

## Raadsvoorstel

Zaaknummer: 1888562  
Steller: C. Plat  
Datum commissie: 17 januari 2023  
Datum raadsvergadering: 7 februari 2023

Team: ROWE  
Teammanager: T. Plat  
Portefeuillehouder: A. Boomgaars  
E-mail: c.plat@hoorn.nl

### Onderwerp

Vaststellen bestemmingsplan Pelmolenpad

### Agendering

Ter besluitvorming

### Bijlagen

|   |                                                                |
|---|----------------------------------------------------------------|
| 1 | Ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad                             |
| 2 | Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Pelmolenpad |
| 3 | Nota van wijzigingen bestemmingsplan Pelmolenpad               |
| 4 | Informatieve brief aan de raad parkeerfasering                 |

---

### De raad besluit

1. in te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen overeenkomstig de bijgevoegde Nota van beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad die onderdeel uitmaakt van dit besluit;
2. het bestemmingsplan Pelmolenpad gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig de van dit besluit onderdeel uitmakende Nota van wijzigingen waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruikgemaakt is van een ondergrond (ontleend aan de BGT en BRK 2021-01-26);
3. geen exploitatieplan vast te stellen;
4. dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is;
5. de brief over de parkeerfasering voor kennisgeving aan te nemen.

### Samenvatting

Het ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad heeft ter inzage gelegen van 18 februari 2022 tot en met 31 maart 2022. Tijdens deze termijn kon eenieder een zienswijze indienen. Over het ontwerpbestemmingsplan zijn acht zienswijzen ingediend. Deze zijn beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen. De reacties leiden tot ondergeschikte aanpassingen in het plan. Er zijn ook enkele ondergeschikte ambtshalve aanpassingen van het bestemmingsplan. In de Nota van wijzigingen staan alle wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan opgesomd. De gemeenteraad wordt voorgesteld het bestemmingsplan Pelmolenpad gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dat ter inzage heeft gelegen en geen exploitatieplan vast te stellen. Ook wordt de raad voorgesteld kennis te nemen van de brief over de parkeerfasering van de Poort van Hoorn tijdens de bouwwerkzaamheden in het plangebied Pelmolenpad.

#### 1. Inleiding: reden van het voorstel

##### Aanleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad heeft ter inzage gelegen. Op het bestemmingsplan zijn acht zienswijzen ingediend. De volgende stap in de procedure is de beantwoording van de zienswijzen en besluitvorming over de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad.

##### Belang

Het realiseren van woningen en voorzieningen in het Pelmolenpad is in strijd met de daar geldende bestemmingsplannen.

Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan nodig.

### **Centrale vraag**

Hoe kan de gemeenteraad ervoor zorgen dat het Pelmolenpad een nieuwe invulling krijgt, met onder meer woningbouw en voorzieningen?

### **2. Beoogd maatschappelijk resultaat**

Het realiseren van (betaalbare) woningbouw en voorzieningen.

### **3. Bijdrage aan de duurzaamheidsambitie**

Duurzaamheid is een breed thema en gaat zowel over sociale, fysieke als organisatorische elementen. In de Poort van Hoorn wordt gestreefd naar een energiepositieve balans. Dit houdt in dat in het gebied meer energie wordt opgewekt dan dat de functies in het gebied verbruiken. Dit is in overeenstemming met het raadsbesluit van 24 september 2019 waarbij is ingestemd met de uitgangspunten voor de Poort van Hoorn. Het stedenbouwkundig plan geeft hier fysiek uiting aan door het plan op te bouwen vanuit het landschap, openbare ruimte naar bebouwing. Aangestuurd wordt op een energieconcept voor het gehele gebied zodat duidelijk wordt of energieleverend haalbaar is. Dit aspect maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. In de nadere planuitwerking wordt dit aspect verder uitgewerkt.

### **4. Kaders**

*Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro)*

Hierin staat hoe ruimtelijke plannen tot stand komen en welke bestuurslaag (Rijk, provincie, gemeente) voor wat verantwoordelijk is. De gemeentelijke instrumenten voor ruimtelijke ordening, zoals structuurvisie en bestemmingsplan staan in de Wro genoemd. Het Bro is de nadere uitwerking van de Wro. Er staan bepalingen in over bestemmingsplannen en grondexploitatie.

