

Nota van beantwoording zienswijzen
bestemmingsplan Stationsgebied
en beeldkwaliteitsplan Poort van Hoorn

Inhoudsopgave

1	ALGEMEEN	3
2	OVERZICHT INGEDIENDE ZIENSWIJZEN	3
3	INHOUDELIJK	4
3.1	THEMA ZUIDGEBOUW	4
3.2	THEMA PARKEERGARAGE NOORDOOSTZIJDE	11
3.3	ZIENSWIJZE 1 VERENIGING OUD HOORN	13
3.4	ZIENSWIJZE 2 DIJKLANDER ZIEKENHUIS	16
3.5	ZIENSWIJZE 3 [GEANONIMISEERD]	18
3.6	ZIENSWIJZE 4 [GEANONIMISEERD]	20
3.7	ZIENSWIJZE 5 ACHMEA RECHTSBIJSTAND	20
3.8	ZIENSWIJZE 6 [GEANONIMISEERD]	21
3.9	ZIENSWIJZE 7 [GEANONIMISEERD]	21
3.10	ZIENSWIJZE 8 MUSEUMSTOOMTRAM MEDEMBLIK (SHM)	21
3.11	ZIENSWIJZE 9 UNIVÉ RECHTSHULP	23
3.12	ZIENSWIJZE 10 PRORAIL	24
3.13	ZIENSWIJZE 11 HOORNSE ONDERNEMERS FEDERATIE (HOF)	27
3.14	ZIENSWIJZE 12 STICHTING DE BETROKKEN POORTER	30
3.15	ZIENSWIJZE 13 KLAVERBLAD RECHTSBIJSTAND STICHTING	35
3.16	ZIENSWIJZE 14 [GEANONIMISEERD]	36
3.17	ZIENSWIJZE 15 [GEANONIMISEERD]	36
3.18	ZIENSWIJZE 16 [GEANONIMISEERD]	37
3.19	ZIENSWIJZE 17 [GEANONIMISEERD]	37
3.20	ZIENSWIJZE 18 [GEANONIMISEERD]	37
3.21	ZIENSWIJZE 19 [GEANONIMISEERD]	38
3.22	ZIENSWIJZE 20 [GEANONIMISEERD]	38
3.23	ZIENSWIJZE 21 [GEANONIMISEERD]	38
3.24	ZIENSWIJZE 22 [GEANONIMISEERD]	39
3.25	ZIENSWIJZE 23 [GEANONIMISEERD]	39
3.26	ZIENSWIJZE 24 [GEANONIMISEERD]	39

1 Algemeen

In overeenstemming met het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Stationsgebied' met de daarop betrekking hebbende stukken vrijdag 18 februari 2022 tot en met donderdag 31 maart 2022 voor iedereen ter inzage gelegen.

Gedurende dezelfde periode heeft ook het ontwerpbeeldkwaliteitsplan 'Poort van Hoorn' voor iedereen ter inzage gelegen. De stukken van het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbeeldkwaliteitsplan waren raadpleegbaar op de volgende wijzen:

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

Gedurende de termijn van terinzagelegging kon iedereen een zienswijze indienen op het ontwerpbestemmingsplan en konden belanghebbenden een zienswijze indienen op het ontwerpbeeldkwaliteitsplan. In deze nota van beantwoording zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie.

De zienswijzen hebben in enkele gevallen geleid tot wijzigingen van het bestemmingsplan. Een totaaloverzicht van wijzigingen is opgenomen in de nota van wijzigingen behorend bij het raadsvoorstel.

2 Overzicht ingediende zienswijzen

Van de volgende indieners is een zienswijze ontvangen:

Nr	Indiener	Nr	Indiener
1	Vereniging Oud Hoorn	13	Klaverblad Rechtsbijstand Stichting
2	Dijklander Ziekenhuis	14	Zienswijze nr. 14 [geanonimiseerd]
3	Zienswijze nr. 3 [geanonimiseerd]	15	Zienswijze nr. 15 [geanonimiseerd]
4	Zienswijze nr. 4 [geanonimiseerd]	16	Zienswijze nr. 16 [geanonimiseerd]
5	Stichting Achmea Rechtsbijstand Namens VvE Stationsplein	17	Zienswijze nr. 17 [geanonimiseerd]
6	Zienswijze nr. 6 [geanonimiseerd]	18	Zienswijze nr. 18 [geanonimiseerd]
7	Zienswijze nr. 7 [geanonimiseerd]	19	Zienswijze nr. 19 [geanonimiseerd]
8	Museumstoomtram Hoorn- Medemblik	20	Zienswijze nr. 20 [geanonimiseerd]
9	Unive Rechtshulp	21	Zienswijze nr. 21 [geanonimiseerd]
10	Prorail	22	Zienswijze nr. 22 [geanonimiseerd]
11	Hoornse Ondernemersfederatie	23	Zienswijze nr. 23 [geanonimiseerd]
12	Stichting De Betrokken Poorter	24	Zienswijze nr. 24 [geanonimiseerd]

De zienswijzen hebben alle betrekking op het ontwerpbestemmingsplan. Zienswijzen 1 en 6 hebben zowel aan het ontwerpbestemmingsplan als aan het beeldkwaliteitsplan gerefereerd.

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

3 Inhoudelijk

3.1 Thema Zuidgebouw

Meerdere zienswijzen (nummers 4 t/m 7, 9, 13 t/m 16, 22 en 24) hebben betrekking op het gebouw ten zuiden van het spoor, dat in het ontwerpbestemmingsplan is bestemd als 'Gemengd' (hierna: 'zuidgebouw'). De zienswijzen bevatten vergelijkbare argumenten en worden daarom in deze paragraaf gebundeld behandeld.

Wij hebben onderzocht in hoeverre we tegemoet kunnen komen aan de zienswijzen. Ook is een secondopiniononderzoek uitgevoerd naar onder meer het zuidgebouw. De aanbevelingen uit die second opinion zijn betrokken bij de beantwoording van de zienswijzen over het zuidgebouw. Wij zijn eveneens met bewoners in gesprek gegaan over mogelijke varianten op de plek van het zuidgebouw. Het resultaat hiervan is dat het bestemmingsplan op de locatie van het zuidgebouw wordt aangepast in situering en hoogte. Dit is een verbetering voor het plan en de omgeving. Hiermee wordt voor een deel tegemoetgekomen aan de zienswijzen. We begrijpen dat het voor de indieners teleurstellend is dat we niet aan alle onderdelen van de zienswijzen tegemoet komen.

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de specifieke gronden die met de zienswijzen naar voren zijn gebracht.

3.1.1 *Samenvatting zienswijze participatietraject*

Indieners uiten ongenoegen omtrent het participatietraject. Als dieptepunt wordt benoemd de gang van zaken rondom de motie d.d. 8 februari 2022 van de gemeenteraad om het plangebied mee te nemen in een secondopiniononderzoek. Bewoners zouden daarbij betrokken worden, maar indieners hebben nog niets vernomen.

Ook wordt aangevoerd dat indieners moeite hebben met de projectmatige en afstandelijke aanpak van de ontwikkeling van de Poort van Hoorn. Bij de indieners is de indruk ontstaan dat door de inzet van ingehuurde medewerkers, de projectmedewerkers zich geenszins bewust zijn van de impact van de plannen voor de bewoners.

Indieners wijzen op tegenstrijdige informatie over de invulling van het bestemmingsvlak. Enerzijds zou binnen het bestemmingsplan ruimte zijn om nog ontwerpkeuzes te maken. Anderzijds geeft de wethouder aan dat er geen aanpassingen mogelijk zijn. Ook wordt de vraag gesteld of er sprake is van toezeggingen waardoor de plannen niet meer kunnen wijzigen.

3.1.2 *Reactie gemeente participatietraject*

Wij betreuren het dat indieners het project op deze manier ervaren. Projectmatig werken is een gebruikelijke werkwijze bij gebiedsontwikkeling. Daarbij is ruim aandacht voor de gevolgen voor omwonenden. Dat ingehuurde deskundigen worden ingezet om aan het project te werken is eveneens een gebruikelijke werkwijze en is niet van invloed op de manier waarop wordt omgegaan met de belangen van betrokkenen. Het bevoegd gezag besluit over of en hoe gebiedsontwikkeling wordt uitgevoerd. Het bevoegd gezag neemt daarbij in overweging wat de impact voor omwonenden is. Belanghebbenden kunnen hierop invloed uitoefenen door de zienswijzeprocedure, door in te spreken of door deel te nemen bij participatiebijeenkomsten. De uitkomsten uit het participatietraject in aanloop naar het ontwerpbestemmingsplan zijn vastgelegd in het participatieverslag dat als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Tijdens een bijeenkomst in april 2021 kon gereageerd worden op de plannen. De projectgroep heeft serieus naar de zorgen en wensen gekeken maar in het Stationsgebied zuid waren geen grotere aanpassingen mogelijk om de bewoners tegemoet te komen.

De zienswijzen zijn ingediend voordat de gemeente opdracht heeft gegeven voor het opstellen van de second opinion. Bewoners zijn in de tussentijd geïnformeerd over wie de second opinion zou opstellen en hebben tijdens een locatiebezoek in augustus 2022 de mogelijkheid gekregen om aan de deskundigen van Bureau Spoorbouwmeester hun zorgen toe te lichten. Bureau Spoorbouwmeester heeft hiermee rekening gehouden in het opstellen van hun advies. Het blijft echter een objectief deskundig advies.

Op basis van de second opinion is opnieuw onderzocht wat er mogelijk is om zo veel mogelijk aan de wensen van bewoners tegemoet te komen. Belangrijke kaders waren hiervoor dat hetzelfde programma gerealiseerd kan worden en dat de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd blijft. Uit dit onderzoek kwamen een aantal varianten naar voren die tijdens een bijeenkomst voor de indieners van de zienswijzen in juli 2023 zijn voorgesteld. Geen van de varianten voldeed aan de verwachtingen van bewoners omdat de rooilijn ongewijzigd bleef.

Van de haalbare varianten werd door de bewoners het meest in variant 3 gezien en werden er ook voorstellen ter verbetering aangedragen. Naar aanleiding daarvan zal het bestemmingsplan worden aangepast. Ondanks dat niet tegemoet wordt gekomen aan de zienswijzen over de rooilijn, kan met deze aanpassingen wel tegemoet worden gekomen aan andere aspecten zoals het terugbrengen van 17 meter naar 5 meter aan het zuidwestelijke deel en het vergroten van de afstand tussen het nieuwe en bestaande gebouw. Hierdoor verbetert de privacy en uitzicht van de indieners en wordt de schaduwwerking aanzienlijk kleiner ten opzichte van het oorspronkelijke plan.

Er is geenszins sprake van toezeggingen. Het bestemmingsplan zal bovendien worden aangepast waaruit blijkt dat er wel ruimte is voor aanpassingen.

3.1.3 Samenvatting zienswijze stedenbouwkundige aspecten

Indieners zijn van mening dat het zuidgebouw niet in het beeld van Hoorn past en wijzen op het historische perspectief. De massaliteit (5.000m²) van het gebouw staat in enorm contrast met de huidige bebouwing en is niet in lijn met de huidige gebouwen in de historische stad Hoorn. Gepleit wordt voor een andere positionering van het bestemmingsvlak meelopend met de vorm van het appartementencomplex, met een verlenging van de L-vorm waardoor geen U-vorm ontstaat. Ook komt in de zienswijzen de vraag naar voren waarom dit gebouw niet aan de achterzijde kan worden gerealiseerd.

3.1.4 Reactie gemeente stedenbouwkundige aspecten

Op basis van Motie 3, zoals aangenomen door de gemeenteraad dd. 8 februari 2022 is in een second opinion de betekenis en verschijningsvorm van het blok aan de zuidzijde van het spoor nogmaals bespiegeld. In de second opinion wordt gesteld dat het gebouw aan de zuidzijde een belangrijke rol speelt in de singelstrook. Het markeert onder andere de sprong over de sporen via de passerelle, het vormt de wand (en levendige plint) van het stationsplein en het is een belangrijk baken, ter oriëntatie vanuit het centrum als je de singel doorkruist. Wel is een aantal aandachtspunten benoemd voor de uitwerking in de vervolgfase van de planontwikkeling:

- een samengesteld volume, met een diep blok met een aanzicht aan de singelzijde van 25-30 meter beter passend in de reeks van gebouwen in de singelstrook;
- meer afstand te nemen tot het appartementengebouw;
- in hoogte te variëren;
- rijke architectuur en hoogwaardige uitwerking.

In de second opinion wordt ten aanzien van de diepte gesteld dat: *‘De diepte van het blok is te verklaren vanuit de betekenis die de gevel heeft voor het stationsplein’*. De diepte van de nieuwbouw blijft daarom ongewijzigd.

In de second opinion wordt ten aanzien van de bouwhoogte en gevelbreedte gesteld dat: *‘Een samengesteld volume, met een diep blok met een aanzicht aan de singelzijde van 25-30 meter lijkt ons*

beter passend in de reeks van gebouwen in de singelstrook. Een samengesteld volume biedt daarnaast ook de mogelijkheid om meer afstand te nemen tot het appartementengebouw en in hoogte te variëren, waarmee mogelijk deels ook tegemoetgekomen kan worden aan het bezwaar van de bureu.'

Om meer ruimte te geven aan variatie in bouwhoogte is ervoor gekozen het stedenbouwkundig ontwerp aan te passen. De bovengrondse fietsenstalling is nu in 1 laag onder de nieuwbouw gebracht waardoor er ruimte ontstaat om in hoogte te *variëren*.

De gevel van de nieuwbouw is ook aangepast en wordt niet ontworpen als één massief blok maar wordt onderverdeeld in kleinere bouwvolumes, variërend van 5 meter tot 24 meter, met een maximale gevelbreedte aan de singelzijde van 25 meter. Om dit te borgen worden in het bestemmingsplan een variatie van nok en goothoogtes vastgelegd waardoor het eerdere volume wordt onderverdeeld in vier verschillende kleinere bouwvolumes.

In het bestemmingsplan zal ook een regeling worden toegevoegd over een dakhelling van minimaal 20 graden en maximaal 70 graden voor het zuidgebouw op de delen waar hoger gebouwd wordt dan 5 meter. Het definitieve ontwerp voor het zuidgebouw zal nog worden uitgewerkt. Hierover zal te zijner tijd participatie plaatsvinden.

