwproductie, de Woondeal met Binnenlandse Zaken en het programma "Samen Bouwen aan Bereikbaarheid" en het landschap.

In april 2020 heeft de provincie Noord-Holland het woonbeleid uitgewerkt in de Woonagenda PNH 2020-2025. Hiermee wil de provincie uitvoering geven aan een aantal doelstellingen, zoals het bouwen van voldoende betaalbare en duurzame woningen. Middels het sluiten van regionale Woonakkoorden voor de periode 2021-2025 wil de provincie de regionale samenwerking bevorderen.

De acht gemeenten in Zaanstreek-Waterland hebben besloten hier samen met de provincie invulling aan te geven aan de hand van vier thema's:

1. Nieuwbouw/woningbouwprogrammering
 - a. Werken aan de eigen én regionale woningbouwbehoefte
 - b. Zoveel mogelijk binnenstedelijk bouwen, met ruimte voor uitzonderingen
 - c. Zoveel mogelijk bouwen in de nabijheid van OV-knooppunten en stadsharten
 - d. Versnellen van de woningbouwproductie
 - e. Werken aan een stedelijke vernieuwing en leefbaarheid
2. Betaalbare voorraad
 - a. Werken aan de gewenste ontwikkeling van de sociale woningvoorraad
 - b. Werken aan regionale woonruimteverdeling
3. Wonen en zorg
 - a. Werken aan de huisvesting van senioren
 - b. Werken aan de huisvesting van bijzondere doelgroepen
4. Duurzaamheid, klimaatadaptatie, circulair bouwen
 - a. Werken aan klimaatneutrale, klimaatadaptieve, circulaire en natuur- en landschapsvriendelijke nieuwbouw
 - b. Werken aan de opwekking van duurzame energie in de regio
 - c. Werken aan de verduurzaming van bestaande woningvoorraad
 - d. Werken aan een gezonde leefomgeving

3.3.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De agenda bevestigt dat er binnen de regio Waterland, waar Purmerend onder valt, een aanzienlijk aantal nieuwe woningen dient te worden gerealiseerd. De voorgenomen woningbouwontwikkeling past dan ook goed in het beleid van de MRA. Daarnaast vervult de beoogde ontwikkeling de visie van de MRA door de stedelijke verdichting in het stationsgebied van Purmerend met daarbij aandacht voor groen. Met de beoogde ontwikkeling zal naast de woningvoorraad daarom ook de levendigheid in het gebied toenemen. De

ontwikkeling beantwoordt daarmee aan de Gebiedsagenda en aan de langetermijnvisie uit het Ontwikkelingsbeeld.

3.3.2.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling levert een bijdrage aan de ambities zoals gesteld in de Metropoolregio Amsterdam.

3.3.3 Woonakkoord regio Zaanstreek-Waterland

Op 29 juni 2021 zijn de colleges van de acht gemeenten in Zaanstreek-Waterland (Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad) en de provincie Noord-Holland het Woonakkoord 2021-2025 met elkaar aangegaan. Het bestuursakkoord bestaat uit doelen voor de komende vijf jaar en concrete acties, rondom vier thema's: nieuwbouw, betaalbare voorraad, wonen en zorg en duurzaamheid, klimaatadaptatie en circulair bouwen. Om deze ambitie te realiseren heeft de regio een plancapaciteit voor ongeveer 16.700 woningen t/m 2024 en bijna 14.000 woningen voor de periode 2025 t/m 2029. Deze woningen bouwen de gemeenten in verschillende woonmilieus, prijsklassen en woningtypen. Om het landschap en de natuurwaarden in de regio te sparen, bouwen de gemeenten zoveel mogelijk binnen de stadscentra en dorpskernen en door bestaande gebouwen om te vormen tot woningen. De regiogemeenten willen de toenemende vraag naar woningen gebruiken om de kwaliteit van de steden en vitaliteit van de kernen te verhogen. De nieuwbouw wordt zoveel mogelijk geclusterd rondom bestaande of toekomstige OV-knooppunten. In Purmerend is dit het stationsgebied. Ook gaan de provincie en gemeenten samen een visie op het versterken van de kernen in het landelijk gebied opstellen.

3.3.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet mede in de realisatie van een grootschalige woningbouwontwikkeling, waarbij wordt voorzien in maximaal 291 appartementen in de sociale huur, middenhuur en vrije sector. De ontwikkeling vindt plaats langs de Waterlandlaan, nabij openbare vervoersvoorzieningen en goed bereikbaar via het stedelijk infrastructuurnetwerk. Daarnaast worden passende maatregelen genomen met het oog op duurzaamheid en klimaatadaptatie (zie paragraaf 3.4.10). Het initiatief sluit daarom aan op de ambitie de plancapaciteit te vergroten en daarbij te voorzien in voldoende gedifferentieerde en duurzame woningbouw.

3.3.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling sluit aan op het Woonakkoord van de regio Zaanstreek-Waterland.

3.4 GEMEENTELIJK BELEID

3.4.1 Structuurvisie Purmerend 2005-2020

In de Structuurvisie Purmerend 2005-2020, vastgesteld op 2 maart 2006, heeft de gemeenteraad van Purmerend een toetsingskader neergelegd voor gewenste en bestaande ontwikkelingen binnen de gemeente. In de structuurvisie worden vier ambities verwoord die leidend dienen te zijn bij de ontwikkeling van de stad Purmerend tot 2020.

1. Purmerend is het centrum van Waterland: Uiteen wordt gezet dat Purmerend wil investeren in haar functies waarin zij een regionale rol heeft, om de positie als centrum van Waterland te behouden. De manier waarop Purmerend dit wil bereiken is door te investeren in een veelzijdig, herkenbaar en toegankelijk centrum met kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en door te streven naar een hoog niveau van voorzieningen in zowel het centrum als in andere delen van de stad.
2. Purmerend werkt aan een evenwichtigere woon-werkbalans. In de structuurvisie wordt beschreven dat Purmerend voor de werkgelegenheid sterk afhankelijk is van Amsterdam. Dit is een kwetsbaar punt. Belangrijk is daarom dat Purmerend haar economische punten verder ontwikkelt. Dit is onder meer van belang voor jongeren die in Purmerend zijn geboren en zich nu op de arbeidsmarkt gaan begeven, omdat zij meer geneigd zullen zijn om in Purmerend te werken.

3. Purmerend versterkt haar verbindingen in groen, blauw en grijs. Gesteld wordt dat de kwaliteit van de ligging van de stad veel beter benut kan worden. De kwaliteiten van het buitengebied zijn in de wijken ruimschoots aanwezig, maar zijn op het niveau van de stad te weinig herkenbaar en andersom worden de kwaliteiten van de stad daarbuiten nauwelijks (h)erkend. Uiteen wordt gezet dat de aantrekkelijke ligging van Purmerend veel meer benut kan worden om de kwaliteit van het wonen in de stad te verhogen, om de kansen voor toerisme te vergroten en om het beeldmerk van de stad neer te zetten. Tevens wordt gesteld dat het versterken van de stedelijke structuren kan helpen mensen zich meer verbonden te laten voelen met hun stad en om een betere oriëntatie te krijgen op de stad en haar omgeving.
4. Purmerend kiest voor bloei in plaats van groei. Purmerend heeft zich decennialang gericht op groei. Nu moet de omslag komen naar het investeren in identiteit en kwaliteit. Beschreven wordt dat het doel niet langer is om woningen te bouwen en nieuwe wijken te ontwikkelen, maar toe te werken naar een complete stad die op basis van kwaliteit de concurrentie aan kan met de steden in de omgeving en die toegesneden is op de demografische veranderingen.

In 2013 is de strategische plankaart, behorende bij de structuurvisie Purmerend 2005 - 2020, als eerste stap in het proces om te komen tot en vooruitlopend op een integrale herziening, aangepast aan de actuele stand van zaken. Het betreft een beleidsneutrale actualisering, waarbij op de plankaart de wijzigingen zijn verwerkt, die in de achterliggende periode (sinds 2006) doorgevoerd zijn in of op grond van het gemeentelijk beleid.

3.4.1.1 Relatie tot ontwikkeling

Het projectgebied behoort tot cluster 7 (Waterlandlaan en omgeving). Dit cluster blijft ongewijzigd in de toelichting op de strategisch plankaart behorend bij de structuurvisie Purmerend 2005-2020. In de structuurvisie zijn tevens speerpunten geformuleerd:

- meer differentiatie in woonmilieus aanbrengen door toevoegen of herstructureren naar centrumstedelijke woonmilieus, woningen in lage dichtheden, starterswoningen, duurdere huur- en koopwoningen en seniorenwoningen;
- inzetten op behoud van het suburbane wonen, groen en rustig, dit kan door dit mee te nemen in de plannen voor de herstructurering van de wijken;
- nieuwe concepten voor het combineren van wonen en zorg ontwikkelen.

In cijfers is de woningbouwopgave voor de Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Waterland (hierna: ISW) -regio 2020: 3.000 nieuwbouw en 3.000 ICT (intensiveren, combineren, transformeren), dit is inclusief de autonome vraag van Purmerend. De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de realisatie van een gedifferentieerd woonmilieu in de omgeving van de Waterlandlaan, door geen gecombineerde inzet van sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen en vrije sector huur. In totaal worden 291 wooneenheden gerealiseerd, waarmee ook een aanzienlijke bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van de grote vraag naar woningen binnen de regio als geheel en Purmerend in het bijzonder.

3.4.1.2 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling aansluit op de doelen van de structuurvisie zoals hierboven weergegeven.

3.4.2 Ruimte voor Purmerend (omgevingsagenda voor Purmerend richting 2040)

Het stuk 'Ruimte voor Purmerend (omgevingsagenda voor Purmerend richting 2040)' is een dynamische agenda die naast politiek-bestuurlijke focus vooral duidelijkheid biedt over de ambities van de gemeente Purmerend. Purmerend wordt hierin neergezet als compacte woonstad met sterke OV-verbindingen naar de hoofdstad maar ook uitstekende fietsverbindingen naar de omgeving en buitengebied. Een stad waarin de wijken een zelfvoorzienend karakter hebben op het gebied van voorzieningen.

Aan bovenstaande beschrijving kunnen troeven en waardevolle aspecten worden toegevoegd waaruit ambities voortvloeien. De nabijheid van Amsterdam, het voorzieningenaanbod, het OV-netwerk en de

betaalbare woningvoorraad zijn bekende troeven. Waardevolle aspecten zijn het dorpse karakter, de tevredenheidsstabiliteit en het brede scala en diversiteit van voorzieningen, omgeving en activiteiten. De ambities die hieruit zijn geformuleerd (samengevat):

- De urgentie en noodzaak om verder te bouwen aan woongelegenheid in een grotere diversiteit voor zowel huidige als toekomstige generaties; een flink deel van de opgave dient plaats te vinden in het bestaande stedelijke gebied.
- Regionale functie van 'de zorg' waarborgen. De compacte en consequente wijkstructuur van Purmerend leent zich al goed voor dagelijkse voorzieningen en zorg (ziekenhuis, EHBO, verpleeghuis, opvang o.m.), voldoende aangepaste huisvesting is ook aanwezig. De ambitie is om deze regionale functie met het oog op de toekomst (vraag naar zorg) te behouden en versterken.
- Versterking van de toeristische sector door Purmerend als pleisterplaats en verblijfsstad op de kaart te zetten voor iedereen die Laag-Holland bezoekt.

Om vorm te geven aan de groei van Purmerend worden scenario's bekeken. Gelet op de ladder voor duurzame verstedelijking ligt intensivering van (vastgoed in) de bestaande stad als eerste mogelijkheid voor de hand en vervolgens wordt het verstedelijken van de randen nader als mogelijkheid gezien.

3.4.2.1 Relatie tot ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling is in overeenstemming met de omgevingsagenda. Zo wordt voorzien in een grootschalige woningbouwontwikkeling, door het bestaand leegstaand vastgoed binnen het bestaand stedelijk gebied te herontwikkelen. Zodoende wordt een directe bijdrage geleverd aan de bestaande woningbouwbehoefte van circa 10.000 woningen in Purmerend, als onderdeel van de woningbouwtaakstelling van de Metropoolregio Amsterdam.

3.4.2.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is daarmee in overeenstemming met de 'Agenda: Purmerend koers naar 2040'.

3.4.3 Visie Stationsgebied en Waterlandlaan Purmerend

Purmerend staat voor een aantal buitengewone opgaven, De woningbehoefte is groot en maakt dat de gemeente tot 2040 een fors aantal woningen toe gaat voegen. Een ambitie die niet ophoudt bij wonen alleen: verbinding met mobiliteit, werkgelegenheid, landschap en duurzaamheid is noodzakelijk. Maatschappelijke en economische opgaven kunnen in deze transformatie worden meegenomen om tot een gebalanceerde stad te komen.

Purmerend zet daarbij primair in op verstedelijking. Niet alleen omdat dat gewenst wordt door de provincie en het Rijk, maar ook omdat het belangrijk gevonden wordt vanwege het versterken van bestaande kwaliteiten en de algehele aantrekkelijkheid van Purmerend als vitale stad. Waar passend, worden hoogstedelijke milieus toegevoegd. Gemengde programma's, hoogbouw gecombineerd met een levendige en verleidelijke plint en een openbare ruimte die uitnodigt tot verblijven en ontmoeten.

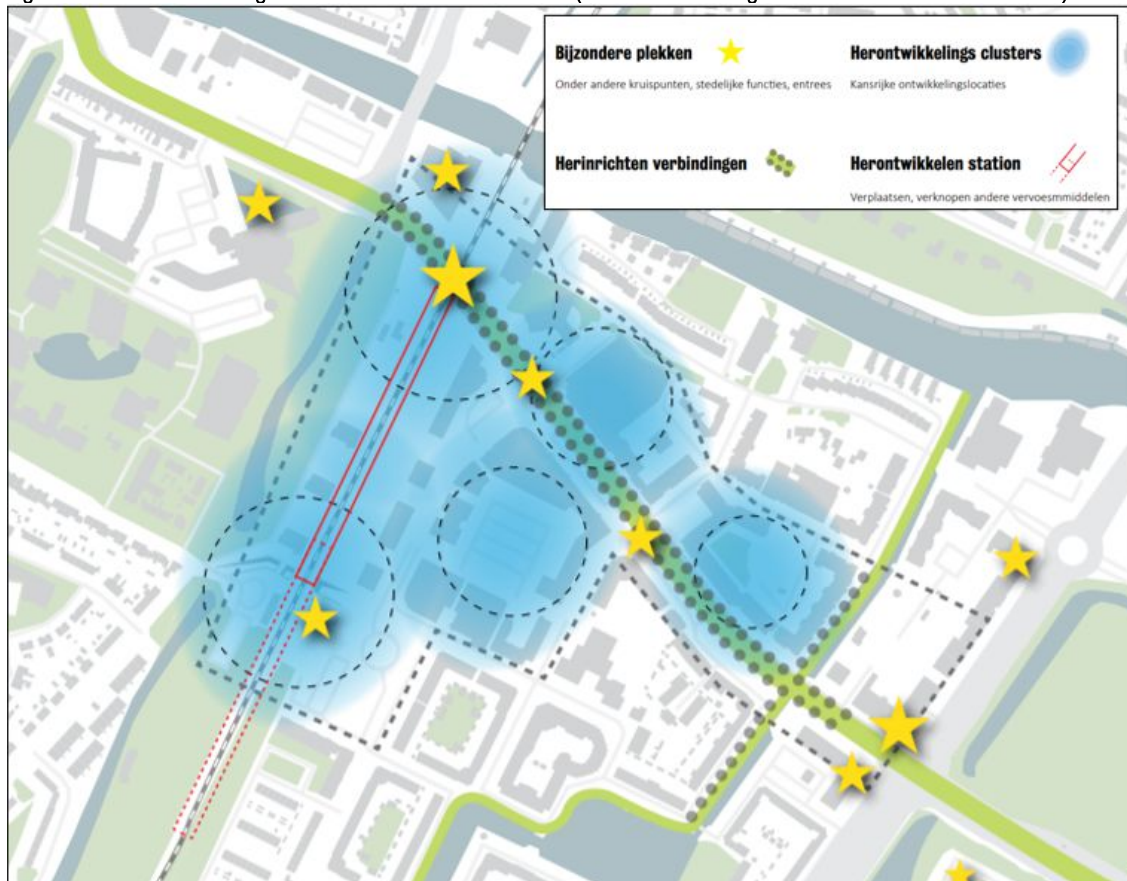
Om die ambitie waar te maken is een transformatie in de stad en met name rondom het Stationsgebied en de Waterlandlaan en omgeving essentieel. In het gebied liggen kansen om een knooppunt van wonen, werken, vrije tijd, verblijven en mobiliteit te worden. Op 30 januari 2020 heeft de gemeenteraad de Visie Stationsgebied en Waterlandlaan Purmerend vastgesteld. In deze visie worden de ambities voor dit gebied verwoord. De visie geeft aan dat in de gebieden die wat verder van het station afliggen de prioriteit meer op het realiseren van stedelijk wonen ligt.

3.4.3.1 Relatie tot ontwikkeling

De visie geeft aan dat in de gebieden die wat verder van het station afliggen de prioriteit meer op het realiseren van stedelijk wonen ligt. De projectlocatie van de ontwikkeling is gelegen op een locatie dat als kansrijke ontwikkellocatie wordt gezien. Met deze ontwikkeling, waarbij verouderde bebouwing wordt

weggenomen en de locatie wordt omgevormd ten gunste van woningbouw, wordt hier invulling aan gegeven. Met de realisatie van 291 appartementen in diverse segmenten, kan een grote bijdrage worden geleverd aan het realiseren van de gemeentelijke ambities. De locatie is dicht bij de binnenstad gelegen, er liggen allerlei voorzieningen (zoals supermarkten, ziekenhuis, bibliotheek) in de buurt en er is sprake van hoogwaardig openbaar vervoer in een dichte nabijheid.

Figuur 7. Visiekaart Stationsgebied en Waterlandlaan Purmerend (bron: Visie Stationsgebied en Waterlandlaan Purmerend)



Met de situering van het projectgebied langs de Waterlandlaan, is de visie een belangrijk instrument voor de verdere uitwerking van de gewenste herontwikkeling. De volgende stap in het proces betreft verdere uitwerking van de thema's om de transformatie van het gebied tot uitvoer te brengen. Daartoe is in mei 2021 het 'Masterplan Waterlandkwartier' vastgesteld. Het Masterplan biedt houvast om vanuit de samenhang van het gebied individuele plannen tot ontwikkeling te brengen. Het masterplan wordt in de navolgende paragraaf besproken.

3.4.3.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in lijn met de Visie Stationsgebied en Waterlandlaan Purmerend.

3.4.4 Structuurvisie Waterlandkwartier Purmerend

Op 2 juni 2022 heeft de gemeenteraad van Purmerend de 'Structuurvisie Waterlandkwartier Purmerend' (hierna: de Structuurvisie). De Structuurvisie bestaat uit het 'Masterplan Waterlandkwartier Purmerend' en de 'Plankaart Structuurvisie Waterlandkwartier' en biedt de kaders voor de transformatie die de komende tien tot twintig jaar in dit gebied gaat plaatsvinden. De verandering is nodig om te komen tot een gemengd stedelijk gebied waar wonen en werken wordt gecombineerd met aantrekkelijke recreatiemogelijkheden, een en ander

zoals verwoord in de eerder opgestelde en in 2020 vastgestelde 'Gebiedsvisie Stationsgebied Purmerend en Waterlandlaan'.

De Structuurvisie bouwt voort op de Gebiedsvisie en vormt daarmee een nadere uitwerking van en geeft de benodigde kaders mee waarmee invulling kan worden gegeven aan de kwalitatieve ambities die de gemeente hier voor ogen heeft. Het heeft als doel om als adaptief raamwerk te dienen voor een meerjarige ontwikkeling, waarbij programma's en ambities in de loop van de tijd nog kunnen bijstellen. De Structuurvisie legt de leidraad voor de ontwikkeling van het Waterlandkwartier. Daarmee is ook direct een nieuwe naam geïntroduceerd voor het gebied. De voormalige benaming 'Stationsgebied' dekt slechts ten delen de lading voor de plannen in de omgeving. Het gebied dat het Waterlandkwartier omvat, is weergegeven in onderstaande figuur 8.

Figuur 8. Gebied Waterlandkwartier (bron: Structuurvisie Waterlandlaan Purmerend)



De inzet voor het Waterlandkwartier is hoog. De intentie is dat het rommelige gebied de komende jaren wordt getransformeerd tot een levendige stedelijke stadswijk. Het gebied heeft op dit moment geen sterke, eigen identiteit. Dit geldt zowel voor de programmatische invulling als de ruimtelijke kwaliteit. Het huidige gebied wordt als gefragmenteerd ervaren, met veel parkeren op straat, achterkanten, een stenige openbare ruimte en een drukke Waterlandlaan. Bovendien wordt het gebied als onoverzichtelijk gezien qua ruimtelijke oriëntatie. Vanuit de 'stad op ooghoogte' is het geen prettig gebied om te verblijven en wordt het soms ook als sociaal onveilig bevonden. Door richting een levendige stadswijk te werken met oog voor thema's zoals gezondheid, duurzaamheid en nieuwe mobiliteit, wordt de beoogde impuls aan het gebied bewerkstelligd. De Waterlandlaan is daarbij specifiek benoemd als nieuwe stadsboulevard, de stedelijke ruggengraat van Purmerend dat het historisch centrum van de stad verbindt met het Waterlandkwartier. In de Structuurvisie zijn daartoe een stedenbouwkundig concept en bebouwingsprincipes opgenomen.