*Crisis- en herstelwet (Chw)*

De Crisis- en herstelwet is van toepassing op plannen waarbij meer dan elf woningen worden gerealiseerd. De Chw bevat procedureversnellingen die de beroepsfase inkorten.

*Grondexploitatiewet*

Deze wet stelt als onderdeel van de Wro een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan bestemmingsplannen. Een exploitatieplan maakt verplicht deel uit van het bestemmingsplanproces, tenzij het kostenverhaal op andere wijze (bijv. een anterieure overeenkomst) is gegarandeerd.

*Omgevingsvisie Hoorn (2022)*

Centrale doel van deze visie is een stad die op langere termijn vitaal en leefbaar is. Dit doel wordt bereikt door de volgende opgaven in samenhang te realiseren:

- a. het aantrekkelijk maken van bestaande en nieuwe wijken, met een ambitie om 10.000 tot 12.000 nieuwe woningen te realiseren binnen de bestaande stad;
- b. het voortbouwen op economische en toeristische kansen, met een ambitie om 3.200 nieuwe banen te creëren;
- c. het verbeteren van bereikbaarheid via weg, spoor en water;
- d. het werken aan een socialere, gezondere en veiligere omgeving;
- e. het verder verduurzamen en vergroenen.

*Structuurvisie Poort van Hoorn (2013)*

Hier is de opgave in het plangebied Poort van Hoorn beschreven. De opgave bestaat uit:

- realiseren van een goede bereikbaarheid van de binnenstad;
- slechten van de barrièrewerking van het spoor en de Provincialeweg ;
- op peil houden en concentreren van de parkeervoorzieningen;
- opwaarderen van de voetgangersverbinding over het spoor ter hoogte van het NS-station ;
- realiseren van ruimtewinst door meervoudig ruimtegebruik met een attractief programma;
- versterken van het kerngebied tot aantrekkelijke stedelijke verblijfs-, werk- en woonomgeving.

#### *Geldende bestemmingsplannen*

De bestemmingsplannen Hoorn Noord-West 1971, Binnenstad, Uitbreidingsplan in hoofdzaken Hoorn 1961, Herziening uitbreidingsplan in onderdelen 1954 en Grote Waal 1971 gelden hier. De voorziene ontwikkeling past niet in deze plannen. Aanvullend zijn het paraplubestemmingsplan Parkeren & laden en lossen (2018) en het paraplubestemmingsplan Archeologie (2017) van toepassing.

#### *Raadsbesluit van 24 september 2019 – Uitgangspunten gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn*

Met dit besluit heeft de gemeenteraad de ambities, essenties en uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn vastgesteld.

#### *Raadsbesluit van 8 december 2020 – Stedenbouwkundig plan, Financiële kaders en Samenwerkingsovereenkomst Poort van Hoorn*

Met dit besluit heeft de gemeenteraad het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn vastgesteld. Het stedenbouwkundig plan geeft concreet richting aan de ontwikkeling van het stationsgebied en de locatie Pelmolenpad/Prisma. Er is ruimte voor ruim duizend woningen, verplaatsing van het busstation, een nieuwe traverse over het spoor, een onder- en bovengrondse parkeergarage, fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde van het station en diverse stedelijke voorzieningen.

#### *Samenwerkingsovereenkomst van 31 mei 2021*

Gemeente Hoorn, Provincie Noord-Holland, NS Stations en ProRail zijn een samenwerkingsovereenkomst voor de Poort van Hoorn aangegaan. Hierin zijn afspraken gemaakt over de realisatie van het stedenbouwkundig plan voor het gebied rondom het stationsgebied.

#### *Brief van 7 september 2021 – nieuwe ontsluiting in bestemmingsplan Pelmolenpad*

In deze brief is ingegaan op de ruimtereservering voor een nieuwe ontsluiting in het Pelmolenpad.

#### *Brief van 25 november 2021 – antwoorden vragen commissie ontwerpbestemmingsplannen Poort van Hoorn*

In deze brief staat de reactie op de vragen die zijn gesteld in de raadscommissie (28 september 2021).

#### *Brieven van 17 mei 2022 en 14 juli 2022 - gewijzigde planning bestemmingsplannen Poort van Hoorn en second opinion*

Deze brief is aangegeven dat meer tijd nodig is voor het geven van een reactie op de second opinion en voor het voorbereiden van het vaststellen van de bestemmingsplannen Pelmolenpad en Stationsgebied.