3.1.5 Samenvatting zienswijze alternatieve invulling functie en ontwerp

Indieners vragen zich af waarom de bebouwing zo anders is dan bij eerdere planvorming, zo blijkt uit het Westfries Archief. Uit het archief blijkt wel dat er op de locatie van de huidige fietsenstalling volgens de rooi- en zichtlijn gebouwd zou gaan worden. Indieners denken aan een oplossing zoals het gebouw in een vloeiende lijn ontwerpen (zoals ook in eerdere ontwerpen uit 2017) en pas na een afstand van 20 meter vanaf het appartementencomplex de hoogte in ontwerpen. Voorgesteld wordt om het gebouw naast het appartementencomplex in een vloeiende lijn te ontwerpen, met dezelfde rooijlijn, met appartementen voor starters en doorstromers en kleine bedrijven of winkels in de plint ter bevordering van de dynamiek van het plein en de sociale controle. De fietsenstalling bij voorkeur ondergronds. In de zienswijzen wordt de vraag gesteld waarom er gekozen is voor een hotel in plaats van woningen en of Hoorn niet al voldoende hotels heeft. Een eventueel in het plan benodigd hotel zou een betere plek vinden aan de oostzijde van het bestaande stationsgebouw. Voorts wordt in de zienswijzen ook genoemd dat de bestemming 'Gemengd' te ruim is geformuleerd in verband met de impact van het gebruik op de woon- en leefomgeving en dat de bestemming zelfs ruimer is dan de gelijknamige bestemming uit het bestemmingsplan Binnenstad waar in ieder geval een beperking is gesteld aan het soort horecabedrijven.

3.1.6 Reactie gemeente alternatieve invulling functie en ontwerp

De bestemming is 'Gemengd'. Binnen deze bestemming is een diversiteit aan functies mogelijk gemaakt, waaronder ook woningen. Of er daadwerkelijk woningen in het zuidgebouw zullen worden gerealiseerd of dat dit voor een andere functie, zoals een hotel, zal worden aangewend staat nog niet vast. Dit is mede afhankelijk van de verdere uitwerking en ontwikkelmogelijkheden, waarvoor op deze plek een mate van flexibiliteit dient te worden geboden.

In de Quick scan ladderonderbouwingen publieksfuncties Poort van Hoorn van 16 juli 2021 door Bureau Stedelijke Planning is geconcludeerd dat in Hoorn een behoefte bestaat aan 150 tot 181 hotelkamers. Minus de harde plancapaciteit van de bestaande mogelijkheid voor hotelontwikkelingen in de Grote Kerk, Holenkwartier en Schelphoek, resteert een behoefte van 68-99 hotelkamers. In het rapport is geconcludeerd dat de locatie nabij het station zich uitstekend leent om een groot deel van de behoefte te benutten. Een hotel op deze locatie zou dus goed kunnen passen binnen Hoorn. In de Quick scan is tevens een behoefte per specifieke functie opgenomen waardoor de bestemming voor bijvoorbeeld type horeca al wordt begrensd.

Een hotelfunctie op deze locatie is aantrekkelijk omdat er vaker ogen op straat zijn waardoor er altijd levendigheid is rond het station. De treinverbinding met Amsterdam nodigt uit om als gast of toerist de historische binnenstad, het stadsstrand of andere plekken in Hoorn en omgeving te ontdekken. Deze locatie is in verband met geluid mogelijk minder aantrekkelijk als woonlocatie. Aan de zuidzijde van het

bouwveld (aan de singelzijde) zijn wel mogelijkheden. Om ruimte te laten voor toekomstige ontwikkeling en ruimtevragers zijn meerdere functies op deze locatie toegestaan.

3.1.7 Samenvatting zienswijze privacy en uitzicht

Indieners vrezen voor een vermindering van hun woongenot door een inbreuk op hun privacy ten gevolge van het zuidgebouw vanwege de massaliteit, situering en het feit dat ramen en balkons mogelijk worden gemaakt welke uitzicht geven op hun woning.

Indieners zijn tegen het doorkruisen van de rooi- en zichtlijn naar het monumentale station en vanaf de traverse. Vanaf de westkant wordt het gebied totaal afgesloten en het zicht op het monumentale station en de traverse verdwijnt. Vanaf de traverse kijkt men straks tegen een kolossaal gebouw aan.

3.1.8 Reactie gemeente privacy en uitzicht

Met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn wordt een stedelijke ontwikkeling van wonen en voorzieningen nagestreefd. Het is inherent aan een stedelijke omgeving dat door de hogere bebouwingsdichtheid enige mate van aantasting van privacy, zonlicht en uitzicht kan plaatsvinden. Dit is op zichzelf niet onaanvaardbaar. Als gevolg van de plannen binnen dit bestemmingsplan valt het daarom ook niet helemaal uit te sluiten dat indiener een bepaalde mate van aantasting van het woongenot zal ervaren op het gebied van privacy, zonlicht en uitzicht. Daarbij geldt dat indieners geen blijvende rechten kunnen ontlenen aan de bestaande situatie die hij als gunstiger ervaart.

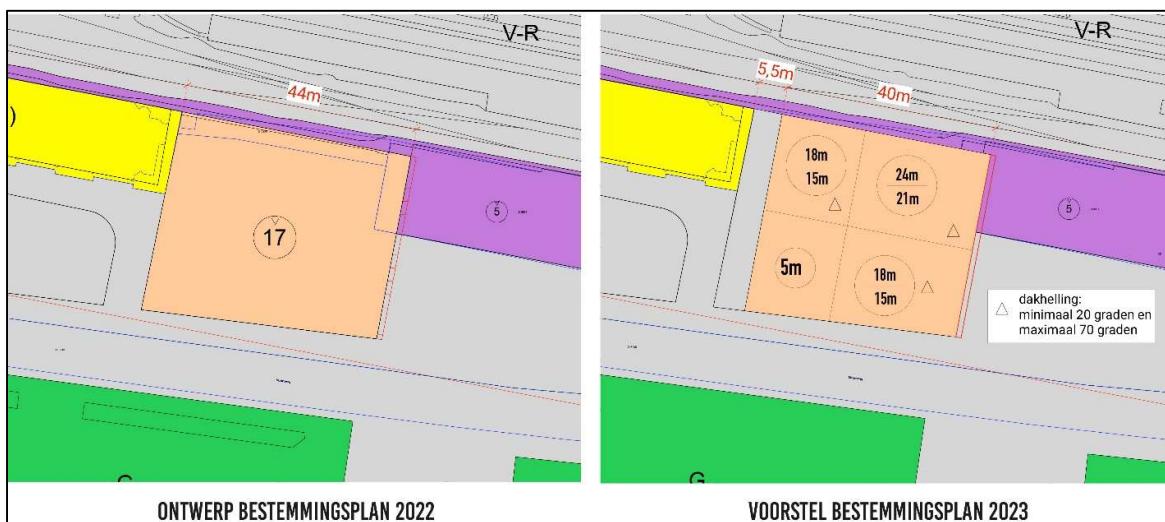
Desalniettemin respecteren wij de wens voor het beschermen van de privacy van omwonenden zoveel mogelijk door hierover afspraken te maken in de uitwerking van de architectuur. Op voorhand kan worden meegegeven dat rekening gehouden zal worden met de situering van eventuele ramen, de gevelindeling of andere inkijk door het aantal ramen aan de westzijde van het appartementencomplex te beperken of andere architectonische maatregelen te treffen. In het beeldkwaliteitsplan is dit ook geborgd.

Bij een locatiebezoek aan twee representatieve woningen is nagegaan wat de impact is voor het zicht vanuit de woningen. De meest maatgevende woning ligt aan de oostzijde van het appartementencomplex. Het wegvallen van de schuine zichtlijnen aan één zijde van het complex is niet buiten verhouding voor een stedelijke ontwikkeling. Voor de bestaande woningen die haaks op het spoor zijn gesitueerd, geldt bovendien dat het nieuwe gebouw op een afstand van ca. 45 meter zicht geeft op de woningen. Deze situatie vinden wij passend bij een stedelijke ontwikkeling van deze omvang.

De rijbanen en de opstelplaatsen van het busstation liggen in de huidige situatie direct langs het trottoir van het appartementencomplex. In de nieuwe situatie wordt het busstation verplaatst naar de noordzijde waardoor ruimte ontstaat voor meer groen en herstel van de singelstructuur. Het huidige uitzicht op verharding en busstation krijgt een kwaliteitsimpuls, wat de leefomgeving ten goede komt.

Binnen het bouwvlak zal een differentiatie aan bouwhoogtes worden aangebracht in het bestemmingsplan. Het verlagen van de bouwhoogte, vooral aan de zuidwestelijke kant van het zuidgebouw, zal in sommige gevallen bijdragen aan het beperken van uitzichtverlies. Hierdoor zal het zicht in mindere mate worden beperkt dan in het oorspronkelijke voorstel. De diepte van het bouwvlak voor het zuidgebouw wordt echter niet gewijzigd.

Het bestemmingsvlak en bouwvlak van het zuidgebouw worden naar aanleiding van de zienswijzen en het advies in de second opinion aangepast. Het bouwveld wordt 4 meter kleiner en schuift 1,5 meter op richting de traverse. Tussen het appartementencomplex en het bouwveld wordt in de nieuwe situatie een afstand van 5,5 meter aangehouden. De tussenliggende ruimte van 5,5 meter breed tussen het appartementencomplex en het zuidgebouw zal worden bestemd als 'Verkeer-Verblijf'.



Afbeelding: schematische weergave wijzigingen zuidgebouw: bouwhoogtedifferentiatie en afstand tot appartementencomplex

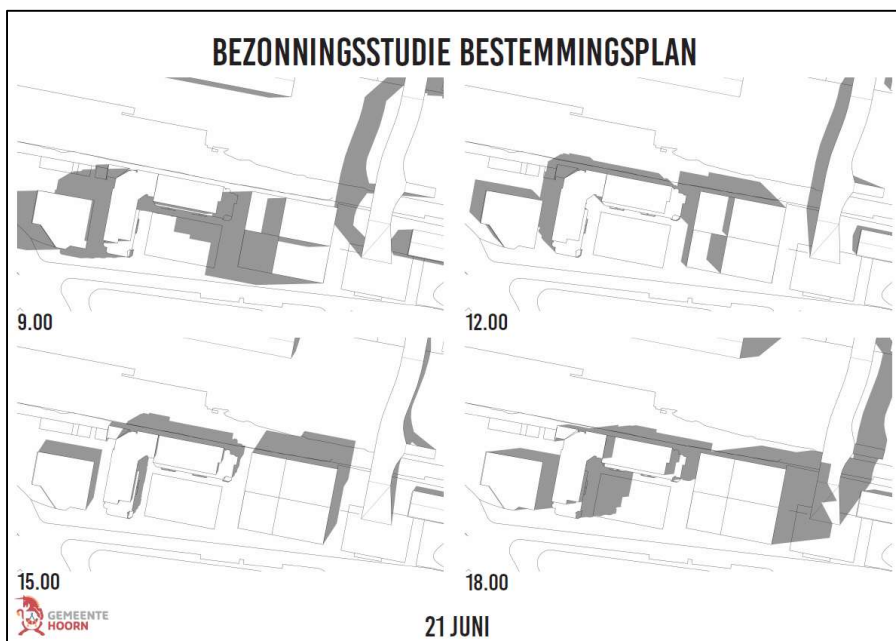
3.1.9 Samenvatting zienswijze bezonning

Indieners vrezen voor een vermindering van hun woongenot door schaduwhinder/verlies aan zonlicht ten gevolge van het zuidgebouw.

3.1.10 Reactie gemeente bezonning

Om een goed beeld te krijgen van de effecten op de bezonning en de mogelijke schaduw die ontstaat door de nieuwbouw is een bezonningsstudie gemaakt. De bezonningsstudie laat zien dat slechts enkele woningen benadeeld worden in de bezonning. Alle woningen van het appartementencomplex, ook de woningen aan de oostzijde, voldoen aan de lichte TNO-norm voor lichtinval. Deze norm houdt in dat er tenminste 2 mogelijke bezonningsuren per dag zijn in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden).

De zonstudie wordt aan het bestemmingsplan toegevoegd als bijlage. Hierin wordt inzicht gegeven in de effecten op het zonlicht voor alle seizoenen in het jaar. Hieronder is afgebeeld wat het effect is voor het zonlicht als de zon op zijn hoogst staat en de bezonning maximaal is. Hierop is te zien dat het nadelige effect zich voornamelijk voordoet in de eerste helft van de dag. De nadelige gevolgen van de bezonning achten wij redelijk en aanvaardbaar.



Afbeelding: bezonningsstudie bestemmingsplan op 21 juni.

3.1.11 Samenvatting zienswijze overlast

Indieners vrezen voor het toenemen van overlast van hangjongeren en kleine criminaliteit ten gevolge van het zuidgebouw, vanwege de ligging in een dode hoek. Dit werkt het gevoel van onveiligheid in de hand.

3.1.12 Reactie gemeente overlast

Vooropgesteld wordt dat het voorkomen en het bestrijden van overlast van hangjongeren en kleine criminaliteit niet in een bestemmingsplan wordt gereguleerd. Voor het gebruik van de bestemming mag worden uitgegaan van normaal gebruik. Eventuele overlast kan worden gehandhaafd indien de openbare orde wordt verstoord.

De nu anonieme plek wordt in de toekomstige plannen naar alle waarschijnlijkheid minder aantrekkelijk voor hangjongeren en kleine criminaliteit. Binnen het bestemmingsplan is een diversiteit aan functies mogelijk, waaronder een hotel waarvoor deze locatie geschikt kan zijn, waardoor een prettige wisselwerking tot de openbare ruimtes ontstaat. Het zuidgebouw zal in architectuur (accent, geleding, plinten) zichtbaarheid en functioneren bevorderen. Dit zorgt ook voor 'meer ogen op straat' waardoor het minder aantrekkelijk wordt voor hangjongeren en kleine criminaliteit. Bij de inrichting van de openbare ruimte zal ook participatie met omwonenden plaatsvinden. Samen zal gekeken worden hoe dit zorgpunt het best aangepakt kan worden.

3.1.13 Samenvatting zienswijze waardevermindering

Indieners zijn van mening dat sprake zal zijn van een aanzienlijke planschade.

3.1.14 Reactie gemeente waardevermindering

Op dit moment is er geen aanleiding om aan te nemen dat sprake is van planschade. Als indiener van mening is dat sprake is van planschade van de woning en deze waardevermindering voor een tegemoetkoming in aanmerking komt, dan staat het indiener vrij om een verzoek om tegemoetkoming in planschade in te dienen. Of er sprake is van planschade en of deze planschade voor een tegemoetkoming in aanmerking komt, wordt beoordeeld in een separate procedure.