3.4.4.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling levert een bijdrage aan de gewenste transformatie tot een levendige stadswijk en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. De ontwikkeling voldoet in hoofdzaak aan de stedenbouwkundige uitgangspunten. Op enkele onderdelen wijkt de ontwikkeling daar ook van af, omdat de Structuurvisie Waterlandkwartier Purmerend recentelijk is vastgesteld, terwijl de geplande herontwikkeling al langer in voorbereiding is. Desalniettemin is door de initiatiefnemer gezocht naar kansen om daar waar het initiatief afwijkt van de Structuurvisie toch aansluiting te zoeken bij de kaders die daarin zijn opgenomen.

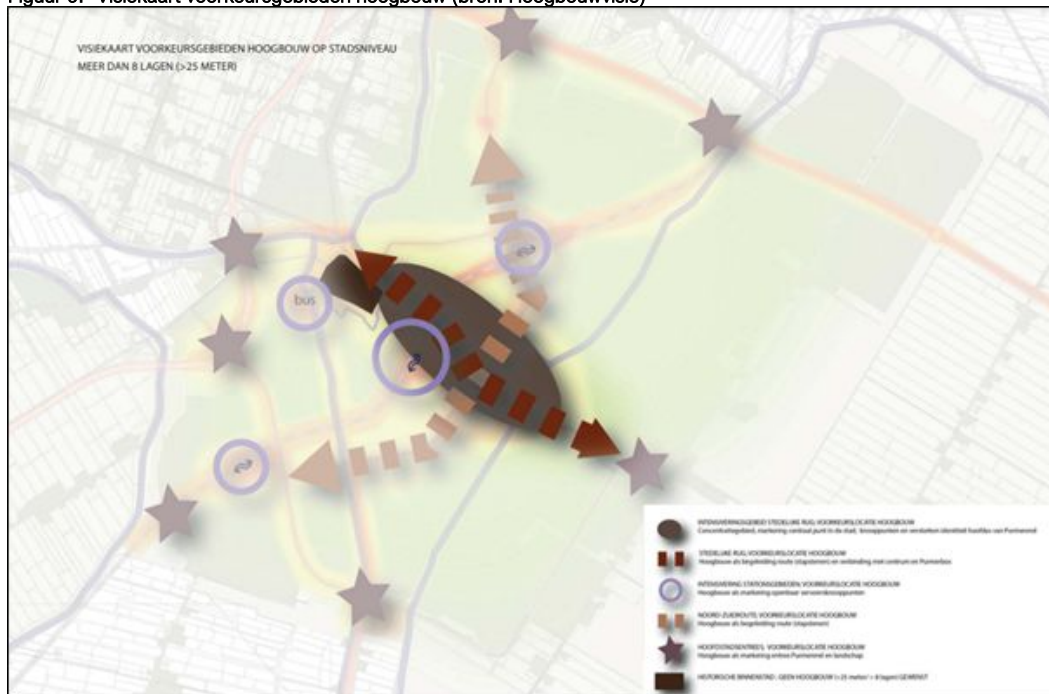
3.4.4.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling voldoet hoofdzakelijk aan de stedenbouwkundige uitgangspunten zoals vastgesteld in de Structuurvisie Waterland Purmerend.

3.4.5 Hoogbouwvisie

Op 28 september 2017 is de hoogbouwvisie voor Purmerend vastgesteld. Hierin zijn de kansen voor hoger bouwen in de stad vastgesteld en zijn voorkeursgebieden voor hoogbouw op stadsniveau in kaart gebracht.

Figuur 9. Visiekaart voorkeursgebieden hoogbouw (bron: Hoogbouwvisie)



3.4.5.1 Relatie tot ontwikkeling

De projectlocatie is gelegen binnen het intensiveringsgebied 'stedelijke rug'. In de visie is als speerpunt opgenomen om hoogbouw te realiseren als begeleiding van deze stedelijke rug. De stedelijke rug bindt het oostelijk deel van Purmerend en het Purmerbos met het centrum. Hoogbouw concentreert zich langs de stedelijke rug (o.a. Purmersteenweg, Waterlandlaan, IJsselmeerlaan) en markeert de as. Belangrijke knooppunten langs entrees aan de stedelijke rug worden gemarkeerd met hogere accenten.

In paragraaf 5.9 en 5.10 worden de effecten van de beoogde ontwikkeling op bezonning en windhinder in beeld gebracht. Uit de betreffende paragrafen volgt dat de relevante aspecten de uitvoerbaarheid van het initiatief niet in de weg staan en dat voor zover van toepassing wordt voldaan aan het beleid hieromtrent. In aanvulling daarop is in het kader van de Hoogbouwvisie een hoogbouweffectrapportage (HER) opgesteld door onderzoeksbureau Peutz. Uit de HER volgt dat de beoogde hoogbouwontwikkeling op de betreffende locatie aanvaardbaar is. De beoogde ontwikkeling is gesitueerd op een locatie die zich goed leent voor

hoogbouw, en voorziet in een zorgvuldige inpassing in de omgeving. De effecten van de hoogbouwontwikkeling op de omgeving worden eveneens, mede vanwege de reeds stedelijke ligging, als acceptabel aangemerkt. De beoogde bebouwing voorziet in de realisatie van een aantrekkelijke fysieke leefomgeving. De HER van 29 oktober 2021 (kenmerk: O 16223-2-RA-001) is opgenomen in bijlage 8 bij deze toelichting.

3.4.5.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij de Hoogbouwvisie van Purmerend. De effecten van de hoogbouw worden als acceptabel aangemerkt en is aanvaardbaar op de betreffende locatie.

3.4.6 Woonvisie 2017-2022

In de Woonvisie Purmerend 2017-2022 heeft de gemeente haar visie tot 2022 op het gebied van wonen geformuleerd. De gemeente wil een prettige woonstad blijven, de vraag naar woningen van inwoners goed kunnen blijven bedienen en een bijdrage leveren aan de regionale woningbouwopgave. Veel aandacht gaat uit naar de positie van huishoudens die zichzelf niet of moeilijk kunnen redden op de woningmarkt.

In een achttal speerpunten heeft Purmerend deze ambitie verder uitgewerkt, waaronder ook de ambitie om tot 2040 10.000 extra woningen te bouwen. Dit om tevens de kwaliteit van de stad te versterken door vergroting van de differentiatie van het aanbod en van verschillende woonmilieus en de woningvoorraad meer passend te maken voor de toekomstige bevolkingssamenstelling.

3.4.6.1 Relatie tot ontwikkeling

De ontwikkeling voegt aansprekende en diverse woningen toe aan de huidige woningvoorraad en levert een significante bijdrage aan het verminderen van het woningtekort, terwijl het gebied als gevolg van de herontwikkeling een nieuwe impuls krijgt. Hiermee past de voorgenomen ontwikkeling in dit beleid.

3.4.6.2 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling levert een bijdrage aan de ambities zoals gesteld in de Woonvisie 2017-2022.

3.4.7 Nota kaders en instrumenten woningbouwprogrammering: spelregels 30-30-40

Voor nieuwbouwprojecten vanaf vier woningen geldt dat minimaal 30% sociale huur moet zijn en 30% doorstroomwoningen (middeldure huur en betaalbare koop). De resterende 40% is vrije keuze. Deze ambitie is verder in detail uitgewerkt in het document Nota kaders en instrumenten woningbouwprogrammering: spelregels 30-30-40.

3.4.7.1 Conclusie

Met de ontwikkeling aan de Waterlandlaan wordt voorzien in het volgende woningbouwprogramma:

- 111 vrije sector huurappartementen;
- 96 middenhuur appartementen;
- 84 sociale huurappartementen.

Met bovenstaande programmering wordt aangesloten bij de 30-30-40 regel.

3.4.8 Huisvestingsverordening

Op 23 januari 2019 is een gewijzigde huisvestingsverordening in werking getreden, waarmee het splitsen van al bestaande woningen wordt gereguleerd door middel van een vergunningstelsel. Aanvragen voor woningsplitsing worden getoetst op een minimale oppervlakte van de nieuwe woningen van 40 m² en het aspect leefbaarheid.

Ook kamergewijze verhuur wordt met deze gewijzigde huisvestingsverordening gereguleerd door middel van een vergunningstelsel. Dergelijke aanvragen worden eveneens getoetst op het aspect leefbaarheid.

3.4.8.1 Conclusie

Kamergewijze verhuur en/of woningsplitsing is niet aan de orde bij onderhavige ontwikkeling. Er wordt voorzien in de realisatie van 291 zelfstandige appartementen. Indien dergelijke activiteiten in de toekomst zullen plaatsvinden, zal dit getoetst worden aan de Huisvestingsverordening.

3.4.9 Visie Leefbare Stad 2040

Gemeente Purmerend heeft tot 2040 een bouwopgave van 10.000 woningen. De stad gaat verdichten, en de druk op de openbare ruimte wordt groter. Bovengronds doordat meer mensen gebruik gaan maken van dezelfde openbare ruimte. Ondergronds omdat er uitbreiding van kabels, leidingen, riolering en stadsverwarming nodig is. Het groen in de stad staat onder druk. Daarnaast treedt er klimaatverandering op. De kans op wateroverlast, hittestress en droogte in de stad wordt groter. Dit vraagt om een andere inrichting van het openbare gebied, gebouwen en de particuliere terreinen. Op 26 maart 2020 is de Visie Leefbare Stad 2040 (Steen en groen in balans voor een leefbaar en aantrekkelijk Purmerend) door de raad vastgesteld. In deze visie worden de kansen benoemd hoe steen en groen in balans blijven voor een leefbare stad. Het is een overkoepelend plan dat een stip op de horizon richting 2040 weergeeft, kansen benoemt en vier uitwerkingen kent:

1. Bomenplan,
2. Klimaatadaptatieplan,
3. Parkenplan, en
4. Natuurinclusief bouwen.

Met de vaststelling van de visie zal in vervolg bij elke ontwikkeling in de stad onderbouwd moeten worden wat er is gedaan op het gebied van bomen, parken, klimaatadaptatie en natuurinclusief bouwen.

3.4.9.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling betreft een optimale benutting van de bestaande locatie binnen het stedelijk gebied van Purmerend. Gronden met verouderde en deels leegstaande opstallen worden benut om antwoord te geven aan de verdichtingsopgave die de gemeente binnen het Waterlandkwartier nastreeft. De stedelijke verdichting door toevoeging van 291 woningen op basis van een gedifferentieerd programma draagt daarmee op zichzelf al bij aan de levendigheid in het gebied, hetgeen de leefbaarheid ten goede komt. Binnen het initiatief wordt daarbij onder meer ingezet op slimme mobiliteit door mede te voorzien in deelmobiliteitsconcepten. Hiermee wordt beoogd het autobezit in Purmerend omlaag te brengen, in lijn met de huidige trends op dit gebied, namelijk dat de huidige generatie de focus verschuift van bezit naar gebruik. Daarnaast wordt met de toevoeging van woningbouw nabij OV-knooppunten ook het gebruik van openbaar vervoer gestimuleerd.

Met oog op de leefbaarheid wordt binnen de gewenste stedelijke verdichtingsopgave, wordt bij de beoogde ontwikkeling voorzien in een grote mate van groen door middel van het realiseren van groene terrassen. De buitenruimten worden eveneens aantrekkelijk gemaakt door de voorgestelde groene inrichting. Waar de omstandigheden dit toelaten, wordt bovendien voorzien in (buiten)verblijfsruimten, bijvoorbeeld in de vorm van speelpleintjes en geveltuintjes.

In lijn met de sociaal maatschappelijke ambities worden voordeuren en balkons mede gericht op semiopenbare patio's, waardoor onderling contact tussen de bewoners en menging tussen woonmilieus wordt gestimuleerd. Ook is in het ontwerp rekening gehouden met de sociale veiligheid door dode hoeken zoveel mogelijk te voorkomen en zorg te dragen voor een passende aansluiting van de plint op de openbare ruimte.

3.4.9.2 Conclusie

Gelet op het bovenstaande wordt geconcludeerd dat bij de beoogde ontwikkeling in ruime mate oog is voor de leefbaarheid binnen en rondom het projectgebied. Het initiatief is derhalve in lijn met de Visie Leefbare Stad 2040.

3.4.10 Duurzaamheidsagenda 2020-2023

Het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 vormt de basis voor het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid zoals verwoord in de 'Duurzaamheidsagenda 2020-2023'. De volgende thema's staan centraal:

1. Duurzaamheid in de gebouwde omgeving:
 - uitvoering Proeftuin Aardgasvrij;
 - uitbreiding capaciteit en netwerk van Stadsverwarming Purmerend;
 - transitievisie Warmte die wordt vertaald in Wijkuitvoeringsplannen, waarbij per wijk wordt aangegeven welke niet-fossiele warmtebronnen in aanmerking komen;
 - verduurzaming van de bestaande woningvoorraad ondersteunen met subsidies en duurzaamheidsleningen.

2. Duurzame bedrijven:
 - verminderen CO2-uitstoot bedrijven;
 - bedrijfsterreinen duurzaam revitaliseren;
 - gebruik van duurzame grondstoffen;
 - versterking circulariteit van grondstoffen.

3. Duurzame mobiliteit:
 - streven naar instandhouding van het fijnmazig openbaar vervoerssysteem;
 - versterken laadinfrastructuur elektrische voertuigen door inventariseren mogelijke locaties voor het plaatsen van laadpalen;
 - uitbreiding aantal laadpunten met in achtname voldoende spreiding over de gemeente;
 - toepassen van alternatieve (bio-)motorbrandstoffen;
 - vermindering CO2-uitstoot voertuigen.

4. Duurzame energie:
 - aanjagen initiatieven voor duurzame energieproductie.

5. Duurzame stad en regio:
 - Regionale Energiestrategie waarin wordt aangegeven welke niet-fossiele energiebronnen kunnen worden benut en waar deze ruimtelijk kunnen worden ingepast;
 - benutting van subsidiemogelijkheden.

6. Duurzame gemeente:
 - streven naar 75% van het afval gescheiden ophalen;
 - klimaatbestendigheid bebouwde kom Purmerend vergroten;
 - klimaatadaptief bouwen;
 - duurzaam inkoop- en aanbestedingsbeleid gemeente;
 - actieve informatieverstrekking over investeringsmogelijkheid en in energieopwekking en -besparing door invulling van een lokaal informatieloket;
 - verduurzamen gemeentelijk vastgoed;
 - stimulering verduurzaming Schoolgebouwen;
 - stimuleren Duurzame vaarrecreatie.

3.4.10.1 Relatie tot ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling behelst de realisatie van een groot aantal woningen, in combinatie met commerciële ruimten in de plint. Daarnaast wordt voorzien in een parkeergarage. Om het benodigde aantal woningen mogelijk te maken, wordt hoogbouw voorzien tot een hoogte van maximaal 47 meter. Hoogbouw draagt reeds bij in de duurzaamheidsopgave door compact te bouwen. Ten opzichte van de huidige situatie, te weten op aardas aangesloten verouderde bedrijfsbebouwing zonder enige connectie met de omgeving, is daarbij sprake van een toename aan kwaliteit.

Duurzaamheid en klimaatadaptie krijgen eveneens een plek in de verdere uitwerking van de beoogde ontwikkeling. Zoveel mogelijk zal sprake zijn van natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen. Daartoe wordt in ruime mate groen geïntegreerd in het gehele plan.

De beoogde woningen zullen aardgasvrij zijn en middels stadsverwarming of een andere duurzame vorm van verwarming van energie worden voorzien. Op basis van de huidige wetgeving wordt het gebouw bijna energieneutraal gerealiseerd (BENG 1-2-3). Op een aantal daken kunnen zonnepanelen gemonteerd worden. Materiaalgebruik en afval wordt door het toepassen van prefabricage zoveel mogelijk beperkt.

De ligging op een goed bereikbare en centrale locatie, nabij meerdere OV-haltes en diverse voorzieningen op fiets-/loopafstand, zorgt bovendien voor mogelijkheden voor het gebruik van andere mobiliteitsvormen dan het gebruik van de auto. Daarnaast zullen laadvoorzieningen voor elektrische auto's worden gerealiseerd. Ook wordt het gebruik van deelauto's gestimuleerd.

Ook wordt aandacht besteed aan een gedegen groenaanleg, enerzijds door behoud van aanwezige boomstructuren langs de Waterlandlaan maar daarnaast ook vooral door het toevoegen van groen door het toepassen van groene daken, daktuinen en andere groenvoorzieningen. Hiermee wordt een groene en gezonde leefomgeving nagestreefd en wordt rekening gehouden met klimaatadaptie.

3.4.10.2 Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat binnen het beoogde initiatief in ruime mate zorg wordt gedragen voor het toepassen van duurzaamheids- en klimaatadaptieve maatregelen, waarmee een gezonde en prettige leefomgeving wordt gerealiseerd voor de toekomstige gebruikers van de nieuwe bebouwing en van de overige gebruikers in de nabije omgeving. De beoogde ontwikkeling sluit daarmee aan op de 'Duurzaamheidsagenda 2020 - 2023'.

3.4.11 Verkeersplan Purmerend 2040

Purmerend heeft een grote woningbouwopgave en moet tot 2040 10.000 woningen bouwen. Zonder verdere actie gaat deze opgave grote consequenties hebben voor de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid in de stad. Het verkeersplan, dat in maart 2019 door de raad is vastgesteld, bevat een pakket aan maatregelen om de parkeerdruk in de binnenstad te reguleren en de doorstroming te reguleren. De voorgestelde parkeermaatregelen zijn geclusterd rond drie pijlers:

- optimaliseren van het gebruik van het bestaande parkeeraanbod (realisatie van een parkeerverwijssystem, ruimere openingstijden parkeergarage Claxonate, vergroten bekendheid avondopenstelling Eggertgarage (Q-park) en vergunninghoudersparkeerplaatsen omzetten naar betaalde parkeerplaatsen);
- compenseren van het parkeertekort dat ontstaat door woningbouw (haalbaarheidsonderzoek parkeergarage Schapenmarkt en/of omgeving stadhuis);
- beïnvloeden van het parkeergedrag (aantrekkelijker maken van alternatieve vervoerswijzen zoals fiets en het openbaar vervoer, beïnvloeden van het parkeertarief en het tarief voor de parkeervergunningen, uitbreiden nulvergunningenregeling en uitbreiden parkeerregulering).
- Inzet is om de verschillende parkeermaatregelen in de loop van 2019 met een doorloop in het eerste kwartaal van 2020 uit te voeren.

Om de binnenstad autoluw te maken en het doorgaand verkeer te ontmoedigen de route door de binnenstad te nemen, zijn er globaal vier knoppen waaraan gedraaid kan worden. Zo kunnen maatregelen getroffen worden die betrekking hebben op de:

- snelheid;
- instelling verkeerslichten;
- op- en afritten van de A7;
- verkeerscirculatie.

Bovenstaand pakket is met behulp van een verkeersmodel doorgerekend. Daaruit blijkt dat het beoogde effect - een autoluwe binnenstad - alleen haalbaar is bij een combinatie van de vier maatregelen.

3.4.11.1 Relatie tot ontwikkeling

De geplande ontwikkeling vindt plaats langs de Waterlandlaan, een van de belangrijkste hoofdverkeersaders van Purmerend. Ten behoeve van de ontwikkeling, is door verkeerskundig onderzoeksbureau Goudappel een mobiliteitsplan opgesteld, specifiek gericht op het effect van de gewenste ontwikkeling op de omgeving van de Waterlandlaan. Daarbij is zowel de parkeer- als de verkeerssituatie beschouwd. Voor de resultaten uit het onderzoek wordt verwezen naar paragraaf 5.2 van deze toelichting. De verkeersstromen van en naar de locatie nemen toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit is inherent aan de toevoeging van een groot aantal woningen binnen de projectlocatie. Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de effecten als gevolg van de ontwikkeling vanuit verkeerskundig oogpunt acceptabel zijn, een en ander mede met het oog op de situering van het projectgebied in relatie tot de noodzakelijke verdichtingsopgave waar de gemeente voor staat.

3.4.11.2 Conclusie

De effecten als gevolg van de ontwikkeling zijn vanuit verkeerskundig oogpunt acceptabel. De ontwikkeling levert geen belemmeringen op.

3.4.12 Nota Groenkoers

De Nota Groenkoers, op 28 november 2014 door de gemeenteraad vastgesteld, geeft de richting aan die de gemeente opgaat met het gemeentelijke groen in zijn totaliteit.

De essentie ervan is dat ingezet wordt op de verbetering van de kwaliteit van de beplanting om ook op lange termijn over een duurzame groenbasis te beschikken tegen acceptabele kosten. De Groenkoers schetst het belang van het groen voor de stad als integraal onderdeel van de openbare buitenruimte. Groen is medebepalend voor de identiteit, het imago, de kwaliteit en de leefbaarheid van de stad.

3.4.12.1 Relatie tot ontwikkeling

Aan de Waterlandlaan en de Purmerweg zijn meerdere structuurbomen gesitueerd (zie paragraaf 3.4.13). Deze bomen blijven behouden en zorgen zodoende voor de bestaande identiteit, imago en kwaliteit van de locatie. Daarnaast is mede met het oog op de leefbaarheid en gezondheid alsook ten behoeve van esthetische kwaliteit, zorggedragen voor een hoge mate aan groeninpassing in het ontwerp. Zo worden groene terrassen/patio's gerealiseerd en zijn in het ontwerp van de openbare ruimte nieuwe bomen en andersoortig groen ingepast. De beoogde ontwikkeling is daarmee in lijn met de Nota Groenkoers.

3.4.12.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling levert een bijdrage aan de Nota Groenkoers.

