

TAM-Omgevingsplan 22d Behouden Haven Zaandam
Nota van Beantwoording

Onderwerp	Samenvatting zienswijze	Reactie gemeente Zaanstad	Gevolgen voor omgevingsplan
1. Stedenbouw			
<i>volume en positie gebouw, o.a. bezonning/schaduwwerking</i>	Sterke toename bouwvolume, bouwmassa en bouwhoogte past niet bij karakter bestaande omgeving en zet deur open voor vergelijkbare ontwikkelingen in omgeving.	Het plangebied is gelegen in een omgeving waar de stedenbouwkundige structuur van dit gedeelte van het centrum van Zaandam bestaat uit een contrast tussen het Westeinde als 'hoofdstraat', de haaks daarop gelegen straatjes met kleinere pandjes en daartussen grotere bebouwing. Juist de afwisseling van lange rechte straatjes en daartussen grotere afwijkende complexen (zoals bij de fabrieken) is karakteristiek voor Zaandam. Dat kent ook een oorsprong in het verleden van de locatie Behouden Haven, met grotere loodsen en een afwijkende waterstructuur. Het bouwvolume neemt door de gebiedsontwikkeling toe, maar in een omgeving waar meer hogere volumes voorkomen en op een plek waar in het verleden ook een (nog hoger) volume heeft gestaan. De omgeving Behouden Haven is dus afwijkend, maar biedt daarmee ook mogelijkheden die van belang zijn: ruimte voor ander noodzakelijk stedelijk programma, andere woontypologieën, grotere bomen en ruimere openbare ruimten. Het bouwvolume, de bouwmassa en bouwhoogte zijn afgestemd op de omgeving. Het stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan en concept openbare ruimteplan (bijlagen 1, 2 en 3 van de motivering TAM-Omgevingsplan) zijn ook opgesteld vanuit dit uitgangspunt.	De motivering (par. 3.3.2) is hierop aangevuld.
	Aangepaste gebouwpositie en bouwhoogte veroorzaakt forse schaduwwerking, ontnemt zonlicht, vrij uitzicht, verlies aan privacy in tuin en woning door in-kijk vanuit gebouw en balkons (voorstel voor in architectuur geïntegreerde privacyschermen), vrees voor lichtoverlast vanuit gebouw (geen gevelopeningen)	Aantasting van woon- en leefklimaat is moeilijk te objectiveren. Ten behoeve van de beoordeling van de beoogde bouwmassa is een studie uitgevoerd naar de effecten op de omliggende bebouwing en openbare ruimte, waaronder bezonning en wind. Voor bezonning is rekening gehouden met de 'lichte TNO-	De motivering is hierop aangevuld met een bezonningsparagraaf. Zie paragraaf 7.9

	richting kopgevel/Botermakersstraat, voorstel expeditie-entree verleggen naar langsgevel en geen verlichtingsarmaturen op kopgevel en in groenzone) en daarmee aantasting woon- en leefklimaat. Dit geldt voor zowel woningen aan de Klokbaai als de Botermakersstraat.	norm', dat de gemeente als uitgangspunt hanteert. Dit houdt in dat sprake moet zijn van minimaal 2u bezonning per dag in de periode van 19 februari tot 21 oktober, gemeten op het midden van de vensterbank aan de binnenzijde van het raam. De bouwmassa nabij de aanliggende bebouwing aan de schaduwzijde (noordzijde) van het gebouw is zodanig opgebouwd dat het effect van schaduw op deze aanliggende bebouwing geminimaliseerd is. Het lagere gedeelte van de school is nabij de woningen gelegen en het hogere gedeelte nabij het parkeerterrein. Schaduwwerking direct ten noorden van nieuwbouw zal enigszins toenemen. Bij de adressen Behouden Haven 6 t/m 18 kan extra schaduwwerking optreden door de nieuwbouw in de ochtend, bij lagere zonstand in de periode van september tot maart (in de zomer nauwelijks extra schaduwwerking). Uitgaande dat de tuin en woonkamer aan de noordzijde liggen zal hier niet veel veranderen aan de leefkwaliteit in huis, maar uiteraard wel voor de stoepzone aan de straat. Vanaf 11:00uur is er het hele jaar door zon (tot de schaduwwerking van de bestaande flat optreedt, ca. vanaf 16:00uur). Er is beoordeeld dat de extra overlast per individuele woning aanvaardbaar is. Met de nieuwe plannen zal de schaduwwerking in de tuin of woningen aan de Klokbaai niet toenemen. Daarvoor is de afstand te groot. In de maatgevende periode is de schaduwwerking nihil. Het uitzicht wordt enigszins beperkter door de nieuwbouw die er tegenover verschijnt. Er zullen woningen komen die uitkijken op de achtertuinen van Klokbaai en er zal in de avonduren ook een beperkte vorm van lichtvervuiling zijn. Echter staat de nieuwbouw op voldoende afstand en is er sprake van bestaand groen in de achtertuinen dat veel doorzicht wegneemt. Daarnaast worden in de ruimte tussen deze woningen ook veel nieuwe bomen bij geplant worden, zal het parkeerterrein aan de noordzijde verkleind worden en wordt de ontsluiting van de	
--	--	---	--

		achtertuinten eerder verbeterd en meer sociale controle krijgen. Het leefklimaat aan de achterzijde van de woningen aan de Klokbaai zullen deels meer dynamiek krijgen, maar ook een ander karakter. Nu is het overwegend een open parkeerterrein, met verkeersbewegingen, maar ook hangjeugd in de avonden met auto's. Bij de achtertuinen van de woningen aan de Klokbaai zal de sociale controle toenemen vanuit de Zorgcirkel en de gymzaal-gebruikers, betere verlichting en beheersbare inrichting. Uitgangspunt is het uitsluiten van ramen in de zuidgevel. De woonruimten krijgen een zijdelingse oriëntatie, dus met ramen en buitenverblijven aan de west- of oostzijden. De eerste woningen aan de zuidzijde krijgen geen (uitpandig) balkon en in de architectuur kan een diepliggende raampartij voor de meest zuidelijke woningen in de zuidvleugel een belangrijk uitgangspunt zijn om direct zichtrelaties (in-kijk) en lichtvervuiling te voorkomen.	
	Beoordeling bezonning op perceelniveau ontbreekt, alsmede bindende randvoorwaarden. Zon- en schaduwstudie met nadruk op winterperiode onvolledig. Bezonningsgevolgen zijn onvoldoende gemotiveerd.	Om de schaduwwerking in beeld te brengen, is een bezonningsstudie uitgevoerd. Hieruit valt in voldoende mate op perceelniveau op te maken wat het effect door de nieuwbouw zal zijn. Zie voor de verdere beoordeling ook bovenstaande reactie.	De motivering is hierop aangevuld en de bezonningsstudie is al bijlage 22 bij de motivering gevoegd.
	Negatief voor effectiviteit zonnepanelen en daarmee in strijd met duurzaamheidsdoelen gemeente.	Door de beperkte schaduwwerking zal de impact op zonnepanelen naar verwachting gering zijn. Als een omwonende van mening is dat schade ontstaat door de wijziging van het omgevingsplan, bestaat de mogelijkheid om een verzoek tot planschade in te dienen, onder de nieuwe Omgevingswet aangevuld als nadeelcompensatie. Dit is een vergoeding voor waardevermindering of inkomensverlies door een planologisch besluit van de gemeente, zoals een wijziging van het omgevingsplan of een bouwproject dat nadelige gevolgen heeft voor een eigendom of onderneming.	De motivering van het TAM-Omgevingsplan is aangevuld op basis van de gegeven reactie. Uitgevoerde bezonningsstudie (naam, datum) is als bijlage 20 aanvullend toegevoegd aan de motivering van het TAM-Omgevingsplan.

		Op de gemeentelijke website https://www.zaanstad.nl/direct-regelen/klacht-of-melding/schade/nadeelcompensatie/ is de actuele nadere uitleg te vinden over de mogelijkheid tot indienen van een verzoek om nadeelcompensatie en aan welke voorwaarden een verzoek moet voldoen.	
	Locatie hoofdingang zorgt voor drukte en overlast nabij woningen Klokbaai.	De wijziging moet ook gezien worden i.r.t. huidige situatie en ruimtegebruik. Nu is sprake van een parkeerterrein voor auto's met bijbehorende mate van overlast. In de nieuwe situatie zal sprake zijn van een autovrije verbindingszone tussen Nova Zembla en Westzijde, waaraan ook de entree van het gebouw met pleinruimte is gelegen. Wat ook naar voren komt in de uitgevoerde onderzoeken is dat met deze nieuwe situatie geen verslechtering optreedt ten opzichte van de huidige situatie en daarmee ruimtelijk aanvaardbaar is, zoals ook beschreven in 'Geluid door overige geluidbelastende activiteiten.	Geen
	Alternatieven zijn niet/onvoldoende onderzocht. Alternatief wijkvereniging met Z- of U-ontwerp en ligging schoolplein aan Dirk-zijde incl. schoolplein op dak voorkomt veiligheidsvraagstuk, geluidsoverlast en overlast hangjongeren.	Er wordt aangegeven dat het wijkalternatief niet serieus door de gemeente is bekeken. Dat onderschrijven wij niet om de volgende redenen: a. er hebben op 11 en 25 juni 2024 separate overleggen tussen de gemeente, wijkvereniging Oud-West en een bewoner van de Behouden Haven plaatsgevonden specifiek over het wijkalternatief zijnde een andere layout van het gebouw van de Zorgcirkel. b. Op 25 juni 2024 is ook toegelicht waarom het wijkalternatief niet doorgevoerd kon worden in het ontwerp van het gebouw. Er is in onze beleving dus zeer veel aandacht aan het wijkalternatief gegeven. Dit is ook terug te lezen in het participatierapport, waarin de overleggen zijn samengevat en de resultaat zijn benoemd.	De motivering is hierop aangevuld in paragraaf 12.2.1. en het definitieve participatie-rapport is als vernieuwde bijlage 21 bij de motivering opgenomen.
	Nieuwbouw komt dicht bij erfgrans van omliggende percelen dan huidige situatie. Tuin met veel groen en biodiversiteit komt onder druk te staan. Onderzoek	Deze constatering is juist. Er is daarbij vanuit stedenbouwkundig oogpunt voldoende afstand gehouden tot de erfgrans om een gezonde afstemming met de	Geen