3.1.15 Samenvatting verkeersstromen en verkeersveiligheid Stationsweg langs zuidgebouw en bestaande appartementencomplex

Indieners uiten hun zorgen over de verkeersafwikkeling (onder het slaapkamerraam en het balkon). Indieners wijzen op de verschillende opties met betrekking tot verkeersstromen en verwijzen naar het Mobiliteitsplan enerzijds en het stedenbouwkundig plan anderzijds. Uitgaande van het stedenbouwkundige plan betekent dat een forse toename van verkeerdruk voor indieners. Indieners zien graag bevestigd dat er geen aanvullend autoverkeer zal zijn langs het appartementencomplex ten opzichte van de huidige bestaande situatie en dat er dus geen nadelige gevolgen zullen optreden op dit punt als gevolg van de uitvoering van het bestemmingsplan. Voorts worden zorgen over verkeersveiligheid van de doorgaande weg geuit in verband met schoolkinderen die er dagelijks fietsen.

3.1.16 Reactie gemeente verkeersstromen en verkeersveiligheid Stationsweg langs zuidgebouw en bestaande appartementencomplex

De gronden aan de voorzijde van het appartementencomplex hebben een verkeersbestemming gekregen, welke aansluit bij het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Binnenstad'. Een bestemmingsplan bevat geen regels over het wel of niet toestaan van autoverkeer. Dat wordt geregeld met een verkeersbesluit.

De weg voor de woningen langs de Stationsweg is bedoeld voor de afwikkeling van het bestemmingsverkeer. Dit blijkt uit de bestemming waarin staat dat de inrichting hoofdzakelijk is gericht op afwikkeling van bestemmingsverkeer. De verkeersveiligheid is mede afhankelijk van de wijze van aanleg en inrichting van de weg. Dit wordt niet in een bestemmingsplan geregeld, maar is een aandachtspunt bij de uitwerking van de infrastructuur.

De verschillende opties ten aanzien van de verkeersstromen vloeien voort uit de onderzoeken naar de aanpassing voor de binnenstadontsluiting. De binnenstadontsluiting en de gevolgen daarvan staan los van de ontwikkelingen die met het bestemmingsplan Stationsgebied mogelijk worden gemaakt. In het stedenbouwkundig plan is ook benoemd dat dit een parallel traject betreft.

In het stedenbouwkundig plan is de mogelijkheid benoemd van twee T-splitsingen ter hoogte van het Keern, als gevolg van de verandering in de binnenstadontsluiting. Het was echter nog niet zeker dat dit ook zou worden uitgevoerd. Besluitvorming hierover moest nog plaatsvinden. Met het uitgangspunt van twee T-splitsingen is in het stedenbouwkundig plan de ruimte voor het appartementencomplex ontworpen als ware het een 'shared space'. Dit is mogelijk omdat de te verwachten verkeersbewegingen in het scenario bij twee T-splitsingen, niet hoog zijn. Bovendien vermindert het busverkeer drastisch. Inmiddels is bekend dat de raad op 17 oktober 2023 over de tracékeuze inzake de nieuwe binnenstadstoegang heeft besloten om variant P (Carbasius-Keerntracé) verder uit te werken.

Het stedenbouwkundig plan heeft zodoende rekening gehouden met een mogelijk scenario dat de verkeersstromen wijzigen. Een eventuele wijziging in de verkeersstromen is niet hinderlijk gebleken voor het ontwerp van een 'shared space'. Verkeershinder voor bewoners van het appartementencomplex ligt daarom niet voor de hand.

3.1.17 Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan:

1. Op de verbeelding van het bestemmingsplan wordt ter plaatse van het zuidgebouw een differentiatie in bouwhoogtes aangebracht, conform de schematische afbeelding in deze beantwoording zienswijze;
2. In het bestemmingsplan wordt naast een maximale bouwhoogte ook een maximale goothoogte voorgeschreven voor het zuidgebouw die 3 meter lager ligt dan de maximale bouwhoogte, met uitzondering van de zuidwesthoek van het bouwvlak;
3. In de planregels wordt een dakhelling van minimaal 20 graden en maximaal 70 graden voorgeschreven voor het zuidgebouw op de delen waar hoger gebouwd wordt dan 5 meter;

4. De ligging van de bestemming 'Gemengd' van het zuidgebouw wordt gewijzigd. Aan de westzijde wordt 5,5 meter ruimte aangehouden tussen de bestemming 'Gemengd' en het bestemmingsvlak van de bestemming 'Wonen-Woongebouw'. Aan de oostzijde wordt de bestemming 'Gemengd' (inclusief de aanduiding 'wetgevingszone-afwijkingsgebied') 1,5 meter uitgebreid. De aanduiding specifieke bouwaanduiding – dove gevel schuift met het bouwvlak mee.
5. De ruimte van 5,5 meter breed tussen het zuidgebouw en het appartementencomplex wordt bestemd als 'Verkeer-Verblijf'. Het bestemmingsvlak 'Bedrijf-Openbaar Vervoer' ten oosten van het zuidgebouw wordt hierdoor kleiner.
6. In het beeldkwaliteitsplan wordt rekening gehouden met de privacy van omwonenden door de situering van eventuele ramen, de gevelindeling of andere architectonische aanpassingen. Het beeldkwaliteitsplan wordt aangepast aan de hand van de wijzigingen die in het bestemmingsplan worden aangebracht. Voor een uitgebreider overzicht van wijzigingen in het beeldkwaliteitsplan wordt verwezen naar het overzicht van wijzigingen voor het beeldkwaliteitsplan.

3.2 Thema parkeergarage noordoostzijde

Meerdere zienswijzen (nummers 2, 17 t/m 21 en 23) hebben betrekking op het gebouw aan de noordoostzijde van het spoor dat is bestemd als 'Verkeer-Parkeergarage'. De zienswijzen bevatten vergelijkbare argumenten en worden daarom in deze paragraaf gebundeld behandeld.

3.2.1 Samenvatting bouwhoogte garage

Indieners maken bezwaar tegen de bouwhoogte van 26 meter voor een parkeergarage. Er dient rekening gehouden te worden met de monumentale bouw aan de Koepoortsweg. Hoogbouw past niet in deze omgeving.

3.2.2 Reactie gemeente bouwhoogte garage

Het gebied rondom het station leent zich voor intensivering van bebouwing. In dit gebied wordt een gemengd stedelijk gebied, met ruimte voor een mix van wonen, werken en voorzieningen nagestreefd. Hoogteaccenten zijn hier vanwege de ligging goed inpasbaar. De bouwhoogte sluit bovendien ook aan op de vergelijkbare bouwhoogte van het ziekenhuis dat ten noorden van de geplande garage is gelegen.

Voor wat betreft de woningen aan de Koepoortsweg geldt dat deze op ruime afstand liggen van de geplande garage (grens tot woonbestemming circa 95 meter en grens tot het bouwvlak van de woningen gemiddeld circa 120-140 meter). Deze afstand is zodanig ruim dat dit geen effect heeft op de beleving van het monumentale karakter van die woningen.

Onderzocht is of de maximale bouwhoogte van de garage naar beneden kan worden bijgesteld. De hoogte van de parkeergarage zal worden aangepast naar 24 meter. Een lagere maximale bouwhoogte is niet wenselijk, in verband met de behoefte aan ruimte voor parkeren. Hierbij geldt dat het denkbaar is dat de garage in eerste instantie lager zal worden gebouwd en dat de resterende bouwhoogte pas op een later moment indien nodig zal worden aangewend.

3.2.3 Samenvatting zonlicht

Indieners vrezen voor de vermindering van het licht, vooral in de maanden wanneer de zon laag staat. Uit een bezonningsstudie die door de burens is laten maken, blijkt dat in de maanden van oktober tot en met maart vanaf 15:00 geen zonlicht in het huis en de tuin komt.

3.2.4 Reactie gemeente zonlicht

Uit de zonstudie die wij hebben opgesteld blijkt dat er geen sprake is van schaduwwerking ten gevolge van de garage op de locatie van indieners. In het najaar en winter is er meer schaduw, maar de effecten zijn dan niet meer te relateren aan de garage vanwege de lage stand van de zon en de bestaande bebouwing in de omgeving.

De zonstudie wordt aan het bestemmingsplan toegevoegd als bijlage. Hierin wordt inzicht gegeven in de effecten op het zonlicht voor alle seizoenen in het jaar. Hieronder is afgebeeld wat het effect is voor het zonlicht als de zon op zijn hoogst staat en de bezonning maximaal is. Hierop is te zien dat er geen sprake is van een nadelig effect voor de indieners van zienswijzen.



3.2.5 *Samenvatting privacy*

Indieners vrezen voor verlies aan privacy gelet op de bouwhoogte van 26 meter.

3.2.6 *Reactie gemeente privacy*

Met de ontwikkeling van de Poort van Hoorn wordt een stedelijke ontwikkeling van wonen en voorzieningen nagestreefd. Het is inherent aan een stedelijke omgeving dat door de hogere bebouwingsdichtheid enige mate van aantasting van de privacy kan plaatsvinden. Dit is op zichzelf niet onaanvaardbaar. Als gevolg van de plannen binnen dit bestemmingsplan valt het daarom ook niet helemaal uit te sluiten dat indieners een bepaalde mate van aantasting van het woongenot zullen ervaren op het gebied van privacy. Daarbij geldt dat indieners geen blijvende rechten kunnen onttelen aan de bestaande situatie die zij als gunstiger ervaren.

Hiervoor is aangegeven dat de geplande garage zich op ruime afstand van de woningen aan de Koepoortsweg bevindt. Deze afstand vinden wij niet onredelijk bij een stedelijke ontwikkeling van deze omvang. Van een onevenredige aantasting van privacy is geen sprake.

Bij de uitwerking van de bouwplannen zal aan de ontwikkelaars worden gevraagd om de omgeving te betrekken.

3.2.7 *Samenvatting ondergronds parkeren*

Indieners wijzen op de mogelijkheden voor ondergronds parkeren en het belang om autoverkeer terug te dringen waar een grote garage niet bij past.

3.2.8 *Reactie gemeente ondergronds parkeren*

Het bestemmingsplan maakt functies mogelijk met een parkeerbehoefte. Deze parkeerbehoefte wordt in het bestemmingsplan meegewogen en uitgedrukt in parkeernormen. Deze parkeernormen zijn lager dan in de rest van de stad vanwege de centrale en goed bereikbare ligging bij het openbaar vervoer. Binnen het plangebied moet worden voorzien in de parkeerbehoefte. De geplande garage is bedoeld om de

parkeerbehoefte op kunnen vangen van de parkeernorm die geldt voor de bezoekers van het plangebied. Het verder terugdringen van autoverkeer is hierbij niet aan de orde.

Meer of volledig ondergronds parkeren in het stationsgebied is niet dekkend te financieren. Het zou een groot financieel tekort opleveren met grote negatieve gevolgen voor de haalbaarheid van de planvorming. Om deze reden houden wij vast aan de mogelijkheid in het bestemmingsplan om parkeren bovengronds te realiseren. Hierbij geldt dat ondergronds parkeren planologisch nog steeds mogelijk is, maar dat niet de gehele parkeerbehoefte ondergronds kan worden opgelost.

Voor een uitgebreide uiteenzetting over de afwegingen ten aanzien van de uitvoerbaarheid van meer/volledig ondergronds parkeren verwijzen wij eveneens naar de beantwoording van zienswijze 12 in paragraaf 3.14.2.

3.2.9 Samenvatting zienswijze bouwlagen faseren

Het toevoegen van de bovenste parkeerlagen op een later moment biedt kansen voor het meer benutten van de nieuwe mobiliteiten in het gebied.

3.2.10 Reactie gemeente bouwlagen faseren

Het is denkbaar dat de garage in eerste instantie lager zal worden gebouwd en dat de resterende bouwhoogte pas op een later moment zal worden aangewend. In de uitwerking van de (bouw-)plannen zal worden onderzocht welk aantal parkeerplaatsen exact benodigd is en welke hoogte daarvoor nodig is. De niet benutte hoogte betreft een reservering voor eventuele latere uitbreiding. Dit betreft een uitvoeringsaspect en wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan zal geen bouwfasering bevatten voor de parkeergarage. De bouw mogelijkheden van de parkeergarage in het bestemmingsplan moet aansluiten bij de verwachte parkeerbehoefte in het plangebied.

3.2.11 Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan:

1. De bouwhoogte van de garage aan de noordoostelijke zijde van het plangebied wordt aangepast naar maximaal 24 meter.

3.3 Zienswijze 1 Vereniging Oud Hoorn

3.3.1 Samenvatting

De Vereniging Oud Hoorn (verder: 'vereniging') maakt bezwaar tegen het toestaan van bouwvolumes in het bestemmingsplan die niet zijn beoogd met het beeldkwaliteitsplan en dat het beeldkwaliteitsplan onvoldoende aan het bestemmingsplan is gekoppeld. Het beeldkwaliteitsplan is niet juridisch bindend. Door het niet juridisch koppelen van beide stukken blijft de zeer gewenste hoogwaardige kwaliteit van de Poort van Hoorn ongewis ondanks de inzet van een kwaliteitsteam. De vereniging refereert hieromtrent aan de Toren van Hoorn waarbij hoger is gebouwd dan werd voorzien in het beeldkwaliteitsplan. De vereniging pleit voor het opnemen van een nadere eis in het bestemmingsplan waardoor het beeldkwaliteitsplan wordt versleuteld in het bestemmingsplan.

3.3.2 Reactie gemeente

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

De stedenbouwkundige afweging voor wat betreft de maximale volumes die toelaatbaar zijn, worden opgenomen in het bestemmingsplan. Het beeldkwaliteitsplan kan de bouw mogelijkheden die het

bestemmingsplan biedt niet onmogelijk maken. Dit vloeit ook voort uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het begrenzen van de bouwhoogte via een beeldkwaliteitsplan is daarom niet het juiste instrument. In het beeldkwaliteitsplan is om deze reden een disclaimer opgenomen bij de hoogtekaart. Het bestemmingsplan is leidend voor de bouwhoogte.

3.3.3 Samenvatting

De vereniging wijst op de verschillen tussen het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan bij het stationsplein zuid. Het verschil tussen de maximale bouwhoogte en de wens in het beeldkwaliteitsplan om hier niet hoger te bouwen dan maximaal vier bouwlagen met een kap is groot. Binnen de bestemmingsplanregels is een bouwwerk van 6 bouwlagen zonder kap mogelijk, het bestemmingsplan geeft een maximale bouwhoogte van 17 meter zonder extra eisen. De bebouwing aan de zuidzijde naast de loopbrug over het spoor behoort van hoge stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit te zijn. Dit vraagt een goede borging in het bestemmingsplan. Dat kan met een meer gedetailleerde bestemming (een maximale goothoogte, passend bij 4 bouwlagen en een dakhelling niet steiler dan 58 graden), of een betere verankering van het beeldkwaliteitsplan in het bestemmingsplan.

3.3.4 Reactie gemeente

De zienswijze heeft betrekking op het zuidgebouw. Verwezen wordt naar de beantwoording onder paragraaf 3.1.