3.4.13 Bomenplan 2020-2040

Op 25 maart 2020 heeft de gemeenteraad het *Bomenplan Purmerend 2020-2040* vastgesteld. Het doel van het Bomenplan is om de komende decennia een kwalitatief goed bomenbestand te waarborgen. In het Bomenplan worden de uitdagingen en kansen voor het bomenbestand beschreven. Boomziektes, bouwwerkzaamheden en slechte groeiplaatsen zijn de reden dat veel bomen de komende jaren zullen uitvallen. Voor goed beheer is een aantal zaken nodig: goede ondergrond en ruimte zodat bomen oud kunnen worden, de juiste soort bomen die aansluiten op de ecologische structuren en die ziektes geen tot weinig kans geven, en tenslotte integraal plannen van projecten. De nadruk ligt op kwaliteit (gezonde grote bomen) en integraliteit (stedelijke bijdrage en samenwerken). Kwaliteit gaat voor kwantiteit. Het beheer wordt in eigen onderhoud gedaan en bomen kopen we zelf in zodat de kwaliteit en veiligheid binnen de organisatie geborgd is. Er worden bomen vervangen, maar alleen met een juiste groeiplaats en wanneer er voldoende ruimte is onder- en bovengronds. Het doel is om de gemiddelde leeftijd van het bomenbestand fors te verhogen. De groeiplaats is zo ingericht dat de boom minstens 60 jaar kan groeien. De gemeente investeert dus in de bodem. Parken zijn een belangrijke plek voor grote, monumentale bomen. Waardevolle bomen worden zoveel mogelijk behouden. Tenslotte is ecologie een belangrijk onderdeel van het beheer. Integraal plannen van projecten betekent dat bomen aan de voorkant van alle projecten worden meegenomen, zowel in beheerprojecten als nieuwbouw- en infrastructuurprojecten. In alle projecten wordt rekening gehouden met de uitgangspunten uit het Bomenplan. Groen en bomen zijn niet het sluitstuk of 'opvulling' van een ontwerp: ze zijn van groot belang voor de leefbaarheid van de stad.

Als er sprake is van één of meer bomen op het terrein die verwijderd of aangetast gaat worden, of als in het nieuwe plan bomen geplant gaan worden: voorleggen aan boombeheerder en hier melden of aan het bomenbeleid wordt voldaan.

3.4.13.1 Relatie tot de ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op de aanwezige, te behouden bomen en tevens geldt dat tijdens de werkzaamheden maatregelen getroffen worden aan de bomen ter bescherming. In paragraaf 3.4.14 wordt dit nader uitgewerkt.

3.4.13.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling levert geen belemmeringen op voor de te behouden bomen binnen en om de projectlocatie.

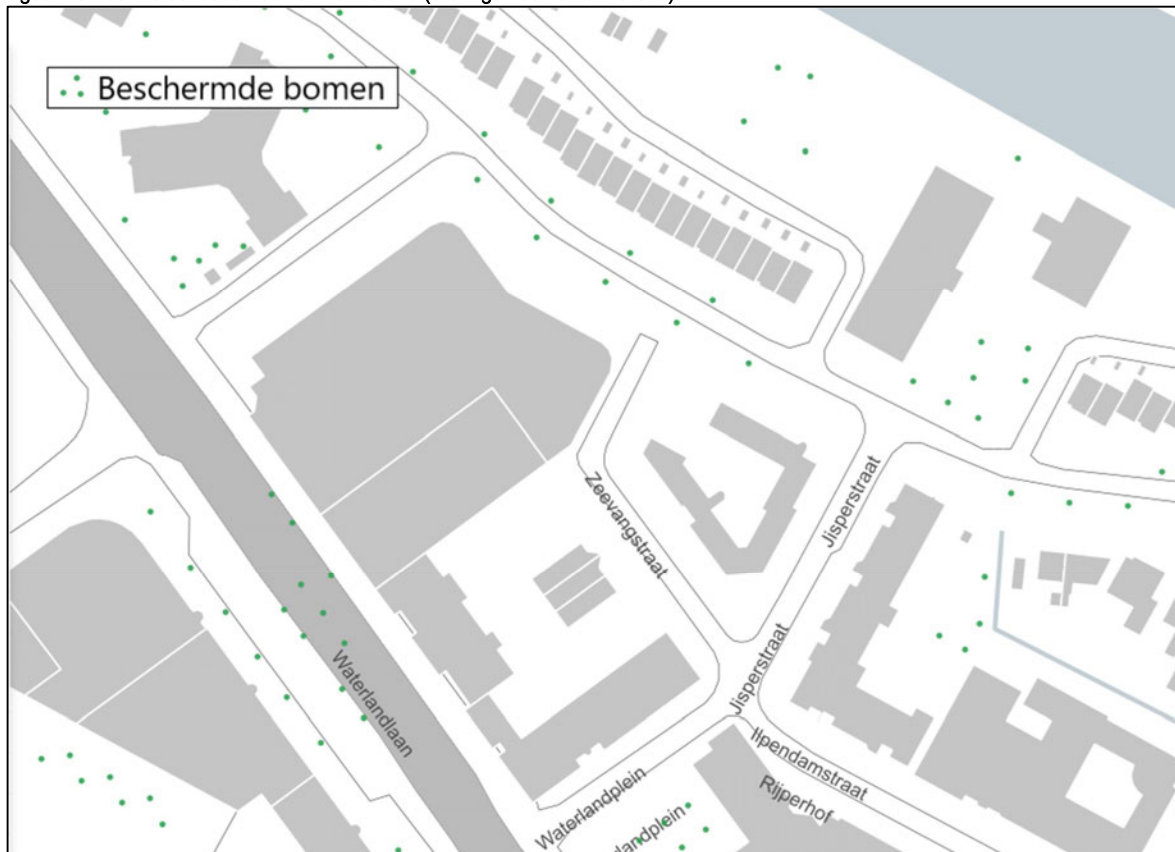
3.4.14 Bomenlijst

Purmerend heeft een Bomenlijst. Op deze kaart staan de waardevolle bomen van de stad. De kap van deze bomen is alleen toegestaan met een ontheffing op het kapverbod. Om deze waardevolle bomen ook anderszins te beschermen dient bij nieuwe ontwikkelingen - in het geval dat er zich waardevolle bomen in of in de nabijheid van de projectlocatie bevinden - m.b.t. die beschermde bomen een Bomen Effect Analyse (BEA) volgens het handboek Bomen van het norminstituut Bomen te worden uitgevoerd. Een BEA is een gestandaardiseerde beoordeling die alle mogelijke effecten van de bouw of aanleg op het duurzaam voortbestaan van de boom in beeld brengt. Hierin wordt ook omschreven hoe de nadelige effecten tot een minimum kunnen worden beperkt. Bovendien wordt onderzocht wat het meest boomvriendelijke alternatief is.

3.4.14.1 Relatie tot ontwikkeling

In onderstaande figuur 10 is te zien dat er binnen en in de nabijheid van het projectgebied meerdere bomen aanwezig zijn. Aan de hand van de Bomenlijst kan worden beoordeeld in hoeverre het bomen betreft die bescherming genieten. De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op de aanwezige, te behouden bomen en tevens geldt dat tijdens de werkzaamheden maatregelen getroffen worden aan de bomen ter bescherming.

Figuur 10. Kaart te behouden bomen Purmerend (bron: gemeente Purmerend)



3.4.14.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling levert geen belemmeringen op voor de te behouden bomen binnen en om de projectlocatie.

3.4.15 Nota Vergunningen, Toezicht en Handhaving Purmerend

De Nota Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving Purmerend 2016-2019 is op 22 december 2015 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Deze nota beschrijft de bestuurlijke uitgangspunten en beleidskeuzes over de regelgeving op het gebied van het omgevingsrecht, APV en bijzondere wetten. Op basis van deze uitgangspunten, beleidskeuzes en een uitgevoerde omgevingsanalyse zijn prioriteiten en operationele doelstellingen voor de vergunningverlening, toezicht en handhaving geformuleerd. In de nota wordt ook beschreven op welke wijze de gemeente Purmerend ervoor zorgdraagt dat wet- en regelgeving wordt nageleefd.

De gemeente Purmerend wil een veilige, schone en gezonde woon-, werk- en leefomgeving voor haar burgers en bedrijven. Dat wil de gemeente bereiken door de duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid te vergroten en te waarborgen. Belangrijke waarden hierbij zijn 'schoon, heel, gezond en veilig'. Een servicegerichte, professionele dienstverlening op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving levert hieraan een belangrijke bijdrage. In het collegewerkprogramma 2014-2018 is aangegeven dat de gemeente Purmerend "van buiten naar binnen" werkt. In de aanpak van problemen krijgen de eigen verantwoordelijkheid en betrokkenheid van burgers en bedrijven een belangrijke rol. De gemeente Purmerend zet sterk in op wijkgerichte of gebiedsgerichte handhaving en gaat in gesprek met burgers en bedrijven. Er wordt gehandhaafd met gezond verstand en er wordt niet alleen gekeken naar wat niet mag maar ook naar wat mogelijk is.

Om een veilige, schone en gezonde woon-, werk- en leefomgeving te realiseren zijn de volgende keuzes gemaakt:

- Kwalitatief goede uitvoering van taken;
- Rechtszekerheid voor burgers en ondernemers;
- Nut en noodzaak centraal;
- Redeneren vanuit oplossingen;
- Gedeelde verantwoordelijkheid;
- Risicogerichte benadering;
- Wijkgericht toezicht;
- Integrale benadering handhaving en beperken toezichtslast;
- Maatwerk bij sanctioneren.

3.4.15.1 Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de Nota Vergunningen, Toezicht en Handhaving Purmerend.

3.4.16 Nota Gebiedsoverstijgende Kosten Purmerend

De Nota planoverschrijdende ruimtelijke openbare faciliteiten is vervangen door de Nota Gebiedsoverstijgende kosten (in werking per september 2019, geactualiseerd in 2021). De Wet ruimtelijke ordening kent een instrumentarium om particuliere vastgoedontwikkelaars mee te laten betalen aan deze investeringen. Daar gaat de nota gebiedsoverstijgende kosten Purmerend over, de Nota GKP. Het gaat om kosten aan zogenaamde 'gebiedsoverstijgende' infrastructuur (wegen, openbare ruimte, parkeren, maatschappelijke investeringen, betaalbare woningbouw e.d.). Deze infrastructuur komt ten gunste aan meerdere bouwlocaties (exploitatiegebieden): het gaat dus niet om een straat naar een bouwlocatie, maar om bijvoorbeeld een verbetering van stadsparken, fietsstallingen over de hele stad of een grote parkeervoorziening in het centrum.

3.4.16.1 Conclusie

Tussen de initiatiefnemer en gemeente Purmerend is een anterieure overeenkomst gesloten, waarin diverse financiële zaken (waaronder kostenverhaal) zijn geregeld. Voor zover van toepassing, zijn kosten op grond van de Nota GKP gedekt volgens deze (privaatrechtelijke) overeenkomst.

3.4.17 Klimaatadaptatieplan Zaanstreek Waterland en Purmerend 2021-2024

Op 17 december 2020 heeft de gemeenteraad van Purmerend het Klimaatadaptatieplan Zaanstreek Waterland en Purmerend 2021-2024 vastgesteld. Hierin wordt beschreven hoe de regio en de gemeente Purmerend zich voorbereiden op een veranderend klimaat. Het bevat de uitgangspunten en maatregelen die nodig zijn om de schadelijke effecten van hevige neerslag, extreme hitte, langdurige droogte en zeespiegelstijging zoveel mogelijk te beperken.

In lijn met het landelijke Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie is het klimaatadaptatieplan gebaseerd op de klimaatscenario's van het KNMI voor 2050. De ambitie is om in 2050 een klimaatbestendig en waterrobuuste gemeente te zijn. In regionaal verband zijn leidende principes geformuleerd en doorvertaald naar vier uitgangspunten voor een klimaatadaptieve gemeente, zoals meer groen en meer ruimte voor water in de stad, klimaatadaptief maatwerk en gedeelde verantwoordelijkheid. De gemeente kiest bijvoorbeeld voor meer bomen, meer ruimte voor tijdelijke wateropvang, het hanteren van het MRA-basisveiligheidsniveau klimaatbestendige nieuwbouw (aanvulling bouwbesluit, bijlage I) en het stimuleren van vergroening onder particulieren. Aan het lokale plan is een uitvoeringsagenda met maatregelen, projecten en onderzoeken verbonden.

3.4.17.1 Relatie tot ontwikkeling

Klimaatadaptatie krijgt net als duurzaamheid een plek in de verdere uitwerking van de beoogde ontwikkeling. Zoveel mogelijk zal sprake zijn van natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen. In paragraaf 5.8 wordt het onderdeel klimaatadaptatie nader uitgewerkt. Daarnaast is anterieur met initiatiefnemer een inspanningsverplichting opgenomen, waarbij rekening gehouden wordt met de "Handreiking decentrale regelgeving klimaatadaptief bouwen". Ten opzichte van de bestaande situatie met op aardas aangesloten verouderde bedrijfsbebouwing zonder enige connectie met de omgeving, is daarbij zonder meer sprake van een toename aan kwaliteit.

3.4.17.2 Conclusie

De beoogde ontwikkeling voldoet aan het Klimaatadaptatieplan Zaanstreek Waterland en Purmerend 2021-2024.

4 OMGEVINGSANALYSE

4.1 HUIDIGE SITUATIE

Het projectgebied is gelegen aan de Waterlandlaan, met in de huidige situatie bestaande (verouderde) bebouwing dat gedeeltelijk in gebruik is geweest als kantoorgebouw van PostNL en daarnaast een voormalige meubelboulevard huisvestte. Bouwhoogten variëren van 8 tot 25 meter. Omdat sprake is van verouderde en (deels) leegstaande bebouwing is verrommeling/ verpaupering ontstaan, wat afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit c.q. uitstraling en aan de leefbaarheid ter plaatse.

Omliggende bebouwing kent hoofdzakelijk de bestemming 'Gemengd - 3', net zoals de huidige bebouwing binnen de projectlocatie. Daarnaast zijn, met name aan de noordzijde maar ook verder richting het zuiden, woonbestemmingen geprojecteerd. Aan de oostkant van de projectlocatie is tot slot een maatschappelijke functie aanwezig. Daarmee is een mix van functies en voorzieningen rondom het projectgebied aanwezig:

- Noord-/ noordoostzijde: woonbebouwing met daarachter het kanaal De Where. Langs deze kant is tevens een regionale waterkering aanwezig.
- Oostzijde: Stichting Tjai-Konde (maatschappelijke functie).
- Zuidoostzijde: Body Glow (massagestudio) en aan de overzijde van het Waterlandplein onder meer een tandartsenpraktijk, kinderdagverblijf en thuiszorgwinkel Medipoint.
- Zuid-/ zuidwestzijde: de Waterlandlaan met aan de laan gelegen bebouwing, waarin diverse voorzieningen zijn gehuisvest, waaronder een bibliotheek, orthodontiepraktijk, het Waterlands Archief alsmede een notariskantoor.

De omliggende weginfrastructuur bestaat uit de Waterlandlaan, de Zeevangstraat en de Purmerweg. Zij dienen als ontsluitingswegen, waarbij de Waterlandlaan aansluit op de Gorslaan, beiden belangrijke gebiedsontsluitingswegen.

4.2 NIEUWE SITUATIE

Zoals ook in hoofdstuk 2 is omschreven, ontstaat in de nieuwe situatie nieuwbouw, waarin 291 appartementen en zes bedrijfsunits worden gehuisvest. Daarnaast wordt voorzien in een parkeergarage en stallingsruimte voor toekomstige gebruikers van de nieuwbouw. De wijze waarop deze functies in de nieuwe situatie worden ingepast op de locatie - beoordeeld vanuit stedenbouwkundig oogpunt en/ of met het oog op de principes van een goede ruimtelijke ordening - wordt hieronder nader toegelicht.

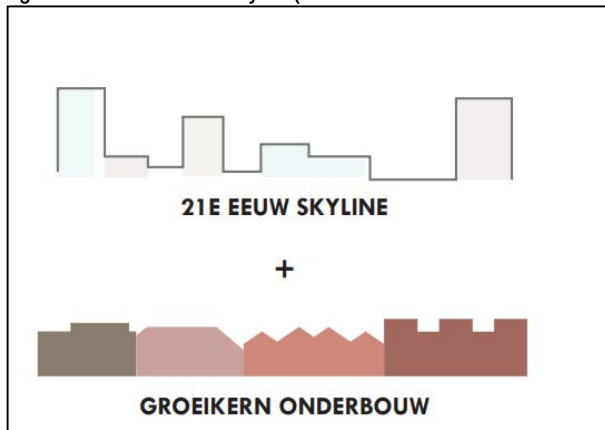
Stedenbouwkundige motivering uitstraling en positionering nieuwbouw

De geplande transformatie nabij het centrum van het oude Purmerend zal de levendigheid en het stedelijk weefsel van dit deel van de Waterlandlaan doen toenemen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de wensen en doelen die de gemeente in dit gebied nastreeft en daarmee wordt met het voorgestelde programma een belangrijke bijdrage geleverd in de gebiedstransitie waar de gemeente de komende jaren voor staat. De manier waarop de nieuwbouw landt in de bestaande omgeving wordt hieronder nader omschreven, waarbij het bouwplan onder meer wordt besproken in het licht van de stedenbouwkundige randvoorwaarden die de gemeente heeft opgenomen in de Structuurvisie Waterlandkwartier Purmerend.

Het stedenbouwkundig concept voor de ontwikkeling van het Waterlandkwartier is gebaseerd op de principes van de groeikernen architectuur, vertaald naar de eenentwintigste-eeuwse stad. Dit resulteert in bebouwing met een 'onderbouw' en een eenentwintigste-eeuwse skyline bestaande uit optoppingen en hogere

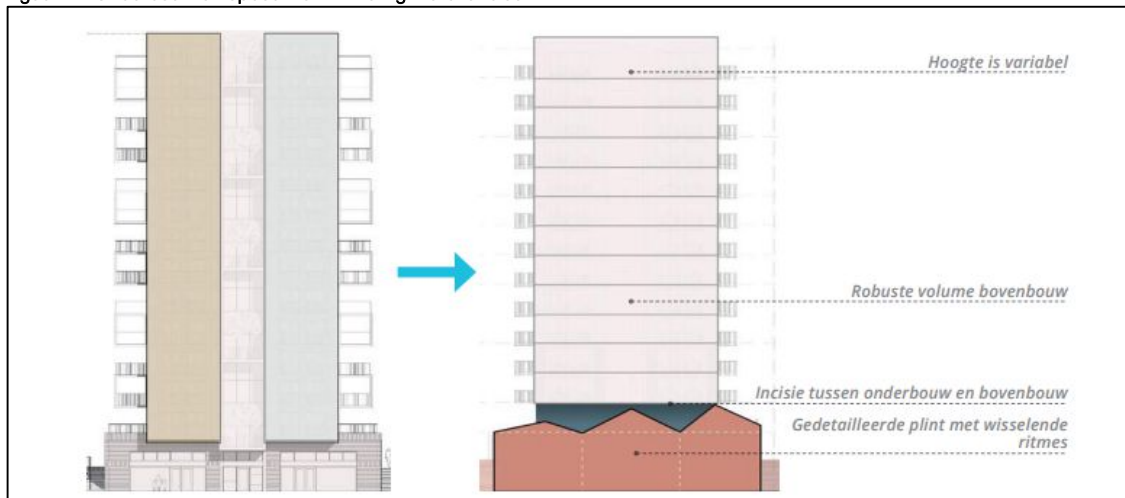
gebouwen, die in hoogte afnemen richting de omliggende woonwijken. Zodoende ontstaan twee eenheden met elk een eigen identiteit.

Figuur 11. Onderbouw en Skyline (Structuurvisie Waterlandkwartier Purmerend)



De ontwikkeling voldoet aan dit principe door een duidelijk kenbaar onderscheid te creëren tussen de onderbouw en de opbouw. De plint wordt gedetailleerd uitgevoerd, veelal opgetrokken uit baksteen en/of beton, en kent wisselende ritmes. Deze wisselende ritmes ontstaan door de realisatie van verschillende panden, die veelal breder dan hoog zijn. Het volume dat daarboven wordt gerealiseerd is robuust en de hoogte ervan is variabel. Het onderscheid tussen de bovenbouw en onderbouw wordt extra geaccentueerd door een incisie te maken tussen de twee lagen.

Figuur 12. Onderbouw en opbouw ontwikkeling Waterlandlaan



Zoals hierboven omschreven zijn hogere gebouwen toegestaan, ze zijn noodzakelijk voor de realisatie van de gewenste verdichting van het Waterlandkwartier. Voorwaarde is dat ze trapsgewijs aflopen. Een en ander is geïllustreerd in onderstaand figuur 13.

Figuur 13. Trapsgewijze vormgeving bouwlagen



De projectlocatie ligt aan de Waterlandlaan, alwaar bebouwing is toegestaan van maximaal 14 bouwlagen. Aan de zijde van de Waterlandlaan loopt de bouwhoogte van noord naar zuid af van 47 naar 32 meter.

Woningbouwprogramma

Het woningbouwprogramma is nieuw, wat betekent dat in totaal maximaal 291 woningen aan het gebied worden toegevoegd. Dit is in lijn met de gewenste gebiedstransitie tot levendige stadswijk, bij uitstek de locatie voor een brede mix van voorzieningen en woningen.