	naar status en overlevingskansen bomen ontbreekt (+ boeteclausule in aanbesteding voor aannemer).	bebouwing in de omgeving (aan de zuidzijde) te houden. Er is afstand tot de tuingrens nodig voor ontsluiting en groenoplossingen (behoud bomen), maar verder is deze zijde minder gevoelig voor de directe aanwezigheid van volume. Op de eerste plaats omdat het de noordzijde betreft (geen schaduwwerking). Daarnaast staan aan deze zijde geen woongebouwen dichtbij. Op de erven van de meeste woningen van de Botermakersstraat staan loodsen en andere gebouwen die een buffer vormen naar de noordzijde. Uitgangspunt is behoud van bomen. Dat vormt een belangrijk element als buffer tussen nieuwbouw en privé-erven, maar ook voor de beleving van de tuinruimte. Voor een goede tuinbeleving is enige afstand tot de nieuwbouw nodig (zeker gezien de hoogte), vormen volwassen bomen een waardevolle buffer en is een goede zijdelingse oriëntatie van de woningen geëist (geen ramen in de zuidgevel en daarmee geen aantasting van privacy of lichthinder). Het TAM-Omgevingsplan geeft hier invulling aan.	
	Verzoek om te onderzoeken of de school op grotere afstand van de bestaande bebouwing gesitueerd kan worden en of dat het schoolplein en hoofdingang aan supermarkt zijde geplaatst kan worden. Verzoek om fundamentele herziening plan en terugkoppeling.	De ligging van de school en het schoolplein is gekozen in samenspraak tussen stedenbouw en verkeer (veiligheid/routes/logistiek). Dit is in de uitwerking meegewogen. Uitgangspunt hierbij was het creëren van een stedelijk gebied met parkeren (Behouden Haven) en een luwere zijde met meer groen en klimaatadaptieve mogelijkheden (Groenlandzijde). Agora is blij met de situering van het schoolplein aan de luwe zijde en juist niet aan de zijde van het winkelcentrum. De situering is nu zodanig dat er afstand is tot de verkeersdrukte en het laden en lossen. Kinderen en ouders kunnen de school (lopende en per fiets) nu eenvoudig bereiken via de rustige zijde.	De motivering van par. 3.3 is hierop aangevuld.
<i>ontwerp gebouw</i>	Gecombineerde entree van woonzorgcentrum en school aan pleinruimte / stadstuin is onveilig voor ouderen.	De entree is gelegen aan een openbare pleinruimte. De entree zelf zal architectonisch goed vormgegeven worden en goed herkenbaar zijn voor gebruikers en bezoekers. Daarbij ligt de hoofdentree aan de auto-vrije wandelroute van Nova Zembla tot het	De motivering is hierop aangevuld in paragraaf 3.2.2.2 en ook 7.6.2

		winkelcentrum en richting de Westzijde. De ruime pleinruimte buiten is gekoppeld aan een 'open ontvangsthal' binnen. De hal zit op de plek waar de school en het zorgcentrum bij elkaar komen. Er is een ontvangsthal met balie in een ruimte met diverse gebruiksmogelijkheden, voor beide functies. Zo kan er samenwerking en onderlinge uitwisseling plaatsvinden, zowel buiten als binnen. De definitieve inrichting van de buitenruimte voor de entree houdt rekening met alle gebruikers, (school-)kinderen, ouders, bewoners en ouderen. De gemeente ziet daarmee geen onveilige ruimte voor ouderen ontstaan.	
	Vermindering wooncomfort ouderen door verlies contact straat/groen, omdat ze hoog in zorghuis wonen.	De woonruimtes voor de dementerende bewoners is op de verdiepingen. Zo is er zicht naar de omgeving mogelijk vanuit de individuele woningen, maar wordt een meer (te) directe aansluiting op de openbare ruimte vermeden. Wel zijn er zorgwoningen voorzien op de begane grond in de zuidelijke vleugel. Hierdoor kan er aan de zijde van het parkeerterrein een buitenverblijf komen met relaties met de omgeving, terwijl aan de tuinzijde woningen een oriëntatie aan de tuin krijgen. In de noordelijke vleugel zijn juist voorzieningen, wachtruimtes en ontvangsthal gepositioneerd, zodat de relatie met de noordelijke tuinzone interessant en levendig is.	De motivering is hierop aangevuld in paragraaf 3.2.2.2 en ook 7.6.2.
<i>steun alternatief ontwerp</i>	Steun voor alternatief ontwerp OudWest, zo kunnen functies in plan behouden blijven zonder dat dit tot overlast omwonenden leidt, leidt tot minder effecten bezonning en houdt beter rekening met kwetsbare bewoners. Alternatief plan is niet meegenomen in belangenafweging / totstandkoming plan.	Er wordt aangegeven dat het wijkalternatief niet serieus door de gemeente is bekeken. Dat onderschrijven wij niet om de volgende redenen: a. er hebben in 2024 op 11 en 25 juni separate overleggen met een bewoner van de Behouden Haven en wijkvereniging Oud-West plaatsgevonden specifiek over het wijkalternatief zijnde een andere layout van het gebouw vd Zorgcirkel. b. Op 25 juni 2024 is ook toegelicht waarom het wijkalternatief niet doorgevoerd kon worden in het ontwerp van het gebouw. Er is in onze beleving dus zeer veel aandacht aan het wijkalternatief gegeven. Dit is ook terug te lezen in het participatierapport.	De motivering is hierop aangevuld in paragraaf 12.2.1. en het definitieve participatie-rapport is als vernieuwde bijlage 21 bij de motivering opgenomen.

	Bestaande bewoners die o.a. alternatief plan hebben aangeleverd worden onvoldoende gewaardeerd t.o.v. nieuwkomers.	De belangenafweging die gemaakt is houdt zowel rekening met de bestaande bewoners en gebruikers van het gebied als met de eisen en wensen vanuit de initiatiefnemers en de gemeente. De gemeente deelt de mening niet dat bestaande bewoners onvoldoende gewaardeerd worden. Tijdens het participatieproces is ook meerdere keren overleg met de bestaande bewoners geweest.	Geen
2. Programma			
<i>Programma op deze locatie</i>	Groot zorggebouw + school direct naast woningen heeft impact op woon- en leefomgeving.	De gemeente is zich ervan bewust dat de inbreiding van functies in bestaand stedelijk gebied impact heeft op de bestaande woon- en leefomgeving. Het betreft hier het centrum van Zaandam, een sterk verstedelijkt gebied. Naast een toevoeging van bebouwing, blijft de tuin van Saenden behouden en wordt de openbare ruimte vergroend. De totale gebiedsontwikkeling met bijbehorende functies zorgt tevens voor de benodigde uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen, in combinatie met het toevoegen van vergroening en ruimtelijke kwaliteit in dit gedeelte van de stad. In de Etfal is daarnaast aangetoond dat het voornemen voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en er hiermee sprake is van een goede woon- en leefomgeving. Dit geheel maakt het plan aanvaardbaar op deze locatie.	Geen
	Gemeente heeft onvoldoende vooruit geplant voor indeling openbare ruimte en onderwijshuisvesting en lost dit nu op ten koste van oudste bewoners.	In het omgevingsplan is een belangenafweging gemaakt. Saenden wenst het bestaande gebouw te vernieuwen om aan de huidige eisen te blijven voldoen. Het omgevingsplan biedt hiervoor de benodigde ruimte. Daarnaast is de Behouden Haven is in 2019 door de gemeente aangewezen als locatie voor een nieuwe basisschool. Ten behoeve van een zorgvuldig ruimtegebruik in dit sterk stedelijk gebied is een samengesteld gebouw beoogd waarin ook ruimte is voor een uitbreiding van de zorgvoorzieningen. De effecten op omgevingskwaliteit zijn in het TAM-Omgevingsplan beoordeeld (motivering §1.4, §7 en	De motivering is aangevuld met een nieuwe hoofdstuk 13, belangenafweging.

		§12.2). Er is geen keuze gemaakt ten koste van oudere bewoners. Het zorgprogramma is niet beperkter geworden door de komst van een school.	
	Ontwikkeling zorgt voor verder ruimtegebrek voor auto's in de buurt.	Zoals hierboven ook aangegeven, betreft het project een gebiedsontwikkeling waarbij meerdere doelen en wensen van zowel initiatiefnemers als gemeente en het bestaande gebruik samenkomen. Ook de belangen van bestaande gebruikers, bewoners en omliggende bedrijven is hierbij meegewogen. Afgewogen is hoe het totale bouwprogramma, inclusief ruimte voor veilige langzaamverkeersroutes, klimaatadaptieve maatregelen en een groene, kwalitatieve invulling van de openbare ruimte zich verhoudt tot de beschikbare ruimte. De gemeente is van mening dat met het voorgestelde plan sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.	De motivering is aangevuld met een nieuwe hoofdstuk 13, belangenafweging.
<i>bundeling functies</i>	Variantenafweging ontbreekt: waarom uitbreiding onderwijscapaciteit niet bij Etbuut, waarom functies niet slimmer concentreren.	Binnen het programma MAAK.ZAANSTAD is de Behouden Haven als ontwikkelgebied in MAAK.centrum aangewezen. Met deze keuze wordt ingezet op een kwalitatieve verbetering van een bestaande buurt met een nieuwe school als vliegwiel. Hieraan voorafgaand heeft de gemeente in 2018 een locatieonderzoek uitgevoerd voor de realisatie van een nieuwe basisschool in het centrum van Zaandam. Uit de eerdere prognoses bleek al dat het aantal leerlingen naar verwachting zal groeien tot circa 235-250 leerlingen. Om alle kinderen in Zaanstad goed onderwijs dicht bij huis te kunnen blijven bieden, is uitbreiding van de bestaande onderwijscapaciteit in dit gedeelte van de stad noodzakelijk. Hiervoor is een voorverkenning uitgevoerd waaruit mogelijke beschikbare locaties zijn gekomen die in het locatieonderzoek onderzocht zijn. Het gaat om: 1. Huidige plek van et Buut inclusief de garageboxen; 2. Bullekerk + plein achter Bullekerk; 3. Gasfabriek (Nuonterrein); 4. Papenpadsloot;	De motivering (nieuwe paragraaf 3.3 opnemen over Locatiekeuze school (huidige par. 3.3 wordt 3.4)) is hierop aangevuld.

		6. Amrobank Westzijde; 7. Bedrijventerrein Mauritsstraat; 8. Sportfondsenbad Mauvestraat; 9. Oude KPN telefooncentrale achter Tsaar Peterhuis; 10. Verkadefabriek aan de Zaan (deel chocoladefabriek); 11. Locatie Kunstuitleen inclusief parkeerplaats aan de Vincent van Goghweg; 12. Zorgkavel op Overtuinen D. De locatie aan de Behouden Haven is om meerdere redenen aangewezen als meest geschikte plek om deze school te realiseren: • Centrale ligging: goed bereikbaar voor kinderen uit de omliggende buurten; • Er is bewust ingezet op een strategische spreiding van functies in het centrum in plaats van verdere concentratie op één plek; • IKC Overtuinen is te klein om zowel De Westerkim als Et Buut duurzaam te huisvesten, waardoor uitbreiding onvoldoende oplossing biedt; • Ruimte voor combinatie: hier kan de school gecombineerd worden met het nieuwe woonzorgcentrum, wat zorgt voor efficiënt ruimtegebruik en mogelijkheden voor samenwerking; • Kans op kwaliteitsverbetering: deze plek vraagt om vernieuwing. De bouw van de school draagt bij aan een vriendelijker, groener en levendiger gebied. Zo bouwen we niet alleen een school, maar ook aan een betere buurt. De gemeente heeft bij de planvorming verschillende ruimtelijke, functionele en maatschappelijke belangen afgewogen. Daarbij is gekozen voor een integrale ontwikkeling op deze locatie, waarin onderwijs, wonen en zorg op een samenhangende wijze worden gecombineerd. De gekozen locatie en inrichting sluiten aan bij de programmatische behoeften, de	
--	--	--	--