#### *Brief van 16 september 2022 – Poort van Hoorn: terugkoppeling second opinion en stand van zaken*

In deze brief wordt gereageerd op de motie om een second opinion uit te voeren naar het ondergronds parkeren in het stationsgebied, de mogelijkheid om meer woningen toe te voeren met een lagere parkeernorm en een aantal stedenbouwkundig elementen, zoals de optie om woningen op het busstation te bouwen en het gebouw in Stationsgebied-Zuid. In de brief is ook ingegaan op het splitsen van de procedures van de bestemmingsplannen Pelmolenpad en Stationsgebied.

#### *Raadsbesluit Procedure ontwerpbestemmingsplan Pelmolenpad (8 februari 2022)*

De gemeenteraad heeft besloten het ontwerp in procedure te brengen en een ander participatieproces te hanteren.

#### *Anterieure overeenkomst (13 oktober 2022) en raadsbrief anterieure overeenkomst (16 september 2022)*

Gemeente Hoorn heeft met BPD en Intermaris een anterieure overeenkomst gesloten over de ontwikkeling van de locatie Pelmolenpad/Prisma. Het programma bevat 19% sociale koop en 20% sociale huurwoningen, 27% midden koopwoningen en 34% vrije sector koopwoningen. In totaal zijn dit 610 woningen met 391 gebouwde parkeerplekken en 182 maaiveldparkeerplekken waar parkeerplaatsen voor bestaande vergunninghouders ook deel van uitmaken (parkeernorm 0,94). De essentie van de overeenkomst is dat de gemeente de eigendommen van BPD en Intermaris in het gebied koopt en de

bouwrijpe gronden onder de woningbouwblokken (bouwkavels) en de te bouwen parkeervoorzieningen gefaseerd aan BPD en Intermaris uitgeeft. Intermaris realiseert gefaseerd de sociale huurwoningen en BPD realiseert gefaseerd de overige woningen en de twee gebouwde parkeervoorzieningen.

## **5. Argumenten**

### Zienswijzen

De over het ontwerpbestemmingsplan ingediende zienswijzen zijn in de Nota van beantwoording zienswijzen ontwerpbestemmingsplan Pelmolendpad van een reactie voorzien.

Door Intermaris was ook een zienswijze ingediend. Deze is, na het voeren van gesprekken over de ontwikkeling van de locatie en het bereiken van overeenstemming met BPD en Intermaris, ingetrokken. Onderstaand wordt op een aantal onderwerpen uit de zienswijzen nader ingegaan.

#### *a. Bouwhoogte*

In het bestemmingsplan is op diverse bouwvlakken rekening gehouden met 3 meter bouwhoogte per verdieping. In de zienswijzen kwam naar voren dat de bouwhoogte van 11 meter hiermee niet overeenkomt. Er zijn een aantal redenen voor deze maximale bouwhoogte:

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

De maximale bouwhoogte uit het ontwerpbestemmingsplan is gerechtvaardigd onder bovengenoemde omstandigheden. Dit is echter nog niet voldoende geborgd in de planregels, onder andere omdat nog niet bekend is welke woningtypen waar komen en of er bijvoorbeeld kappen worden toegepast of niet. In het bestemmingsplan wordt de bouwhoogte zodanig aangepast dat deze extra ruimte alleen toelaatbaar is onder voorwaarden. Daar waar binnen de bestemmingen 'Wonen-Woongebouw' en 'Gemengd' in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 11 meter is toegestaan, wordt de bouwhoogte aangepast naar maximaal 10 meter.

Er wordt een binnenplanse afwijking opgenomen om af te wijken van de maximale bouwhoogte (met maximaal één meter) als sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

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

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

#### *b. Aanpassen programma en parkeernorm*

In het plangebied worden 610 woningen, 391 gebouwde parkeerplekken en 182 maaiveldparkeerplekken (parkeernorm 0,94) gerealiseerd. Bij de realisatie van de parkeerplekken is ook rekening gehouden met de bestaande vergunninghouders. De parkeernorm voor de nieuwe woningen is als volgt opgebouwd:

0,8 parkeerplaats per koopwoning, 0,3 parkeerplaats per huurwoning, 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers. Dit is vastgelegd in de anterieure overeenkomst die met BPD en Intermaris is gesloten. Dit is een aanpassing van de parkeernorm (van 1,0 per woning) uit het besluit van de gemeenteraad van 8 december 2020 waarbij het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn is vastgelegd. De reden voor het aanpassen van de parkeernorm is dat is gebleken dat de parkeernorm van 1,0 voor elke woning niet haalbaar is in dit plangebied. De openbare ruimte biedt daar niet voldoende plek voor. Bovendien gaat het stedenbouwkundig plan uit van een autoluw gebied waar de auto te gast is.