Commercieel en maatschappelijk programma

Kantoorfuncties, kleinschalige bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen zijn functies die nu al mogelijk zijn op basis van het nu geldende bestemmingsplan 'De Gors, e.o. 2010'. Gezien het feit dat de functies kantoor, bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen en dienstverlening een continuering van de bestaande planologische mogelijkheden betreffen, is de mogelijkheid naar deze functies reeds onderzocht en vastgelegd. Hiermee wordt aangenomen dat ook een metrage van 650 m² b.v.o past in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

5 OMGEVINGSASPECTEN

5.1 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

5.1.1 Beleidskader

Milieuzonering is een instrument dat helpt bij het afwegen en verantwoorden van keuzes aangaande nieuwe woningbouw- en bedrijvenlocaties en beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie. Het gaat hierbij om de milieuaspecten: geluid, geur, stof en gevaar, waarbij de belasting afneemt naarmate de afstand tot de bron toeneemt. Om ervoor te zorgen dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden en dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen, is de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' opgesteld. Door toepassing te geven aan deze handreiking wordt zoveel mogelijk voorkomen dat woningen hinder en gevaar ondervinden van bedrijven en dat die bedrijven in hun milieugebruiksruimte worden beperkt.

In de handreiking zijn richtafstanden opgenomen voor een scala aan milieubelastende activiteiten, opslagen en installaties. De richtafstand geldt vanaf de grens van de inrichting tot de bestemmingsgrens van omliggende woningen en betreft nadrukkelijk een leidraad en geen norm. Indien goed gemotiveerd en onderbouwd door middel van relevant milieutechnisch onderzoek, kan ervoor worden gekozen van de richtafstand af te wijken.

Tabel 1. Richtafstanden bedrijven en milieuzonering.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

De richtafstanden zijn afgestemd op het omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat kan de richtafstand met één stap worden verlaagd indien sprake is van een omgevingstype gemengd gebied. In gemengd gebied komen direct naast woningen bijvoorbeeld winkels, horeca en kleine bedrijven voor.

5.1.2 Analyse

Het projectgebied wordt omringd door woningen en een diversiteit aan andere functies. Derhalve kan gesteld worden dat de projectlocatie is gelegen in het omgevingstype gemengd gebied.

Woningen leveren ten opzichte van andere woningen geen (milieu)hinder op. In de omgeving is volgens het huidige bestemmingsplan "De Gors e.o. 2010" sprake van gemengde bestemmingen waar bedrijven uit de categorie A en B van de Staat van Bedrijfsactiviteiten "functiemenging" zijn toegestaan alsmede dienstverlening, kantoren en maatschappelijke voorzieningen. De dichtstbijzijnde bedrijvigheid is aangrenzend aan het projectgebied toegestaan. Daar is op dit moment een tandarts aanwezig. Deze kent

een milieucategorie 1 waarbij in een gemengd gebied een richtafstand hoort van 0 meter. De afstand tot de overige bedrijvigheid bedraagt meer dan 10 meter. Aangezien bedrijven tot ten hoogste een milieucategorie 2 zijn toegestaan kan aan de richtafstand van 10 meter worden voldaan.

Ter plaatse van de projectlocatie wordt bedrijvigheid gecombineerd met woningen, doordat in de plint van de nieuwe bebouwing commerciële voorzieningen (bedrijfsunits) worden gerealiseerd. Binnen het projectgebied kan daarom de systematiek van functiemenging gehanteerd worden. Binnen gebieden met functiemenging heeft men te maken met milieubelastende en milieugevoelige functies die op korte afstand van elkaar zijn gesitueerd. De richtafstanden zijn dan niet toepasbaar. De toelaatbaarheid van milieubelastende functies in gebieden met functiemenging wordt beoordeeld aan de hand van de volgende drie ruimtelijk relevante milieucategorieën:

- categorie A: toelaatbaar aanpandig aan woningen: de eisen uit het Bouwbesluit zijn toereikend;
- categorie B: toelaatbaar indien bouwkundig afgescheiden van woningen;
- categorie C: toelaatbaar indien gesitueerd langs een hoofdweg.

Voor de diverse functies binnen een functiemengingsgebied zijn echter wel voorwaarden gesteld. Ze dienen in principe bouwkundig afgescheiden te zijn van andere gevoelige functies vanwege de milieubelasting die zij kunnen veroorzaken. Verder moet het gaan om:

- Kleinschalige, meest ambachtelijke bedrijvigheid;
- Productie en laad- en loswerkzaamheden vinden alleen in de dagperiode plaats;
- De activiteiten, inclusief opslag, geschieden hoofdzakelijk inpandig.

De commerciële voorzieningen, kantoren en maatschappelijke voorzieningen die worden gerealiseerd, zullen voornamelijk in categorie A vallen en ten hoogste in categorie B. De functies in de plint zijn derhalve toelaatbaar aanpandig aan de te realiseren woningen, mits - als sprake is van een categorie B bedrijf - het bouwkundig is afgescheiden.

Daarbij bedragen de voorzieningen die ter plaatse van de projectlocatie worden gerealiseerd functies in ten hoogste milieucategorie 2. Hiervoor dient een richtafstand van 30 meter gehanteerd te worden ten opzichte van omliggende bebouwing. De dichtstbijzijnde bestaande woning is op 30 meter afstand gelegen, waardoor aan de richtafstand wordt voldaan.

5.1.3 Conclusie

Ter plaatse van het projectgebied zal gezien de beoogde functies sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

5.2 VERKEER EN PARKEREN

5.2.1 Beleidskader

In het kader van de planontwikkeling dient het effect op de verkeers- en parkeersituatie ter plaatse te worden beschouwd. Er dient zorg te worden gedragen voor een veilige en toereikende ontsluiting van de projectlocatie, waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstige verkeersstromen. Daarnaast dient in voldoende mate te worden voorzien in parkeergelegenheid, om zo ongewenste parkeerdruk op het omliggende openbaar gebied te voorkomen. In deze subparagraaf wordt ingegaan op de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling en het effect daarvan in de toekomstige situatie. Daarnaast wordt de ontsluiting besproken.

Parkeren

De gemeente beschikt over het "Parapluplan Parkeernormen Purmerend 2018". Dit plan biedt de gemeente de juridische kaders om een bouwplan te toetsen aan de geldende parkeernormen. Aan deze kaders is behoefte ontstaan nadat op basis van de Reparatiewet BZK 2014 stedenbouwkundige bepalingen, waaronder regels t.a.v. parkeren, zijn komen te vervallen in de gemeentelijke Bouwverordeningen. Het "Parapluplan Parkeernormen Purmerend 2018" legt de koppeling met het geldende parkeerbeleid (of diens rechtsopvolger), in dit geval de 'Nota Parkeernormen Purmerend 2016'. De gemeenteraad van Purmerend stelde deze nota op 26 mei 2016 vast. Op 21 december 2021 is deze parkeernota geactualiseerd en gewijzigd. De gewijzigde nota is op 1 januari 2022 in werking getreden.

De parkeernorm wordt berekend over het nieuw te bouwen of te wijzigen gedeelte van een (bouw)plan. Het niet voorzien in en het niet in stand houden van voldoende parkeergelegenheid wordt gerekend tot strijdig gebruik en is derhalve niet toegestaan. In uitzondering daarop geldt dat daar niet aan voldaan hoeft te worden indien burgemeester en wethouders besloten hebben af te wijken van deze norm op grond van artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht. Voor de beoogde ontwikkeling is ervoor gekozen een afwijkende norm te hanteren, mede gelet op de situering van het projectgebied in de hoogstedelijke omgeving, op de wens om deelmobiliteit te stimuleren, het autobezit waar mogelijk zoveel mogelijk te beperken, het representatieve aandeel autobezit binnen de beoogde doelgroep en tot slot vanwege de situering nabij hoogwaardig openbaar vervoer. Om van de beleidsregels zoals opgenomen in de nota af te kunnen wijken, dient middels onderzoek te zijn aangetoond dat de afwijking geen ongewenste situaties tot gevolg heeft.

Zoende is door verkeerskundig bureau Goudappel B.V. een mobiliteitsstudie uitgevoerd, waarin onder andere de parkeerbehoefte is onderzocht of daar met de voorgenomen ontwikkeling aan kan worden voldaan. De resultaten worden hieronder integraal weergegeven. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 1 bij deze toelichting.

Verkeersaantrekkende werking

De beoogde ontwikkeling omvat het realiseren woningen en daarbij behorende voorzieningen alsmede diverse commerciële functies. Deze functies kennen een verkeersaantrekkende werking. Om te bepalen wat de invloed hiervan op de omgeving is, is de verkeersaantrekkende werking in deze paragraaf inzichtelijk gemaakt. Voor de berekening van de huidige verkeersgeneratie en de toekomstige verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. De verkeersgeneratiekenncijfers gaan uit van een bandbreedte per stedelijkheidsgraad (Purmerend = sterk stedelijk) en de ligging binnen de bebouwde kom (de Waterlandlaan maakt onderdeel van het gebied 'rest van de bebouwde kom').

In verband met de lagere parkeernorm is een onverkorte toepassing van de kenncijfers uit de CROW bij de voorgenomen ontwikkeling niet aan de orde. Reden daarvoor is dat de CROW-kenncijfers uitgaan van generieke (parkeer)normen, terwijl uit bijlage 1 is gebleken dat in dit geval parkeernormen worden gehanteerd die specifiek op dit project (ligging en type woningen) zijn afgestemd. Hierdoor is uitgegaan van het minimale verkeersgeneratiekenncijfer.

5.2.2 Analyse

Verkeersaantrekkende werking

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is getoetst aan de hand van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.

Uit onderzoek van Goudappel is gebleken dat de verkeersgeneratie van de huidige situatie gesaldeerd mag worden. Het huidige programma bestaat uit kantoren (1.386 m²) en winkels (2.543 m²). Onderstaand zijn de verkeersgeneratiekenncijfers weergegeven.

Tabel 2. Verkeersgeneratiecijfers per etmaal

	verkeersgeneratiecijfer weekdagetmaal (minimaal CROW) ⁵	verkeersgeneratiecijfer werkdagetmaal (minimaal CROW)	
toekomstige situatie:			
sociale huur appartement	3,2	3,55	per woning
middenhuur appartement	3,2	3,55	per woning
vrije sector huur appartement	5,2	5,77	per woning
commerciële dienstverlening	9,4	12,5	per 100 m ² bvo
huidige situatie:			
kantoor	4,7	6,25	per 100 m ² bvo
winkels	7,4	7,4	per 100 m ² bvo

De totale verkeersgeneratie per weekdag- werkdagetmaal, gebaseerd op een representatieve maximale invulling van de planologische mogelijkheden, is in onderstaand tabel weergegeven.

Tabel 3. Overzicht verkeersgeneratie (motorvoertuigbewegingen per etmaal)

	verkeersgeneratie weekdagetmaal	verkeersgeneratie werkdagetmaal
toekomstige situatie:		
sociale huur appartement (84x)	269	299
middenhuur appartement (96x)	308	341
vrije sector huur appartement (111x)	578	641
commerciële dienstverlening (583,2 m ²)	55	73
subtotaal	1.210	1.354
huidige situatie:		
kantoor (1.386 m ²)	-66	-87
winkel (2.543 m ²)	-189	-189
subtotaal	-255	-276
toename van het aantal motorvoertuigbewegingen	955	1.078

Het verkeer verdeelt zich over de Zeevangstraat en het Waterlandplein. Er wordt hierbij uitgegaan van de volgende verdeling:

- 50% van de verkeersgeneratie via Waterlandlaan westzijde: 539 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal;
- 50% van de verkeersgeneratie via Waterlandlaan oostzijde: 539 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal.

De totale verkeersgeneratie van de planontwikkeling op de Zeevangstraat is 1.354 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal in de plansituatie. Daarnaast zijn 27 bestaande parkeerplaatsen die zorgen voor een verkeersgeneratie. Op basis van expert judgement is deze bepaald op 6 motorvoertuigbewegingen per parkeerplaats per dag = 162 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal. De totale verwachte verkeersdruk is daarmee: 1.516 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal.

Met de Wegenscan van Goudappel is de verkeersveilige wegvakcapaciteit bepaald. De Wegenscan bevat alle landelijke ontwerprichtlijnen, onder meer die van CROW. De Wegenscan is opgenomen in het onderzoek.

Uit de Wegenscan blijkt dat via de Zeevangstraat op een verkeersveilige wijze 2.400 motorvoertuigen per etmaal kunnen rijden. De verwachte verkeersdruk blijft daar onder. Er is daarmee sprake van een acceptabele verkeerssituatie.

Op het Waterlandplein worden in de referentievariant (2030) 5.800 motorvoertuigbewegingen per werkdag etmaal verwacht volgens het verkeersmodel. Als gevolg van de ontwikkeling neemt dit toe tot 6.878 motorvoertuigbewegingen per werkdag etmaal. Dit past bij een 50 km/h weg.

Voor de werkdag is een vertaling gemaakt voor het drukste ochtend- en avondspitsuur aan de hand van rekenregels uit CROW-publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden'. Voor de winkelfunctie is aangesloten bij ervaringscijfers van Goudappel.

Tabel 4. Spitsfactoren

		ochtendspitsuur		avondspitsuur		
		waarvan vertrek	waarvan aankomst	waarvan vertrek	waarvan aankomst	
woningen	9%	91%	9%	9%	15%	85%
commerciële dienstverlening	10%	9%	91%	9%	90%	10%
kantoor	10%	9%	91%	9%	90%	10%
winkel	9%	80%	20%	9%	50%	50%

Tabel 5. Verkeersgeneratie (motorvoertuigbewegingen per drukste spitsuur)

		ochtendspitsuur		avondspitsuur		
		waarvan vertrek	waarvan aankomst	waarvan vertrek	waarvan aankomst	
toekomstige situatie:						
sociale huur appartement (84x)	27	25	2	27	4	23
middenhuur appartement (96x)	31	28	3	31	5	26
vrije sector huur appartement (111x)	58	53	5	58	9	49
commerciële dienstverlening (583,2 m ²)	7	1	7	7	6	1
subtotaal	123	107	17	123	24	99
huidige situatie:						
kantoor (1.386 m ²)	-9	-1	-8	-8	-7	-1
winkel (2.543 m ²)	-17	-14	-3	-17	-9	-9
subtotaal	-26	-14	-11	-25	-16	-9
totaal	98	93	6	98	8	90

Involed verkeersgeneratie op kruispunten

De invloed van het bestemmingsplan qua verkeersgeneratie is doorberekend op verschillende kruispunten. Er zijn kruispuntanalyses uitgevoerd voor:

- kruispunt Waterlandlaan - Wielingenstraat - Zeevangstraat;
- kruispunt Waterlandlaan - Slenkstraat - Waterlandplein.

De kruispunten zijn met verkeerslichten geregeld. De cyclustijd vormt de basis voor de toets van de doorstroming. Tot 120 seconden cyclustijd is er sprake van een acceptabele doorstroming. In onderstaand tabel zijn de resultaten weergegeven.

Tabel 6. Cyclustijden (seconden)

	referentie ochtendspitsuur	referentie avondspitsuur	plan ochtendspitsuur	plan avondspitsuur
kruispunt Waterlandlaan – Wielingenstraat – Zeevangstraat	68	82	68	84
kruispunt Waterlandlaan – Slenkstraat – Waterlandplein	76	92	83	106

Conclusie

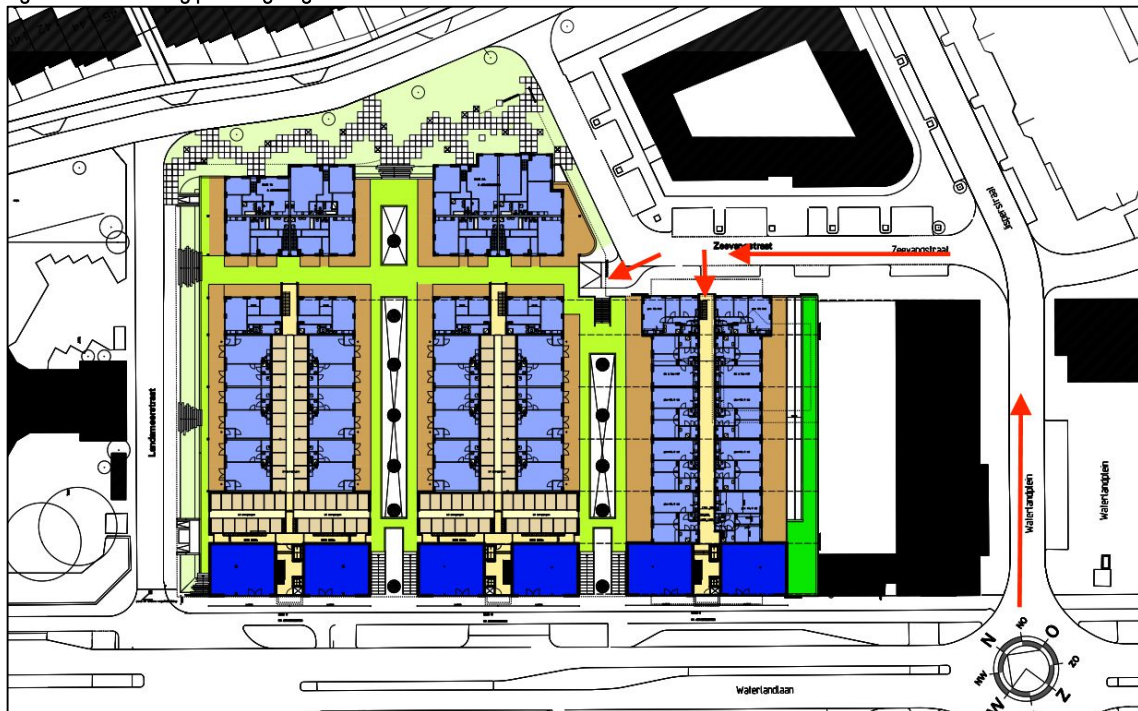
Uit de resultaten volgt dat sprake is van een acceptabele situatie, aangezien de cyclustijd in zowel de referentie- als de planvariant (ruim) onder de 120 seconden ligt.

Ontsluiting

De ontsluiting van het plangebied is goed voor diverse vormen van vervoer. Zo is het plangebied gunstig gelegen ten opzichte van station Purmerend (ca. 300 meter afstand). Langs de Waterlandlaan is bovendien bushalte Waterlandplein gesitueerd, waar de buslijnen 103, 125, 413, 416 en nachtbus N01 stoppen. Het plangebied is daarmee goed te bereiken met het openbaar vervoer.

De parkeergarage wordt ontsloten op de Zeevangstraat en aansluitend het Waterlandplein, van waaruit het verkeer zich verspreidt via de omliggende weginfrastructuur.

Figuur 14. Ontsluiting parkeergarage



Parkeren

Door Goudappel is de parkeerbehoefte in kaart gebracht, zie Bijlage 1.

Autoparkeren

De nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer, winkelveorzieningen en recreatieve voorzieningen en een gereguleerd parkeergebied in de directe omgeving zorgen voor een lagere parkeerbehoefte onder bewoners en bezoekers dan gemiddeld in Purmerend. In Bijlage 1 Mobiliteitsstudie is dit nader uitgewerkt.

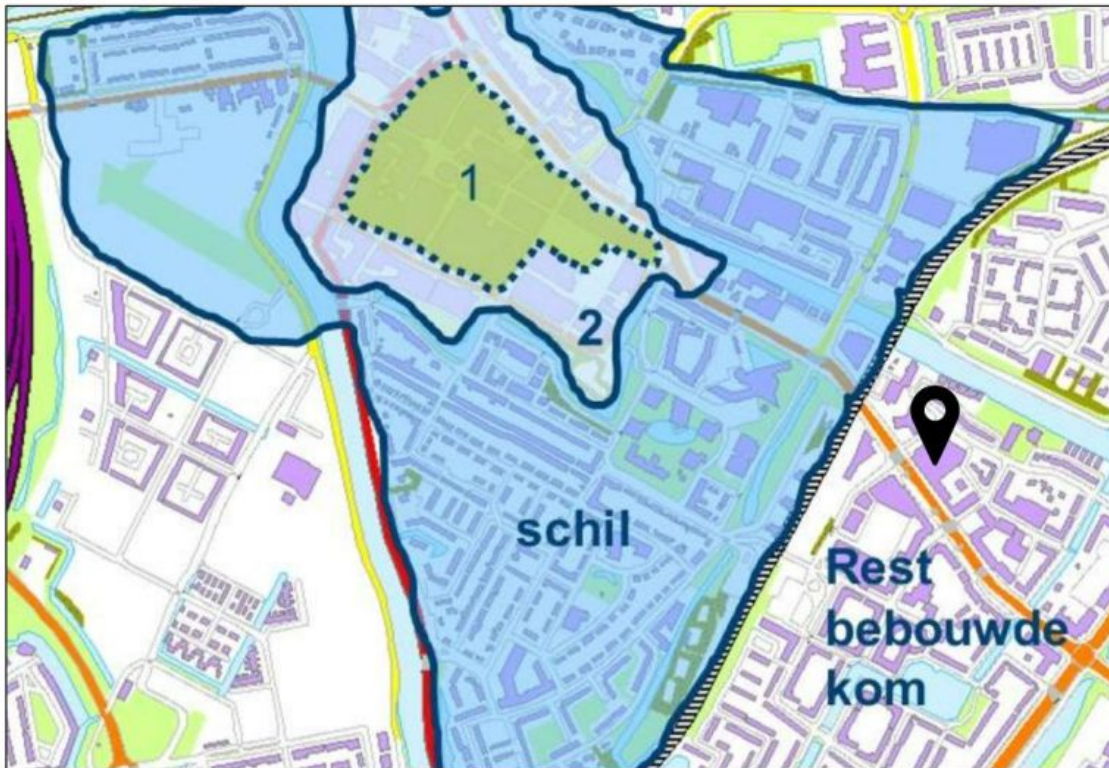
De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling bestaat de volgende onderdelen:

- Parkeerbehoefte bewoners huurappartementen
- Parkeerbehoefte commerciële ruimten
- Parkeerbehoefte bezoekers appartementen en commerciële ruimten

Parkeerbehoefte bewoners huurappartementen

De parkeernormen van de gemeente Purmerend zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen gemeente Purmerend 2016. De projectlocatie bevindt zich in het gebied 'rest van de bebouwde kom' op korte afstand van het gebied 'schil centrum'.