		beschikbare ruimte en de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het gebied. De gemeente acht de gekozen invulling daarom passend en ruimtelijk aanvaardbaar. Een nadere uitwerking van alternatieve locaties is in het kader van deze procedure niet noodzakelijk, nu de geschiktheid van de voorliggende locatie voldoende is aangetoond. De zienswijze geeft geen aanleiding het plan aan te passen.	
	Combi van basisschool en (zware) zorg voor ouderen zorgt niet voor beoogde interactie jongeren – ouderen, ieder heeft binnen gebouw een eigen programma, doelgroep zorginstelling sluit hier niet op aan. Geen rekening gehouden met effect gedrag (drukke) kinderen op ouderen. Duidelijke visie op onderwijs en samenleving ontbreekt.	Beide initiatiefnemers van het nieuwe gebouw (Agora en Zorgcirkel) zijn vanuit hun eigen professionele visie positief over deze combi van functies. Zowel gebouwtechnisch als qua concept (zachte kant) zal hier programmatisch invulling aan gegeven worden door beide partijen en gemeente. In het gebouw komt ook een lokaal team - sociaal wijkteam en jeugdteam - met een ontmoetingsruimte, dat zich m.n. richt op welzijn voor alle leeftijden en wijkbewoners. Het realiseren van synergie tussen wonen, onderwijs, welzijn en zorg is hierbij nadrukkelijk het uitgangspunt. De achterliggende reden voor deze keuze en visie zijn terug te vinden in stukken m.b.t. de woonzorgopgave. Link: Woonzorgopgave 2024 - 2026 Zaanstad - iBabs Publieksporaal (bestuurlijkeinformatie.nl) De ervaringen van soortgelijke concepten met deze bundeling van functies, waaronder het project in Winsum, zal hierbij meegenomen worden.	De motivering van paragraaf 7.6.2 is hierop aangevuld.
<i>tegen komst school</i>	Geen rekening gehouden met eerder besluit / uitspraak RvS schoollocatie Parkstraat: ontoelaatbare hinder door geluid, parkeren en verkeersbewegingen.	De casus van de school aan de Parkstraat staat op zichzelf. Met betrekking tot een integrale beoordeling en belangenafweging zijn voor dit TAM-Omgevingsplan diverse locatiespecifieke onderzoeken uitgevoerd op basis van de huidige wet- en regelgeving uitgevoerd, waarbij alle relevante aspecten zijn meegenomen in de beoordeling. Ook het gebruik van het schoolplan (o.a. stemgeluid van kinderen op het schoolplein) en de verkeers- en parkeersituatie maakt hier onderdeel van uit. Zoals ook in deze Nota van Beantwoording als reactie op de ingediende zienswijzen	Geen

		uitgebreid is beschreven, voldoen de uitkomsten aan de wettelijke eisen en/of het gemeentelijk beleid die hiervoor gesteld zijn. Er is daarmee geen reden om aan te nemen dat de uitspraak inzake de school Parkstraat invloed heeft op de motivering van dit TAM-Omgevingsplan.	
	School niet nodig i.v.m. weinig kinderen in buurt, Verkaderrein past beter.	Volgens de leerling-prognoses verwacht de gemeente ca. 235 - 250 leerlingen op deze school. Om alle kinderen in Zaanstad goed onderwijs dicht bij huis te kunnen blijven bieden, is uitbreiding van de bestaande onderwijs capaciteit in dit gedeelte van de stad noodzakelijk.	De motivering is aangevuld met een nieuw ingevoegde paragraaf 3.3 m.b.t. de locatiekeuze voor de basisschool.
	Nieuwe school in nieuwbouwbuurt realiseren waar bestaande woningen beter geïsoleerd zijn. Vrees voor geluidsoverlast, o.a. door schoolplein, ook in avonden en weekenden.	Zie ook onderstaand onder 5 Geluid.	Geen
	Gemeente verwijst voor motivering onterecht naar voorbeeld Groningen.	Zie bovenstaande reactie op de zienswijze 'Combi van basisschool en zorg voor ouderen ...' m.b.t. het gebruiken van ervaringen elders door Agora en Zorgcirkel en hun professionele visie over de combi van functies.	Geen
	Komst school en schoolplein zorgt voor ruimtegebrek voor o.a. auto's.	De totale gebiedsontwikkeling Behouden Haven bestaat uit herontwikkeling van bebouwing en herinrichting van de openbare ruimte. Het betreft niet alleen de toevoeging van een school met schoolplein waardoor een gewijzigde situatie ontstaat. Daarnaast blijkt uit de uitgevoerde onderzoeken dat er geen ruimtegebrek voor auto's zal ontstaan. Zie voor het overige de reacties bij de onderstaande zienswijzen over Verkeer en Parkeren.	Geen
	Vrees voor extra afval door komst school.	In het ontwerp van de openbare ruimte zijn prullenbakken voorzien, die worden geleegd door wijkbeheer en onderhoud. Daarnaast heeft een school heeft zelf ook een rol in het voorkomen van zwerfafval rond scholen.	Geen

3. Openbare ruimte			
<i>route en indeling</i>	Legen (ondergrondse) afvalcontainers vlakbij kindroutes kan in strijd zijn met veiligheidsprincipes en uitvoeringsbeleid: verzoek om eenduidige, definitieve locaties en veiligheidsparagraaf met fysieke maatregelen en venstertijden.	De definitieve locatie(s) van ondergrondse afvalcontainers (OAC) wordt vastgelegd in het definitieve openbare ruimteplan. In het voorlopig ontwerp zijn de locaties aan de parkeerplaats nabij het winkelcentrum opgenomen. Ze zullen deze niet nabij de kindroutes worden geplaatst. Bij de definitieve locatiebepaling wordt de HVC betrokken. In dit traject worden ook de veiligheid, toegankelijkheid en uitvoerbaarheid definitief getoetst.	Geen
	Toegankelijkheid voor ouderen beperkt door bestaande hoogteverschillen (o.a. dijklichaam/Westzijde, L-wand bij supermarkten). Hier is in het plan geen rekening mee gehouden en niet terug te zien op de ontwerptekeningen.	De hoogteverschillen bestaan door de natuurlijke ligging van het gebied, zoals ook in de bestaande situatie aanwezig is. De supermarkt is ook voor ouderen goed bereikbaar via een hellingbaan. De aansluiting van het Dr. Roggertspad wordt in de volgende fase definitief bepaald wanneer een hoogte-inmeting beschikbaar is.	Geen
	Wegvallen toegang achterzijde tuin en stallen motor op eigen terrein beperkt dagelijks gebruik woning en verminderd woonkwaliteit en het gebruikscomfort. Onduidelijk of stallen motor via huidige ingang nog mogelijk zal zijn na uitvoering ontwikkeling.	De achteromgang valt niet weg maar blijft nagenoeg even breed. Voetgangers kunnen nog steeds gebruik maken van de poorten van hun achtertuin. Echter kan het idd lastiger worden met een zware motor naar de tuin te manoeuvreren als de parkeerplaats voor de poort bezet is. De gemeente zal in de volgende fase (VO) kijken of de plantenbak tbv een betere draaicirkel ingekort kan worden. Het wegvallen van een parkeerplaats is vooralsnog geen optie.	Geen
	Wegvallen achterom-toegang tuin tast functionaliteit, wooncomfort en de woonkwaliteit aan.	Bestaande toegangen tot achtertuinen zullen op basis van het Voorlopig Ontwerp niet verdwijnen. Hierover is aanvullend met de indiener gesproken. De gemeente zal in de volgende ontwerpfase onderzoeken of er iets meer ruimte op het voetpad gecreëerd kan worden zodat indiener met zijn motor wandelend zijn achtertuin kan bereiken. De extra draaicirkelruimte kan ontstaan door de beoogde plantenbak op het voetpad iets in te korten. Daarnaast kan	Geen

		de indiener ook zijn achtertuin via de parkeervakken bereiken mits deze niet bezet zijn uiteraard.	
	Drukke, onoverzichtelijke entree is onprettig en onveilig voor ouderen, met name tijdens aanvang en verlaten school door kinderen.	In de ontwerpopdracht voor het gebouw en omliggende ruimte is er aandacht voor een overzichtelijke en veilige entree voor alle gebruikers. In de voorverkenning is naar voren gekomen dat er ook ouderen zijn die graag de reuring willen opzoeken om zo het gevoel te houden onderdeel te blijven zijn van de samenleving. Ouderen die hier niet van houden kunnen rekening houden met start en eindtijden van een schooldag. Op deze manier kunnen we tegemoet komen aan de wensen van meerdere type ouderen. Kinderen van de school leren dat er in hun schoolomgeving bepaalde gedragsregels gelden. Als iedereen rekening met elkaar zal houden, kunnen er juist mooie ontmoetingen ontstaan.	De motivering van paragraaf 7.6.2 is hierop aangevuld.
	Adres Botermakersstraat wordt in ontwerp als achterzijde plan gezien. Onvoldoende ontwerpaandacht aan gegeven in verband met wens eigenaar tot maken entree aan zijde Behouden Haven.	Gemeente en indiener hebben regelmatig afstemming met elkaar over de nieuwe inrichting van de openbare ruimte Behouden Haven in relatie tot de beoogde nieuwe entree van Botenmakerstraat 40B aan de kant van Behouden Haven. Beide voornemens conflicteren met elkaar, maar mogelijke oplossingen zijn tussen partijen besproken, waarbij afspraken zijn vastgelegd in gespreksverslagen om dit verder uit te werken in de volgende ontwerpfase.	Geen
	Oneens met locatie expeditie-entree door overlast van licht en geluid + gebrek aan groenmogelijkheden rondom entree en te veel verharding ontstaat. Entree expeditie woonzorgcentrum mogelijk maken aan langsgevel.	De exacte locatie van de expeditie-entree verdient aandacht in verdere uitwerking van het plan en hangt samen met het definitieve ontwerp van het gebouw. Expeditie lijkt aan de zuidzijde het meest praktisch vanuit de ligging aan het parkeerterrein. Daarbij wordt opgemerkt dat de expeditie-entree naar verwachting slechts beperkt zal worden gebruikt. Voor zowel de school als het woonzorgcentrum en maatschappelijke functies zal sprake zijn van incidentele bevoorradings- en servicediensten. Hierdoor blijft de ruimtelijke en milieuhygiënische impact van de expeditie-entree beperkt.	Geen