3.3.5 Samenvatting

De vereniging maakt bezwaar tegen een harde groen- en verkeersbestemming om de looproute te kunnen opschuiven bij de Noorderveemarkt, waar juist een gemengde bestemming gewenst is om tijdens de uitvoering de juiste keuzes te kunnen maken. Door het opschuiven van de voetgangersroute en de verkeersbestemming wordt de sloop van dit monument onherroepelijk gemaakt. Er is geen discussie gevoerd over of deze monumenten moeten worden verwijderd voor de realisatie van het plan. De vereniging mist de afweging in het bestemmingsplan tussen het handhaven van de waarde van het rijksmonument en het beoogde verkeerstracé. De vereniging vindt dat de discussie plaats moet vinden in de uitwerkingsfase.

3.3.6 Reactie gemeente

Wij stellen voorop dat in het vigerende bestemmingsplan voor de Noorderveemarkt 'Binnenstad' eveneens een verkeersbestemming is opgenomen. Binnen de verkeersbestemming in het onderhavige bestemmingsplan is bovendien een dubbelbestemming opgenomen 'Waarde-Cultuurhistorie' die regels bevat over het slopen van bouwwerken. Het slopen van bouwwerken is dus niet zonder meer toegestaan.

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

3.3.7 Samenvatting

De vereniging is van mening dat parkeercapaciteit onvoldoende is om zowel de nieuwe bewoners, het bezoekend publiek en het verlagen van de parkeerdruk in de binnenstad te bedienen. Extra parkeercapaciteit is nodig op basis van de mobiliteitsvisie. De vereniging merkt op dat ondergronds parkeren aanmerkelijk duurder is en dat woningen daardoor duurder worden. Hoe duurder de woningen, hoe groter het bezit van een privéauto. De vereniging is voorstander van ondergronds parkeren.

3.3.8 Reactie gemeente

Parkeertellingen tonen aan dat er nog voldoende ruimte is om te parkeren op diverse parkeerlocaties in en rond de binnenstad om de parkeerbehoefte van de binnenstad op te vangen. Binnen het plangebied

is het om deze reden niet noodzakelijk om te voorzien parkeren voor functies in de binnenstad. Binnen het plangebied wordt een stadse woonwijk nagestreefd. In het noordelijk stationsgebied aan de westzijde wordt het parkeren voor bewoners vormgegeven in een collectieve gebouwde parkeervoorziening. In het noordelijk stationsgebied wordt voor bezoekers van de woningen en overige functies voorzien in een garage aan de oostzijde.

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

Het stationsgebied is met zijn bus- en treinverbindingen bij uitstek goed verbonden met de omgeving. Conform landelijke aanbevelingen voor stationsgebieden is daarom in het raadsbesluit 'Poort van Hoorn, Stedenbouwkundig plan, Financiële kaders en Samenwerkingsovereenkomst' (vastgesteld 8 december 2020) door de raad gekozen voor een gematigde parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. Deze norm speelt in op de directe beschikbaarheid van het openbaar vervoer, speelt in op de behoeftes van doelgroepen die niet per se autobezit nastreven en houdt rekening met het gemeten autobezit van de huidige bewoners van de binnenstad van Hoorn. Voor bewoners van woningen is in het ontwerpbestemmingsplan daarom uitgegaan van een parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning.

Voor de bezoekers van de woningen wordt daarnaast uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning. De norm voor bezoekers is aanvaardbaar omdat uit recente inzichten blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaats per woning in de praktijk vaak te hoog blijkt. Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeercijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie-specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval. Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Een waarde van 0,1 tot 0,15 parkeerplaats per woning is in stedelijk gebied vaak al voldoende. Dit komt ook overeen met het bezoekersdeel wat in steeds meer andere gemeenten in stedelijk gebied gehanteerd wordt. Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers van woningen voldoende zal zijn. Dit cijfer sluit naar verwachting ook goed aan op de nieuwste (nog te verschijnen) parkeercijfers van CROW die begin 2024 worden gepubliceerd.

Voor de overige functies sluiten de parkeernormen aan bij de Parkeernormennota Hoorn waarbij wordt uitgegaan van de onderkant van de bandbreedte.

Op basis van de opgestelde parkeerbalans door Goudappel welke als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan in combinatie met het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen en de parkeernormen van de gemeente Hoorn een sluitende parkeerbalans geldt. Dit betekent dat het bestemmingsplan voor parkeren uitgaat van reële uitgangspunten. Hieruit blijkt dus niet dat er extra parkeerplaatsen nodig zijn.

3.3.9 Samenvatting

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

3.3.10 Reactie gemeente

De gronden in het plangebied zijn grotendeels in eigendom van de gemeente Hoorn. Het kostenverhaal voor deze gronden is dan ook verzekerd middels gronduitgifte danwel via anterieure overeenkomsten

met derden. Niet alle financiële gegevens zijn zonder meer openbaar. Dit geldt bijvoorbeeld als documenten aanbestedingsgevoelige informatie bevatten.

Op basis van de zienswijze is het niet duidelijk welke gegevens de vereniging wil inzien. Desgewenst kan de vereniging hierover in contact treden met de gemeente.

Tijdens de raadsvergadering op 8 februari 2022 heeft de raad via een motie gevraagd om een second opinion naar een aantal onderdelen van de Poort van Hoorn. Het ging onder meer om de kosten (en opbrengsten) van meer of geheel ondergronds parkeren in het stationsgebied, de mogelijkheden om meer woningen toe te voegen met een lagere parkeernorm en een aantal stedenbouwkundige elementen, zoals de optie om woningen op het busstation te bouwen en het gebouw in Stationsgebied-Zuid. Deze second opinion is inmiddels uitgevoerd. De second opinion-onderzoeken onderschrijven de door het college en raad gehanteerde informatie en berekeningen, als het gaat om het stedenbouwkundig plan en de parkeeroplossingen.

3.3.11 Conclusie

De zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- voor zover het betreft het zuidgebouw. Verwezen wordt naar paragraaf 3.1.
- Aan de planregels zal een regel worden toegevoegd over bezoekersparkeren. De parkeernorm voor woningen in artikel 20.2 sub b wordt gewijzigd van 0,6 parkeerplaats per woning naar 0,6 parkeerplaats per woning met dien verstande dat voor elke woning geldt dat boven op de genoemde parkeernorm tevens 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers gerealiseerd dient te worden.

3.4 Zienswijze 2 Dijklander ziekenhuis

3.4.1 Samenvatting

Het Dijklander ziekenhuis maakt bezwaar tegen de bouwhoogte waarmee vanaf de 4^e en 5^e verdieping het uitzicht op de historische binnenstad en het Markermeer wordt ontnomen. Voor patiënten is het uitzicht van toegevoegde waarde en bij de bouw van het ziekenhuis heeft de gemeente zich gecommitteerd aan deze ligging. Het Dijklander ziekenhuis stelt voor te zoeken naar alternatieve oplossingen.

3.4.2 Reactie gemeente

Er is in het stedenbouwkundig plan zoveel mogelijk rekening gehouden met zichtlijnen en uitzicht voor het Dijklander ziekenhuis. Tegenover het ziekenhuis ligt het busstation waardoor er enige afstand is tot de tegenoverliggende toekomstige bebouwing van het stationsgebied. Met behulp van 3D-renders is onderzocht wat het uitzicht is vanaf de bovenste verdieping (long-stay patiëntenafdeling). Het grootste deel van de toekomstige bebouwing is lager dan het ziekenhuis zelf en de hoogteaccenten liggen op ruime afstand waardoor lange zichtlijnen behouden blijven.

3.4.3 Samenvatting

De zienswijze van het Dijklander ziekenhuis heeft betrekking op de parkeergarage aan de noordzijde van het plangebied.

3.4.4 Reactie gemeente

Voor een bewoording van de onderdelen van de zienswijze die betrekking hebben op de parkeergarage aan de noordzijde verwijzen wij naar paragraaf 3.2.

3.4.5 Samenvatting

Het Dijklander ziekenhuis pleit voor het aantrekkelijk maken van het parkeren bij station Kersenboogerd voor met name de forensen (langparkeerders) vanuit de richting Stede Broec en Enkhuizen.

3.4.6 *Reactie gemeente*

Het aantrekkelijk maken van het parkeren bij station Kersenboogerd valt buiten de scope van dit bestemmingsplan.

3.4.7 *Samenvatting*

Wat betreft de woongebouwen stelt het Dijklander ziekenhuis voor om lager en breder te gaan bouwen.

3.4.8 *Reactie gemeente*

Het plangebied is maximaal bebouwd waardoor er geen ruimte is om het woningbouwprogramma nog meer te intensiveren en te verbreden. Het is de ambitie om juist in de directe omgeving van het stationsgebied te verdichten conform het vastgestelde stedenbouwkundig plan.

3.4.9 *Samenvatting*

Het Dijklander ziekenhuis stelt eveneens voor om meer woningen te gaan bouwen in de toekomstige wijk Buiten Stad.

3.4.10 *Reactie gemeente*

De locatie Buiten Stad (Berkhousterweg 11-13) is een stedenbouwkundig plan in ontwikkeling. Het college heeft voor dit gebied een nota van uitgangspunten vastgesteld. Voor de ontwikkeling van de locatie moet rekening worden gehouden met diverse omgevingsrechtelijke aspecten, waaronder de stedenbouwkundige inpasbaarheid, beleidsdoelstellingen en wet- en regelgeving ten aanzien van de leefbaarheid, parkeren en milieuaspecten. Bovendien moet op de locatie ook rekening worden gehouden met enkele voorzieningen en de te verplaatsen supermarkt, die bijdragen aan de doelstellingen om 'meer stad te worden'. Naar verwachting zullen de plannen ca. 500 tot 600 woningen bevatten. Hiervoor is echter nog geen stedenbouwkundig plan vastgesteld.

3.4.11 *Samenvatting*

Het Dijklander ziekenhuis adviseert dringend om (hoge) woongebouwen op een zo groot mogelijke afstand van het ziekenhuis te plaatsen in verband met geluidsoverlast voor bewoners danwel beperkingen in de bedrijfsactiviteit van het ziekenhuis. Indien noodzakelijk zullen duidelijke bestemmingsregels moeten worden opgenomen die de geluidruimte van het ziekenhuis waarborgen en aantonen dat sprake kan zijn van een goed akoestisch woon- en leefklimaat

3.4.12 *Reactie gemeente*

In het bestemmingsplan zal een regel worden opgenomen over het geluid ten gevolge van het ziekenhuis waarbij de geluidbelasting van het ziekenhuis zal dienen te worden gerespecteerd. Op de gevel van de geluidgevoelige objecten moet worden aangetoond dat kan worden voldaan aan een geluidsbelasting van 55 dB(A) etmaalwaarde.

Hieruit vloeit voort dat aan sommige gevels bij de woningen maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de geluidwaarde. Te denken valt aan maatregelen zoals gebouwgebonden geluidschermen, dubbel te openen geveldelen of afschermende balkonconstructies of akoestisch gelijkwaardige maatregelen.

Tevens zal een maatwerkvoorschrift nodig zijn voor het ziekenhuis, waarin de geluidruimte wordt gewaarborgd.

Om te kunnen voldoen aan het maatwerkvoorschrift blijkt uit het akoestisch onderzoek van Peutz dat maatregelen nodig zijn ter plaatse van het ziekenhuis, namelijk:

- a) maatregelen zoals verwoord in tabel 6.1 uit akoestisch onderzoek van Peutz, of akoestisch gelijkwaardige maatregelen, waarmee wordt bereikt dat aan de maximale toelaatbare

geluidbelasting van 55 dB(A) op de gevel van de nieuw te bouwen woningen in het plangebied wordt voldaan.

- b) bij plandeel 2 vanaf een bouwhoogte van 24,5 meter, plandeel 3 vanaf een bouwhoogte van 30 meter en voor plandeel 4 vanaf een bouwhoogte van 22,5 meter (voor locaties verwijzen wij naar het onderzoek van Peutz) een extra maatregel ter plaatse van het ziekenhuis door middel één van de twee onderstaande maatregelen:
 - 1) het verlagen en verlaagd houden van het toerental van de ventilatoren van de koeltoren van 100% naar ten hoogste 80%;
 - 2) plaatsing en geplaatst houden van een geluidscherm aan de zuidzijde en deels aan de oost- en westzijde van de koeltoren. De hoogte van het geluidscherm dient 0,5 m hoger te zijn dan de uitmonding van de ventilator. De binnenzijde van het geluidscherm dient geluidabsorberend te worden uitgevoerd.Indien maatregelen onder b) niet mogelijk zijn ter plaatse van het ziekenhuis, kunnen extra gevelmaatregelen bij de woningen getroffen worden.

De regels over geluid hoeven geen betrekking te hebben op dove gevels, omdat deze gevels geen te openen delen bevatten en deze gevels niet geluidgevoelig zijn.

Deze oplossing is inmiddels ook besproken met het ziekenhuis. Over de maatregelen die ter plaatse van het ziekenhuis worden voorgesteld in het akoestisch onderzoek, vindt een beoordeling plaats door het ziekenhuis zelf.

3.4.13 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

1. In de planregels wordt een regeling opgenomen over de geluidbelasting van het ziekenhuis op geluidgevoelige objecten. Geluidgevoelige objecten mogen pas worden gebouwd en in gebruik worden genomen als met akoestisch onderzoek is aangetoond dat op de gevel van de geluidgevoelige objecten kan worden voldaan aan een geluidsbelasting van 55 dB(A) etmaalwaarde ten gevolge van het ziekenhuis aan de Maelsonstraat 3, onder voorwaarde dat een maatwerkvoorschrift moet zijn opgelegd aan het ziekenhuis inhoudende dat de grenswaarde van de geluidbelasting ten gevolge van het ziekenhuis op de gevel van de nieuw te bouwen geluidgevoelige objecten in het plangebied 55 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. Deze regels gelden niet ter plaatse van een dove gevel van een geluidgevoelig object.
2. De bouwhoogte van de garage aan de noordoostelijke zijde van het plangebied wordt aangepast naar maximaal 24 meter.

3.5 Zienswijze 3 [Geanonimiseerd]

3.5.1 Samenvatting

Indiener maakt bezwaar tegen de bouwhoogte van het gebouw achter het nieuw geplande busstation dat volgens de tekening wel 38 meter hoog kan worden. In Hoorn, rondom de oude stad zou niet hoger gebouwd moeten worden dan maximaal 8 bouwlagen, maximaal ca. 24 meter. Door de bouwhoogte wordt het uitzicht van bewoners van de Toren van Hoorn beperkt en treedt een waardevermindering op van het appartement.

3.5.2 Reactie gemeente

Het is de ambitie om juist in de directe omgeving van het stationsgebied te verdichten conform het vastgestelde stedenbouwkundig plan. Een accent van 38 meter hoogte is passend in deze omgeving. Dit hoogteaccent staat in de 2^e lijn tegen de spoorzijde aan. De bouwhoogte loopt zodoende op richting het spoor.