Figuur 15. Gebiedsindeling parkeernormen (bron: Nota Parkeernormen gemeente Purmerend 2016)

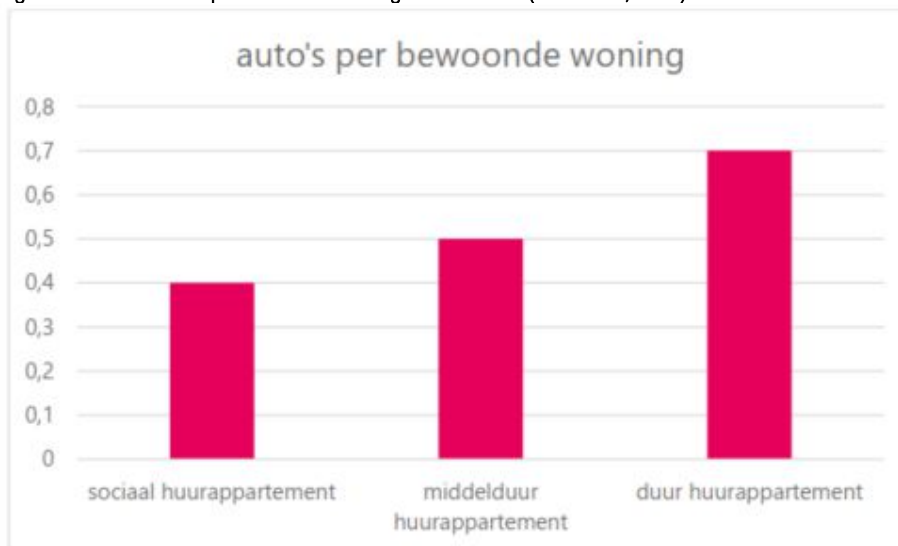


De bewonersparkeernormen voor het gebied 'rest van de bebouwde kom' zijn als volgt:

- sociale huur: 0,9 parkeerplaats per woning;
- appartement 40 - 65 m²: 1,2 parkeerplaats per woning;
- appartement 65 - 120 m²: 1,4 parkeerplaats per woning.

Uit CBS-statistieken blijkt dat de buurt Gors - Noord, waar de projectlocatie onderdeel van uitmaakt, een lager personenautobezit kent dan gemiddeld in het gebied 'rest van de bebouwde kom' in Purmerend.

Figuur 16. Aantal auto's per bewoonde woning Gors – Noord (bron: CBS, 2020)



Voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor bewoners wordt aangesloten bij de statistieken van het personenautobezit in de buurt Gors – Noord. Voor de middeldure huur wordt, conform CROW-publicatie 381, aangesloten bij dezelfde norm als sociale huur:

- sociale huur appartement: 0,4 parkeerplaats per appartement
- middeldure huur appartement: 0,5 parkeerplaats per appartement (inclusief 0,1 voor leaseauto's en zakelijke auto's);
- vrije sector huur appartement: 0,7 parkeerplaats per appartement (inclusief 0,1 voor leaseauto's en zakelijke auto's).

Deze parkeernormen zijn afdoende vanwege het gemiddelde autobezit en de wensen van de uiteindelijke belegger en sociale partner. Hierbij speelt ook een rol dat de beoogde en representatieve doelgroep toestaat dat een lagere norm wordt gehanteerd: eenpersoons-, eenouder- en tweepersoonshuishoudens.

Toepassing van een lagere parkeernorm dan zoals opgenomen in de Nota parkeernormen 2016 past bovendien in de wens om verkeersbewegingen in te perken conform de gemeentelijke mobiliteitsvisie, zoals deze voor het Waterlandkwartier in 2022 is vastgesteld.

Aanvullende maatregelen zorgen ervoor dat bewoners niet alsnog op straat parkeren. Zo geldt er in de omgeving betaald parkeren en is tussen de gemeente en de ontwikkelaar vastgelegd dat bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning in het reguleringsgebied in de openbare ruimte. Dit zal ook steeds duidelijk worden gecommuniceerd aan potentiële huurders.

Er worden 8 deelauto's aangeboden. 1 deelauto inclusief gereserveerde parkeerplaats faciliteert een parkeerbehoefte van 4 parkeerplaatsen volgens de Nota Parkeernormen van de gemeente Purmerend. Op eigen terrein wordt 164 parkeerplaatsen aangeboden.

Toepassing van de eerdergenoemde parkeernormen, tezamen met het aanbieden van 8 deelauto's leidt tot een ongewogen parkeerbehoefte van 136 parkeerplaatsen voor de bewoners.

Tabel 7. Ongewogen parkeerbehoefte bewoners

aantal		parkeernorm	parkeerbehoefte
84	sociale huur	0,4	33,6
96	middeldure huur	0,5	48
111	vrije sector huur	0,7	77,7
	subtotaal		159,3
8	deelauto's		8
	reductie a.g.v. deelauto's		-32
	totaal		135,3

Parkeerbehoefte bedrijfsruimten

De bedrijfsruimten hebben een omvang van 583,2 m² b.v.o. De parkeernorm voor commerciële dienstverlening conform de Nota Parkeernormen van de gemeente Purmerend is 2,3 parkeerplaats per 100 m² b.v.o. De parkeerbehoefte is daarmee: $583,2 / 100 \times 2,3 = 13,4$ (14) parkeerplaatsen. Het aandeel bezoek is 20%. De parkeerbehoefte voor bezoekers is: $13,4 \times 20\% = 2,7$ (3) parkeerplaatsen. De overige 11 parkeerplaatsen zijn dus voor werknemers.

Parkeerbehoefte bezoekers woningen en commerciële ruimten

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de bezoekers van de woningen en de commerciële ruimten worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- bezoekers woningen: 0,3 pp per woning conform CROW (en Nota parkeernormen 2016)
- bezoekers commerciële ruimten: 3 parkeerplaatsen (zie parkeerbehoefteberekening bedrijfsruimten).

Voor het bezoekersparkeren wordt voorgesteld om 50% van het parkeren op eigen terrein plaats te laten vinden en 50% in openbaar gebied. Dit betekent het volgende voor de parkeerbalans:

- bezoekers woningen: $50\% \times (291 \times 0,3) = 43,7$ parkeerplaatsen;
- bezoekers commerciële ruimten $50\% \times 3 = 1,5$ parkeerplaatsen.

Uit het onderzoek van Goudappel volgt dat gesteld kan worden dat met toepassing een bezoekersparkeernorm van 0,3 pp per woning rekening wordt gehouden met een worst-case scenario.

Parkeerbehoefte op eigen terrein

Hiervoor is besproken dat in de parkeergarage de parkeerbehoefte wordt opgevangen van:

- 100% van de bewoners, op basis van een op het project afgestemde parkeernorm, inclusief deelauto's;
- 50% van het bezoekersparkeren voor bewoners en commerciële ruimten;
- 11 parkeerplaatsen voor de werknemers van de commerciële ruimten.

Niet op ieder moment hebben deze verschillende functies een maximale parkeerbehoefte. Om die reden wordt gewerkt met aanwezigheidspercentages, waarmee de parkeerbehoefte van bezoekers per moment van de week kan worden bepaald.

Voor de bezoekers en werkfuncties zijn de meest actuele aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren', december 2018) weergegeven.

Tabel 8. Aanwezigheidspercentages (bron: CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren')

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
commerciële functies	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%

Het gebruik maken van de aanwezigheidspercentages leidt tot een efficiënt gebruik van ruimte. De parkeerbehoefte per moment van de week is onderstaand weergegeven.

Tabel 9. Parkeerbehoefte per moment van de week

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	79,7	79,7	143,4	127,4	159,3	95,6	127,4	111,5
deelauto's	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0
reductie deelauto's	-16,0	-16,0	-28,8	-25,6	-32,0	-19,2	-25,6	-22,4
bezoekers	4,4	8,7	34,9	30,6	0,0	26,2	43,7	30,6
commerciële functies werknemers	11,0	11,0	0,6	8,3	0,0	0,0	0,0	0,0
commerciële functies bezoekers	1,5	1,5	0,1	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	88,5	92,9	158,1	149,8	135,3	110,6	153,5	127,7
totaal afgerond	89,0	93,0	159,0	150,0	136,0	111,0	154,0	128,0

Op eigen terrein worden 164 parkeerplaatsen aangeboden. Het ontwerp van de parkeergarage houdt rekening met de vereisten uit de NEN2443:2013 (Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages). Op het drukste moment zijn 159 parkeerplaatsen nodig. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

Parkeerbehoefte bezoekers in de openbare ruimte

De ongewogen parkeerbehoefte voor bezoekers van de woningen in de openbare ruimte is: $291 \times 0,3 \times 0,5 = 43,7$ (44) parkeerplaatsen. De ongewogen parkeerbehoefte voor bezoekers van de commerciële ruimten is 3.

Tabel 10. Parkeerbehoefte per moment van de week

	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bezoekers woningen	44	20	25	33	33	0	36	44	40
bezoekers commerciële ruimte	2	2	2	0	1	0	0	0	0
totaal	46	22	27	33	34	0	36	44	40

Uit onderzoek blijkt dat de parkeerbehoefte van bezoekers in de openbare ruimte maximaal 44 auto's is (op zaterdagavond).

Restcapaciteit in de omgeving

De acceptabele loopafstand voor bezoekers van woningen is 250 meter conform CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. De acceptabele loopafstand voor een commerciële ruimte is 600 meter. In deze studie is gerekend met 250 meter voor beide groepen bezoekers.

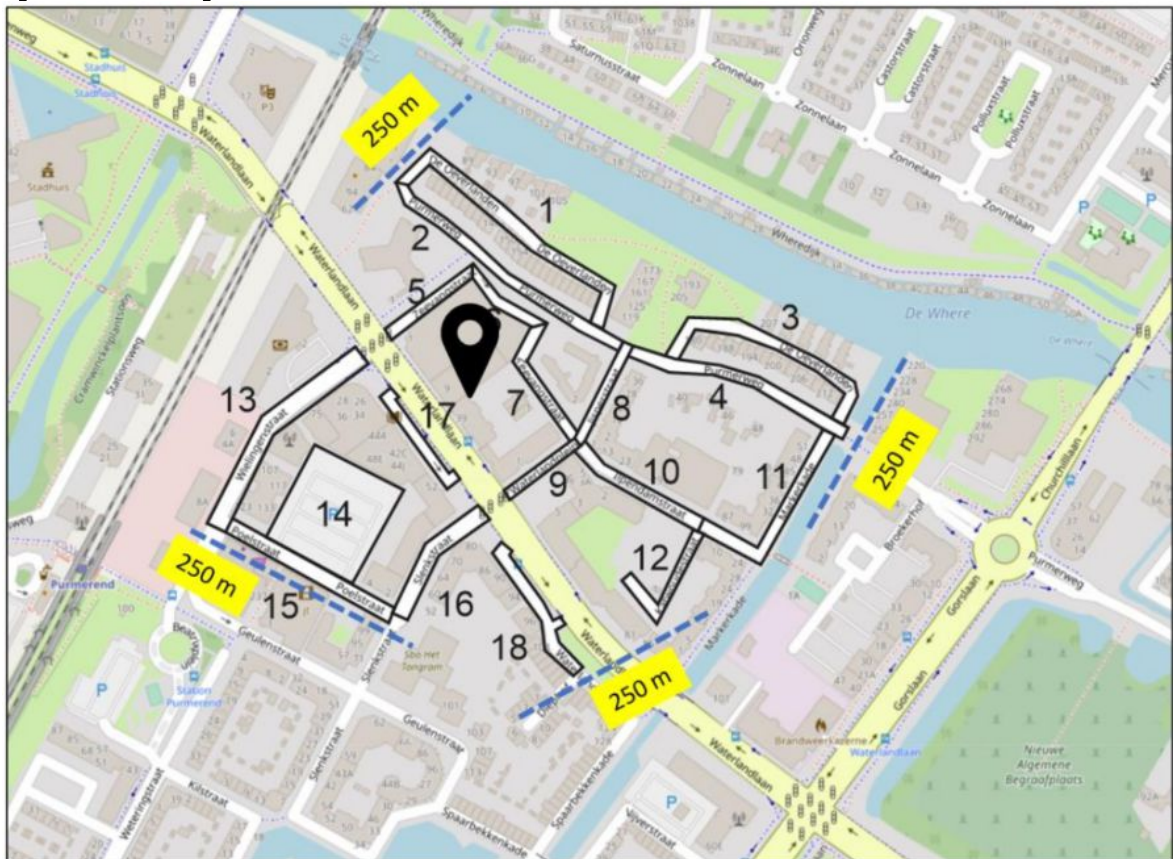
In de omgeving, binnen een acceptabele loopafstand van 250 meter, is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd in de openbare ruimte. Het onderzoeksgebied is verdeeld in secties. Per sectie is de legale parkeer capaciteit en het aantal geparkeerde auto's per moment bepaald. In alle secties tezamen is sprake van 520 parkeerplaatsen in openbaar gebied.

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op de volgende dagen:

- donderdag 17 maart 2022 (9.00, 11.00, 13.00, 15.00, 20.00, 22.00 en 0.00 uur);
- zaterdag 19 maart 2022 (13.00, 15.00, 20.00, 22.00 en 0.00 uur);
- zondag 20 maart 2022 (13.00 en 15.00 uur);
- donderdag 24 maart 2022 (9.00, 11.00, 13.00, 15.00, 20.00, 22.00 en 0.00 uur);
- zaterdag 26 maart 2022 (13.00, 15.00, 20.00, 22.00 en 0.00 uur);
- zondag 27 maart 2022 (13.00 en 15.00 uur).

Onderstaand is het onderzoeksgebied weergegeven.

Figuur 17. Onderzoeksgebied



De drukste meetmomenten zijn onderstaand weergegeven, zodat gerekend is met de 'worst case situatie'. Tot 85% parkeerbezetting is er sprake van een acceptabele situatie volgens de Nota Parkeernormen van de gemeente Purmerend. Neemt de parkeerbezetting toe tot een waarde tussen 85% en 100%, dan neemt de zoektijd naar een vrije parkeerplaats toe.

Op het drukste moment is de parkeerbezetting 71%. Op alle momenten is er daarom sprake van een restcapaciteit. De restcapaciteit wordt als volgt bepaald: 85% van de parkeercapaciteit (85% x 520 parkeerplaatsen) minus de parkeerdruk op het betreffende meetmoment.

De complete parkeerbehoefte van de bezoekers van de woningen kan opgelost worden in de omliggende openbare ruimte.

Tabel 11. Aantal geparkeerde auto's in het onderzoeksgebied & bezettingsgraad

	capaciteit	aantal geparkeerde auto's			parkeerbezetting		
		donderdag	zaterdag	zondag	donderdag	zaterdag	zondag
9 uur	520	368			71%		
11 uur	520	372			72%		
13 uur	520	360	189	200	69%	36%	38%
15 uur	520	354	206	215	68%	40%	41%
20 uur	520	235	223		45%	43%	
22 uur	520	200	241		38%	46%	
24 uur	520	169	214		33%	41%	

Tabel 12. Restcapaciteit (uitgaande van maximale parkeerbezetting van 85%)

	donderdag	zaterdag	zondag
9 uur	74		
11 uur	70		
13 uur	82	253	242
15 uur	88	236	227
20 uur	207	219	
22 uur	242	201	
24 uur	273	228	

Tabel 13. Parkeerbehoefte bezoekers van woningen en commerciële ruimten rekening houdend met aanwezigheidspercentages

	werkdag				zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
benodigd t.b.v. bezoekers	22	27	33	34	0	36	44
restcapaciteit beschikbaar in openbare ruimte	70	82	207	273	236	201	227
toets	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

In de omgeving zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om de parkeerbehoefte van de bezoekers van de toekomstige woningen en commerciële ruimten op te vangen. Beleidsmatig binnen de gemeente Purmerend is de restcapaciteit niet van toepassing bij sloop-/nieuwbouw.

In de huidige situatie worden de parkeerplaatsen in de omgeving op dit moment ook gebruikt door bezoekers van winkels en kantoren van de percelen Waterlandlaan 1 - 57. Deze parkeerbehoefte komt te vervallen en wordt vervangen door hetgeen hiervoor aan parkeerbehoefte is berekend. Hieronder wordt inzichtelijk gemaakt wat het vervallen van de bestaande parkeerbehoefte betekent voor de berekende restcapaciteit van de openbare parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ontwikkellocatie.

De aanwezigheidspercentages van winkels en kantoren zijn onderstaand weergegeven.

Tabel 14. Aanwezigheidspercentages winkel- en kantoorfunctie

	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
winkel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
kantoor	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%

De parkeerbehoefte van de huidige situatie is onderstaand weergegeven. In de parkeerbehoefteberekening is rekening gehouden met de nu aanwezige 40 parkeerplaatsen op eigen terrein die zullen komen te vervallen. Uit de berekening volgt dat op het drukste moment 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte nodig zijn.

Tabel 15. Huidige parkeerbehoefte volgens de Nota Parkeernormen Purmerend en de aanwezigheidspercentages

			norm	ongewogen	werkdag					zaterdag		zondag
					ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
Waterlandlaan 1	2.184	m ² winkel	1,7	37,1	11,1	22,3	26,0	0,0	29,7	37,1	0,0	0,0
Waterlandlaan 9	359	m ² winkel	1,7	6,1	1,8	3,7	4,3	0,0	4,9	6,1	0,0	0,0
Waterlandlaan 37	119	m ² kantoor	1,7	2,0	2,0	2,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Waterlandlaan 39	217	m ² kantoor	1,7	3,7	3,7	3,7	0,2	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0
Waterlandlaan 45	485	m ² kantoor	1,7	8,2	8,2	8,2	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0
Waterlandlaan 51	514	m ² kantoor	1,7	8,7	8,7	8,7	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0
Waterlandlaan 57	51	m ² kantoor	1,7	0,9	0,9	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
				totaal	36,5	49,5	31,4	0,0	35,8	43,2	0,0	0,0
				totaal afgerond	37	50	32	0	36	44	0	0
af: parkeerplaatsen op eigen terrein					40	40	40	40	40	40	40	40
parkeerbehoefte in de openbare ruimte					-	10	-	-	-	4	-	-

Vanwege het vervallen van de huidige parkeerbehoefte, neemt de werkelijke parkeerdruk in de omgeving op een aantal momenten van de week minder toe dan berekend. Opgemerkt wordt dat ook zonder saldering van de parkeerbehoefte van de huidige bebouwing er sprake is van een acceptabele parkeerbezetting in de openbare ruimte.

Tabel 16. Parkeerbehoefte bezoekers van woningen en commerciële ruimten rekening houdend met de aanwezigheidspercentages en saldering van de huidige bebouwing

	werkdag				zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
toekomstige situatie	22	27	33	34	0	36	44
af trek huidige situatie	-	10	-	-	4	-	-
totaal	23	18	34	0	23	44	40
restcapaciteit beschikbaar in openbare ruimte	73	85	210	276	239	204	230
toets	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Fietsparkeren

Bewonersparkeren

De gemeente Purmerend heeft geen fietsparkeernorm voor bewoners. Het fietsparkeeraanbod (parkeerplaatsen en bergingen) voor bewoners is 698 fietsparkeerplaatsen en 137 privé bergingen op de begane grond/1^e verdieping. Dit komt neer op een fietsparkeernorm van 2,5 fietsparkeerplaats per woning. Deze norm komt overeen met de fietsparkeernorm van de gemeente Amsterdam voor woningen tussen 50 en 75 m². Vanwege het stimuleren van duurzame mobiliteit is aansluiting bij de fietsparkeernorm van Amsterdam gepast. De norm van 2,5 fietsparkeerplaats per woning is exclusief de bergingen. Deze bieden de gelegenheid voor extra stallingsmogelijkheden.

Er is daarmee sprake van een acceptabel fietsparkeeraanbod.

Tabel 17. Fietsparkeeraanbod

	fietsparkeerplaatsen in gezamenlijke stalling	bergingen
toren 1	200	24
toren 2	224	24
toren 3	208	84
toren 4	38	3
toren 5	28	2
totaal	698	137

Bezoekersparkeren appartementen

De gemeente Purmerend heeft geen onderzoek beschikbaar naar fietsparkeren. Onderzoek naar de behoefte van fietsparkeerplekken is ook niet aanwezig. Dit zorgt ervoor dat op voorhand niet exact kan worden bepaald welk aantal fietsparkeerplekken rondom het gebouw benodigd is voor bezoekers. In het huidige ontwerp van de buitenruimte rondom het gebouw wordt rekening gehouden met de aanleg van 64 fietsparkeerplekken. Dit komt neer op een fietsparkeernorm van 0,22 per woning. Met de gemeente is afgestemd dat – indien het aantal van 64 te weinig blijkt te zijn – aanvullende fietsparkeervoorzieningen worden aangelegd. Die aanvulling ziet op nog eens 24 fietsparkeerplaatsen, zodat – indien nodig - in totaal 88 plekken aanwezig kunnen zijn. 88 fietsparkeerplekken betekent een norm van 0,3 parkeerplaats per woning, conform de bezoekersnorm voor auto's.

Bedrijfsruimten

Voor de fietsparkeernorm voor de bedrijfsruimte is aangesloten bij de norm van Amsterdam: 2 fietsparkeerplaatsen per 100 m² b.v.o. Dit komt neer op $583,2 / 100 \times 2 = 12$ fietsparkeerplaatsen. Het aandeel bezoek is 20%.