		Het TAM-Omgevingsplan maakt een expeditie-entree aan de langsgevel eveneens mogelijk.	
	Vrees voor overspoelen tuinen Botenmakersstraat door hemelwater i.v.m. lage ligging straat.	Vanuit klimaatadaptatie is als voorwaarde meegegeven dat wateroverlast niet mag afgewenteld worden op andermans terrein. Volgens de eisen in de MRA dient 70 mm op eigen terrein te worden verwerkt. Op basis hiervan is de afstroom van het dakoppervlak niet meegenomen in het waterbezwaar. Bij de verdere uitwerking van de bebouwing is de berging van 70 mm te realiseren door het toepassen van waterberging op het dak (als bijvoorbeeld een retentie dak) of middels een inpandige oplossing. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van de MRA. Eveneens wordt het rioleringsstelsel nieuw aangelegd. Hierbij zal nader onderzocht worden wat nodig, mogelijk en wenselijk is om wateroverlast te voorkomen en een toekomstbestendig en klimaatadaptief systeem aan te leggen. Regenwater vasthouden-bergen-afvoeren is een belangrijk uitgangspunt. Hiermee wordt enen afwenteling op omliggende percelen voorkomen.	Geen
<i>voorzieningen en functies</i>	Vrees voor soortgelijke ervaringen onveilige schoolomgevingen in Oud West (Westerkim/Et Buut).	De locaties Westerkim en Et Buut betreffen bestaande schoolomgevingen waar tijdens haal- en brengmomenten sprake is van een hoge parkeer- en verkeersdruk. De inrichting van de openbare ruimte op deze locaties is niet ontworpen op het verwerken van dergelijke verkeersstromen, waardoor knelpunten kunnen ontstaan. De ontwikkeling op de Behouden Haven is hiermee niet vergelijkbaar. Deze locatie wordt integraal ontworpen met specifieke aandacht voor verkeersveiligheid en een goede afwikkeling van verkeersstromen. Daarbij wordt voorzien in een kiss-and-ridevoorziening, wordt gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk beperkt en wordt juist ingezet op lopen en fietsen als primaire vervoerswijzen. Hierdoor ontstaat een	Geen

		overzichtelijke en verkeersveilige schoolomgeving waarin verschillende verkeersstromen op een zorgvuldige wijze worden gefaciliteerd.	
	Verzoek om onderzoek te doen naar waterretentie en losgekoppelde rioleringen, en drainage aan te leggen indien nodig en dit gebied een groene invulling geven.	Belangrijk onderdeel van de totale gebiedsontwikkeling is het kwalitatief verbeteren van de openbare ruimte. Hierbij wordt meer openbaar groen toegevoegd en wordt ook invulling gegeven aan een meer klimaatbestendige openbare ruimte. Zie ook bovenstaande beantwoording m.b.t. de vrees van overspoelen van tuinen aan de Botermakersstraat.	Geen
	Verzoek om fietsenstalling Saenden inpandig op te lossen.	Als voorwaarde voor het definitief ontwerp is meegegeven dat fietsparkeren voor personeel van de basisschool en zorgcentrum Saenden inpandig moet worden opgelost.	Geen
<i>groen</i>	Positief over toevoegen park/groen.	De gemeente is verheugd dit signaal te ontvangen.	Geen
<i>plan onvolledig, onjuist en/of ontoereikend</i>	Onzekerheden in openbare ruimteplan: groene parkeerkoffers niet conform WIORZ, resultaat nog niet bekend (p.14), capaciteit ondergrondse waterberging onder parkeervakken niet bekend (p.14), hierdoor zijn cruciale randvoorwaarden nog niet besluitrijp.	De parkeerplaatsen zijn niet als groene parkeerkoffers ontworpen. Pagina 14 verwijst naar de aanbevelingen van de uitgevoerde klimaatstresstest (zie bijlage 6 bij motivering TAM-Omgevingsplan). Deze specifieke aanbeveling wordt in het ontwerp niet toegepast. Parkeerplaatsen worden in BSS conform WIORZ uitgevoerd. Wat betreft ondergrondse waterberging: de eerste projecten met ondergrondse waterberging worden nu aangelegd. Uit de eerste onderzoeken blijkt dat ook voor dit gebied kan worden uitgegaan van ondergrondse waterberging. In de volgende ontwerpfase en op basis van het definitief ontwerp van het gebouw wordt hier verder invulling aan gegeven.	Geen
	Ondergrondse conflicten OAC/K&L/bomen/waterberging: tegenstrijdigheid grondgebruik op verschillende tekeningen: OAC-locaties en logistiek, laadpalen, K&L-reserveringen versus bomen/waterberging =>	Ondergrondse afvalcontainers (OAC) en laadpalen zijn ontworpen zoals aangegeven in de planfacet kaart 6,11 Meubilair.	Geen

	vergroot risico op faalkosten en versobering achteraf (minder groen, meer verharding, minder veilige routes).	Ruimte voor K&L is gereserveerd onder de verharding van het voetpad langs de groene as (ten noorden van de nieuwbouw). Hier staan geen bomen en hier is ook geen ruimte voor waterberging berekend. Ruimte voor waterberging is onder andere onder de rijbaan van de weg bij de parkeerplaatsen beoogd. Van tegenstrijdige tekeningen en tegenstrijdig grondgebruik is zodoende geen sprake.	
	Klimaatadaptatie en waterberging onvoldoende uitgewerkt: te verwerken water bij bui van 70mm vs huidige inrichting heeft tekort van 465m3 en toename van verharding => consistente, integrale waterbalans en harde uitwerking van maatregelen nodig + verzoek waterberging onder parkeervakken als robuuste maatregel, voor vaststelling (geen pilot).	In de openbare ruimte is geen sprake van een toename van verharding. De 465m3 zijn berekend op basis van het schetsontwerp. Maatregelen zijn voorgesteld om zo veel water als mogelijk in (verlaagde) groene stroken en regentuinen te bufferen. Voor de resterende 465m3 wordt een waterberging onder de rijbaan en/of parkeervakken voorgesteld. De onderzoeken bij het TAM-Omgevingsplan laten zien dat de benodigde maatregelen mogelijk en aannemelijk zijn. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.	Geen
	Groen- en beeldkwaliteit niet realistisch zonder extra beheer: verschil tussen hoog ambitieniveau en praktisch Zaans beheer op niveau C (verwijst naar situatie bij Et Buut waar schoolplein vol zand ligt).	Deze zorg is terecht. In de uitwerking van de beplanting zullen we aandacht besteden om een robuuste, onderhoudsarme en fraaie beplanting te ontwerpen.	Geen
	Verzoek om de juiste erfgrenzen aan te houden in de ontwerptekeningen. De plaats van de schutting is bij aanleg op de positie van het destijds bestaande hekwerk geplaatst en in overleg met de toenmalige directeur van Saenden bepaald.	Met behulp van een inmeting door Saenden moet blijken wat de exacte positie is van de erfgrans en de bestaande schuttingen zijn. Het definitieve ontwerp zal hier rekening mee moeten houden.	Geen
4. Verkeer en parkeren			
<i>onderzoek verouderd/ ontoereikend</i>	De in de onderbouwing opgenomen verwijzing naar de POOS regeling in het gemeentelijk parkeerbeleid is niet te plaatsen. De verwijzing heeft betrekking op parkeerbeleid uit 2016. Echter zijn er in 2020 aanvullende beleidsregels ingesteld (en later ook weer ingetrokken) die de parkeernormen en gebiedsindeling uit de	Het vigerende parkeerbeleid is vastgelegd in de door de gemeenteraad vastgestelde nota: "Ruimte voor Parkeren, Parkeerbeleid Zaanstad" (juli 2016) en de bijbehorende "Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016".	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven

	Uitvoeringsnota 2016 vervangen. Het beleid uit 2016 is daarbij niet meer van kracht. Ook de beleidsregels die in 2024 door de gemeente zijn opgesteld zijn volgens de indiener niet officieel inwerking getreden. Het beleid waar in de onderbouwing van het Omgevingsplan naar verwezen wordt kan daarom niet als geldige basis gelden voor het onderbouwen van parkeren in het Omgevingsplan. Er is in de onderbouwing van het parkeervraagstuk ten onrechte geen rekening gehouden met de algemene regels van het CROW. Gezien het parkeerbeleid uit 2016 niet meer van kracht is en de beleidsregels uit 2020 en 2024 officieel niet in werking zijn getreden, zou er teruggevallen moeten worden op de regels van het CROW. Parkeeraantallen niet hard vastgelegd en lijken af te nemen. Motivering steunt op toekomstig beleid wat er nog niet is, dit zorgt voor juridische onzekerheid bij bewoners. Nog onduidelijk hoeveel plekken er waar zullen komen en hoe parkeerdruk omliggende straten wordt opgevangen.	Het college heeft beleidsregels “Parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen” vastgesteld in 2020 (publicatie hiervan in Gemeentebld 15 juli 2020). Er is daarbij geen intrekkingbesluit geweest van de raad om de nota in te trekken. De in 2024 opgestelde beleidsregels zijn niet vastgesteld door de raad, al dan niet onder intrekking van bestaand beleidsregels. Gelet op het feit dat de gemeenteraad bevoegd is tot intrekking de nota of onderdelen hiervan en dit niet heeft plaatsgevonden, is de “Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016” nog steeds het geldend gemeentelijk beleid. In het onderzoek is zodoende uitgegaan van de juiste uitgangspunten en de juiste parkeernormen. Voor het realiseren van het nieuwe gebouw, moet nog een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Ter borging van het toetsen aan het beleid van vigerend is op het moment van beoordeling van de aangevraagde omgevingsvergunning is in de planregels van het TAM-Omgevingsplan een beoordelingsregel opgenomen. Hiermee is vastgelegd dat getoetst moet worden aan de Uitvoeringsnota 2016 of de opvolger hiervan.	van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen.
	Het is onduidelijk of de gemeente de in het beleid opgenomen stappen voor het bepalen van de parkeerbehoefte heeft doorlopen. De stappen worden niet benoemd in de plantoelichting van het Omgevingsplan. Ook heeft het parkeeronderzoek geen rekening gehouden met de stappen.	Alle relevante stappen, zoals opgenomen in hoofdstuk 3 van de Uitvoeringsnota, zijn doorlopen. Hoofdstuk 3 “Oud voor Nieuw” is niet doorlopen, omdat hier geen sprake van is binnen het plan. Stap 8 en 9 zijn ook niet doorlopen, omdat vrijstelling en afkoop niet mogelijk zijn. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van het oude plan, stap 4, zijn de parkeertellingen uitgevoerd.	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het

			TAM-Omgevingsplan opgenomen.
	Het parkeeronderbouwing is niet representatief: tellingen op onjuiste piekmomenten (zou ook naar vrijdagavond, zaterdag en zondag gekeken moeten worden). Auto's wijken nu al uit naar omliggende buurt i.v.m. parkeerdruk. Aannames behoefteonderzoek vragen om actualisatie, sinds tellingen is situatie gewijzigd (functiewijziging en nieuwe winkels winkelcentrum, Bullekerk uitgegroeid tot professioneel cultureel podium en nieuwe woningen bijv. vml. Ford-garage). Aanvullend, representatief parkeer- en verkeerskundig onderzoek is nodig op werkelijke piekmomenten (min. vrijdagavond 19:00–00:00, zaterdag 10:00–19:00 en zondag), inclusief scenario's met volledige winkelbezetting en cumulatie met school/woonzorg/wijkfunctie. In het parkeeronderzoek is uitgegaan van een aantal maatgevende momenten waarbij gekeken is of de parkeerdruk binnen de POOS-regeling valt. De zaterdagavond en zondagmiddag hadden ook onderzocht moeten worden. Uit het onderzoek wat in opdracht van de indiener is uitgevoerd blijkt dat door de bijkomende functies in het winkelcentrum en meer maatgevende momenten zijn dan voor het Omgevingsplan zijn onderzocht.	In de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 zijn geen aparte aanwezigheidspercentages voor vrijdag opgenomen. Voor de zaterdagavond en zondagmiddag zijn wel aanwezigheidspercentages opgenomen in de Uitvoeringsnota Parkeren. Uit de berekening van de parkeervraag per moment, paragraaf 3.4 en 3.5 van de rapportage, blijkt dat de parkeervraag op zaterdagavond gelijk is aan- en op zondagmiddag lager is dan op zaterdagmiddag. Daarnaast zijn op zaterdagavond de aanwezigheidspercentages voor de voorzieningen in het winkelcentrum lager dan op zaterdagmiddag. In het onderzoek zijn zodoende de juiste maatgevende momenten geteld. Onderzoek is uitgevoerd ná opening nieuwe winkels en daarmee actueel. Tellingen zijn ook uitgevoerd op representatieve momenten met als piekmoment de zaterdagmiddag. Ook is rekening gehouden met alle toekomstige functies en piekmomenten.	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen.
	Ontwikkeling en toevoeging functies zoals een school (incl. gymzaal gebruik avond/weekend) zorgen voor meer verkeer- en parkeerdruk, ook meer verkeer op reeds drukke toegangswegen Behouden Haven. Parkeer- en verkeeronderzoek ontoereikend: onduidelijk of ontwikkeling binnen wettelijke normen valt. Piekmomenten verkeer/parkeren onvoldoende meegewogen. Onvoldoende rekening gehouden met haal- en brengtijden kinderen i.c.m. bevoorrading school en personeel. Verzoek om aanvullend parkeer- en verkeeronderzoek, waarbij ook extra supermarkt wordt meegewogen. Onvoldoende onderbouwd dat	De verkeersafwikkeling voor een school van maximaal 250 leerlingen is onderdeel van de verkeerskundige uitwerking; veilige routes en logistiek worden nader uitgewerkt (motivering §10.2). Uit de onderzoeken blijkt dat wordt voldaan aan de geldende parkeernormen en dat de omliggende infrastructuur de extra verkeersbewegingen kan verwerken.	