Er is op dit moment geen aanleiding om aan te nemen dat sprake is van waardevermindering. Als indiener van mening is dat er sprake is van waardevermindering van zijn woning en deze

waardevermindering voor een tegemoetkoming in aanmerking komt, dan staat het indiener vrij om een verzoek om tegemoetkoming in planschade in te dienen. Of er sprake is van planschade en of deze planschade voor een tegemoetkoming in aanmerking komt, wordt beoordeeld in een separate procedure.

3.5.3 Samenvatting

Indiener geeft aan dat hij de zienswijze van de Vereniging Oud Hoorn onderschrijft.

3.5.4 Reactie gemeente

Voor de beantwoording van de zienswijze van de Vereniging Oud Hoorn, verwijzen wij naar zienswijze 1 van deze nota van beantwoording in paragraaf 3.3.

3.5.5 Samenvatting

Indiener noemt het een gemiste kans dat de parkeergarages niet ondergronds gemaakt worden. De nu geplande parkeergarages nemen bijna de helft van het oppervlak in. Indiener wijst op de woningnood en dat er extra woningen bovengronds mogelijk zijn als er ondergronds wordt geparkeerd.

3.5.6 Reactie gemeente

Ondergrondse parkeermogelijkheid is in het bestemmingsplan toegestaan bij de aanduiding 'overige zone-parkeren ondergronds'.

In het stedenbouwkundig plan van 4 november 2020 welke als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd, is aangegeven dat de parkeervoorziening vormgegeven is in een ondergronds én een bovengronds deel. Het streven is om het aandeel ondergronds zo groot mogelijk te maken. Aangegeven is dat dit een belangrijk aandachtspunt is bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Daarbij moet een balans worden gezocht tussen ruimtebeslag, functionaliteit (comfort en sociale veiligheid) en kosten. In de doorontwikkeling van het stedenbouwkundig plan van 4 december 2021 dat eveneens als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, is aangegeven dat binnen de aangeduide zone aan de oostelijke zijde ondergrondse voorzieningen zijn gepland en dat aan de westelijke zijde dit verder onderzocht wordt.

Tijdens de raadsvergadering op 8 februari 2022 heeft de raad via een motie gevraagd om een second opinion naar een aantal onderdelen van de Poort van Hoorn. Het ging onder meer om de kosten (en opbrengsten) van meer of geheel ondergronds parkeren in het stationsgebied, de mogelijkheden om meer woningen toe te voegen met een lagere parkeernorm en een aantal stedenbouwkundige elementen, zoals de optie om woningen op het busstation te bouwen en het gebouw in Stationsgebied-Zuid. Tijdens de raadsvergadering werd afgesproken dat het om een 'quick scan' zou gaan en niet om een verdiepend herhalend onderzoek. Deze second opinion is uitgevoerd en de uitkomsten zijn op 16 september 2022 gedeeld met de raad.

De conclusie van deze second opinion over ondergronds parkeren is kortweg dat meer of volledig ondergronds parkeren in het stationsgebied niet dekkend te financieren is met meeropbrengsten van woningbouw. Het zou een groot financieel tekort opleveren met grote negatieve gevolgen voor de haalbaarheid van de planvorming. Om deze reden houden wij vast aan de mogelijkheid in het bestemmingsplan om parkeren bovengronds te realiseren. Hierbij geldt dat ondergronds parkeren nog steeds mogelijk is, maar dat niet de gehele parkeerbehoefte ondergronds kan worden opgelost.

3.5.7 Samenvatting

Indiener uit zijn beklag over het reactieformulier op de website waarbij hij werd verzocht een BSN-nummer op te geven. Indiener wijst op privacy en veiligheid.

3.5.8 Reactie gemeente

In de officiële bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan die op 17 februari 2022 in het Gemeenteblad en het Hoorns Nieuwsblad is geplaatst, is aangegeven dat iedereen in de gelegenheid

wordt gesteld om een zienswijze in te dienen en op welke wijze dit kan plaatsvinden. Aangegeven is dat dit op de volgende wijzen mogelijk is:

- schriftelijk aan de gemeenteraad van Hoorn, Postbus 603, 1620 AR Hoorn;
- mondeling, na afspraak met de betreffende ambtenaar van het team Ruimtelijke Ontwikkeling van de gemeente Hoorn, tel. (0229) 252200.

Het webformulier op de website van Hoorn is inmiddels aangepast. Het invullen van het BSN-nummer is daaruit geschrapt.

3.5.9 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.

3.6 Zienswijze 4 [Geanonimiseerd]

3.6.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg en de verkeersveiligheid van de doorgaande weg.

3.6.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', en de Stationsweg, wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.6.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.

3.7 Zienswijze 5 Achmea Rechtsbijstand

3.7.1 Samenvatting

Op het planvoornemen is volgens indiener de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkeling, D11.2 uit de D-lijst van het Besluit m.e.r., van toepassing. Voor zover bekend is er geen MER-beoordelingsbesluit genomen. Het ontwerpbestemmingsplan kan niet definitief vastgesteld worden, zonder dat het MER-beoordelingsbesluit is genomen en op de juiste wijze is bekend gemaakt

3.7.2 Reactie gemeente

Voor de ontwikkeling heeft een vormvrije mer-beoordeling plaatsgevonden. In paragraaf 5.14 van de toelichting is deze vormvrije mer-beoordeling gemotiveerd. Het college heeft op 21 december 2021 besloten dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld. Dit is op 2 juni 2022 gepubliceerd in het Gemeenteblad en het Hoorns Nieuwsblad.

3.7.3 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.7.4 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.7.5 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.

3.8 Zienswijze 6 [Geanonimiseerd]

3.8.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.8.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.8.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.

3.9 Zienswijze 7 [Geanonimiseerd]

3.9.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.9.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.9.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.

3.10 Zienswijze 8 Museumstoomtram Medemblik (SHM)

3.10.1 Samenvatting

SHM geeft aan zeer content te zijn met de centrale plek die SHM in dit gebied krijgt en verwijst naar de samenwerkingsovereenkomst tussen SHM, gemeente en Prorail.

3.10.2 Reactie gemeente

Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.

3.10.3 Samenvatting

SHM maakt bezwaar tegen woningbouw op korte afstand die de activiteiten van SHM beperken vanwege het aspect geluid. SHM verwijst in dit verband naar de conceptnotitie van Peutz van 5 januari 2022 waaruit blijkt dat in de toekomstige situatie t.g.v. de rangeeractiviteiten van de SHM op diverse plaatsen een te hoge geluidbelasting op de gevels van woningen ontstaat. Er zijn geen eenvoudige maatregelen mogelijk om het geluid terug te brengen binnen de grenswaarden vanwege monumentaal materieel.

3.10.4 Reactie gemeente

Inmiddels is het onderzoek naar geluid ten gevolge van SHM in beeld gebracht door Peutz met een definitieve rapportage. Naar aanleiding van deze rapportage zal in het bestemmingsplan een regel worden opgenomen over geluid ten gevolge van de museumstoomtram waarbij de geluidbelasting van de museumstoomtram zal dienen te worden gerespecteerd.

Tevens zal een aanpassing van de vergunning van Museumstoomtram nodig zijn voor, waarin de geluidruimte wordt vastgelegd. Deze oplossing is inmiddels ook besproken met de museumstoomtram.

In de planregels wordt een regeling opgenomen over de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten (55 dB(A)-etmaalwaarde en 70 dB(A) voor piekgeluiden) en de binnenwaarde bij geluidgevoelige objecten (binnenniveau van 30 dB(A) - etmaalwaarde en een maximaal binnenniveau van 40 dB(A) voor piekgeluiden) waarvan de geluidbelasting op de gevel hoger is dan de standaardwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en voor piekgeluiden 60 dB(A) in de nacht en 65 dB(A) in de avond.

Deze binnenwaarde is 5 dB lager dan de standaard geluidgrenswaarde voor maximale geluidsniveaus bij aanpandige situaties van 45 dB(A) of de te waarborgen binnenwaarde uit het BKL geldend voor de nachtperiode. Op deze manier is een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

De regels over geluid hoeven geen betrekking te hebben op dove gevels, omdat deze gevels geen te openen delen bevatten en deze gevels niet geluidgevoelig zijn.

3.10.5 Samenvatting

SHM maakt bezwaar tegen woningbouw op korte afstand die de activiteiten van SHM beperken vanwege het aspect geur. Voor het aspect geur geldt dat uit onderzoek van 12 januari 2022 is gebleken dat de grenswaarde van het provinciaal geurbeleid wordt overschreden. Er zijn geen eenvoudige maatregelen mogelijk om geur terug te brengen binnen de grenswaarden vanwege monumentaal materieel. Een overschrijding van die waarden is niet gemotiveerd in het bestemmingsplan.

3.10.6 Reactie gemeente

In opdracht van gemeente Hoorn is een onderzoek uitgevoerd naar de optredende geurbelasting ten gevolge van de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik (SHM) ter hoogte van beoogde nieuwe woningen zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Poort van Hoorn: Stationsgebied'. De uitgangspunten en resultaten van dat onderzoek zijn opgenomen in notitie OE 15219-23-NO-002 d.d. 11 augustus 2022. Uit de resultaten van voornoemd onderzoek volgt dat de geurbelasting ter hoogte van de beoogde woningbouw uitgedrukt als 99,9-percentiel waarde niet inpasbaar is binnen het toepasselijke kader (geurbeleid provincie Noord-Holland). Woningbouw is dus niet zonder meer mogelijk. Bepalend hierbij is de stationaire opwarmperiode van het dieseltreinstel. Hierover heeft de gemeente met SHM gesprekken gevoerd. De uitkomst van de gesprekken was dat SHM het dieseltreinstel twaalf keer per jaar gaat inzetten in plaats van 60 keer in het jaar. Uit onderzoek (vastgelegd in de notitie OE 15219-23-NO-003 d.d. 7 februari 2023) is gebleken dat dan wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Noord-Hollands geurbeleid. Geurhinder is hierdoor geen belemmering voor woningbouw.

3.10.7 Samenvatting

SHM maakt bezwaar tegen woningbouw op korte afstand die de activiteiten van SHM beperken vanwege andere aspecten zoals uitstoot grofstof en overlast door kunstlicht. Deze aspecten dienen te worden onderzocht voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

3.10.8 Reactie gemeente

Wat betreft de uitstoot van grofstof is informatie opgevraagd via de omgevingsdienst. Hieruit blijkt dat indiener heeft aangegeven dat de kolen in een container geleverd worden en afgezeild zijn en dat ook blijven. Er is geen sprake van het storten van kolen. T.b.v. de museumstoomtram worden kolen/houtpallets niet in bulk geleverd waarbij er sprake is van (over)storten. Er zou dus geen stof vrij moeten kunnen komen bij een normale bedrijfsvoering. Als geen (open) op- en overslag van kolen/houtpallets plaatsvindt dan speelt grof stof geen rol.

Daarnaast geldt dat voor dergelijke activiteiten een vangnetvoorschrift vanuit het Activiteitenbesluit (voor inrichtingen) van toepassing is op grond waarvan geen visueel waarneembare stofverspreiding op een afstand van meer dan 2 m van de bron bij overslag mag voorkomen. Gelet op het voorgaande is er geen reden om aan te nemen dat grof stof een belemmering is voor het bestemmingsplan.

Wat betreft het aspect lichthinder geldt dat er bestaande functies (bijvoorbeeld de maatschappelijke instelling Lindendael) in de nabije omgeving zijn gelegen waar SHM nu ook rekening mee moet houden. Er zijn voor zover bekend geen klachten over lichthinder ten gevolge van de huidige en deels blijvende activiteiten op en rondom het spoor. Uit de door Peutz verrichte onderzoeken blijkt dat het merendeel van de activiteiten gedurende de dagperiode of (af en toe) in de randen van de nacht (net na 23.00u of net voor 07.00u) plaatsvindt. Ook blijkt daaruit dat het activiteitsniveau enigszins wordt gereduceerd, dit onder ander vanwege het aspect geur. Gezien het voorgaande is lichthinder ter hoogte van de geprojecteerde woningen dus niet te verwachten.

3.10.9 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

- In de planregels wordt een regeling opgenomen over de geluidbelasting op de gevel van geluidgevoelige objecten. Geluidgevoelige objecten mogen pas worden gebouwd en in gebruik worden genomen als met akoestisch onderzoek is aangetoond dat op de gevel van de geluidgevoelige objecten kan worden voldaan aan een geluidsbelasting van 55 dB(A)-etmaalwaarde en 70 dB(A) voor piekgeluiden gedurende de avond- en nachtperiode ten gevolge van de Museumstoomtram en het spoorwegemplacement van Prorail. Voor de binnenwaarde bij geluidgevoelige objecten waarvoor een geluidbelasting wordt berekend op de gevel vanaf de standaardwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en voor piekgeluiden vanaf 60 dB(A) in de nacht en 65 dB(A) in de avond, wordt voldaan aan een binnenniveau van 30 dB(A) - etmaalwaarde en een maximaal binnenniveau van 40 dB(A) voor piekgeluiden gedurende de avond- en nachtperiode ten gevolge van de Museumstoomtram en het spoorwegemplacement van Prorail gedurende de avond- en nachtperiode.

3.11 Zienswijze 9 Univé Rechtshulp

3.11.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.11.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.11.3 Samenvatting

Indiener voert aan dat ten onrechte geen m.e.r.-beoordelingsbesluit is genomen als bedoeld in paragraaf 7.6 van de Wet milieubeheer.

3.11.4 Reactie gemeente

Voor de ontwikkeling heeft een vormvrije mer-beoordeling plaatsgevonden. In paragraaf 5.14 van de toelichting is deze vormvrije mer-beoordeling gemotiveerd. Het college heeft op 21 december 2021 besloten dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld. Dit is op 2 juni 2022 gepubliceerd in het Gemeenteblad en het Hoorns Nieuwsblad.

3.11.5 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.

3.12 Zienswijze 10 Prorail

3.12.1 Samenvatting

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

3.12.2 Reactie gemeente

Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.