Dubbelgebruik met de fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van de woningen is mogelijk, omdat de bezoekerspiek van de woningen op een ander moment van de dag ligt dan de bezoekerspiek van de commerciële ruimten. De gewogen fietsparkeerbehoefte voor bezoekers en werknemers is onderstaand weergegeven. Hieruit blijkt dat de 64 fietsparkeerplekken die rondom het gebouw worden gerealiseerd voor de bezoekers van de woningen, op de relevante momenten meer dan voldoende zijn voor de bezoekers van de commerciële ruimten.

Tabel 18. Aanwezigheidspercentages

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
bedrijf	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%

Tabel 19. Fietsparkeerbehoefte werknemers en bezoekers

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bezoekers	6	13	51	45	0	38	64	45
bedrijf	12	12	1	9	0	0	0	0
totaal	18	25	52	54	0	38	64	45

5.2.3 Conclusie

De ontwikkeling heeft een autoparkeerbehoefte van 159 parkeerplaatsen voor bewoners/werknemers, waarvan 8 parkeerplaatsen voor deelauto's. Op eigen terrein zijn 164 autoparkeerplaatsen opgenomen. Er is daarmee sprake van een acceptabele parkeersituatie.

In de studie is uitgegaan van een lagere parkeernorm voor bewoners. Toepassing van een lagere parkeernorm zoals opgenomen in de Nota parkeernormen 2016 past in de wens om verkeersbewegingen in te perken conform de gemeentelijke mobiliteitsvisie, zoals deze voor het Waterlandkwartier in 2022 is vastgesteld.

De autoparkeerbehoefte voor bezoekers (van woningen en commerciële ruimten) wordt voor 50% opgevangen in de parkeergarage en 50% in het openbaar gebied. Uit een parkeeronderzoek in de omgeving van het plangebied blijkt dat er ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar is om deze parkeerbehoefte op te vangen.

De verkeersgeneratie neemt toe met 1.078 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal. Deze toename is aanvaardbaar. Uit de kruispuntberekeningen volgt dat op de naastgelegen kruispunten op de Waterlandlaan er sprake is van een acceptabele doorstroming in zowel de referentie- als planvariant.

Het verkeer verdeelt zich over de Zeevangstraat en het Waterlandplein. Het is zonder meer mogelijk het langzaam en gemotoriseerde verkeer op een verkeersveilige wijze van dezelfde rijbaan gebruik te laten maken.

Op eigen terrein is rekening gehouden met 2,5 fietsparkeerplaats per woning (voor bewoners). Vooralnog worden 64 fietsparkeerplaatsen aangelegd rondom het gebouw ten behoeve van bezoekers van de woningen en de commerciële ruimten. Mocht blijken dat dit onvoldoende is, dan worden alsnog extra fietsparkeerplaatsen aangelegd in de groenvoorziening.

Het aspect Verkeer en parkeren vormt daarmee geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

5.3 GELUID

5.3.1 Beleidskader

Bij het ontwikkelen van een nieuw ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidsbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De basis voor het beoordelen van geluid is de Wet geluidhinder en de Luchtvaartwet. In deze wetten liggen normen vast voor geluid afkomstig van de industrie, weg- en spoorwegverkeer en luchtvaartverkeer.

Volgens de Wet ruimtelijke ordening dient in het kader van goede ruimtelijke ordening sprake te zijn van een goede leefkwaliteit, of leefomgevingskwaliteit. Deze begrippen zijn niet duidelijk omlijnd en kennen vele invalshoeken. Met betrekking tot geluid betekent het echter dat niet alleen gekeken wordt naar de geluidsbronnen genoemd in de Wet geluidhinder, maar ook naar niet wettelijke geluidsbronnen zoals scheepvaart, tramverkeer, 30 km/uur wegen, parkeervoorzieningen. Hierbij wordt het geluidsniveau in beeld gebracht. In de Wet geluidhinder staan de geluidsgevoelige bestemmingen genoemd waarvoor maximaal toelaatbare geluidsbelastingen gelden maar ook hier geldt dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening gekeken moet worden naar bestemmingen, die in de Wet geluidshinder niet als geluidsgevoelig zijn aangemerkt, maar dit wel kunnen zijn.

Wet geluidhinder

Artikelen 76 en 74 van de Wet geluidhinder (hierna Wgh) schrijven voor dat in ruimtelijke plannen, die betrekking hebben op gronden die langs een verkeersweg gelegen zijn, onderzocht dient te worden of op de gevel van gebouwen de maximale toegestane geluidsbelasting niet wordt overschreden.

Langs alle wegen bevinden zich, als gevolg van de Wgh, geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. Binnen de geluidzone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De zonebreedte is afhankelijk van een binnen of buitenstedelijke ligging en de hoeveelheid rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de rand van de weg. Een naast die rijstrook liggend fietspad ligt dus ook in die zone. Ook een vluchtstrook, niet zijde een rijstrook ligt in de zone. De ruimte boven en onder de weg behoort ook tot de zone.

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidzone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, is onderzoek naar maatregelen gericht op het verminderen van de geluidsbelasting op de gevels van geluidgevoelige objecten noodzakelijk. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de kant van de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt), maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen), maatregelen aan de kant van de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels) of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger.

Zijn maatregelen onvoldoende doeltreffend, dan wel ontmoeten deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan onder bepaalde voorwaarden een verzoek tot vaststelling van (een) hogere waarde(n) worden ingediend bij burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend. Deze hogere grenswaarde mag, afhankelijk van de situatie, een bepaalde waarde niet te boven gaan (uiterste grenswaarde). De uiterste grenswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen langs bestaande wegen in binnenstedelijk gebied bedraagt 63 dB.

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer geldt een aftrek van 2 dB. Op alle in akoestische onderzoeken worden genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

5.3.2 Analyse

Door Peutz is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op het bouwplan, zie ook bijlage 2. Uit het onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer ter plaatse van de beoogde woningen ten gevolge van verkeer over de Waterlandlaan wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB voor wegverkeer wordt tevens overschreden.

Er treden ten gevolge van wegverkeer over de Waterlandlaan ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen geluidbelastingen op tot ten hoogste 64 (inclusief aftrek volgens artikel 110g Wgh). De maximale ontheffingswaarde voor wegverkeer wordt overschreden ter plaatse van 6 van de 291 appartementen. Voor deze 6 woningen dient een dove gevel gerealiseerd te worden, alvorens voor deze woningen een omgevingsvergunning activiteit bouwen verleend kan worden.

De geluidbelasting ten gevolge van het verkeer over de Purmerweg en Zeevangstraat overschrijdt eveneens de waarde van 48 dB. Aangezien voor deze wegen (vanwege de maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur) formeel geen toetsing aan grenswaarden hoeft plaats te vinden hoeven hiervoor geen hogere waarden te worden aangevraagd. De geluidbelasting als gevolg van railverkeerslawaai bedraagt maximaal 55 dB ter plaatse van de gevels van de beoogde woningen. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde voor railverkeerslawaai niet overschreden.

Aangezien de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegverkeer wordt overschreden dienen hogere waarden aangevraagd te worden. Hogere waarden kunnen op grond van de Wgh slechts worden vastgesteld indien het redelijkerwijs niet mogelijk is aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Voordat het college van burgemeester en wethouders hogere waarden kan verlenen, dient daarom eerst onderzocht te worden of door het treffen van stedenbouwkundige maatregelen (indeling bouwplan, situering geluidgevoelige bestemmingen), bron- of overdrachtsmaatregelen, dan wel (bouwkundige) maatregelen bij de ontvanger aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan.

In deze situatie zijn de mogelijkheden voor stedenbouwkundige, bron- en overdrachtsmaatregelen beperkt. Maatregelen aan de woningen kunnen daarmee als meest kansrijk worden aangemerkt. Opgemerkt wordt dat de beoogde woningen wat betreft het binnenniveau uiteraard zullen moeten voldoen aan de nieuwbouweisen uit het Bouwbesluit 2012. Hiermee zal een aanvaardbaar akoestisch binnenniveau worden gewaarborgd.

5.3.3 Conclusie

In dit geval is een besluit hogere waarden nodig vanwege wegverkeerslawaai afkomstig van verschillende wegen en railverkeerslawaai. Bij de verdere uitwerking van de ontwikkeling zal ervoor worden zorggedragen dat aan het geluidbeleid van de gemeente wordt voldaan. Ten aanzien van de woningen die belast worden met een geluidswaarde boven de maximale ontheffingswaarde, worden dove gevels toegepast.

5.4 LUCHTKWALITEIT

5.4.1 Beleidskader

Met betrekking tot de luchtkwaliteit zijn twee aspecten van belang. Ten eerste dient nagegaan te worden wat de gevolgen zijn van het plan voor de (lokale) luchtkwaliteit. Daarnaast dient te worden nagegaan of de gewenste bestemming past bij de aanwezige luchtkwaliteit. Dit geldt vooral voor bestemmingen die gevoelig zijn voor een verminderde luchtkwaliteit zoals scholen, kinderopvang, bejaardenhuizen, maar ook woningen.

Volgens Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) zijn grenswaarden opgenomen voor de volgende stoffen; zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijnstof), lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof worden in

Nederland op bepaalde plaatsen overschreden. Vooral langs drukke wegen in stedelijk gebied. Aan de andere grenswaarden wordt voldaan.

Tegelijk met de Wet luchtkwaliteit is het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. De wet maakt onderscheid tussen ruimtelijke projecten die in betekenende mate bijdragen aan de luchtvervuiling en projecten die daaraan niet in betekenende mate bijdragen. Het besluit regelt de grens daartussen. Het NSL bepaalt de grens tussen wel of niet in betekenende mate op 3% van de grenswaarde. Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit bij de vaststelling van een ruimtelijk plan. Ontwikkelingen die niet in betekenende mate bijdragen hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden.

5.4.2 Analyse

Met de voorgenomen ontwikkeling worden nieuwe gevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Toetsing van de ontwikkelingen aan het Besluit gevoelige bestemmingen is derhalve aan de orde.

Er is nagegaan of de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt wel of niet in betekenende mate bijdragen aan een toename van de concentratie luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht. De ontwikkelingen betreffen woningen en commerciële voorzieningen. Ontwikkelingen die niet in betekenende mate (3% van de grenswaarde, oftewel 1,2 microgram per m³) bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden. In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen zijn categorieën van gevallen aangewezen waarvan bekend is dat deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Dit is onder andere het geval bij ontwikkelingen met niet meer dan 3.000 woningen en tenminste twee ontsluitingswegen. De beoogde ontwikkeling blijven hier ruim onder.

Op basis van de te verwachten verkeersaantrekkende werking (zie ook paragraaf 5.2) is de NIBM-tool ingevuld, zie ook figuur 18. Uit de NIBM-tool volgt dat uitgaande van een worst-case situatie de ontwikkeling in niet betekenende mate bijdraagt aan de heersende achtergrondconcentraties.

Figuur 18. Uitsnede NIBM-rekentool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022		
	Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1078
	Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,80
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,18
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Op basis van de NSL Monitoringstool kan worden beoordeeld wat de totale concentratie is ter plaatse van een specifiek rekenpunt. De totale concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie (op basis van de GCN-kaart) en de lokale bijdrage (van lokale bronnen, op basis van data over o.a. verkeersgegevens). Aan de hand daarvan kan worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de

projectlocatie. De grenswaarden voor toetsing van deze concentraties zijn: 40 µg/m³ voor stikstofdioxide NO₂, 40 µg/m³ voor fijnstof PM₁₀ en 25 µg/m³ voor fijnstof PM_{2,5}. Onderstaande tabel toont de totale concentraties ter plaatse van het dichtstbijzijnde rekenpunt nabij de projectlocatie (geraadpleegd via NSL Monitoringstool 29 september 2022) met bijbehorende grenswaarden.

Tabel 20. Totale concentraties van stikstofdioxide en fijnstof in nabijheid van de projectlocatie

Jaar	Totale concentratie rekenpunt 173145		
	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}
2020	19,5	17,1	8,7
2030	12,2	15,0	7,1
Grenswaarden	40	40	25

Uit de tabel blijkt dat de grenswaarden ter plaatse van de projectlocatie, van zowel fijnstof als stikstofdioxide, niet worden overschreden. De maximale bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling, is niet van zodanige omvang dat een overschrijding van de grenswaarden hierdoor te verwachten is.

5.4.3 Conclusie

De beoogde ontwikkeling voldoet aan de kwaliteitseisen van de Wet milieubeheer. Ook kan een goed woon- en leefklimaat worden gewaarborgd. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.5 BODEM

5.5.1 Beleidskader

De kwaliteit van de bodem wordt gewaarborgd in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functies. De bodem zelf kan ook verschillende functies hebben, zoals een archeologische-, of aardkundige waarde, energieopslag, waterberging, drinkwaterwinning. Deze functies worden indien relevant eerder in deze toelichting beschouwd. In deze paragraaf staat de kwaliteit van de bodem centraal. Ter bescherming van toekomstige gebruikers worden bij nieuwe bestemmingen, of veranderingen van de huidige bestemmingen bepaalde eisen gesteld aan de kwaliteit van de bodem. Dat betekent dat soms onderzoek moet worden gedaan naar de bodemkwaliteit. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van een (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging wordt in deze paragraaf aangegeven hoe daar in relatie met de beoogde bestemming mee wordt omgegaan. Daaruit zal moeten blijken dat de beoogde bestemming haalbaar is.

5.5.2 Analyse

Door Klijn Bodemonderzoek is een bodemonderzoek uitgevoerd, zie bijlage 3. Uit het onderzoek volgt dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese "niet verdachte locatie met verdachte deellocatie", deels juist is. Er zijn immers op het verdachte deel van de locatie (gedempte watergang) enkele licht verhoogde gehalten aangetroffen. Hierdoor wordt de hypothese "verdachte deellocatie" gehandhaafd. Daarnaast zijn op de onverdachte locatie (kadastrale percelen) ook enkele licht verhoogde gehalten aangetroffen waardoor de hypothese "overdacht" wordt verworpen.

In de onderzochte grond worden geen overschrijdingen voor PFOA en PFOS ten opzichte van de achtergrondwaarden (klasse landbouw en natuur) uit het tijdelijk handelingskader van het Besluit bodemkwaliteit (2 juli 2020) vastgesteld. De geconstateerde verhoogde gehalten liggen onder de indexwaarde van 0,5 en/of interventiewaarde en vormen géén aanleiding tot het instellen van een nader bodemonderzoek. Op basis van de onderzoeksresultaten bestaan er, vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien, geen belemmeringen ten aanzien van het gebruik van het terrein en de afgifte van een omgevingsvergunning ten behoeve van de geplande bouwactiviteiten op het terrein. Wel wordt opgemerkt dat in pandig geen

boringen zijn verricht. Over de bodemkwaliteit onder de bebouwing kan geen definitieve uitspraak worden gedaan. Wel wordt verwacht dat gezien de historie van het perceel de bodem onder het pand kwalitatief niet afwijkt van de geanalyseerde bodem rondom het pand.

Gezien de resultaten is de bodemkwaliteit voldoende voor de beoogde (woon)functie. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

5.5.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek vraagt het aspect bodem niet om nadere aandacht en staat dit de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

5.6 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

5.6.1 Beleidskader

In de Erfgoedwet, vastgesteld op 1 juli 2016, zijn de regels voor de archeologische monumentenzorg opgenomen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen door een gecertificeerd bureau archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

De gemeente Purmerend heeft in 2009 een eigen archeologisch beleid opgesteld. In 2017 is dit beleid opgegaan in het Erfgoedbeleid Purmerend 2017. Hierbij hoort een archeologische verwachtingskaart. Dit is een voorspellingskaart waarop verwachtingen met betrekking tot de situering van (nog) onbekende archeologische vindplaatsen zijn vertaald in termen van vlakken en zones. Op de kaart worden zones aangegeven met verschillende verwachtingen: hoge, middelhoge of lage verwachting. De archeologische verwachtingskaart vormt de basis voor het opstellen van een beleidsadvieskaart, die vervolgens kan worden gebruikt voor de toetsing van ruimtelijke plannen op de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Een bestemmingsplan vormt het belangrijkste instrument voor de archeologische monumentenzorg. Voor gemeenten kunnen de door deskundigen opgestelde archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaarten als leidraad worden gebruikt voor zowel de planologische bescherming van archeologische waarden in het ruimtelijke plan als voor het vaststellen van het benodigde archeologisch onderzoek dat bij voorbereiding van ruimtelijke plannen moet plaatsvinden.

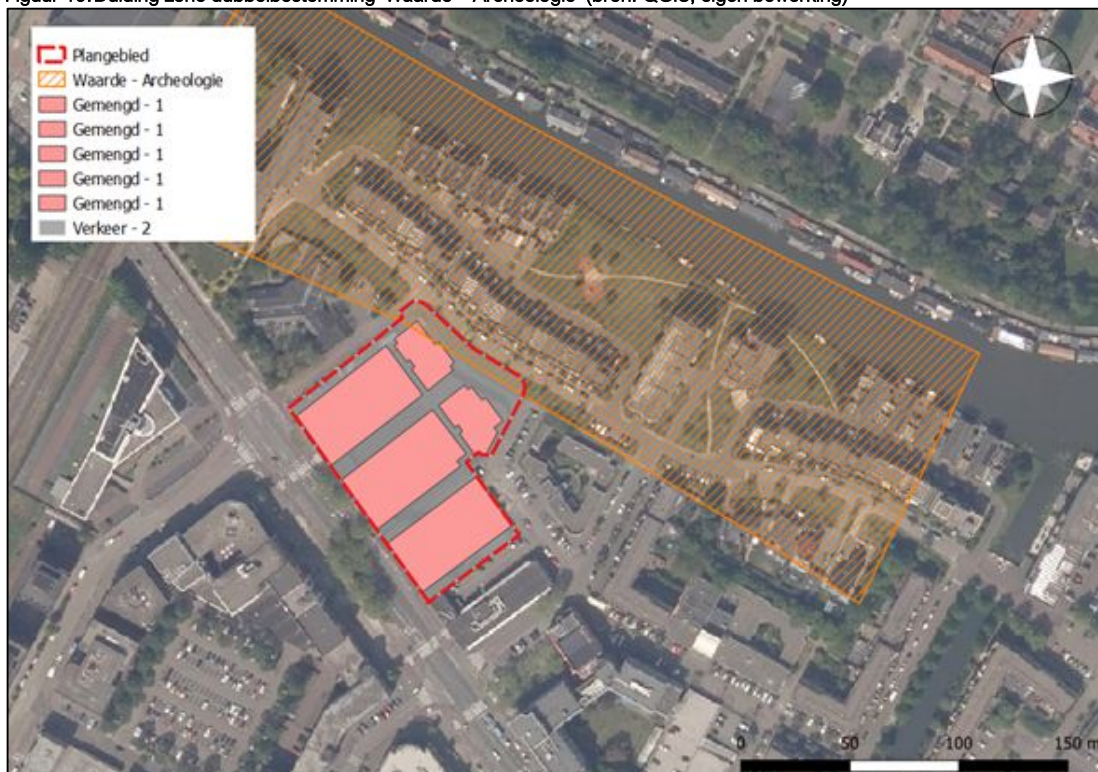
Ter plaatse van een lage archeologische verwachtingswaarde is er geen noodzaak om een verkennend archeologisch onderzoek uit te voeren voordat nieuwe bouwactiviteiten plaatsvinden. Ter plaatse van een hoge en middelhoge verwachtingswaarde dient bij grondwerkzaamheden eerst een verkennend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd door een hiertoe gecertificeerd bureau.

5.6.2 Analyse

Archeologie

De verwachtings- en beleidsadvieskaart regelt niet de bescherming van archeologische resten. Het is een kaart die de wetenschappelijke kennis en waardering van het bodemarchief weergeeft. In de Purmerendse bestemmingsplannen zijn regels voor het beschermen van archeologische resten opgenomen. Het grootste deel van het projectgebied kent volgens het geldende bestemmingsplan geen archeologische verwachtingswaarde. Volgens de toelichting behorend bij bestemmingsplan "De Gors e.o. 2010" zijn de archeologische waarden in het gebied laag en is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk voorafgaand aan nieuwe bouwinitiatieven.

Figuur 19. Duiding zone dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' (bron: QGIS, eigen bewerking)



Een klein deel van de projectlocatie (zie figuur 19) kent wel een dubbelbestemming met het oog op bescherming van archeologische waarden. Het betreft een zone langs de noordrand van de projectlocatie, waarbij ca. 20 m² van de geplande bebouwing wordt opgericht binnen gronden waarop de dubbelbestemming van toepassing is. Omdat volgens de geldende beschermingsregeling uitsluitend onderzoek noodzakelijk is wanneer bebouwing wordt gerealiseerd met een oppervlakte van meer dan 500 m², is voor onderhavig initiatief geen verkennend archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Cultuurhistorie

Binnen het projectgebied zijn geen monumenten gesitueerd en is geen sprake van een beschermd stadsgezicht. Het aspect cultuurhistorie vraagt daarmee niet om nadere aandacht.

5.6.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

5.7 EXTERNE VEILIGHEID

5.7.1 Beleidskader

Externe veiligheid gaat over de risico's voor mens en milieu bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de risico's die luchthavens geven vallen onder externe veiligheid. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Normen voor ondergrondse

buisleidingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Plaatsgebonden risico (PR): Inwoners van een bepaald gebied kunnen te maken krijgen met plaatsgebonden risico (PR). Dit is de kans per jaar dat één persoon overlijdt door een ongeluk met een gevaarlijke stof. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op één bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt 'vertaald' als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) mogen liggen.
- Groepsrisico (GR): Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers en is een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Rondom een risicobron wordt een invloedsgedebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbaar aantal personen, de zogenaamde oriëntatiewaarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd door middel van een gedegen verantwoording, kan afwijken. Dit betreft de zogeheten verantwoordingsplicht. De verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR.