	toevoeging functies niet disproportioneel is i.r.t. verkeersafwikkeling en parkeren.		
	Het parkeeronderzoek is ondeugdelijk, onvoldoende actueel en niet passend bij huidige en toekomstige situatie: cumulatie van functies en piekmomenten zijn onvoldoende meegewogen (brengen en halen schoolkinderen, bezoekers en personeel woonzorgcentrum en gebruik gymzaal in avonduren) + bestaande parkeerdruk omliggende straten onvoldoende meegewogen + sinds aanwezigheid nieuwe winkels is parkeerterrein bijna continue vol + in inzichtelijk of onderzoek is gebaseerd op recente tellingen en mobiliteitsgegevens (mogelijke structurele onderschatting parkeerbehoefte). Onderzoeken gaan onvoldoende in op feitelijke verkeersstromen en piekbelastingen. De extra functies in het winkelcentrum zijn niet meegenomen in de parkeertellingen van mei 2025, maar op basis van hiervan is wel getoetst of het omgevingsplan parkeertechnisch mogelijk is. Niet inzichtelijk of parkeeronderzoek is gebaseerd op recente tellingen en actuele mobiliteitsgegevens. Bestaande parkeerdruk in omliggende straten onvoldoende meegenomen. Locatie-specifieke analyse van de verkeersbewegingen en verkeersveiligheidsrisico's tijdens de ochtendspits en de middagpiek bij het halen en brengen van kinderen ontbreekt. Onduidelijk hoe en waar parkeerdruk wordt opgevangen. Vrees voor zoekverkeer en parkeeroverlast, uitlopend naar omliggende straten.	De parkeertellingen die in november 2025 zijn uitgevoerd zijn leidend voor het onderzoek. Ten tijde van dit onderzoek waren de nieuwe voorzieningen cadeau/tabakswinkel en supermarkt geopend. Ten tijde van het onderzoek was de sportschool nog niet geopend, op basis van de normen in de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 is de parkeervraag van de sportschool bepaald en meegerekend in de parkeerbalans.	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen.
	De wijze waarop in het Omgevingsplan uitvoering wordt gegeven aan het gemeentelijk parkeerbeleid uit 2016 is onbegrijpelijk. De verwijzing in het Omgevingsplan naar paragrafen in de Uitvoeringsnota 2016 is onjuist. Paragraaf 3.5.2 en paragraaf 3.5.3 gaan over de POOS regeling en parkeren binnen een stedenbouwkundig plan, niet een Omgevingsplan.	Voor bouwinitiatieven biedt het parkeerbeleid de mogelijkheid, indien parkeerruimte niet in een bouwplan opgelost kan worden, om restcapaciteit in de openbare ruimte te gebruiken. Dit is de POOS regeling in het beleid (uitvoeringsnota is in de paragraaf 4.3.2.). In de Uitvoeringsnota is in paragraaf 4.3.3. opgenomen dat bij parkeren binnen een stedenbouwkundig plan niet ieder bouwplan apart hoeft aan te tonen in voldoende parkeerplaatsen te voorzien. Wanneer het	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het

	Indiener begrijpt niet dat er geen gebruik is gemaakt van de 'oud voor nieuw-regeling' uit het parkeerbeleid uit 2016, i.p.v. de POOS-regeling. Door gebruik te maken van de POOS ontstaat er een groot risico op onevenredige parkeerdruk in de omgeving. Dit hier van toepassing is gezien de functiewijziging en vervangende nieuwbouw. Daarbij is onduidelijk waarom gebruikgemaakt is van de "moeilijk te volgen en slecht onderbouwde" systematiek van de POOS-regeling. Het toepassen van de POOS regeling waarbij op het maatgevende moment (zaterdagmiddag) uitgegaan is van een bezettingsgraad van 90%, is in strijd met het gemeentelijke parkeerbeleid en kan in het Omgevingsplan niet gesteld worden dat het plan daarmee voldoet aan het parkeerbeleid. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad zou in oktober 2025 hebben ingestemd met het toepassen van een bezettingsgraad van 90% in plaats van 80%. Dit besluit is niet ingezien. Daarbij blijkt uit het eigen uitgevoerde onderzoek dat een verruiming naar 85% passender zou zijn om zoekverkeer en frictieparkeren te voorkomen.	bouwplan deel uitmaakt van een stedenbouwkundig ontwerp waarin zowel de bebouwing als het parkeren in voldoende mate is opgenomen, is dit eveneens afdoende. Dit stedenbouwkundig plan wordt dan als geheel getoetst. Het initiatief betreft het opnieuw inrichten van de openbare ruimte en de herontwikkeling van bestaande bebouwing en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Voor deze totale gebiedsontwikkeling is door het college een stedenbouwkundig plan vastgesteld op 22 oktober 2025. Op basis van dit plan kan de POOS-regeling toegepast worden, waar in de motivering van dit TAM-Omgevingsplan vanuit is gegaan. Omdat de ontwikkeling deel uitmaakt van een stedenbouwkundig plan, waarbij ook een ontwikkeling van de openbare ruimte plaatsvindt, wordt de POOS regeling gehanteerd voor de parkeerbehoefte en niet de Oud voor Nieuw regeling. In de POOS regeling in het beleid is opgenomen dat de openbare parkeervakken in ieder geval tot 80% van de beschikbare capaciteit gebruikt mogen worden. Het college van burgemeester en wethouders is bevoegd om in uitzonderlijke gevallen af te wijken van de bepalingen in de uitvoeringsnota. Er is gekozen om op deze locatie een maximale bezetting van 90% te hanteren. Een bezetting van 90% wordt hier geaccepteerd vanwege de volgende redenen: • De ontwikkeling ligt in het centrum van Zaan-dam en is direct bereikbaar met OV, fiets en te voet. • De ontwikkeling omvat een gemengd maatschappelijk programma. • Er is bewezen dubbelgebruik van parkeerplaatsen. • Met de ontwikkeling wordt het bestaande parkeerterrein getransformeerd naar een groenere en kwalitatief hoogwaardigere verblijfsruimte.	Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen.
--	---	---	--

	De motivering van het college om voor het maatgevende moment op de zaterdagmiddag af te wijken van het parkeerbeleid uit 2016 door een loopafstand van 350 meter te hanteren is ontoereikend. Het verwijzen naar de stedelijke context, het gemengde programma en de aanwezigheid van openbaar vervoer is onvoldoende om af te wijken van het parkeerbeleid. Daarbij is de bezettingsgraad bij een loopafstand van 350 meter net onder de 90%, waardoor er geen restcapaciteit meer is en er bij een toename van de parkeervraag een onaanvaardbare situatie ontstaat. Voor bezoekers die gebruikmaken van een boodschappenwagen is een loopafstand van 350 meter onwenselijk. Bezoekers en werknemers van het winkelcentrum ervaren hierdoor overlast. Hier is in de onderbouwing in het Omgevingsplan geen rekening mee gehouden.	De Uitvoeringsnota Parkeren hanteert als uitgangspunt in de POOS-regeling dat binnen een straal van 250 meter van de ontwikkeling voldoende parkeercapaciteit beschikbaar moet zijn op maatgevende momenten. Voor deze ontwikkeling is besloten de loopafstand te verruimen naar 350 meter. In de directe omgeving van de ontwikkeling is er sprake van een gemengd stedelijk centrumgebied met diverse functies, waaronder een supermarkt en overige voorzieningen. Voor centrumgebieden worden langere loopafstanden geaccepteerd. In centrumgebieden is de ruimte beperkt, terwijl de parkeervraag groot is. Het is algemeen bekend dat in centra vaak op grotere afstand geparkeerd moet worden. Daarnaast geldt de loopafstand van 350 meter enkel op zaterdagmiddag. Op alle andere momenten is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar binnen 250 meter. Hierdoor is het niet realistisch om de parkeervraag op het piekmoment van de week (zaterdagmiddag) strikt binnen de 250 meter op te vangen. Binnen de onderzochte loopafstand van 350 meter bevinden zich ook openbare parkeerplaatsen die via logische en sociaal veilige looproutes bereikbaar zijn. Voor het piekmoment is daarom onderzocht of binnen de straal van 350 meter nog voldoende restcapaciteit aanwezig is om de totale parkeervraag op te vangen en de maximale parkeerdruk onder de 90% blijft. Volgens CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren worden voor verschillende doelgroepen bandbreedtes voor acceptabele loopafstanden gehanteerd. Voor bezoekers en werknemers varieert deze afstand tussen ongeveer 300 en 500 meter. Een loopafstand van 350 meter ligt daarmee binnen deze marge en past bij de stedelijke context van de ontwikkeling. Voor bewonersparkeren geldt dat parkeerplaatsen zoveel mogelijk binnen 250 meter worden gerealiseerd, maar één keer in de week (zaterdagmiddag) is gebruik op grotere afstand ook mogelijk. Met name om het feit dat er maar één piekmoment per week is.	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen. Aanvullend is in de motivering ook een nieuw hoofdstuk 13 m.b.t. de belangenafweging ingevoegd.
--	--	---	---