3.12.3 Samenvatting

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

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

3.12.4 Reactie gemeente

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

- de 3 hoofddambities voor Poort van Hoorn waaronder
 - *Aantrekkelijke bestemming en verblijfsmilieu*
Het gebied moet zowel autonome eigentijdse kwaliteit kennen als wel een logische aansluiting tot de historische binnenstad. Kwaliteit is daarin het sleutelwoord; van de bebouwing, maar ook voor een klimaatrobuuste inrichting van de openbare ruimte en verbindingen. Het betekent dat er een mix van functies (wonen, werken, recreëren) moet ontstaan, die zorgt voor een levendig en inclusief gebied. En dat de routes door het gebied, gericht op voetgangers logisch en comfortabel zijn. De wisselwerking tussen bebouwing, publieke functies en openbare ruimte moet duidelijke verblijfsplekken creëren.
 - *De Poort van Hoorn ontwikkelt zich tot een goed functionerend multimodaal knooppunt voor de regio Westfriesland, waar vervoersstromen (van treinreiziger, bus, fietser tot voetganger) logisch op elkaar aansluiten. Alles gericht op een snelle en comfortabele overstap van het ene naar het andere vervoersmiddel.*
- De verkeerstromen voor de fiets en de voetganger zijn vastgelegd in het Masterplan.
- In de mobiliteitsvisie is hierover het volgende vastgelegd.
Een sterke stedelijke knoop rondom de binnenstad en het station

Heel Hoorn profiteert van een sterke binnenstad en stationsgebied. De binnenstad zien we als huiskamer van de stad waar lopen, fietsen en verblijven voorop staan. Tegelijk willen we de bereikbaarheid van het centrum per auto bewaken.

- Omgevingsvisie, 4.3 Bereikbaarheid via weg, spoor en water verbeteren

We maken een inhaalslag op het gebied van lopen, fietsen en openbaar vervoer en de fietser en/of voetganger wordt dus op veel wegen belangrijker dan de auto. We richten de omgeving zodanig in, dat het gebruik van de fiets nog aantrekkelijker wordt. Zo bevorderen we een gezonde levensstijl.

Ook inwoners uit Hoorn zelf komen met de auto naar de binnenstad. En dus moedigen we juist hen aan om de auto te laten staan en in plaats daarvan de fiets te pakken. Dit doen we bijvoorbeeld door de fietsverbindingen te verbeteren. We passen de inrichting van de straat aan, zodat er meer ruimte komt voor langzaam verkeer en groen (bijvoorbeeld voor bomen en struiken). Dit draagt dan ook bij aan de uitstraling van de kenmerkende historische straten en gebouwen.

3.12.5 Samenvatting

In de nabijheid van overwegen mogen geen situaties met stilstaande voertuigen ontstaan, waardoor een goede ontruiming van de overwegen wordt belemmerd. Dit kan worden voorkomen door in de nabijheid van overwegen onder andere geen in-/uitritten, bushaltes, containers en parkeerplaatsen te projecteren. In de brief van 3 augustus 2021 heeft ProRail reeds opmerkingen hierover gemaakt en ProRail verzoekt nogmaals het bestemmingsplan hierop aan te passen.

3.12.6 Reactie gemeente

Het bestemmingsplan sluit bij de overweg goed aan op de vigerende bestemming en de huidige situatie. Eventuele veranderingen in de fysieke inrichting van wegen wordt niet in een bestemmingsplan geregeld. Ten noorden van de overweg zijn geen in-/uitritten, bushaltes, containers of parkeerplaatsen gepland in het stedenbouwkundig plan. Door Arcadis is bovendien een risico-inventarisatie gemaakt over de overweg. In deze risico-inventarisatie zijn voorstellen gedaan voor beheersmaatregelen van de risico's, zoals verkeerskundige maatregelen. Dit zijn geen planologische maatregelen die met een bestemmingsplan worden geregeld. De risico-inventarisatie is gedeeld met ProRail.

3.12.7 Samenvatting

ProRail geeft aan dat milieuhinder van geluid door weg- en railverkeer in paragraaf 5.5. van de toelichting niet in lijn is met het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd door Peutz (rapportnummer OF 15219-2-RA-004 d.d. 2 februari 2022) voor het doorgaand spoor.

3.12.8 Reactie gemeente

In de toelichting is verwoord dat uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van zowel het weg- als het railverkeer niet wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Ook is vermeld dat voor twee blokken niet wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde. Voor deze blokken moeten er maatregelen getroffen moeten worden. Hierbij kan gedacht worden aan dove gevels, tweede gevels en gebouwgebonden schermen. In de regels van het bestemmingsplan is dit geborgd. Dit is in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen alsmede in de planregels in artikel 16.1 en 16.2. De toelichting van het bestemmingsplan sluit aan bij het akoestisch onderzoek naar weg- en verkeerslawaaai. Desalniettemin kan aan de conclusie van paragraaf 5.5 van de toelichting worden toegevoegd dat voor twee locaties maatregelen getroffen moeten worden en dat dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan door de 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' op de verbeelding en artikel 16.1 en 16.2 van de planregels.

3.12.9 Samenvatting

In paragraaf 5.7 van de toelichting is over milieuhinder ten gevolge van bedrijven gesteld dat er nader onderzoek wordt gedaan. Zonder inzicht in de nog uit te voeren onderzoeken is het voor ProRail niet mogelijk om te beoordelen of het bestemmingsplan voldoende rekening houdt met het aanwezige spoorwegemplacement waarvoor door de gemeente een omgevingsvergunning milieu is verleend. Het uitvoeren van de activiteiten op het spoorwegemplacement zijn voornamelijk in aard en omvang niet geborgd in het bestemmingsplan.

3.12.10 Reactie gemeente

Inmiddels is door Peutz nader onderzoek gedaan naar het emplacement. Naar aanleiding van deze uitkomsten zal in het bestemmingsplan een regel worden opgenomen over de geluidbelasting voor de etmaalwaarde en de piekgeluiden op de gevel van geluidgevoelige objecten (woningen) ten gevolge van het emplacement waarbij de geluidbelasting van het emplacement zal dienen te worden gerespecteerd.

Tevens zal een aanpassing van de vergunning van het emplacement nodig zijn, waarin de geluidruimte wordt gewaarborgd. Deze oplossing is inmiddels ook besproken met Prorail.

In de planregels wordt een regeling opgenomen over de geluidbelasting van het emplacement op de gevel van geluidgevoelige objecten (55 dB(A)-etmaalwaarde en 70 dB(A) voor piekgeluiden) en de binnenwaarde bij geluidgevoelige objecten (binnenniveau van 30 dB(A) - etmaalwaarde en een maximaal binnenniveau van 40 dB(A) voor piekgeluiden) waarvan de geluidbelasting op de gevel hoger is dan de standaardwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en voor piekgeluiden 60 dB(A) in de nacht en 65 dB(A) in de avond.

Deze binnenwaarde is 5 dB lager dan de standaard geluidgrenswaarde voor maximale geluidniveaus bij aanpandige situaties van 45 dB(A) of de te waarborgen binnenwaarde uit het Bkl geldend voor de nachtperiode. Op deze manier is een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd.

De regels over geluid hoeven geen betrekking te hebben op dove gevels, omdat deze gevels geen te openen delen bevatten en deze gevels niet geluidgevoelig zijn.

3.12.11 Samenvatting

De gemeente gaat niet in op de opmerking dat voor een goede ruimtelijke ordening een goed woon- en leefklimaat moet zijn geborgd, aldus Prorail. Volgens Prorail ontbreken er voldoende waarborgen voor een goed woon- en leefklimaat als gevolg van geluidhinder.

3.12.12 Reactie gemeente

Met het toevoegen van de regels over geluid op de gevels van de woningen en de binnenwaarde van de woningen, is het woon- en leefklimaat voldoende gewaarborgd.

3.12.13 Samenvatting

Prorail wijst op paragraaf 5.8 van de toelichting waarin over windhinder is gesteld dat voorwaarden aan de omgevingsvergunning kunnen worden gekoppeld, maar dat daarentegen in de algemene bouwregels geen verwijzing is opgenomen naar de NEN-norm die wel is genoemd in de reactienota vooroverleg.

3.12.14 Reactie gemeente

De huidige regel in het bestemmingsplan ziet toe op het windklimaat in de omgeving. De windbelasting die bebouwing ondervindt is iets anders en kent ook andere normen. Hiermee dekt de regel die nu in het bestemmingsplan is opgenomen ook niet de lading.

In het bestemmingsplan zal een regel worden toegevoegd over windbelasting die de bebouwing betreft. Hierin zal worden verwezen naar de norm NEN EN 1991-1-4.

3.12.15 Samenvatting

In artikel 3 Bedrijf – Openbaar vervoer is voor het bouwen van gebouwen de regel opgenomen dat er enkel binnen een bouwvlak gebouwd mag worden. Nu zijn er alleen bouwvlakken opgenomen voor al bestaande bouw en niet voor nieuwbouw (zoals de zoeklocatie voor het relaishuis aan de zuidkant). In de praktijk komt het er dan op neer dat voor nieuwbouw in alle gevallen alsnog moeten worden afgeweken van het bestemmingsplan, aldus Prorail.

3.12.16 Reactie gemeente

Op 23 januari 2023 is een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van een onderstation op de locatie Keern 802. Deze vergunning is inmiddels onherroepelijk. Deze verleende vergunning wordt in het bestemmingsplan Stationsgebied opgenomen. Daartoe zal een bouwvlak op de verbeelding worden opgenomen en zal het onderstation aan de regels van artikel 3 worden toegevoegd. Omdat nu nog niet duidelijk is waar het relaishuis komt, zal daarvoor te zijner tijd een ruimtelijke procedure worden gevoerd.

3.12.17 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

1. In de planregels wordt een regeling opgenomen over de geluidbelasting. Geluidgevoelige objecten mogen pas worden gebouwd en in gebruik genomen als met akoestisch onderzoek is aangetoond dat op de gevel van de geluidgevoelige objecten kan worden voldaan aan een geluidsbelasting van 55 dB(A)-etmaalwaarde en 70 dB(A) voor piekgeluiden gedurende de avond- en nachtperiode ten gevolge van de Museumstoomtram en het spoorwegemplacement van Prorail. Vvoor de binnenwaarde bij geluidgevoelige objecten waarvoor een geluidbelasting wordt berekend op de gevel vanaf de standaardwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde en voor piekgeluiden vanaf 60 dB(A) in de nacht en 65 dB(A) in de avond, wordt voldaan aan een binnenniveau van 30 dB(A) - etmaalwaarde en een maximaal binnenniveau van 40 dB(A) voor piekgeluiden gedurende de avond- en nachtperiode ten gevolge van de Museumstoomtram en het spoorwegemplacement van Prorail gedurende de avond- en nachtperiode.
2. In de planregels wordt in artikel 16.3 een regel toegevoegd over windbelasting die de bebouwing betreft. Hierin zal worden verwezen naar de norm NEN EN 1991-1-4.
3. Op de verbeelding zal het bouwvlak worden aangepast aan de vergunning voor het onderstation.
4. In de planregels zal in artikel 3 het onderstation worden toegevoegd.
5. Aan de conclusie van paragraaf 5.5 van de toelichting wordt toegevoegd dat voor twee locaties maatregelen getroffen moeten worden en dat dit is geborgd in de regels van het bestemmingsplan door de 'specifieke bouwaanduiding - dove gevel' op de verbeelding en artikel 16.1 en 16.2 van de planregel.

3.13 Zienswijze 11 Hoornse Ondernemers Federatie (HOF)

3.13.1 Samenvatting

De HOF pleit voor het niet verwijderen van parkeerplaatsen zolang er geen vervangende parkeerplaats beschikbaar is. Voor de HOF is het essentieel dat er geen parkeerplaatsen op het P&R terrein en op het Pelmolenpad worden opgeheven voordat er vervangende (tijdelijke) parkeerruimte beschikbaar is. Dit heeft de gemeente ook steeds toegezegd, aldus het HOF. In het bestemmingsplan is dat volgens de HOF echter niet - bijvoorbeeld in de vorm van een voorwaardelijke verplichting – verzekerd.

3.13.2 Reactie gemeente

In een gesprek met de HOF en wethouder Boomgaars is uitleg gegeven over de parkeercijfers. Er spelen op dit vlak twee zaken:

- het opheffen van de parkeerlocatie Pelmolenpad;
- het voorstel voor het verkleinen van de parkeergarage in het stationsgebied.

Op basis van veelvoudige tellingen en analyses is er geconstateerd dat er voldoende capaciteit is aan de rand van de binnenstad om de parkeerders van het Pelmolenpad op te vangen. Over de parkeergarage in het stationsgebied zijn de inzichten veranderd, waardoor de garage minder parkeerplaatsen nodig heeft. Dit komt door de doelgroepen die gebruik zullen maken van deze parkeergarage. Zo blijkt uit onderzoek dat er weinig binnenstadbezoekers gebruik maken van de huidige P+R. De afstand tot de binnenstad speelt hierin een rol. Een groot deel van de huidige gebruikers van de P+R komen daar bovendien voor een bezoek aan het Dijklander ziekenhuis. Het ziekenhuis heeft echter zijn eigen parkeergarage met nog voldoende capaciteit. De garage in het stationsgebied hoeft dus niet te voorzien in die parkeervraag.

3.13.3 Samenvatting

Voor de HOF is het onbegrijpelijk dat de Noorderveemarkt “groen” wordt, althans zonder dat er ook een ondergrondse parkeergarage planologisch mogelijk wordt gemaakt.

3.13.4 Reactie gemeente

Gebouwde parkeervoorzieningen worden mogelijk gemaakt op andere plekken in het bestemmingsplan, aan de noordzijde van het plangebied. Deze plekken bieden voldoende capaciteit om de parkeervraag op te vangen. De Noorderveemarkt maakt onderdeel van de groene singelstructuur die wordt hersteld, waarbij in de toekomst de mogelijkheid blijft bestaan om het water terug te brengen.

3.13.5 Samenvatting

Volgens de HOF wordt ten onrechte aangenomen dat sprake zal zijn van een goede verkeersafwikkeling. Het gaat dan in ieder geval om de knelpunten Keern - Provincialeweg en Van Dedemstraat - Keern - spoorwegovergang. Vast staat dat door de bouwmogelijkheden die het plan biedt, het verkeer van en naar de binnenstad zal toenemen. De knelpunten worden niet - en ieder geval niet vóórdat met de realisering van de plannen een begin wordt gemaakt - opgelost. Dit biedt onvoldoende zekerheid om verkeersproblemen te voorkomen, aldus de HOF.

3.13.6 Reactie gemeente

Rondom het stationsgebied vinden er de aankomende jaren veel bouwwerkzaamheden plaats. De verkeersafwikkeling is hierbij een belangrijk aandachtspunt, ook voor de eindsituatie. Een goede verkeersafwikkeling staat hierbij altijd voorop. Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat het verkeer vanwege de planontwikkeling in het bestemmingsplan, goed kan worden afgewikkeld.

3.13.7 Samenvatting

De HOF voert aan dat de economische uitvoerbaarheid onvoldoende inzichtelijk is gemaakt en dat er nog onvoldoende anterieure overeenkomsten zijn gesloten. Het HOF vraagt zich af welke afspraken er zijn gemaakt in de samenwerkingsovereenkomst 2021 en welke afspraken er zijn gemaakt over grondinbreng door de partners.