In het verkeersonderzoek (bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan) zijn de verkeerseffecten beschreven. Hierbij is op basis van het toen bekende programma onderzoek uitgevoerd naar de planwegen, de omliggende wegen en de kruispunten. De anterieure overeenkomst leidt tot enkele wijzigingen in het programma. Het verkeersonderzoek is geactualiseerd. Onderzocht is of de wijzigingen gevolgen hebben voor de verkeerseffecten en voor de parkeereffecten.

Uit het onderzoek blijkt dat de bijstelling van het aantal woningen en de vermindering van het aantal parkeerplaatsen leiden tot een zeer geringe verandering van de verkeersbelasting op de wegen in het Pelmolenpad en omgeving. De verandering is zodanig gering dat deze geen invloed heeft op de uitgevoerde berekeningen in het kader van het verkeersonderzoek Poort van Hoorn. Daarnaast blijft het plan voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

#### *c. Groen Kometenstraat*

Naar aanleiding van reacties van omwonenden is een deel van het groen en speelveld behouden. Er is echter ook ruimte nodig om het programma op een stedenbouwkundig verantwoorde manier in een bestaande omgeving in te passen. Hierbij kan niet worden voorkomen dat bestaand groen hiervoor (deels) plaats moet maken. Een deel van de groenstrook wordt daarom ingericht voor woningbouw. Een ander deel blijft speelveld en er is ruimte voor een groenstrook van (minimaal) 4,5 meter breed met enkele doorsteken.

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

Door de indieners van zienswijzen is gevraagd om een bredere strook groen te behouden. Er is een bomeneffectanalyse uitgevoerd voor een 6-tal bomen. Uit de analyse blijkt dat rond de bomen voldoende ruimte nodig is om deze te behouden en dat hiervoor een zeer brede groenstrook van 17 meter nodig is. Als deze brede groenstrook moet worden ingepast in het stedenbouwkundig plan, gaat dat ten koste van woningen en uitgeefbaar gebied. Om het daardoor ontstane tekort aan woonprogramma deels te compenseren, is het nodig om de hoogte van het appartementenblok in de Kometenstraat te verhogen. Ook is er minder uitgeefbare grond waardoor dit gevolgen heeft voor de businesscase.

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

#### Ruimtereservering voor nieuwe ontsluitingsweg

Een besluit over de eventuele komst van een noord-zuid verkeersverbinding wordt met dit bestemmingsplan niet genomen. In het bestemmingsplan Pelmolenpad is een ruimtereservering opgenomen. Er lopen studies naar de bereikbaarheid van de binnenstad. Een aantal opties is doorgerekend. Twee daarvan worden nu nader uitgewerkt. In beide opties wordt de bestaande route over het Keern een weg voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers), met op bepaalde gedeelten de auto te gast. De nieuwe toegangsweg wordt dan in beide opties een weg voor gemotoriseerd verkeer. De resultaten van de nadere uitwerking zijn de basis om met de omgeving de dialoog aan te gaan over een optimale ontsluiting. Op een later moment kan daarvoor dan -als blijkt dat deze oplossing de voorkeur verdient- een ruimtelijke procedure worden doorlopen.

#### Beeldkwaliteitsplan

Het ontwerp van het beeldkwaliteitsplan Poort van Hoorn lag gelijktijdig met de ontwerpbestemmingsplannen Pelmolenpad en Stationsgebied ter inzage. De gemeenteraad neemt eerder een besluit over vaststelling van het bestemmingsplan Pelmolenpad dan over het bestemmingsplan Stationsgebied. Het beeldkwaliteitsplan is daarom aangepast tot een plan voor het gebied Pelmolenpad, waarin ook de afspraken met de contractpartners zijn verwerkt. Besluitvorming over het vaststellen van dit aangepaste beeldkwaliteitsplan en het bestemmingsplan Pelmolenpad vindt apart maar gelijktijdig plaats.