	Parkeer- en verkeersonderzoek ontoereikend: onduidelijk of ontwikkeling binnen wettelijke normen valt. Piekmomenten verkeer/parkeren onvoldoende meegewogen. Onvoldoende rekening gehouden met haal- en brengtijden kinderen i.c.m. bevoorrading school en personeel. Verzoek om aanvullend parkeer- en verkeersonderzoek, waarbij ook extra supermarkt wordt meegewogen. Onvoldoende onderbouwd dat toevoeging functies niet disproportioneel is i.r.t. verkeersafwikkeling en parkeren. Er is in de onderbouwing van het Omgevingsplan en in de onderzoeken geen rekening gehouden met de voor de verschillende stedelijke zones geldende parkeernormen. Het is niet transparant welke parkeernormen voor welke functies zijn gehanteerd en op welke wijze de parkeervraag per functie is berekend. Daarnaast is niet duidelijk of en op welke wijze rekening is gehouden met het aandeel bezoekersparkeren. De in het parkeeronderzoek berekende parkeerbalans is kwetsbaar. De balans laat zien dat met de vaststelling van het Omgevingsplan de parkeerbalans net voldoet aan de gehanteerde normen. Indien er stelt dat bij beperkte afwijkingen of correcties een tekort aan parkeerplaatsen zal ontstaan. Vrees voor onderschatting toekomstige parkeersituatie en het risico dat na realisatie van de ontwikkelingen een onaanvaardbare parkeerdruk ontstaat. Dit heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied, waaronder de bereikbaarheid van het winkelcentrum. In de plantoelichting is ontoereikend en onjuist beargumenteerd dat er sprake zou zijn van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties voor wat betreft het aspect parkeren. Dit geldt ook voor de onderbouwing van de toepassing van de POOS-regeling (met hogere grenzen ten aanzien van zowel de bezettingsgraad als de maximale loopafstand). De onderbouwing voldoet niet aan de eisen in het gemeentelijke parkeerbeleid. Er is dan ook	De berekende parkeerbalans voldoet aan de normen zoals gesteld in het parkeerbeleid. De onderkant van de bandbreedte voor parkeernormen kan worden gehanteerd vanwege de sterk stedelijke situatie en aanwezigheid van alternatieve vervoersmiddelen op de planlocatie. Overigens is ook de maximale parkeervraag van de ontwikkelingen, de bovenkant van de bandbreedte, op te vangen binnen de bestaande restcapaciteit binnen 350 meter rondom de ontwikkelingen. Hiermee is al geborgd dat de parkeerbalans robuust is. Parkeerzone: Conform de Uitvoeringsnota parkeren 2016 is de parkeerzone “Zeer sterk stedelijk A” gehanteerd voor het bepalen van de parkeernormen. Parkeernormen: Voor de verschillende functies zijn de onderstaande parkeernormen aangehouden, daarnaast is bij alle voorzieningen het aandeel bezoek meegerekend. Het aandeel bezoek is onderdeel van de parkeernorm en komt niet extra boven op de parkeernorm. • Voor de functie basisschool is de parkeernorm ‘dagonderwijs’ gehanteerd; • Voor het woonzorgcentrum wordt de parkeernorm ‘serviceflat aanleunwoning’ gehanteerd. Hiervoor is alleen de parkeervraag van bezoekers berekend, dit omdat bewoners zelf geen parkeervergunning kunnen aanvragen en er enkel sprake is van bezoekersparkeren; • Voor de sportschool en de gymzaal is de parkeernorm ‘sport’ aangehouden; Voor de multifunctionele ruimte is de parkeernorm ‘wijkgebouw’ gebruikt, omdat in de plint verschillende functies kunnen worden ontwikkeld. Daarnaast is in de planregels een beoordelingsregel opgenomen, zodat geborgd is dat ten tijde van de behandeling van de nog aan te vragen omgevingsvergunning de definitieve toetsing plaatsvindt op basis van de aangevraagde functies in deze plint.	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen.

	geen sprake van een zorgvuldige inventarisatie en berekening van de parkeerbehoefte. De onderbouwing en onderzoeken kunnen niet worden gebruikt als een deugdelijke grondslag voor het omgevingsplan, omdat de onderbouwing van autoparkeren in de plantoelichting en de onderzoeksrapporten onnavolgbaar zijn. Er is een second opinion uitgevoerd waaruit andere uitkomsten blijken.		
	Het parkeeronderzoek bevat inhoudelijke gebreken in de berekeningen. Dit blijkt uit het door de indiener uitgevoerde onderzoek. Zo is het parkeren door personeel bij zorgfuncties niet meegenomen, wordt er tussentijds afgerond en is er onduidelijkheid over de kwalificatie van functies (zoals de multifunctionele ruimte) en de daarbij gehanteerde normering.	De parkeervraag van zorgpersoneel is meegenomen in de parkeerberekening. Zoals beschreven in de rapportage worden 15 parkeerplekken gereserveerd voor personeel. Deze 15 plekken zijn in mindering gebracht van de beschikbare openbare parkeercapaciteit. De parkeervraag van zorgpersoneel is zodoende wel meegenomen en onderbouwd in de berekeningen.	Geen
<i>toenemende verkeersdrukte</i>	School in centrum zorgt voor forse toename autoverkeer toegangswegen richting Behouden Haven en wildparkeren op stoep. Geen rekening gehouden met regionale functie school (verkeersaantrekkende werking). Nu al meer auto's door komst extra supermarkt.	Het is niet te voorkomen dat er extra verkeersdruk ontstaat als gevolg van een nieuwe school in een wijk. Deze extra verkeersdruk betreft korte tijdsperiodes van ca. een kwartier. Ook bij dit project is dit niet uit te sluiten, maar het valt niet samen met het maatgevende moment van zaterdagmiddag. Van cumulatie op dit maatgevende moment is geen sprake. Het ontwerp is erop gericht dat een veilige en snelle afwikkeling van brengen en halen van kinderen wordt bevorderd. Hierbij is onder andere rekening gehouden met de bestaande verkeersstromen, zoals éénrichtingsverkeer van bestaande straten. Door speciaal ruimte aan te wijzen voor het halen en brengen middels een parkeerkoffer voor Kiss&Ride wordt dit in zo goed mogelijke banen geleid. Daarnaast zet de school er nadrukkelijk op in om lopend en fietsend naar school te gaan. Het plan voor de basisschool betreft een Daltonschool en is, zoals alle scholen in Zaanstad, voor alle kinderen uit Zaanstad toegankelijk. De verwachting is dat er relatief iets meer kinderen uit naburige	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen.

		wijken naar deze school zullen komen. Het zou kunnen dat hierdoor relatief iets meer kinderen met de auto gebracht worden. Dit is ook in het uitgevoerde onderzoek als uitgangspunt genomen en dus rekening mee gehouden bij het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de Kiss&Ride. In de praktijk kan het zo zijn dat op sommige korte tijdsperiodes meer parkeerplaatsen voor brengen en halen gebruikt worden. Omdat de haal- en brengtijden van de school een andere piek hebben dan het centrum- en winkelbezoek is er voldoende ruimte in de buurt om dit op te vangen. De speciaal aangewezen Kiss&Ride plekken kunnen buiten de haal- en brengtijden gewoon gebruikt worden door bewoners en bezoekers. Dit wordt vastgelegd in een verkeersbesluit en wordt in het gebied kenbaar gemaakt met verkeersborden. Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat ook op deze momenten nog voldoende parkeerruimte in de buurt aanwezig is.	
	Vrees voor verkeersinfarcten via Westzijde, waar het nu al te druk is, door bundeling bestaande en toekomstige functies en cumulatie van bouwprojecten.	De Westzijde kan het op momenten tijdens de spits druk zijn. Echter leidt dit niet tot onaanvaardbare verkeerssituaties. Andere grotere ontwikkelingen in het centrum zijn onder andere gelegen aan de Westzijde. De verkeersgeneratie van deze en kleinschaliger (bijv. Ford-garage) projecten zal minimale impact hebben op de Westzijde. Deels omdat de ontwikkeling een beperkte impact heeft op het bestaande wegennet of de aanrij- en vertrekroute veelal anders is. Voor Westzijde 24-36 geldt dat deze ontwikkeling zich nog in planfase bevindt. Uit een eerste inventarisatie blijkt dat het beoogde programma een verkeersgeneratie van ca 320 mvt/etm heeft. Daarvan zal naar schatting 25% via de Westzijde de rest van het gemeentelijk wegennet bereiken, dus ca. 80 mvt/etm. Dit aantal is dermate beperkt dat dit geen negatieve impact heeft. Verder is bijvoorbeeld in de omgevingsvergunning voor Bullekerk bepaald dat het	Geen

		parkeerterrein Behouden Haven niet mag worden aangewezen en gebruikt als parkeergelegenheid voor hun bezoekers. Zij dienen bijvoorbeeld gebruik te maken van de P+R Provincialeweg of de Q-park garages in de omgeving. Op de website van de Bullekerk is deze verwijzing ook gemaakt en heeft dit gebruik geen impact op de verkeersintensiteit van de Westzijde.	
	Voorbeeld school Parkstraat laat zien dat school zorgt voor immense verkeersdruk, noodzaak tot handhaving en parkeerboetes. School in Groenland zal ook zorgen voor verkeersdrukte. Vrees voor opstopping door halen en brengen schoolkinderen.	Tijdens opening en sluiting van de school is er voldoende ruimte voor het halen en brengen. Aan de ene kant met het creëren van K&R-plekken, maar ook omdat uit de bezettingsgraadmetingen blijkt dat op de haal- en brengmomenten niet de maatgevende moment van parkeerdruk is. Het gaat om korte momenten van ca. een kwartier. Het is nooit helemaal te voorkomen dat een school extra verkeersdruk met zich meebrengt. Door het brengen en halen met de auto te concentreren met kiss-and-ride plaatsen aan het parkeerterrein van de Behouden Haven en het langzaam verkeer aan de zijde van Groenland worden verkeersstromen gescheiden, ook om de verkeersveiligheid te waarborgen.	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen.
<i>veiligheid</i>	Integrale verkeersveiligheids- en logistieke uitwerking (halen/brengen, Kiss&Ride, fiets- en voetgangersstromen, bakfietsen, laden/lossen supermarkten/winkels, OAC-legen, hulpdiensten) is nodig, inclusief handhaafbare maatregelen (fysieke geleiding, venstertijden, toezicht/handhaving). Onvoldoende verkeersveiligheidsanalyse m.b.t. haal-/brengverkeer school, mensen houden P&R-plek te lang bezet. Vrees dat steeg tussen Klokbaai 33 en 35 als informele uitstap-/instapplek zal worden gebruikt. Vrees voor blokkeren looproutes en gedrag gebruik routes door fietsers en voetganger (mensen zullen eigen meest efficiënte routes creëren). Hier	De verkeersveiligheidsanalyse maakt onderdeel uit van het ontwerpproces om te komen tot het definitief Voorlopig Ontwerp buitenruimte Behouden Haven. Door het brengen en halen met de auto te concentreren met Kiss&Ride plaatsen aan het parkeerterrein van de Behouden Haven en het langzaam verkeer aan de zijde van Groenland te concentreren zorgt de gemeente niet alleen voor het op een passende wijze faciliteren van kortparkeren, het waarborgt ook de verkeersveiligheid. Ouders hebben de verantwoordelijkheid om gebruik te maken van deze mogelijkheid om de auto kort te parkeren. De gedachte achter het ontwerp is dat kinderen juist zo weinig mogelijk in aanraking te laten komen met het vrachtverkeer. Dit uitgangspunt heeft er mede toe geleid dat	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het