Risicocommunicatie met inwoners

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

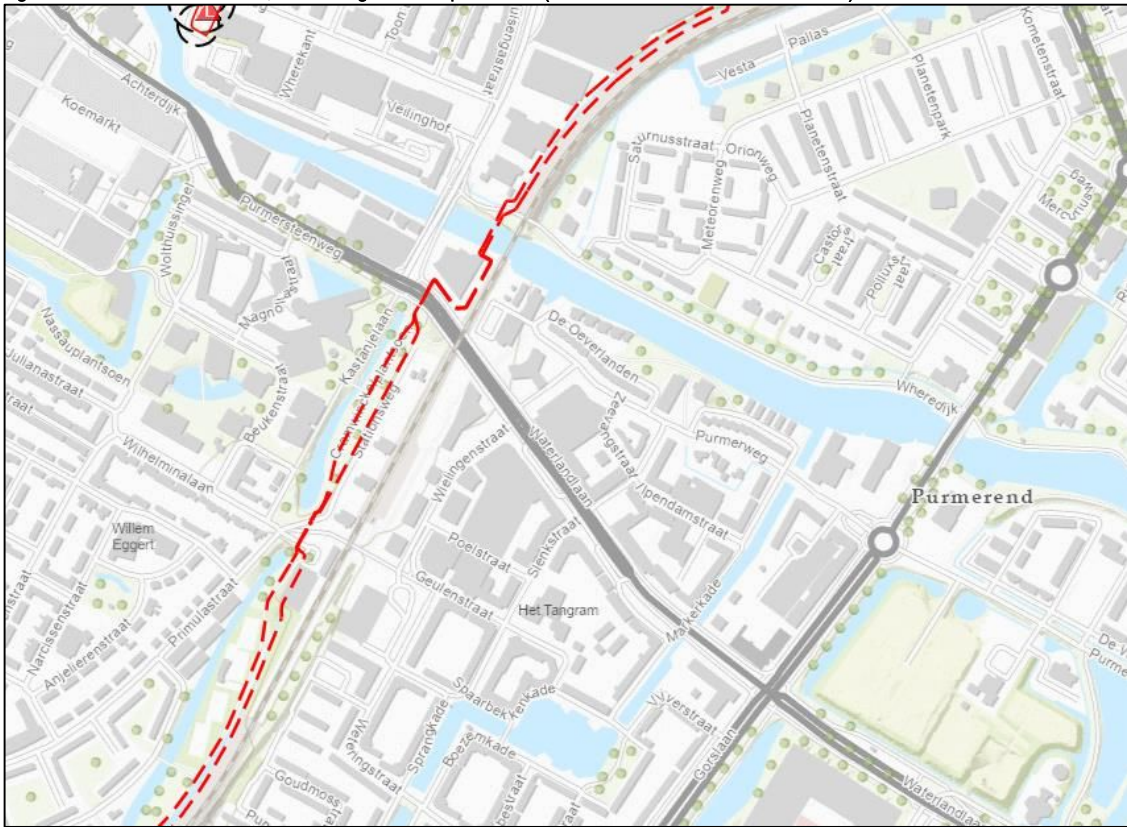
- Op de gemeentesite wordt verwezen naar de websites www.risicokaart.nl en <https://www.veiligheidsregiozaanstreekwaterland.nl/wat-te-doen-bij.html>. Hier kunnen inwoners informatie vinden over gevaarlijke stoffen en inrichtingen, en wat men kan doen ingeval van een calamiteit;
- Regelmatig wordt er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

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

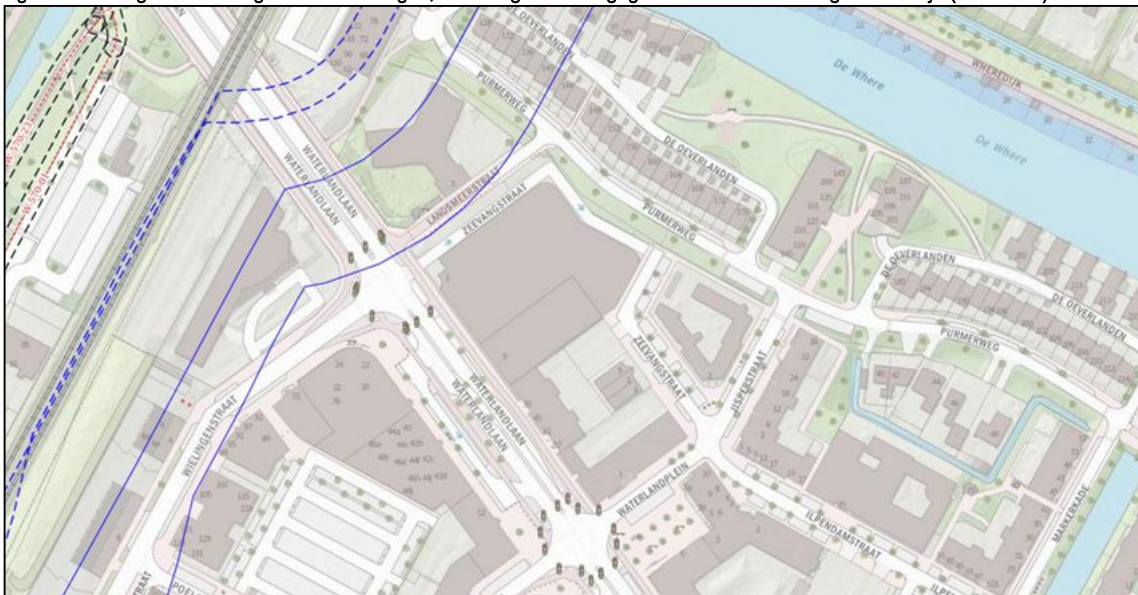
5.7.2 Analyse

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van kwetsbare objecten volgens wetgeving op het gebied van externe veiligheid. In het kader van de externe veiligheid zijn nabij de beoogde ontwikkeling een aantal risicobronnen gesitueerd, zie risicokaart in figuur 20. Het voorgenomen initiatief is geen risicovolle activiteit.

Figuur 20. Uitsnede risicokaart, buisleidingen rood op de kaart (bron: www.nederland.risicokaart.nl).



Figuur 21. Weergave invloedsgebied buisleidingen, invloedsgebied aangegeven met blauwe doorgetrokken lijn (bron: Aviv).



Uit de risicokaart volgt dat op een afstand van circa 140 meter ten opzichte van de projectlocatie twee aardgasbuisleidingen aanwezig zijn. Dit betreffen buisleiding W-570-23 en W-570-01 (zie figuur 20). Buisleiding W-570-23 heeft een uitwendige diameter van 324 mm en een maximale werkdruk van 4000 kpa

(40 bar). Buisleiding W-570-1 heeft een uitwendige diameter van 219 mm en eveneens een maximale werkdruk van 4000 kPa. Volgens het Handboek Buisleidingen in bestemmingsplan geldt een 1% letaliteitsgrens van respectievelijk 140 en 95 meter. Het projectgebied bevindt zich als gevolg deels binnen de 1% letaliteitsgrens van één aardgasbuisleiding.

tabel 5.1 1%-letaliteitsgrens bij hogedrukaardgastransportleidingen

Diameter in inches (mm)	Nominaal (DN)	4000 kPa	6620 kPa	8000 kPa
2	DN50	20	25	
4 (114,3)	DN100	45	60	65
6 (168,3)	DN150	70	90	95
8 (219,1)	DN200	95	120	130
10 (273,1)	DN250	120	150	160
12 (323,9)	DN300	140	170	180
14 (355,6)	DN350	150	190	200
16 (406,4)	DN400	170	210	230
18 (457,0)	DN450	200	240	260
20 (508,0)	DN500	220	270	290
24 (610,0)	DN600	260	310	330
30 (762,0)	DN750	310	380	400
36 (914,0)	DN900	360	430	470
42 (1067)	DN1050	400	490	520
48 (1219)	DN1200	440	540	580

Hiermee ligt de bebouwing ook buiten de 1% letaliteitsgrens van deze buisleiding. Figuur 21, opgesteld door AVIV toont eveneens aan dat de projectlocatie net buiten het invloedsgebied (ononderbroken blauwe lijnen) ligt van de twee buisleidingen. Nader onderzoek en een groepsrisicoberekening zijn derhalve niet noodzakelijk. Omdat het projectgebied op de grens van de 1% letaliteitsgrens is gelegen, is voor de zekerheid toch een beperkte groepsrisicoverantwoording opgesteld.

Onder normale omstandigheden is een buisleiding ongevaarlijk en is de kans op een ongeluk klein. Het helemaal uitsluiten van een ongeluk is echter niet mogelijk. Wanneer een calamiteit zich voordoet, is het scenario van een fakkelbrand het maatgevende scenario omdat dit de 'worst-case' situatie betreft. De warmtestraling die van de fakkelbrand afkomt is daarbij - afhankelijk van de afstand tot het projectgebied - van invloed op omliggende bebouwing en in het gebied aanwezige personen. Gezien de afstand tot de projectlocatie (ongeveer 140 meter) ligt een deel van het projectgebied in de 3e ring (tussen de 140-210 meter) bij een fakkelbrand in de eerste fase van de grootste buisleiding.

De warmtestraling bedraagt dan tussen 4 en 10 kW/ m². De binnen aanwezige personen zijn afdoende beschermd tegen deze warmtebelasting. Dit is bij brief van 3 augustus 2022 door de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland (VrZW) in een advies bevestigd. In het advies gaat de VrZW daarnaast onder andere in op de zelfredzaamheid en het handelingsperspectief van in het projectgebied aanwezige personen.

Diameter		Afstand bij 40 bar (m)		
Inch	mm	1e ring	2e ring	3e ring
12	324	70	140	210

Bij de stabiele fase van een fakkelbrand van de grootste buisleiding is het projectgebied buiten de 3e ring (tussen de 90- 130 meter) gelegen.

Diameter		Afstand bij 40 bar (m)		
Inch	mm	1e ring	2e ring	3e ring
12	324	50	90	130

5.7.3 Conclusie

Het projectgebied ligt niet binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico van een risicobron. Wel ligt de projectlocatie op de grens van de 1% letaliteitsgrens van een aardgasbuisleiding, maar het daaruit volgende restrisico blijft beperkt tot een minimum en wordt daarmee aanvaardbaar geacht. Door rekening te houden met het advies van de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, wordt o.a. zorggedragen voor een goede risicocommunicatie en wordt de zelfredzaamheid van personen in het gebied bevorderd. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.8 KLIMAATADAPTATIE

5.8.1 Algemeen

Voor de ontwikkeling Waterlandlaan 1-57 is in de 'Handreiking Decentrale Regelgeving Klimaatadaptief bouwen en inrichten' van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties opgenomen.

Klimaatadaptatie kent vier thema's; wateroverlast, droogte, hitte en overstromingsbeperkende maatregelen. Voor de Omgevingsvergunning wordt getoetst of er klimaatadaptieve maatregelen genomen worden voor deze vier thema's.

1. Wateroverlast/berging
2. Hitte
3. Droogte
4. Overstromingsbeperkende maatregelen

5.8.2 Analyse

Ook klimaatadaptatie vormt een integraal onderdeel van de ontwikkelopgave. Bestendig zijn tegen piekbuien en extreem weer is van levensbelang om duurzame gebieden te ontwikkelen. Dit doen wij door praktische ingrepen zoals:

1. Wateroverlast/berging

In de ontwikkelopgave wordt een gescheiden hemelwater en vuilwater afvoersysteem aangebracht. Daarnaast wordt bestaande verharding deels vervangen voor groenvoorzieningen, waardoor water beter opgenomen kan worden. Zo worden de dekken en randen groen ingericht, dakterrassen voorzien van groen en een structuur van klimplanten aangebracht. Vervolgens wordt in de parkeergarage waterberging retentiekragen van 70 mm/m² gerealiseerd die kunnen vollopen. Deze waterbergingen geven het hemelwater vertraagd af aan het gemeenteriool. Het volume van de retentie is afgestemd om op de verwachte overlastmomenten overbelasting van het riool te voorkomen. Ten slotte worden deze waterbergingen aangesloten op het watergeefstelsel voor het complex.

2. Hitte

In de ontwikkelopgave wordt deels de bestaande verharding vervangen voor groenvoorzieningen. Naast dat groen goed werkt tegen regenwateroverlast, helpt ze ook in het bestrijden van hittestress. Ze houden warmte weg, en direct zonlicht wordt tegengehouden waardoor omliggende gebieden koeler blijven.

Daarnaast wordt een warmte- koudeopslag in de bodem toegepast (WKO-installatie). Hiermede wordt voldaan aan de BENG met slechts beperkte toepassing van PV-panelen. Ten slotte wordt door toepassing van koeling ook voldaan aan de TO-juli eis c.q. is deze niet van toepassing.

3. Droogte

Er wordt een waterberging in de ontwikkeling gerealiseerd. De waterberging wordt tevens aangesloten op het watergeefstelsel voor het complex, waardoor deze als reservoir dienstdoet. Zo kan om het groen van water te voorzien, gebruik gemaakt worden van het water uit de berging i.p.v. schoon kraanwater. Hierdoor vermindert de vraag zoetwatervraag en de kans op schade aan het groen in lange perioden van droogte.

4. Overstromingsbeperkende maatregelen

In het kader van de overstromingsbeperkende maatregelen wordt een aantal maatregelen getroffen. Zo wordt het vloerpeil van de nieuwbouw 5 tot 10 cm hoger aangebracht dan het bestaande peil in de omgeving. Slechts 5 woningen hebben hun entree op peilniveau. De overige 286 appartementen hebben hun entree vanaf de 1^e verdieping en hoger. Dit geldt ook voor de balkons van deze woningen. Voor de 5 woningen met entree op maaiveld en evt. kwetsbare technische- en nutsinstallaties zullen uitneembare waterschotten worden toegepast (in centrale opslag). Bovendien geldt voor technische en nutsinstallaties dat deze op een verhoging c.q. op een minimale maat vrij van de vloer worden gemonteerd. Hiermee wordt invulling gegeven aan gevolgbeperking bij overstromingen.

5.8.3 Conclusie

De ontwikkeling geeft invulling aan de klimaatadaptieve maatregelen en voldoet hiermee aan de eisen.

5.9 NATUUR

5.9.1 Beleidskader

Per 1 januari 2017 heeft de Wet natuurbescherming (Wnb) onder meer de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet vervangen. De Wet natuurbescherming is de Nederlandse implementatie van het Europese natuurbeleid zoals vastgelegd in de Habitatrictlijn, de Vogelrichtlijn en in de verdragen van Bern en Bonn.

- De Wet natuurbescherming heeft de volgende doelstellingen:
- het behouden en ontwikkelen van natuur;
- het behouden en herstellen van de biodiversiteit;
- het duurzaam kunnen blijven inzetten van natuur voor ecosysteemdiensten;
- het realiseren van samenhangend beleid gericht op het behoud van waardevolle landschappen vanwege hun maatschappelijke functies.

De Wet natuurbescherming verwezenlijkt bovenstaande doelen via; actieve natuurbescherming, gebiedsbescherming, soortbescherming en algemene zorgplicht voor natuur.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden worden beschermd op basis van de Habitatrictlijn (HR). Deze gebieden zijn aangewezen als Natura-2000 gebied omdat er bijzondere habitattypen en/of bijzondere plant- en diersoorten aanwezig zijn. Laatstgenoemde kunnen van stikstofgevoelige habitattypen afhankelijk zijn. In dat kader dient bij planontwikkeling ook een berekening van de stikstofdepositie te worden uitgevoerd, zodat het effect daarvan op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden op voorhand inzichtelijk is en zo nodig maatregelen kunnen worden getroffen om negatieve effecten te voorkomen.

Soortenbescherming

Ook het aspect 'soortbescherming' vindt sinds 1 januari 2017 zijn wettelijk kader in de Wet natuurbescherming; deze wet beschermt de in deze wet aangemerkte soorten planten en dieren, ongeacht waar die zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in twee groepen:

- strikt beschermde soorten, volgend uit de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- alle overige beschermde soorten, waaronder die uit de Rode Lijst.

Welke soorten planten en dieren wettelijke bescherming genieten, is vastgelegd in de bijlage van de Wet natuurbescherming. Dat houdt in dat, bij planvorming, uitdrukkelijk rekening gehouden moet worden met gevolgen, die ruimtelijke ingrepen hebben, voor instandhouding van de beschermde soort.

5.9.2 Analyse

Beoogd wordt om het projectgebied te herontwikkelen. De bestaande bebouwing wordt gesloopt en er wordt nieuwbouw gerealiseerd. Op dit moment is een voormalig kantoorpand aanwezig binnen de projectlocatie. Om te bepalen op de voorgenomen ontwikkeling leidt tot een overtreding van de natuurwetgeving, is een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd door Dresmé&VanderValk. De quickscan is opgenomen in bijlage 4 en hieronder gedeeltelijk overgenomen.

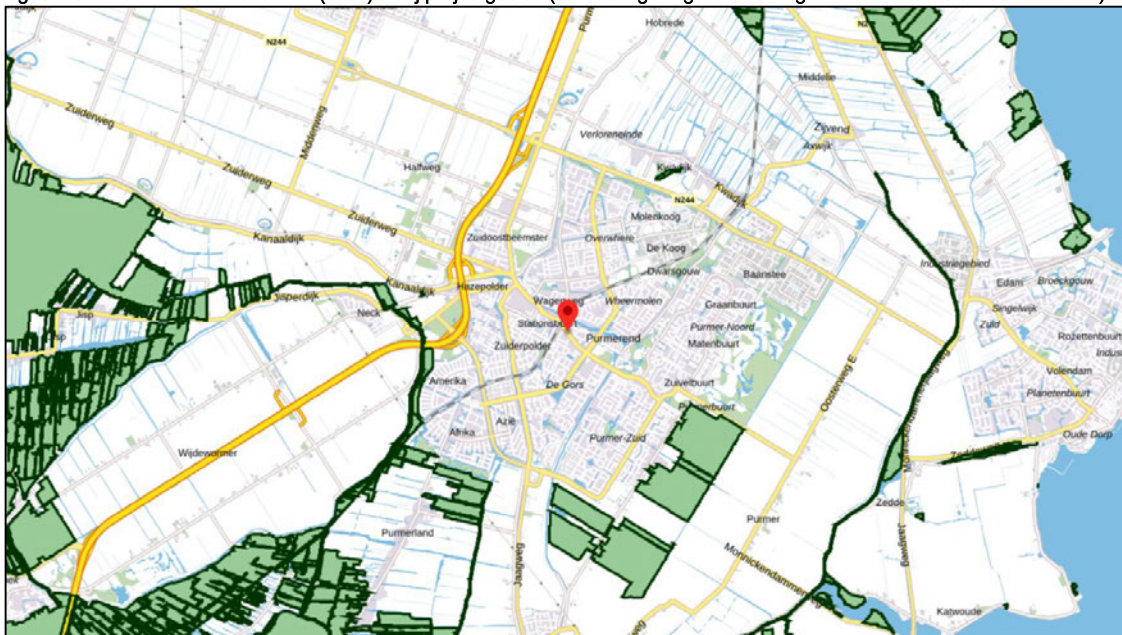
Gebiedsbescherming

Het projectgebied is niet in of nabij het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) of Natura 2000-gebieden gelegen, zie figuren 22 en 23. De meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden zijn Polder Zeevang (3 kilometer), Wormer- en Jisperveld & Kalverpolder (4 kilometer), IJperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (5 kilometer). Het Natuurnetwerk Nederland komt veelal overeen met de Natura 2000-gebieden. Op figuur 23 is te zien dat de dichtstbijzijnde NNN zich op een afstand van 2 kilometer ten opzichte van het projectgebied bevindt.

Figuur 22. Natura 2000-gebieden nabij het projectgebied (bron: Omgevingsverordening NH2020 Provincie Noord-Holland)



Figuur 23. Natuurnetwerk Nederland (NNN) nabij projectgebied (bron: Omgevingsverordening NH2020 Provincie Noord-Holland)



De kans op negatieve effecten als gevolg van de extra stikstof die als gevolg van de beoogde ontwikkeling vrijkomt, is vooraf niet uit te sluiten. In bijlage 5 is het stikstofdepositieonderzoek toegevoegd. Daaruit blijkt dat geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j zijn. Het aspect stikstof vormt dan ook geen belemmering bij de realisatie van het voorgenomen initiatief.

Soortenbescherming

Uit de uitgevoerde quickscan flora en fauna volgt dat binnen het projectgebied geen mogelijke holtes voor vogelnesten zijn waargenomen. Omdat de gebouwen beperkt geschikt zijn voor vleermuizen en in het gemeentebrede onderzoek in 2017 en in 2020 geen verblijfplaatsen van vleermuizen zijn waargenomen kunnen verblijfplaatsen van vleermuizen met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid worden uitgesloten. Echter is volgt uit het gemeentelijk onderzoek van 2014 dat er naast het gebouw een 'roepend' mannetje is aangetroffen. Een roepend mannetje betekent dat hij in de buurt is van zijn paarverblijf, alwaar hij en het vrouwtje (alleen) verblijven om te paren en daarna weer wegvliegen. Om deze reden is zekerheidshalve een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd. Deze ontheffing is op 6 december 2022 verleend (zie bijlage 10).

Het is niet volledig uit te sluiten dat in een toekomstig broedseizoen vogels als merel een nest bouwen in de aanwezige bomen en hagen. Als de bomen worden gekapt, dienen deze buiten het broedseizoen (globaal tussen 15 maart en 15 juli) te worden gekapt of vooraf te worden gecontroleerd op nesten. Aan de Zorgplicht wordt voldaan als tijdens de sloop kleine dieren zoals muizen, de gelegenheid krijgen weg te vluchten.