3.13.8 Reactie gemeente

Inmiddels is met alle partijen een anterieure overeenkomst of grondtransactieplan gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over de inbreng van gronden, locatie-eisen en kostenverhaal. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is hiermee verzekerd.

3.13.9 Samenvatting

Volgens de HOF artikel 20.1 is rechtsonzeker omdat het niet duidelijk is om welk percentage het gaat. De Doelgroepenverordening zegt niets over, aldus de HOF.

3.13.10 Reactie gemeente

De percentages zijn inderdaad niet genoemd in de Doelgroepenverordening. De afspraken zijn vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Het artikel is daarom niet meer noodzakelijk en wordt verwijderd uit de planregels.

3.13.11 Samenvatting

De HOF is van mening dat de parkeernorm in artikel 20.2 sub b van 0,6 per woning extreem laag is en onvoldoende. De HOF verwijst naar de parkeernorm bij het Pelmolendpad en Holenkwartier waar respectievelijk een parkeernorm wordt gehanteerd van 1,0 en 1,6 (inclusief 0,3 voor bezoekersparkeren) terwijl de verdeling in woningcategoriën vergelijkbaar is.

3.13.12 Reactie gemeente

Het stationsgebied is met zijn bus- en treinverbindingen bij uitstek goed verbonden met de omgeving. Conform landelijke aanbevelingen voor stationsgebieden is daarom in het raadsbesluit 'Poort van Hoorn,

Stedenbouwkundig plan, Financiële kaders en Samenwerkingsovereenkomst' (vastgesteld 11 november 2020) door de raad gekozen voor een gematigde parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. Deze norm speelt in op de directe beschikbaarheid van het openbaar vervoer, speelt in op de behoeftes van doelgroepen die niet per se autobezit nastreven en houdt rekening met het gemeten autobezit van de huidige bewoners van de binnenstad van Hoorn. Voor bewoners van woningen is in het ontwerpbestemmingsplan daarom uitgegaan van een parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning.

Voor de bezoekers van de woningen wordt daarnaast uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning. De norm voor bezoekers is aanvaardbaar omdat uit recente inzichten blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaats per woning in de praktijk vaak te hoog blijkt. Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie-specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval. Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Een waarde van 0,1 tot 0,15 parkeerplaats per woning is in stedelijk gebied vaak al voldoende. Dit komt ook overeen met het bezoekersdeel wat in steeds meer andere gemeenten in stedelijk gebied gehanteerd wordt. Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers van woningen voldoende zal zijn. Dit cijfer sluit naar verwachting ook goed aan op de nieuwste (nog te verschijnen) parkeerkencijfers van CROW die begin 2024 worden gepubliceerd.

Voor de overige functies sluiten de parkeernormen aan bij de Parkeernormennota Hoorn waarbij wordt uitgegaan van de onderkant van de bandbreedte.

Op basis van de opgestelde parkeerbalans door Goudappel welke als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat binnen de mogelijkheden van het bestemmingsplan in combinatie met het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen en de parkeernormen van de gemeente Hoorn een sluitende parkeerbalans geldt. Dit betekent dat het bestemmingsplan voor parkeren uitgaat van reële uitgangspunten. Hieruit blijkt dus niet dat er extra parkeerplaatsen nodig zijn.

3.13.13 Samenvatting

De HOF geeft aan dat in artikel 20.2 sub b niets is geregeld m.b.t. het bezoekersparkeren. De HOF gaat er daarom vanuit dat er te veel druk ontstaat op de openbare parkeerplaatsen.

3.13.14 Reactie gemeente

Aan de planregels zal een regel worden toegevoegd over bezoekersparkeren. Zoals hiervoor is toegelicht, wordt voor de bezoekers van de woningen uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning.

3.13.15 Samenvatting

De HOF voert aan dat in artikel 20.2 sub b onvoldoende wordt gegarandeerd dat er minimaal 1.050 respectievelijk 1.130 parkeerplaatsen komen voor de bezoekers aan de binnenstad, het ziekenhuis e.d. De HOF is van mening dat de parkeerbalans uit het verkeersonderzoek ten onrechte niet als norm in de regels van het bestemmingsplan is opgenomen.

3.13.16 Reactie gemeente

De parkeernorm wordt getoetst bij een aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen. In artikel 20.2 van de planregels is dit vastgelegd. In dit artikel staat ook welke parkeernormen van toepassing zijn. Met de parkeerbalans wordt gemotiveerd dat met dit bestemmingsplan aan deze parkeernormen voldaan kan worden en dat er voldoende ruimte is in het plangebied om uitvoering te geven aan deze parkeernormen. Het is daarom niet nodig om de parkeerbalans op te nemen in de planregels.

3.13.17 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan:

1. Artikel 20.1 waarbij wordt verwezen naar de Doelgroepenverordening is verwijderd uit de planregels.
2. Aan de planregels zal een regel worden toegevoegd over bezoekersparkeren. Voor de bezoekers van de woningen wordt uitgegaan van een parkeernorm van 0,1 parkeerplaats per woning.
3. Aan de planregels zal een regel worden toegevoegd over bezoekersparkeren. De parkeernorm voor woningen in artikel 20.2 sub b wordt gewijzigd van 0,6 parkeerplaats per woning naar 0,6 parkeerplaats per woning met dien verstande dat voor elke woning geldt dat boven op de genoemde parkeernorm tevens 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers gerealiseerd dient te worden.

3.14 Zienswijze 12 Stichting De Betrokken Poorter

3.14.1 Samenvatting

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

3.14.2 Reactie gemeente

Ondergrondse parkeermogelijkheid is in het bestemmingsplan toegestaan bij de aanduiding 'overige zone-parkeren ondergronds'.

In het stedenbouwkundig plan van 4 november 2020 welke als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd, is aangegeven dat de parkeervoorziening vormgegeven is in een ondergronds én een bovengronds deel. Het streven is om het aandeel ondergronds zo groot mogelijk te maken. Aangegeven is dat dit een belangrijk aandachtspunt is bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Daarbij moet een balans worden gezocht tussen ruimtebeslag, functionaliteit (comfort en sociale veiligheid) en kosten. In de doorontwikkeling van het stedenbouwkundig plan van 4 december 2021 dat eveneens als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, is aangegeven dat binnen de aangeduide zone aan de oostelijke zijde ondergrondse voorzieningen zijn gepland en dat aan de westelijke zijde dit verder onderzocht wordt.

Tijdens de raadsvergadering op 8 februari 2022 heeft de raad via een motie gevraagd om een second opinion naar een aantal onderdelen van de Poort van Hoorn. Het ging onder meer om de kosten (en opbrengsten) van meer of geheel ondergronds parkeren in het stationsgebied, de mogelijkheden om meer woningen toe te voegen met een lagere parkeernorm en een aantal stedenbouwkundige elementen, zoals de optie om woningen op het busstation te bouwen en het gebouw in Stationsgebied-Zuid. Tijdens de raadsvergadering werd afgesproken dat het om een 'quick scan' zou gaan en niet om een verdiepend herhalend onderzoek. Deze second opinion is uitgevoerd en de uitkomsten zijn op 16 september 2022 gedeeld met de raad. De raming van indiener is ook betrokken bij de second opinion. Op 13 mei 2022 heeft Sweco ook een bezoek gebracht aan indiener.

De conclusie van deze second opinion over ondergronds parkeren is kortweg dat meer of volledig ondergronds parkeren in het stationsgebied niet dekkend te financieren is met meeropbrengsten van woningbouw. Het zou een groot financieel tekort opleveren met grote negatieve gevolgen voor de haalbaarheid van de planvorming. Om deze reden houden wij vast aan de mogelijkheid in het

bestemmingsplan om parkeren bovengronds te realiseren. Hierbij geldt dat ondergronds parkeren nog steeds mogelijk is, maar dat niet de gehele parkeerbehoefte ondergronds kan worden opgelost.

3.14.3 Samenvatting

De stichting verzoekt om de maximale bouwhoogte van vier bouwlagen ter plaatse van de hoek Keern - Van Dedemstraat duidelijk in het bestemmingsplan op te nemen.

3.14.4 Reactie gemeente

De woonbestemming is gesitueerd tegenover de woningen aan de Van Dedemstraat. In het bestemmingsplan is binnen de woonbestemming en de gemengde bestemming een maximale bouwhoogte toegelaten van 14 meter. Voor beide bestemmingen geldt wel een zoekgebied waarbinnen hoger gebouwd mag worden. Deze hogere hoogte is echter niet toegestaan in de eerste ca. 7,5 meter van (een deel van) de woonbestemming gezien vanaf de Van Dedemstraat. Bij een bouwhoogte van 14 meter kunnen maximaal vier bouwlagen bovengronds worden gerealiseerd.

3.14.5 Samenvatting

De stichting heeft gewezen op de ineffectieve vormgeving van de parkeergarage en wijst erop dat de projectorganisatie de parkeergarage conform het advies van de stichting heeft aangepast.

3.14.6 Reactie gemeente

Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan, maar wijzen er wel op dat het ontwerpbestemmingsplan een uitwerking vormt van het op 8 december 2020 door de raad vastgesteld stedenbouwkundig plan.

3.14.7 Samenvatting

Uit het onderzoek van Ingenieursbureau Witteveen en Bos van 18 november 2021 is gebleken dat twee lagen ondergronds parkeren onder Stationsgebied Noord goed mogelijk is zonder extra prijsverhogende maatregelen zoals onderwaterbeton en diepwanden. De stichting geeft daarbij aan dat vanuit de projectorganisatie is aangegeven dat ondergronds parkeren onder het gehele Stationsgebied Noord mogelijk zou worden gemaakt om zo de markt te laten bepalen of een ondergrondse parkeergarage financieel aantrekkelijker is dan een bovengrondse (uitgaande van woningbouw op de vrijgekomen ruimtes).

3.14.8 Reactie gemeente

Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.

3.14.9 Samenvatting

De stichting geeft aan dat de bestemming van de parkeerkolos tegenover het ziekenhuis niet is aangepast terwijl inkomsten uit woningbouw ter plaatse van de geplande bovengrondse garage, nodig zijn om ondergronds parkeren mogelijk te maken. De stichting pleit ervoor om ondergronds parkeren in het bestemmingsplan ook écht mogelijk te maken, onder andere door alle bestemmingen in het Stationsgebied Noord in dat licht te optimaliseren. De stichting verzoekt om in het bestemmingsplan de nodige instrumenten op te nemen, zoals een wijzigingsbevoegdheid, uitwerkingsplicht en afwijkingsbevoegdheid. Volgens de stichting heeft het anders geen zin om de ontwikkeling van de ondergrondse parkeergarage aan de markt over te laten. Het project zou zodanig in de markt gezet moeten worden dat er een incentive geldt voor ondergronds parkeren, aldus de stichting.

3.14.10 Reactie gemeente

Uit onderzoek is gebleken dat het volledig ondergronds parkeren met woningbouw ter plaatse van de geplande bovengrondse parkeerplaatsen, financieel niet uitvoerbaar is. Het ligt daarom niet voor de hand om de nodige instrumenten op te nemen in het bestemmingsplan om extra woningen toe te staan op de locaties waar bovengronds parkeren is voorzien.

3.14.11 Samenvatting

De Stichting verzoekt om erop toe te zien dat de wijze -en de eventuele volgorde van aanbesteden- van het project zodanig zijn, dat ondergronds parkeren niet bij voorbaat moeilijk wordt gemaakt.

3.14.12 Reactie gemeente

Deze toezegging kan door de gemeente op dit moment niet worden gedaan. De wijze en volgorde van aanbesteden volgt een aparte procedure die los staat van het bestemmingsplan.

3.14.13 Samenvatting

De stichting wijst op de Omgevingswet en dat deze wetgeving erop toeziet om de bevolking middels participatie voor aanvang van de plannen te betrekken.

3.14.14 Reactie gemeente

Wij zijn uiteraard bekend met de Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking treedt en dat deze wetgeving ook bepalingen bevat ten aanzien van participatie. Ondanks dat het bestemmingsplan Stationsgebied niet onder de Omgevingswet tot stand is gekomen, is er in het verleden in de voorbereiding op het bestemmingsplan ruim aandacht geweest voor participatie. Zo zijn er diverse bijeenkomsten en informatiemomenten georganiseerd en is het plan ook op onderdelen aangepast naar aanleiding van de inbreng door participanten.

3.14.15 Samenvatting

Middels een berekening die voortvloeit uit een vergelijking met de Parkeergarage Sint Jan te 's-Hertogenbosch, toont de stichting andere bedragen dan de bedragen die door Witteveen en Bos zijn berekend. De stichting verwijst naar twee bijlages waaronder een gedetailleerde berekening voor ondergronds parkeren.

3.14.16 Reactie gemeente

Er zijn in de presentatie "Beschouwing maximaal ondergronds parkeren Stationsgebied Noord" d.d. 7 december 2021 op pagina 28 meer referentieprojecten aangegeven door adviseur Witteveen en Bos. Een referentieproject is wel ter ondersteuning maar wil nog niet zeggen dat de aangegeven projecten 1 op 1 vergelijkbaar zijn met de situatie in Hoorn. Dat geldt dus ook voor de uitgewerkte berekening van indiener over de parkeergarage Sint Jan te 's Hertogenbosch. Vandaar dat er verder is gewerkt aan het beter inzichtelijk maken van de kosten gebaseerd op een specifieke uitwerking passend binnen het stedenbouwkundig plan. Het beter inzichtelijk maken bestond uit inschakelen van een deskundig architect om dat vervolgens nauwkeurig te begroten op het ontwerp. Dit onderzoek is naar aanleiding van de raadsbehandeling ontwerp bestemmingsplan d.d. 7 februari 2021 op het punt van de kosten voor ondergronds parkeren via een second opinion, na de periode van indiening zienswijze, nogmaals uitgevoerd. Bij de door Sweco uitgevoerde second opinion d.d. 16 juni 2022 is ook de raming van bouwkosten van indiener betrokken. Uit de vergelijking is als hoofdconclusie gekomen dat de inschatting van de bouwkosten door indiener lager is dan de bouwkostenraming van Witteveen en Bos en van Sweco. Dit wordt in de second opinion verklaard doordat indiener uitgaat van een te krappe parkeergarage (25 m2 per parkeerplaats in plaats van de bij deze planontwikkeling minimaal benodigde 30 m2). Daarnaast zijn door indiener alleen de aanneemkosten gehanteerd en niet de totale investeringskosten, die ruim 40% hoger liggen dan de aanneemkosten. Indiener heeft in dit stadium van planontwikkeling ook niet geraamd op de posten 'nader te detailleren' en 'onvoorzien'.

3.14.17 Samenvatting

De stichting is van mening dat ondergronds parkeren verkeersveiliger is.

3.14.18 Reactie gemeente

Het is onduidelijk waar de stichting dit op baseert. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat er sprake is van een grotere verkeersveiligheid als er ondergronds wordt geparkeerd.