	dient verkeerskundig in de planuitwerking naar gekeken te worden. Extra verkeersdrukke en onveilige Kiss & Ride maken straat onveilig voor verplaatsing. Komst school zorgt voor meer verkeersdrukke in straten die daarop niet zijn ingericht. Vrees dat drukke tot onveilige situaties zal leiden. Vrees herhaling negatieve ervaring Et Buut. Zorgvuldig onderzoek naar veilige K&R (tijdens piekmomenten) ontbreekt.	de school aan de zijde van het Groenland is gesitueerd. Verkeersveiligheid maakt onderdeel uit van de ontwerpprincipes van deze gebiedsontwikkeling. K&R is dicht bij de entree van de school gesitueerd. Er is sprake van scheiding tussen veilige routes voor fietsers (via Nova Zembla en Groenland) en voetgangers en het autoverkeer. Aanvullend zullen nabij de K&R ook andere parkeerplaatsen aanwezig zijn, waarbij kort geparkeerd kan worden en kinderen veilig de entree van de school kunnen bereiken. Bij het afronden van het definitieve ontwerp zullen leerpunten van andere projecten zo mogelijk mee worden genomen.	TAM-Omgevingsplan opgenomen.
	Laden/lossen vrachtverkeer nu al onveilig, vrees dat situatie verslechterd bij komst school. Laden en lossen nabij schoolroutes: noodzaak voor manoeuvreren, op elkaar wachtende vrachtwagens die laden en lossen aan Westzijde (beter naar achterzijde Behouden Haven), achteruit rijdend verkeer, geen éénrichtingsverkeer vrachtwagens. Vrees voor meer drukke door bouwverkeer en vrees voor onveilige en onoverzichtelijke situaties door laden en lossen grote vrachtwagens. Veiligheidsprincipes als randvoorwaarde vastleggen: geen achteruitrijdend verkeer/keren voor zware voertuigen nabij kinderen met aantoonbare ontwerpmaatregelen (draai- en keuranalyse, fysieke scheiding, tijdsvensters, handhaafbaarheid).	De schoolroute voor het langzaam verkeer gaat niet langs laden/lossen en vrachtverkeer. Langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) komen van Groenland of kunnen via een overzichtelijke en veilige oversteeklocatie vanaf Westzijde en Dr. Roggertspad het voetpad richting de entree van de school bereiken. Kinderen die met de auto gebracht worden stappen op de K&R uit. Deze is zeer dicht bij het voetpad naar de entree van de school gelegen. Ook hier is dan geen sprake van kruisend verkeer tussen voetgangers en vrachtwagens.	Geen
	Inrichting kiss en ride als doodlopende parkeerbox onveilig. Te weinig plek in parkeerbox zorgt voor onveilige situaties. Motivering dat toegangsweg extra functies aan kan ontbreekt.	Er is sprake van een korte en overzichtelijk parkeerbox met K&R-plekken. Deze plekken worden aangewezen en gereserveerd als tijdelijke K&R-plekken. De overige momenten van de dag kunnen de plekken als reguliere plekken worden gebruikt. Doordat sprake is van een korte en overzichtelijke parkeerbox is vanaf de doorgaande route eenvoudig te beoordelen of er een parkeervak vrij is. Dit	Geen

		voorkomt onnodig in- en uitrijden in de parkeerkoffer en voorkomt een onveilige situatie. Doordat automobilisten die een parkeerplaats zoeken ook in de directe nabijheid op een zeer overzichtelijke manier een vrije parkeerplaats kunnen vinden, worden er diverse opties gecreëerd, passend bij de diverse gebruikers van het parkeerterrein.	
	Vrees voor onveilige verkeerssituaties door gebrek aan parkeerplaatsen en zoekverkeer.	Zoals uit het parkeeronderzoek van IV-infra blijkt, waarbij onder andere rekening is gehouden met de bezettingsgraadmetingen van zowel mei als november 2025, blijkt dat in de directe omgeving van deze gebiedsontwikkeling voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven. Uit de berekening blijkt dat ook op het maatgevende moment nog steeds ca. 70 vrije parkeerplaatsen binnen een straal van 350m loopafstand aanwezig zijn. Gezien de diversiteit aan stedelijke functies, waarbij het niet ongebruikelijk is dat bijv. bezoekers of werknemers een langere loopafstand hanteren, zoals ook blijkt uit CROW-publicaties, wordt dit aanvaardbaar geacht.	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrac.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen.
<i>toenemende parkeerdruk</i>	Toevoeging functies i.c.m. verlies van parkeerplekken is disproportioneel en onvoldoende onderbouwd. Er zijn inmiddels meer winkels bijgekomen en er is ruimte voor nog meer winkels, zodat het parkeeronderzoek niet actueel is. Parkeerdruk al hoog/vol door extra winkels in winkelcentrum, dus geen ruimte om 30pp in te zetten voor school en K&R. Reservering Kiss&Ride functie binnen venstertijden en mindervalide-parkeerplekken in openbare ruimte zorgt voor verdere parkeerdruk voor omwonenden. Vrees extra parkeerdruk, ook in omliggende straten.	Uit de motivering en bijbehorende verkeers- en parkeeronderzoeken is gebleken dat er voldoende ruimte is om de auto te kunnen parkeren binnen een loopafstand van 250 meter. Alleen op een zaterdagmiddag kan dit anders zijn en bestaat er de mogelijkheid dat men 350 meter moet lopen. In de motivering en onderzoeken is onderbouwd waarom dit aanvaardbaar wordt geacht. Tijdens opening en sluiting school is er voldoende ruimte voor het brengen en halen. Het is nooit helemaal te voorkomen dat een school op deze kortstondige piekmomenten extra parkeerdruk met zich meebrengt. Door het halen en brengen met de auto te concentreren en hiervoor 15 parkeerplaatsen aan het	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrac.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het

	School gecombineerd met winkelend publiek zorgt voor veel auto's in Groenland, omdat parkeerterrein Behouden Haven nu al vol is.	parkeerterrein van de Behouden Haven aan te wijzen voor Kiss&Ride en het langzaam verkeer aan de zijde van Groenland te concentreren, worden de verkeersstromen gescheiden wat ten gunste komt aan een snelle afhandeling van breng- en haalverkeer en daarmee de parkeeroverlast zoveel mogelijk te beperken en de verkeersveiligheid te waarborgen. Elke school is toegankelijk voor kinderen uit heel Zaanstad. In de praktijk zien we dat basisscholen in de basis wijkgericht is. Het Dalton-concept van de beoogde basisschool heeft door zijn speciale onderwijsvorm een wat ruimer voedingsgebied. Voor Westerkim geldt dat de leerlingen uit meerdere omliggende wijken komen. De verwachting is hierdoor dat er relatief iets meer kinderen met de auto gebracht worden. Daar is rekening mee gehouden, zoals blijkt uit tabel 7 van het IV-rapport en de daarbij behorende toelichting. Op basis van het aantal leerlingen en het profiel van de school is de berekening gemaakt t.a.v. het benodigde aantal parkeerplaatsen voor Kiss&Ride. Daarnaast heeft de parkeerdruk van de school een andere piek dan bezoekers van winkel, zorg en wijk. Gebruikelijkerwijs worden aanwezigheidspercentages per functie toegepast in parkeeronderzoeken om hiermee rekening te houden. Ook in de uitgevoerde onderzoeken is dit toegepast. De Kiss&Ride plekken zullen buiten de breng- en haaltijden ook te gebruiken zijn voor omwonenden of bezoekers. In de totale parkeerberekening ten behoeve van het bepalen van de benodigde parkeerplaatsen voor dit project is dit berekend conform het gemeentelijk beleid. Bij de bezettingsgraadmeting zijn de maatgevende momenten onderzocht, ook in de omliggende straten en ook rekening houdend met de werkelijke invulling van het huidige winkelcentrum. Daarom is er ná de opening van de nieuwe supermarkt (2^e helft 2025) opnieuw onderzoek gedaan naar de bezetting van	TAM-Omgevingsplan opgenomen.
--	---	---	-------------------------------------

		het parkeerterrein en de omgeving. Ook een invulling van de nog beschikbare ruimte in het winkelcentrum is hierin meegenomen. Zoals bovenstaand benoemd is met betrekking tot de bezettingsgraad, conform het gemeentelijk beleid, het gebied rondom Behouden Haven in beeld gebracht. Het is daarbij reëel om aan te nemen dat ook de bezettingsgraad in het Groenland zal toenemen, maar passend binnen de mogelijkheden van het gemeentelijk beleid. De gemeente is zich hiervan bewust, maar vindt deze toename aanvaardbaar.	
	Vrees voor verdere parkeerdruk door cumulatie extra functies winkelcentrum, omliggende (bouw)projecten zoals Ford-garage, woningbouw Provincialeweg en Verkaderrein, Westzijde 24-36, Westzijde 71 en Zaan79 en onderhavige ontwikkeling. Vrees voor parkeeroverlast door nieuwe school, vergelijking met Et Buut. Nu al toename parkeerdruk en zoekverkeer door deze cumulatie van projecten. Wordt voor deze projecten (onterecht?) uitgegaan van plekken in openbare ruimte en bewoners zonder auto's.	Als onderdeel van het Verkeers- en parkeeronderzoek zijn de effecten in beeld gebracht van relevante projecten in de omgeving en het effect dat dit op elkaar heeft. Separaat hieraan onderzoekt de gemeente de effecten van alle projecten in het centrum en het effect dat dit op elkaar heeft. Met het Toekomstbeeld Centrum dat nog in ontwikkeling is, wordt hier invulling aan gegeven. Vooruitlopend hierop is specifiek voor dit project de cumulatie van relevante projecten in de omgeving in beeld gebracht. De volgende projecten zijn daarbij beoordeeld, die gelegen zijn binnen loopafstand van Behouden Haven: - Bullekerk: in omgevingsvergunning van 2020 is als voorwaarde opgenomen dat Behouden Haven niet gebruikt mag worden door bezoekers. Zoals ook op de website van hen vermeld staat, worden bezoekers verwezen naar P+R Provincialeweg en de Q-parkgarages; - Ford-garage: door ontwikkeling verdwijnen 4 parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Uit het uitgevoerde onderzoek van IV-infra blijkt dat de huidige parkeercapaciteit in de omgeving voldoende is op te vangen zonder dat de aangehouden bezettingsgraad wordt overschreden; - Mauritsbuurt: alle parkeren voor deze ontwikkeling wordt opgelost in de daarbij ontwikkelde ondergrondse parkeergarage. In openbare ruimte	De motivering is in par. 10.2 hierop aangevuld.

		wordt betaald parkeren ingevoerd en bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunningen; - Westzijde 24-36: is nog in planfase. Uitgangspunt is dat bewoners parkeren op eigen terrein plaatsvindt, bezoekers en huidige gebruikers parkeerterrein in nabijgelegen Q-park Rozenhof kunnen parkeren en bewoners niet in aanmerking komen voor parkeervergunning in openbare ruimte; - Zaan79, Saendenborch en Verkadebuurt liggen op ruimere loopafstand dan 700m zodat van impact op de ontwikkeling Behouden Haven geen sprake is.	
	Verlies aan parkeerplaatsen leidt tot extra parkeerdruk en bedreigt eigen mobiliteit en zelfredzaamheid.	Conform het gemeentelijk beleid wordt bij een openbaar parkeerterrein ruimte gereserveerd voor mindervalide-parkeerplaatsen. Bij dit ontwerp is hiervan eveneens sprake. In de straat Groenland zullen 4 gehandicaptenparkeerplaatsen worden gerealiseerd en op de Behouden Haven zullen 2 gehandicaptenparkeerplaatsen worden gerealiseerd.	Geen
	Ongelijke behandeling: geen extra parkeervergunning mogelijk voor thuiswonend kind, maar wel parkeerplaatsen opheffen en ruimte voor K&R. Schrappen 55 parkeerplaatsen ondanks vergunning. Nu vaak al geen parkeerplek terwijl indiener betaald voor vergunning.	Voor iedereen in gereguleerd gebied geldt op basis van het gemeentelijk beleid dat er per adres maximaal twee parkeervergunningen in de openbare ruimte worden uitgegeven. Deze vergunning is geldig binnen een specifiek gebied rond het adres van de aanvrager. Uit het uitgevoerd onderzoek is gebleken dat er altijd ruimte blijft om de auto te kunnen parkeren binnen een loopafstand van 250 meter. Op een zaterdagmiddag kan dit anders zijn en bestaat er de mogelijkheid dat men 350 meter moet lopen. Men kan in de omgeving parkeren, er is voldoende ruimte. Ook in de avond en nacht mag men als vergunninghouder parkeren op het terrein van de Behouden Haven.	Geen