#### Parkeerfasering

Aankomende jaren verandert er veel in en rond de binnenstad. Het eerste project dat van start gaat, is de ontwikkeling van het plangebied Pelmolenpad. Op latere momenten start de transformatie van het stationsgebied. De voorgenomen ontwikkelingen hebben gevolgen voor het parkeren van voertuigen. Het is belangrijk om deze gevolgen vroegtijdig in kaart te brengen en daar oplossingen voor te vinden.

Er komt een basisdocument dat, met voortschrijdend inzicht, aangepast kan worden en actueel wordt gehouden. In eerste instantie ligt hierin de focus op het plangebied Pelmolenpad, later wordt het stationsgebied hierbij betrokken. In dit document wordt ingegaan op:

- hoeveel parkeren nodig is om het gebruik te faciliteren;
- wat voor extra mobiliteitsbewegingen (omrij- en loopafstanden) acceptabel zijn.

De brief over de parkeerfasering van de Poort van Hoorn tijdens de bouwwerkzaamheden in het plangebied Pelmolenpad zit als bijlage bij dit voorstel.

#### Tankstation BP

In het plangebied Pelmolenpad ligt tankstation BP. Bij dit tankstation kan ook gas worden getankt. Voor het vulpunt, het ondergronds reservoir en de afleverinstallatie gelden veiligheidsafstanden. Uit het onderzoek externe veiligheid blijkt dat een deel van de nieuwe ontwikkelingen, vanwege de ligging binnen de veiligheidscontour van zowel het vulpunt als het ondergronds reservoir van dit LPG-tankstation, niet mogelijk is.

Bij de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan was nog geen overeenkomst met BP gesloten met afspraken over de beëindiging van de LPG-voorziening op het perceel. Destijds vonden wel gesprekken plaats waarin BP heeft aangegeven bereid te zijn tot beëindiging van de LPG-voorziening op het perceel. Inmiddels hebben deze gesprekken ertoe geleid dat partijen in een vergevorderd stadium zijn over het sluiten van een beëindigingsovereenkomst. Verwacht wordt dat op korte termijn overeenstemming wordt bereikt over het beëindigen en beëindigd houden van de LPG-voorziening en dat afspraken juridisch worden vastgelegd in een overeenkomst.

Met het beëindigen van de verkoop van LPG levert het aspect externe veiligheid geen belemmeringen meer op voor de beoogde ontwikkelingen van het bestemmingsplan Pelmolenpad.

Onderdeel van genoemde overeenkomst is ook dat afspraken worden gemaakt over overdracht van het deel van het perceel van BP waar nu de LPG-voorziening is. Omdat de verwerving nog niet daadwerkelijk heeft plaatsgevonden en er ook geen afspraken zijn gemaakt met BP over de realisatie

van de woonbestemming op dit deel van het perceel, wordt de bestemming ter plaatse van de gronden die nu in eigendom zijn van BP en die in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'Wonen-Woongebouw' hebben, gewijzigd naar de bestemming 'Verkeer-Verblijf'. Er wordt ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om deze bestemming op een later moment onder voorwaarden weer te wijzigen in de bestemming 'Wonen-Woongebouw'.

#### Actualisatie milieuonderzoeken

Door wijzigingen in het programma en door het beëindigen van de LPG-voorziening van uitgifte en opslag door BP was het nodig om een aantal onderzoeken te actualiseren. Dit betrof de notitie externe veiligheid, de rapportage bedrijven en milieuzonering en de rapportage geluid door het tankstation. De onderzoeken tonen aan dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet ook beschouwd worden of sprake is van een aanvaardbare situatie wat betreft de gecumuleerde geluidsbelasting (Dit is het geluid veroorzaakt door weg- en railverkeer). Uit de rekenresultaten komt naar voren dat sprake is van een vrij hoge gecumuleerde geluidsbelasting. Dit is op een dergelijke stedelijke locatie, nabij het spoor en drukke wegen, niet ongebruikelijk. Daarbij wordt bij de beoogde ontwikkeling rekening gehouden met het realiseren van een goed woon- en leefklimaat. De beoogde woningen moeten wat betreft het binnenniveau voldoen aan de nieuwbouweisen uit het Bouwbesluit 2012. Hiermee wordt een aanvaardbaar akoestische binnenniveau gewaarborgd.

Voorname onderzoeken worden als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan opgenomen.