3.14.19 Samenvatting

De stichting geeft aan dat zij geen speciale voorkeur hebben voor wat betreft het soort woningen op deze specifieke locatie en dat dit wat hen betreft moet worden bepaald door de woningbehoefte op het moment van aanvang bouw en de financiële haalbaarheid.

3.14.20 Reactie gemeente

Wij nemen deze reactie ter kennisgeving aan.

3.14.21 Samenvatting

De stichting pleit ervoor om in het bestemmingsplan mogelijk te maken dat de ingang van de ondergrondse parkeergarage in het verlengde van de Maelsonstraat plaatsvindt, zodat deze kruising ongelijkvloers zou kunnen worden.

3.14.22 Reactie gemeente

Deze gevraagde aanpassing door het gedeeltelijk toepassen van een 2^e maaiveldniveau is strijdig met het stedenbouwkundig plan zoals dat door de gemeenteraad op 8 december 2020 is vastgesteld.

3.14.23 Samenvatting

De stichting reageert op de raadsbrief van 4 februari 2022 en de daarin opgenomen passages die gaan over de kosten van ondergronds parkeren. Het gaat daarbij om de kosten van ondergronds parkeren, het niet rekenen van efficiencyverlies en het verschil tussen bouw- en investeringskosten. Voor de bouwkosten stelt de stichting dat € 35.813,- excl. btw een goede calculatie is voor een parkeerplaats ondergronds. Over het niet rekenen van efficiencyverlies is de stichting van mening dat de bovengrondse parkeergarage inefficiënt is vanwege de op- en afritten een tweelaagse ondergrondse om deze reden veel minder. En is tevens van mening dat er door een tweelaagse ondergrondse parkeervoorziening een betere afstemming plaats kan vinden met de bovenbouw. Over het verschil tussen bouwkosten en investeringskosten is de stichting van mening dat dit alleen maar verwarrend werkt en een voorkeur voor het vergelijken op bouwkosten.

3.14.24 Reactie gemeente

In de raadsbrief wordt in de aanhef aangegeven dat de inhoud van de raadsbrief een voorlopige reactie betreft van het college. Op pagina 5 van de brief staat een alinea over achterhaald kengetal. Het is terecht dat de stichting hierop is aangeslagen. Er wordt gesproken over 25% hoger kengetal in combinatie met bouwkosten. Dit is achteraf gezien een onjuiste formulering. In de rapportage van de second opinion heeft Sweco namelijk vastgesteld dat de bouwkosten voor een ondergrondse parkeerplaats tussen de stichting en Witteveen en Bos niet zoveel verschillen. Maar dat de gemeente moet rekenen met investeringskosten en die heeft de stichting niet meegenomen in de kosten.

De stichting gaat uit van een zeer efficiënte parkeergarage met een oppervlakte van 25 m2 per parkeerplaats. Beide adviseurs zijn van mening dat dit te laag is vanwege het feit dat het een publiektoegankelijke parkeergarage moet zijn en rekening gehouden moet worden met de invloed van de bovenbouw. Voor de bovenbouw ligt er een uitgewerkt stedenbouwkundig plan waarmee rekening gehouden dient te worden. De stichting gaat ervan uit dat de bovenbouw “meebeweegt” met de optimale indeling van ondergrondse parkeergarage.

Het beperken van de kosten tot alleen de bouwkosten is een keuze die de stichting in de discussie heeft gemaakt, maar het draait natuurlijk om de totale investering die door de gemeente gedaan dient te worden om tot realisatie van een parkeergarage te komen.

3.14.25 Samenvatting

De stichting reageert op de raadsbrief van 4 februari 2022 en de daarin opgenomen passages die gaan over de extra opbrengsten woningbouw bij volledig ondergronds parkeren. Het gaat daarbij om verschil

GBO en BVO, btw over von-prijzen kan niet meegerekend worden, woningdifferentiatie niet meegerekend en extra kosten parkeervoorziening niet afgetrokken.

Voor extra grondopbrengsten woningbouw gaat de stichting uit van 17.500 m² gbo die tegen € 1.500,- /m² gbo kan worden omgezet indien bovengronds parkeren voor publiek en privaat kan worden omgezet naar woningbouw. In de berekening van de stichting zijn de verkoopopbrengsten van de Leemhorststraat maatgevend. Rekenkundig komen ze uit € 3.500,-/m² gbo/incl. btw maar voor hun berekening gaat de stichting uit van € 1.500,- /m² gbo/incl. btw en maakt daarbij ook de keuze om uit te gaan van een beperkte differentiatie van 15% sociaal en de rest is vrije sector. Voor de extra ondergrondse parkeergarage die de extra woningbouw vraagt bij een norm van 0,6 per woning gaat de stichting ervan uit dat deze tegen bouwkosten € 35.800,- kunnen worden verkocht.

3.14.26 Reactie gemeente

Er is een groot verschil tussen wat de stichting aanvaardbaar vindt om in een berekening voor de extra woningbouw op te nemen en wat de gemeente hanteert. De stichting en de gemeente hebben hierover meerdere malen overlegd. Uiteindelijk hebben deze overleggen geleid tot een gemeentelijke brief van 2 december 2022 waarin de verschillen tussen beide opvattingen inzichtelijk worden gemaakt. De conclusie daarbij is dat het volledig ondergronds maken van het parkeren, zoals de stichting voorstaat, een veel duurdere oplossing is dan de huidige oplossing.

3.14.27 Samenvatting

In bijlage 2 van de zienswijze stelt de stichting, op basis van haar eigen berekeningssystematiek in een drietal berekeningsvarianten, dat het ondergronds brengen van 750 bovengrondse publieke parkeerplaatsen een aantrekkelijke business case is. Het berekeningsresultaat varieert van plus € 16,6 miljoen bij variant 1, een min van ongeveer € 2,0 miljoen bij variant 2 en een plus van € 6,9 miljoen bij variant 3.

3.14.28 Reactie gemeente

Gemeente neemt de uitkomsten van de berekeningsvarianten van de stichting voor kennisgeving aan. De door de stichting gehanteerde aannames ten aanzien van opbrengsten en kosten zijn dusdanig afwijkend ten opzichte van de door gemeente verkregen adviezen op het gebied van stedenbouw, kosten parkeeroplossingen en grondopbrengsten woningbouw dat we op dit punt inhoudelijk ook willen verwijzen naar de gemeentelijke brief van 2 december 2022 die aan de stichting is verzonden.

3.14.29 Samenvatting

De stichting brengt nog in te bezien of een halfverdiepte parkeerlaag gelet op de lagere kosten geen mogelijkheid is om ondergronds parkeren mogelijk te maken.

3.14.30 Reactie gemeente

Het vastgestelde stedenbouwkundig plan verzet zich hiertegen, want daarbij is het uitgangspunt een levendige plint op maaiveldniveau.

3.14.31 Samenvatting

De stichting heeft op 18 juni 2023 een addendum ingediend op de zienswijze vanwege veranderende marktomstandigheden. Hierin wordt uiteengezet wat de consequenties zijn voor de zienswijze vanwege de veranderende omstandigheden. Bouwkosten stegen sterk in 2022. Voor 2023 wordt een lichte daling van het bouwvolume verwacht maar zeker niet zo sterk als dat de bouwpreizen zijn gestegen. De stichting geeft een schematische vergelijking van de vierkante meter prijzen in de zienswijze van 30 maart 2022 en het BouwkostenKompas (BkK) 2023. De conclusie van de stichting is dat de berekening van de financiële impact van volledig ondergronds parkeren ca. 10% ongunstiger uitkomt dan de getallen zoals gebruikt in de zienswijze van 30 maart 2022.

3.14.32 Reactie gemeente

Ambtshalve wordt het addendum betrokken bij de beantwoording van de zienswijze.

Wij kunnen ons niet vinden in de wijze van vergelijken, de gebruikte getallen in de vergelijking en de conclusie die daaruit wordt getrokken. Bij brief van 5 juli 2023 (zaaknr. 2058038) heeft de gemeente gereageerd op het addendum van de zienswijze.

3.14.33 Samenvatting

De stichting gaat in het addendum in op het verschil in de berekeningen van Gemeente, DBP en onafhankelijke deskundige derden. Daarbij behandelen zij tevens de top 5 verschillen, zoals aangegeven in de bij de raadsbrief van 2 december 2022 gevoegde verschillenanalyse.

3.14.34 Reactie gemeente

Bij brief van 5 juli 2023 (zaaknr. 2058038) heeft de gemeente gereageerd op het addendum van de zienswijze. Er is in deze gemeentelijke reactie uitgebreid ingegaan op de top 5 van verschillen. Korthedshalve wordt in deze nota van beantwoording volstaan met een verwijzing naar deze brief.

3.14.35 Samenvatting

De stichting gaat in het addendum in op de optimale gebiedsindeling. Analooq aan het Jeudje kan door het slim combineren van autoparkeren, fietsparkeren en bergingen een optimale vlakindeling worden gerealiseerd. Datzelfde kan ook worden bereikt door simpelweg de ondergrondse bouw rechthoekig te maken. De stichting verwijst naar een illustratie in het addendum.

3.14.36 Reactie gemeente

De stichting pleit voor een andere stedenbouwkundige opzet waarbij het ondergronds parkeren centraal staat en dus sturend is voor de bovengrondse ontwikkeling. Deze randvoorwaarde is met het stedenbouwkundig plan, zoals door de raad aangenomen op 8 december 2020, niet uitvoerbaar.

3.14.37 Samenvatting

De stichting behandelt in het addendum de second opinion. De stichting haalt aan dat de kosten per parkeerplaats voor ondergronds parkeren in vergelijking tussen Witteveen en Bos, Sweco en DBP nagenoeg overeenkomen. Om onbegrijpelijke reden beperkte de onderzoeksopdracht van Sweco zich sec tot ondergronds parkeren. De second opinion is zonder toegezegde betrokkenheid van de raad en DBP tot stand gekomen.

3.14.38 Reactie gemeente

De second opinion, waartoe de raad op 8 februari 2022 via een motie heeft besloten, heeft onder andere betrekking op een onderzoek naar de mogelijkheden van geheel of gedeeltelijk ondergronds parkeren. De gemeenteraad en de stichting is over de uitkomsten van deze second opinion op 16 september 2022 geïnformeerd. Dat de stichting niet betrokken is bij de onderzoeksopdracht is gebruikelijk. Het gaat immers om een onafhankelijk onderzoek.

3.14.39 Conclusie

De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

3.15 Zienswijze 13 Klaverblad Rechtsbijstand Stichting

3.15.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.15.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.15.3 Samenvatting

Indiener wijst op een procedureel punt. De stedelijke ontwikkeling van het stationsgebied is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling uit de D-lijst van het Besluit m.e.r.. Vooralsnog is indiener niet bekend dat het college een besluit in het kader van het Besluit m.e.r. heeft genomen en wijst erop dat dit nog moet gebeuren en gepubliceerd moet worden voor zover dit niet is gebeurd.

3.15.4 Reactie gemeente

Voor de ontwikkeling heeft een vormvrije mer-beoordeling plaatsgevonden. In paragraaf 5.14 van de toelichting is deze vormvrije mer-beoordeling gemotiveerd. Het college heeft op 21 december 2021 besloten dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld. Dit is op 2 juni 2022 gepubliceerd in het Gemeenteblad en het Hoorns Nieuwsblad.

3.15.5 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.

3.16 Zienswijze 14 [Geanonimiseerd]

3.16.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.16.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.16.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.

3.17 Zienswijze 15 [Geanonimiseerd]

3.17.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.17.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.17.3 Samenvatting

Indiener spreekt zijn dank uit voor de locatiebezoeken die zijn gedaan door een ambtenaar en enkele politieke partijen.

3.17.4 Reactie gemeente

Wij nemen deze reactie voor kennisgeving aan.

3.17.5 Samenvatting

Indiener wijst erop dat de Crisis- en herstelwet en de drempelwaarde voor stedelijke ontwikkeling, D11.2 uit de D-lijst van het Besluit m.e.r., van toepassing zijn. Er is volgens indiener geen m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen dat op de juiste wijze bekend is gemaakt.

3.17.6 Reactie gemeente

Voor de ontwikkeling heeft een vormvrije mer-beoordeling plaatsgevonden. In paragraaf 5.14 van de toelichting is deze vormvrije mer-beoordeling gemotiveerd. Het college heeft op 21 december 2021 besloten dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld. Dit is op 2 juni 2022 gepubliceerd in het Gemeenteblad en het Hoorns Nieuwsblad. Overigens vindt met de plannen geen overschrijding plaats van de drempelwaarde uit de D-lijst van het Besluit m.e.r.

3.17.7 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.

3.18 Zienswijze 16 [Geanonimiseerd]

3.18.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.18.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.18.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1

3.19 Zienswijze 17 [Geanonimiseerd]

3.19.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het mogelijk maken van een parkeergarage ter hoogte van de Koepoortsweg.

3.19.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van deze nota van beantwoording.

3.19.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.2.

3.20 Zienswijze 18 [Geanonimiseerd]

3.20.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het mogelijk maken van een parkeergarage ter hoogte van de Koepoortsweg.

3.20.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van deze nota van beantwoording.

3.20.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.2.

3.21 Zienswijze 19 [Geanonimiseerd]

3.21.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het mogelijk maken van een parkeergarage ter hoogte van de Koepoortsweg.

3.21.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van deze nota van beantwoording.

3.21.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.2.

3.22 Zienswijze 20 [Geanonimiseerd]

3.22.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het mogelijk maken van een parkeergarage ter hoogte van de Koepoortsweg.

3.22.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van deze nota van beantwoording.

3.22.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.2.

3.23 Zienswijze 21 [Geanonimiseerd]

3.23.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het mogelijk maken van een parkeergarage ter hoogte van de Koepoortsweg.

3.23.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van deze nota van beantwoording.

3.23.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.2.

3.24 Zienswijze 22 [Geanonimiseerd]

3.24.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.24.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.24.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1

3.25 Zienswijze 23 [Geanonimiseerd]

3.25.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het mogelijk maken van een parkeergarage ter hoogte van de Koepoortsweg.

3.25.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie wordt verwezen naar paragraaf 3.2 van deze nota van beantwoording.

3.25.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.2.

3.26 Zienswijze 24 [Geanonimiseerd]

3.26.1 Samenvatting

De zienswijze van indiener heeft betrekking op het gebied met de bestemming 'Gemengd' naast het appartementencomplex aan de Stationsweg.

3.26.2 Reactie gemeente

Voor een reactie over deze locatie, in deze nota van beantwoording aangeduid als 'zuidgebouw', wordt verwezen naar paragraaf 3.1 van deze nota van beantwoording.

3.26.3 Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze zijn uiteengezet in paragraaf 3.1.