5.9.3 Conclusie

Uit de quickscan flora en fauna blijkt dat geen beschermde flora en fauna aanwezig is. Uit het gemeentebrede onderzoek van 2014 is een roepend mannetje gesignaleerd binnen de projectlocatie. Om deze reden is voor de ontwikkeling een ontheffing Wet natuurbescherming aangevraagd. Daarnaast is geen sprake van negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden. Hiermee vormt het aspect ecologie geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

5.10 BEZONNING

5.10.1 Beleidskader

Voor de beoordeling van bezonning van woningen gelden geen landelijke normen. Om een indruk te krijgen van de bezonningssituatie wordt in de praktijk vaak gebruik gemaakt van de 'lichte TNO-norm'. Een gebouw voldoet aan deze norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober.

5.10.2 Analyse

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is door Peutz een bezonningsstudie uitgevoerd waarbij de bestaande situatie is vergeleken met het beoogde bouwplan, zie bijlage 6. Met het onderzoek is de potentiële bezonningsduur, de afname van de bezonning alsmede de schaduwwerking op grafische wijze inzichtelijk gemaakt op de data 19 februari, 21 april en 21 juni (langste dag), hetgeen tevens representatief is voor de maanden augustus en oktober. De onderzoeksresultaten geven met een interval van 2 maanden een beeld van de bezonningssituatie gedurende een groot deel van het jaar, overeenkomend met de periode volgens de lichte TNO-norm.

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de bezonning van alle woningen voldoet aan de criteria van de lichte TNO-norm.

5.10.3 Conclusie

Het aspect bezonning voldoet aan de van toepassing zijnde kaders en staat de vaststelling van de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

5.11 WINDHINDER

5.11.1 Beleidskader

Voor het aspect windhinder bestaat geen wettelijk kader. Hiervoor wordt in de praktijk aangesloten bij de Nederlandse Norm (NEN 8100). Om te bepalen of windhinder en/of windgevaar te verwachten is, kan in eerste instantie gebruik worden gemaakt van het beslismodel in de NEN 8100. Hierin wordt onder meer beschreven in welke situaties windhinderonderzoek nodig is. Voor gebouwen met een nokhoogte vanaf 30 meter wordt nader onderzoek noodzakelijk geacht.

5.11.2 Analyse

Vanwege de geplande bouwhoogte van maximaal 70 meter, is door Peutz een windhinderonderzoek uitgevoerd, zie ook bijlage 7. Het doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing.

Aan de hand van onderstaande tabel, afkomstig uit de NEN 8100, wordt een beoordeling gegeven van de te verwachten mate van windhinder.

Figuur 24. Criteria windhinder (bron: onderzoek windhinder Peutz)

Criteria windhinder volgens NEN 8100				
Overschrijdingskans $p(v_{lok} > v_{DR,H})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteit		
		I. Doorlopen	II. Slenteren	III. Langdurig zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	D	Matig	Slecht	Slecht
≥ 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Afhankelijk van de activiteitenklasse wordt de waardering van het lokale windklimaat gekwalificeerd met 'goed', 'matig' of 'slecht'. Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder. Er wordt naar gestreefd, om binnen de verschillende activiteitenklassen, een goed, eventueel nog matig windklimaat te realiseren. Activiteitenklasse 'langdurig zitten' is dusdanig kritisch dat deze met terughoudendheid wordt toegepast. In onderhavig onderzoek is deze activiteitenklasse niet toegepast. Hieronder zijn de resultaten uit het onderzoek overgenomen.

- In de geplande situatie is rondom de geplande bebouwing op de meeste plaatsen een lage hinderkans te verwachten, waarmee het windklimaat voor het criterium doorlopen als goed beoordeeld wordt.
- Aan de noordwesthoek van de geplande bebouwing, langs de Landsmeerstraat, is plaatselijk sprake van een matig windklimaat. Het windklimaat kan hier worden verbeterd door het toevoegen van extra begroeiing.
- Tussen de geplande bouwdelen is tevens een matig windklimaat vastgesteld, zeer plaatselijk met een beperkt risico op windgevaar. Hierbij wordt opgemerkt dat het windremmende effect van de geplande begroeiing tussen de bouwdelen niet in de berekening is meegenomen. Deze geplande begroeiing zal zorgen voor een verbetering van het windklimaat. Desgewenst kan het windklimaat verder worden verbeterd door het toevoegen van extra begroeiing, bijvoorbeeld in de vorm van heesters in bakken, of door het aanbrengen van schermen.
- Voor het plaatsen van gebouwtrees dient gestreefd te worden naar een hinderkans van lager dan 5%, hetgeen overeenkomt met een beoordeling goed voor het criterium slenteren. Indien een gebouwtree wordt geplaatst op een positie waar een hogere hinderkans is vastgesteld dienen lokale windafschermende maatregelen te worden toegepast, zoals schermen of her verdiepen van de entree in de gevel.

5.11.3 Conclusie

In de geplande bebouwingsituatie is een goed tot lokaal matig windklimaat voor het criterium doorlopen vastgesteld. Er is geen sprake van een slecht windklimaat of een overschrijding van het gevaarcriterium. Het windklimaat kan lokaal worden verbeterd door het eventueel toevoegen van schermen, alsmede door het toevoegen van groen. In overleg met de gemeente wordt invulling gegeven aan de openbare ruimte rond het projectgebied. Hierbij wordt gekeken of invulling plaatsvindt van groen, waardoor het windklimaat verbeterd kan worden. Gezien voorgaande levert het aspect windhinder geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

5.12 WATERPARAGRAAF

5.12.1 Beleidskader

Nota Waterbeleid 21e eeuw

Op basis van beleid dat voortkomt uit de nota 'Waterbeleid 21e eeuw' is een watertoetsproces ingesteld bij de ruimtelijke planvorming. Het watertoetsproces heeft tot doel om elkaar vroegtijdig te informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van het belang van water en dit in ruimtelijke plannen gestalte te geven. Een watertoetsproces leidt onder andere tot een waterparagraaf. De diepgang van de watertoets en de inhoud van de waterparagraaf kan verschillen naar de aard van de planvorming. De watertoets moet ervoor gaan zorgen dat er bij de inrichting van ons land bewust rekening wordt gehouden met water. De waterbeheerder en initiatiefnemer nemen daarvoor samen de waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar en evenwichtig mee bij alle ruimtelijke plannen of ingrepen.

Naast de in de toelichting genoemde Watertoets is er in de Nota 'Waterbeleid 21e eeuw' (Commissie Tielrooij, 2000) het principe van 'Vasthouden - Bergen - Afvoeren' als ordeningsprincipes geïntroduceerd. Dit is bedoeld om het watersysteem op een duurzame en robuuste manier in te richten, teneinde de burgers een prettige en veilige leefomgeving te bieden.

Nationale Waterplan 2016-2021

In het Nationale Waterplan staan vijf ambities centraal. Nederland moet de veiligste delta in de wereld blijven. Deze ambitie wordt vooral ingevuld door onze veiligheidsnormen tegen overstroming te vernieuwen. Het kabinet kiest voor een grotere inzet op verbetering van de waterkwaliteit (meststoffen, bestrijdingsmiddelen, medicijnresten, microplastics). Dit zorgt ervoor dat de Nederlandse wateren schoon en gezond zijn en er genoeg zoet water is. Verder wil het kabinet dat Nederland klimaatbestendig en waterrobuust wordt ingericht, dat Nederland een gidsland is en blijft voor watermanagement en -innovaties. Dat is gunstig voor onze economie en ons verdienvermogen. Tot slot wil het kabinet dat Nederlanders waterbewust leven. Deze ambities moeten gezamenlijk ingevuld worden door iedereen die werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland: alle overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Water en ruimtelijke ordening zijn dus steeds meer met elkaar verweven. In het verleden werd water vooral geplooid naar de wensen van inrichters en gebruikers. Steeds vaker verschijnt waterproblematiek in de actualiteit.

De hoogwatersituaties van de afgelopen jaren, maar ook verdrogingsverschijnselen, hebben aangetoond dat water een belangrijk aspect is bij ruimtelijke ordening. Daarom moet men water beter inbedden in ruimtelijke plannen. Ook vraagt klimaatverandering om ruimtelijke aanpassingen. Denk hierbij aan zeespiegelstijging, hogere afvoeren van rivieren en hevige regenbuien en perioden van droogte. Het wateraspect moet men zo vroeg mogelijk betrekken bij ruimtelijke planvorming.

In structuurvisies en bestemmingsplannen staat de wettelijke verplichting om de gevolgen voor water af te wegen via de watertoets. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten planners rekening houden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. Het proces van de watertoets voorziet erin dat rekening wordt gehouden met de eisen zoals die vanuit het waterbeheer worden gesteld. Dit is niet alleen van belang voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem. Het is ook belangrijk om zoveel mogelijk te voorkomen dat er problemen met water ontstaan nadat men heeft gebouwd. Tenslotte moet men in de waterparagraaf van zowel structuurvisies, bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen verantwoorden hoe het plan rekening houdt met: waterkwantiteit, waterkwaliteit, oppervlaktewater, grondwater, afvalwater en de landschappelijke aspecten van water.

Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft samen met haar partners haar waterbeleid op lange termijn (Deltavisie) en op middellange termijn (Waterprogramma 2016-2021) opgesteld. In het Waterprogramma 2016-2021 (voorheen waterbeheersplan) zijn de programma's en beheerstaken van het hoogheemraadschap opgenomen met de programmering en uitvoering van het waterbeheer. Het programma is nodig om het beheersgebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema's waterveiligheid,

wateroverlast, watertekort, schoon en gezond water en crisisbeheersing. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van het Waterprogramma is hieraan invulling gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen.

Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een verordening: de Keur 2016. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

5.12.2 Analyse

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is overleg gepleegd met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Hierna wordt dit nader toegelicht.

Waterkwaliteit

Binnen of in de directe nabijheid is geen sprake van watergangen. Bij de totstandkoming van het project worden uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink, zo veel mogelijk vermeden, zodat schoon hemelwater hier niet mee in aanraking kan komen. Zo heeft de ontwikkeling geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse.

Waterkwantiteit

Het projectgebied is in de huidige situatie volledig verhard, waardoor geen toename plaatsvindt van verhard oppervlak.

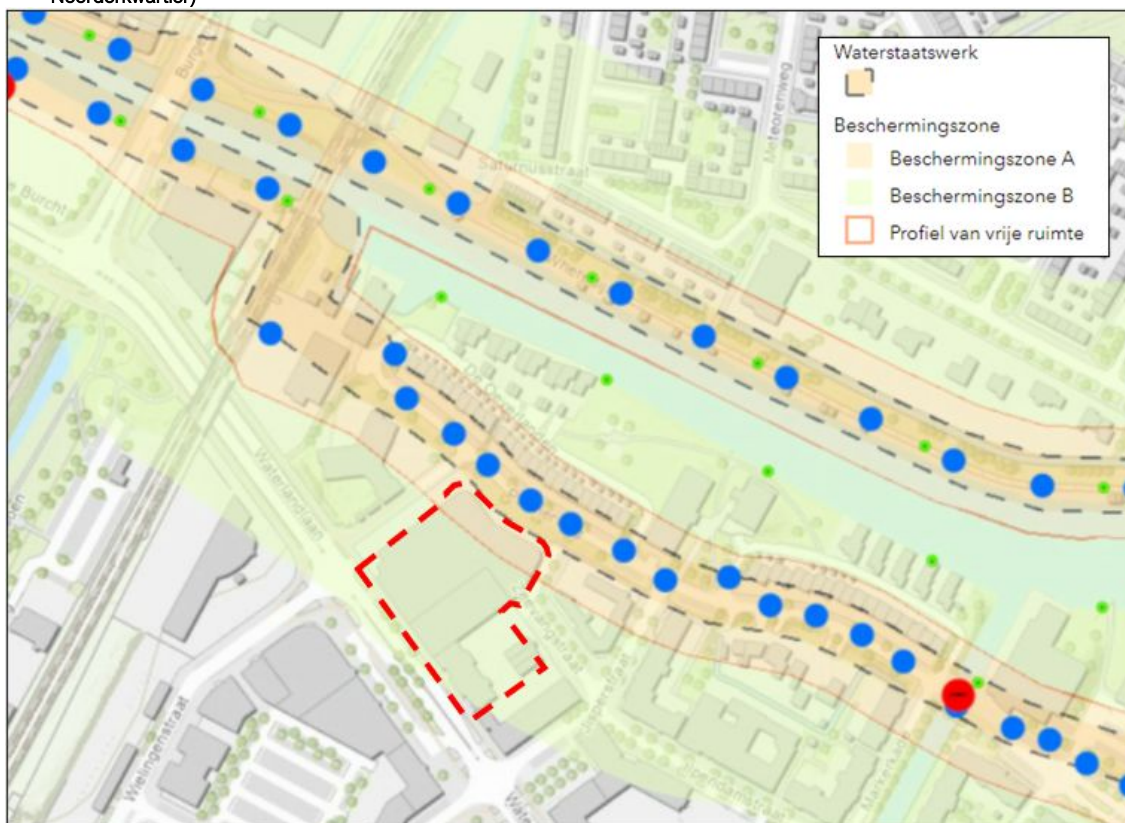
Riolering

Ter plaatse kan voorts gebruik gemaakt worden van de reeds aanwezige riolering. Voor de nieuwe woningen geldt dat wordt voorzien in een gescheiden rioolstelsel dat op het gemeentelijk systeem wordt aangesloten. Op die manier wordt vuil water gescheiden van schoon hemelwater, zodat het stelsel niet onnodig wordt belast met de afvoer van dit hemelwater.

Beschermde gebieden

De projectlocatie ligt voor een groot deel binnen de beschermingszone van een regionale waterkering. Het projectgebied raakt daarbij zowel aan de beschermingszone B, als de beschermingszone A, als het profiel van vrije ruimte (zie figuur 25). Het bouwen binnen de beschermingszone is afgestemd met het Hoogheemraadschap. Op 30 januari 2023 is hiervoor een watervergunning verleend door het Hoogheemraadschap (zie bijlage 11). Zij hebben aangegeven dat op deze locatie gebouwd kan worden.

Figuur 25. Leggerkaart regionale waterkering HHNK met projectgebied Waterlandlaan 2021 (bron: Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier)



5.12.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ter plaatse van de projectlocatie.

5.13 MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

5.13.1 Beleidskader

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij het nemen van besluiten. Op deze manier krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, bijvoorbeeld de bestemmingsplanprocedure of een omgevingsvergunningsprocedure.

De basis van de milieueffectrapportage wordt gevormd door de EU-richtlijn m.e.r. Deze richtlijn is in Nederland geïmplementeerd in de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. In het Besluit m.e.r. bestaat een belangrijk onderscheid tussen bijlage C en bijlage D. Voor activiteiten die voldoen aan de diverse criteria uit bijlage C geldt een m.e.r.-plicht. In bijlage D staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht dan wel een plan-m.e.r. plicht geldt indien de grenswaarden worden overschreden in geval van respectievelijk een besluit of een plan. Bij de m.e.r.-beoordeling dient te worden beoordeeld in hoeverre er sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen worden uitgesloten, dan is een m.e.r. niet noodzakelijk.

Voor elk besluit dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst die onder de drempelwaarden vallen moet een toets worden uitgevoerd in hoeverre belangrijke nadelige milieugevolgen

kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Met het op 7 juli 2017 in werking getreden wijziging Besluit m.e.r. dient bij elk plan waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde een aanmeldingsnotitie te worden opgesteld.

5.13.2 Analyse

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in woningen en een diversiteit aan daarbij behorende voorzieningen. Deze ontwikkelingen moeten worden gezien als een activiteit (categorie D11.2) die voorkomt op de D-lijst van het Besluit m.e.r.

Tabel 21. Relevant onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is.

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4
	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
D11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3., eerste lid, van die wet.

Een stedelijk ontwikkelingsproject is m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Gezien de ontwikkeling niet boven de drempelwaarde van 2.000 woningen dan wel 200.000 m² of meer b.v.o is gelegen, ligt het totale plan onder de drempelwaarden, waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht dan wel een planMER-plicht geldt (kolom 2).

Op basis van Europese regelgeving dient desalniettemin een vormvrije-m.e.r.-beoordeling plaats te vinden. Doel van deze vormvrije-m.e.r.-beoordeling is het toetsen of een plan of besluit voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Dit omdat ook ontwikkelingen die beneden de genoemde drempelwaarden tot negatieve effecten op het milieu kunnen leiden.

Voor de beoogde ontwikkeling is gelet op het voorgaande een aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld, zie bijlage 9. Op basis van de aanmeldnotitie dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen. Voor onderhavig plan is van belang dat de ontwikkeling niet plaatsvindt binnen of in de nabijheid van een gevoelig gebied, zoals het Natuurnetwerk Nederland of een Natura 2000-gebied. Bovendien heeft de ontwikkeling geen significant negatieve effecten op het milieu. Dit blijkt uit de milieuonderzoeken waarvan de resultaten beschreven zijn in dit hoofdstuk. Voor de volledige beoordeling wordt verwezen naar de aanmeldnotitie zoals opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting. Uit de aanmeldnotitie volgt, in lijn met de uitgevoerde sectorale onderzoeken, dat het initiatief geen zodanige negatieve effecten op het milieu teweegbrengt dat dit een m.e.r.-beoordeling of ProjectMER rechtvaardigt. De conclusies uit het m.e.r.-beoordelingsbesluit worden te zijner tijd verwerkt in onderhavige paragraaf.

5.13.3 Conclusie

Op basis van de aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt het bevoegd gezag verzocht te besluiten dat de voorgenomen ontwikkeling niet m.e.r.-beoordelingsplichtig en daarmee ook niet MER-plichtig is.

6 BESCHRIJVING UITVOERBAARHEID

6.1 PRIVAATRECHTELIJKE UITVOERBAARHEID

Er zijn geen privaatrechtelijke belemmeringen ter plaatse van het projectgebied gevestigd

6.2 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het project wordt door initiatiefnemer uitgevoerd. De kosten in verband met de realisatie zijn voor rekening van initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twifelen.

Ten behoeve van de herontwikkeling aan de Waterlandlaan 1 – 57 is een overeenkomst gesloten tussen Gemeente Purmerend en de initiatiefnemer. Hierin wordt overeengekomen dat op het moment er sprake is van planschade, voortvloeiend uit voorliggende planologische mutatie, deze schade in zijn geheel ten laste komt aan initiatiefnemer.

6.3 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.3.1 Participatie

Als onderdeel het Waterlandkwartier zijn verschillende informatieavonden georganiseerd waar ondernemers, maar ook bewoners inspraak konden hebben op de invulling van Waterlandkwartier. De ontwikkeling aan de Waterlandlaan 1-57 is ook in deze participatie aan bod gekomen. De tijdslijn voor dit ontwikkelgebied is in de afgelopen drie jaren als volgt geweest:

Sinds januari 2020 is een gebiedsvisie voor het Waterlandkwartier vastgesteld. In 2021 is een informatieavond gehouden en zijn gesprekken gevoerd met bewoners over het stedenbouwkundig plan. Eind 2021 is de ontwerp-structuurvisie 'Materplan Waterlandkwartier Purmerend' ter inzage gelegd. Deze is in juni 2022 vastgesteld, na inspraak mogelijkheden voor inwoners tijdens de commissievergadering in mei. In de zomer van 2022 zijn 5 wandelingen georganiseerd voor bewoners en ondernemers door het Waterlandkwartier. Op 7 november 2022 heeft een informatieavond plaatsgevonden voor bewoners en ondernemers waarin het bouwplan en de omgevingsvergunningsprocedure is toegelicht. Bij deze bijeenkomst zijn 55 gasten aanwezig geweest. De informatieavond was opgedeeld in twee delen, een centrale presentatie van het projectteam over de voorgeschiedenis van het initiatief, de nieuwbouwplannen en de planning. Daarnaast hebben bij informatiepunten gesprekken plaatsgevonden tussen de aanwezigen en projectteamleden. Aan de betrokkenen is een verslag van de informatieavond toegezonden. In dit verslag zijn tevens de verzamelde vragen van de aanwezigen benoemd en beantwoord.

6.3.2 Planologische procedure

Voor deze ontwikkeling wordt de uitgebreide procedure voor een omgevingsvergunning doorlopen met toepassing van een coördinatieprocedure voor andere vergunningen en toestemmingen, zoals een ontheffing voor geluidhinder. Het is daarom in eerste instantie voor eenieder mogelijk door middel van een zienswijze te reageren op het ontwerpbesluit, dat gedurende zes weken ter inzage ligt. Vervolgens staat nog de gang naar

de rechtbank en daarna de Raad van State open. Met bovenstaande procedure wordt de maatschappelijke betrokkenheid afdoende gewaarborgd.

7 CONCLUSIE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE INPASBAARHEID

De initiatiefnemer heeft als doel 291 woningen, maximaal 650 m² b.v.o aan commerciële ruimten in de plint en een parkeergarage te realiseren.

Voor deze ontwikkeling dient een planologische procedure te worden doorlopen. De planologische procedure wordt voor een aanvraag om een omgevingsvergunning doorlopen. Middels voorliggende rapportage is het project gemotiveerd aan relevante beleidskaders en omgevingsaspecten.

Tevens is de uitvoerbaarheid van het initiatief getoetst aan de diverse omgevingsaspecten en de bijbehorende regelgeving. Hieruit blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke en functionele inpasbaarheid is daarmee gewaarborgd.