#### Ontheffing Wet natuurbescherming

Uit ecologisch onderzoek blijkt dat (als gevolg van de sloop van het woongebouw aan de Zuiderkruisstraat) één paarverblijfplaats van gewone dwergvleermuis verloren gaat. Dit betekent dat voor de sloop van dit gebouw een ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is. Deze ontheffing is op 20 oktober 2022 verleend en wordt verwerkt in het bestemmingsplan.

#### Vormvrije mer-beoordeling

Op 21 december 2021 heeft het college besloten dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld omdat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, die aanleiding geven voor het opstellen van een nadere milieueffectbeoordeling. De beslissing over de vormvrije mer-beoordeling is bekendgemaakt op 2 juni 2022.

#### Wijzigingen

Het bestemmingsplan is op onderdelen gewijzigd door zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Het betreft ondergeschikte wijzigingen.

Het gaat hier onder andere om:

- het vervallen van maximale bouwpercentages (de maximale invulling is voldoende begrensd door de bouwhoogte, het positioneren van de bouwvlakken en de maximale bruto vloeroppervlakte);
- het aanpassen van het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (door bredere woonblokken en het meenemen van bergingen en inpandige fietsenstallingen);
- het aanpassen van de breedte van de doorsteken in de bouwvlakken;
- het aanpassen van de parkeernorm naar 0,8 voor koopwoningen, 0,3 voor huurwoningen en 0,2 bezoekersparkeren;
- het opnemen van een maximum aantal bouwlagen van 8;
- aanvullen van de toelichting op de onderdelen beleid en omgevingsaspecten;
- de zonstudie, bomeneffect-analyse en geactualiseerde milieuonderzoeken worden toegevoegd;
- de bestemming van enkele gronden die nu in eigendom zijn van tankstation BP worden gewijzigd naar de bestemming 'Verkeer-Verblijf'. Ook wordt hier een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming te kunnen wijzigen in de bestemming 'Wonen-Woongebouw'.

Voor een volledig overzicht van wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen en ambtshalve, wordt verwezen naar de Nota van wijzigingen.

#### Exploitatieplan

Gelijktijdig met een besluit over het vaststellen van het bestemmingsplan moet de gemeenteraad besluiten al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Aangezien de kosten voor dit bestemmingsplan worden gedragen door BPD/Intermaris en er een anterieure overeenkomst is gesloten, is het kostenverhaal daarmee anderszins verzekerd. Op basis daarvan is het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar en is het opstellen van een exploitatieplan in de zin van de Wet ruimtelijke ordening dan ook niet noodzakelijk.

Alles overwegende staat het college positief tegenover de ontwikkeling van het plangebied. Het college stelt voor om het bestemmingsplan Pelmolenpad, met inachtneming van genoemde aanpassingen, gewijzigd vast te stellen conform de Nota van wijzigingen. Hierdoor wordt het mogelijk om in dit gebied woningen met bijpassende voorzieningen en dienstverlening te realiseren. Met het nieuwe bestemmingsplan heeft de gemeente een actueel juridisch planologisch instrument in handen voor het ruimtelijk beleid voor dit plangebied.

#### **6. Maatschappelijk draagvlak**

Over het ontwerpbestemmingsplan zijn acht zienswijzen ingediend. Deze zijn beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Pelmolenpad. De ingekomen zienswijzen hebben op onderdelen tot wijzigingen geleid.

#### **7. Financiële consequenties**

Het vaststellen van het bestemmingsplan heeft geen financiële gevolgen voor de gemeentelijke begroting.

#### **8. Communicatie**

Het besluit over het vaststellen van het bestemmingsplan wordt openbaar bekendgemaakt door een publicatie in het Hoorns Nieuwsblad en in het Gemeenteblad. Het plan is dan digitaal in te zien op de landelijke voorziening ([www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)). Ook wordt het plan beschikbaar gesteld via de website van de gemeente. Alle stukken liggen ook fysiek ter inzage.

De indieners van de zienswijzen worden schriftelijk geïnformeerd over het raadsbesluit en de beantwoording van de zienswijzen.

#### **9. Realisatie**

Na bekendmaking van het besluit kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan treedt na afloop van de beroepstermijn in werking. Als ook een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend (schorsing), dan treedt het bestemmingsplan niet eerder in werking totdat op dat verzoek is beslist.

Start van de bouw is gepland na de bouwvak in de zomer van 2024. De werkzaamheden voor het bouwrijp maken starten voor die tijd.

Hoorn, 22 DEC 2022

het college van burgemeester en wethouders van Hoorn,

de secretaris,

de burgemeester