<i>fietsparkeren onvolledig</i>	In de plantoelichting wordt aangegeven dat er 100 fiets-parkeerplaatsen komen, maar de borging hiervan ontbreekt in de planregels. Er is in de plantoelichting niet onderbouwd dat 100 fiets-parkeerplaatsen voldoende zijn. Daarbij is fietsparkeren niet onderzocht, wat in strijd is met het gemeentelijke parkeerbeleid uit 2016. Vrees voor overlast als gevolg van fietsparkeren. De beoogde functies hebben een hoge norm voor wat betreft fietsparkeren.	Een concrete berekening van het aantal benodigde fietsparkeerplekken conform gemeentelijk beleid ontbrak bij het ontwerp TAM-Omgevingsplan. In het aangepaste en aangevulde Verkeers- en parkeeronderzoek van IV is hiervan een berekening gemaakt. Het fietsparkeren voor de school moet op eigen terrein worden opgelost, niet in de openbare ruimte. Voor scholen is er geen beleid dat het inpandig moet worden opgelost, maar dat wil niet zeggen dat het niet tot de mogelijkheden behoort. Voor de basisschool leerlingen wordt voorzien in een fietsenstalling in een pocket langs de Groenland, met ruimte voor 108 fietsen. Deze berekening is gemaakt met behulp van het CROW, de meest recente fietsparkeerkencijfers. De huidige Zaanse fietsparkeernorm die bepaald is voor een school, blijkt in de praktijk namelijk hoog uit te vallen. In Hoofdstuk 4 van de Uitvoeringsnota 2016 is expliciet ruimte gelaten voor een andere rekenmethode dan de gemeentelijke, in de Uitvoeringsnota neergelegde, methode. Daarvoor bestaat in dit geval aanleiding omdat de Uitvoeringsnota inmiddels bijna 10 jaar oud is en er zodoende sprake kan zijn van verouderde normen. Dat is voor de fietsparkeernorm bij scholen en peuterspeelzalen het geval. De CROW heeft de fietsparkeerkencijfers voor deze functies inmiddels meerdere malen geüpdatet op basis van doorlopend onderzoek naar landelijke trends en ontwikkelingen. De Zaanse normen sluiten niet meer aan bij de nieuwe, geactualiseerde landelijke normen. Dat de Zaanse fietsnormen bij scholen structureel te hoog uitvallen is inmiddels bij meerdere projecten binnen Zaanstad gebleken. Bij verschillende projecten bleek achteraf onnodig veel terreinruimte verloren te zijn gegaan aan ongebruikte fietsenrekken. De nieuwe CROW-normen geven een realistischer en actueler beeld van het feitelijke fietsgebruik. Om deze redenen sluit Zaanstad voor deze functies aan bij de CROW-normen, in plaats toepassing te	De motivering en het uitgevoerde onderzoek van IV zijn aangevuld en verduidelijkt. Het nieuwe Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infrad.d. 11 juni 2026 is ter vervanging van het Parkeeronderzoek Behouden Haven van IV Infra d.d. 11 november 2025 als nieuwe bijlage 19 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan opgenomen.
---------------------------------	---	--	--

		geven aan de – verouderde – normen uit de Uitvoeringsnota. Uitgaande van een maximale capaciteit van 250 leerlingen; $25 \times 4,3$ fietsparkeerplaatsen = 108 fietsparkeerplaatsen. Voor het personeel geldt dat zij een in pandige fietsenstalling gebruiken samen met het personeel van de Zorgcirkel; $25 \times 0,4 = 10$ parkeerplaatsen. Dat maakt in totaal 118 fietsparkeerplaatsen. Voor bezoekers van het gebouw zullen fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Op basis van de voorlopige ontwerpen en de gegeven functies aan de gronden in het TAM-Omgevingsplan van zowel de openbare ruimte als het gebouw is het aannemelijk dat deze aantallen gerealiseerd kunnen worden. In het TAM-Omgevingsplan is een beoordelingsregel opgenomen dat een omgevingsvergunning voor het gebouw niet verleend kan worden als niet aan de eisen voor (fiets)parkeren wordt voldaan. Daarmee is ook de borging voor de uitvoering ervan vastgelegd.	
5. Geluid			
<i>cumulatie overlast kinderen</i>	Op dit moment al geluidsoverlast door spelende kinderen aan andere kant Groenland flat. Aan deze achterzijde is ook speelplaats + voetbalkooi met jongelui, ook na 21:00u. Vrees voor overlast door hangeugd.	Cumulatie van geluid van een speelpleintje met dat van een ander nabijgelegen speelpleintje (beide met spelende kinderen) is onder de Omgevingswet en het Bkl in beginsel niet verplicht, tenzij beide pleintjes structureel en relevant bijdragen aan de totale geluidbelasting en het beoordelingskader dit vereist. Incidenteel geluid van spelende kinderen wordt in de regel niet gecumuleerd. Daarnaast stond de speelplek Statenhoek/ Groenland qua renovatie ingepland medio 2029, maar is in tijd naar voren gehaald naar 2027. Participatie start eind 2026/begin 2027. De speelvoorziening bij Statenhoek / Groenland moet heroverwogen worden in relatie tot de schoollocatie en het schoolplein. Een	Geen

		invulling die minder gericht is op spelende kinderen kan de dubbele overlast beperken.	
<i>bouwkundige staat en klankkast omliggende bebouwing</i>	Extra geluidshinder in oude, slecht geïsoleerde woningen: binnenniveau geluid is dus anders dan bij isolatienorm nieuwbouw, onderzoek is gebaseerd op huidige maatstaven/isolatienormen => mensen wonen hier vanwege de rust en stilte, woongenot zal dalen. Dempende maatregelen zullen geen effect hebben. Flats (met veel oudere bewoners) en omgeving fungeren als 'klankkast'.	Het uitgevoerde akoestisch onderzoek is locatie-specifiek en houdt rekening met de situering van de omliggende gebouwen, inclusief de reflectie van het geluid door bestaande gebouwen. Hieruit volgt dat de geluidsnormen niet overschreden worden. Daarnaast is een berekening uitgevoerd voor stemgeluid van spelende kinderen op het schoolplein. Uit dit onderzoek blijkt dat dit geluid op de gevel van zowel bestaande als nieuwe omliggende geluidgevoelige gebouwen voldoet aan de wettelijke geluidsnormen. Daarmee is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Ten aanzien van het binnen geluidsniveau geldt: • dat de toetsing wettelijk plaatsvindt op de gevel (buitengevel) en niet op individuele binnen geluidsniveaus in de geluidgevoelige gebouwen; • verschillen in geluidisolatie tussen bestaande en nieuwere geluidgevoelige gebouwen geen onderdeel zijn van de normstelling voor ruimtelijke besluiten. Met betrekking tot het gestelde 'klankkast'-effect: • in het onderzoek is al rekening gehouden met reflecties van omliggende bebouwing; • aanvullend wordt in het ontwerp aandacht besteed aan geluiddempende inrichting (zoals groen, materialisatie en eventuele afscherming), waarmee waar mogelijk verdere reductie wordt nagestreefd. Op basis van het akoestisch onderzoek en de geldende normstelling is geen sprake van een onaanvaardbare geluidssituatie. De aangevoerde aspecten leiden niet tot een andere beoordeling van het plan.	Paragraaf 7.1 van de motivering is hierop aangevuld.

Onderzoek verouderd/ ontoereikend	Motivering waarom leefomgeving van omwonenden niet onevenredig wordt aangetast ontbreekt. Vrees voor cumulatie van verschillende geluidsbronnen en op verschillende dag- en weekdelen => risico dat geluidsbelasting hoger uitvalt dan in ontwerp wordt aangenomen. Geluidsonderzoek onvoldoende en niet representatief, want houdt onvoldoende rekening met samengesteld karakter van plan bestaande uit bundeling maatschappelijke en culturele functies en geluidsbronnen, zoals verkeersbewegingen, het schoolplein (ook buiten schooltijd), kiss en ride, gebruik van de gymzaal, reflectie van geluid bestaande flats en overige maatschappelijke functies. Onduidelijk of rekenmodel werkelijke geluidbelasting weerspiegelt. Pieklastingen en cumulatieve effecten van geluid zijn onvoldoende betrokken in onderzoek.	Voor dit plan zijn akoestische onderzoeken uitgevoerd naar geluid door wegen en naar geluid van activiteiten, zoals het gebruik van het schoolplein. Deze onderzoeken zijn recent uitgevoerd en gebaseerd op representatieve en maatgevende uitgangspunten. Voor het wegverkeer is gerekend met verkeersprognoses voor het jaar 2040, waarmee een conservatief beeld van de toekomstige geluidbelasting is verkregen. Voor het schoolplein is uitgegaan van een maximale bezetting van 250 kinderen. Uit de onderzoeken blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van zowel bestaande als nieuwe gebouwen voldoet aan de geldende standaardwaarden voor geluid, zoals opgenomen in hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) (artikelen 5.78 e.v.). De beoordeling van geluid vindt plaats overeenkomstig de systematiek van het Bkl, waarin toetsing per bron het uitgangspunt is (artikel 5.74 en artikel 5.78 Bkl). Nu voor de afzonderlijke bronnen wordt voldaan aan de geldende standaardwaarden, wordt de geluidbelasting in beginsel als aanvaardbaar beschouwd en is het niet vereist om aanvullende berekeningen van cumulatief geluid uit te voeren. Bij de beoordeling zijn representatieve en maatgevende situaties gehanteerd, conform de rekenvoorschriften uit de Omgevingsregeling (bijlagen IVc t/m IVh). Hiermee zijn variaties in gebruik en maatgevende belastingmomenten in voldoende mate verdisconteerd. Incidentele piekgeluiden zijn inherent aan stedelijk gebruik en niet bepalend voor de structurele geluidbelasting. Bovendien wordt het piekgeluid afkomstig van activiteiten gedurende de dagperiode niet langer genormeerd. In het rekenmodel zijn gebouwen gemodelleerd als reflecterende objecten overeenkomstig de voorgeschreven rekenmethodiek, waardoor reflectie-effecten onderdeel uitmaken van de berekende geluidbelasting. De invloed van omliggende bebouwing is daarmee in het onderzoek verdisconteerd.	Paragraaf 7.1 van de motivering is hierop aangevuld.
--	--	--	---

		Gelet op het voorgaande is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en wordt voldaan aan het vereiste van een goede fysieke leefomgeving als bedoeld in artikel 2.1 Ow in samenhang met artikel 4.23 Bkl. De zienswijze geeft geen aanleiding om het plan aan te passen.	
	Beperkende maatregelen/gebruiksvoorwaarden om geluidhinder te voorkomen niet opgenomen in plan en juridisch-planologisch niet geborgd.	Uit het uitgevoerde akoestisch onderzoeken blijkt dat er wordt voldaan aan de geluidnormen uit het besluit kwaliteit leefomgeving en de besluit activiteiten leefomgeving. Aanvullende maatregelen zijn zodoende juridisch-planologisch niet vereist. Vandaar dat ook geen sprake is van borging in de planregels.	Geen
	Vrees voor geluidsoverlast kinderen is tevens zorgelijk i.r.t. doelgroep verzorgingstehuis waar "zwaar zieken" verblijven.	Zie bovenstaande reacties m.b.t. de bundeling van functies in relatie tot geluid.	Geen
	Vrees voor geluidsoverlast door spelende kinderen ook na schooltijd. Onderzoek geluid schoolplein onvoldoende en vraagt om maatwerk: "stemgeluid personen op buitenterrein valt niet binnen toepassingsgebied van beoordelingskader" (p.7) en "om hinder te voorkomen is altijd maatwerk nodig" (p.8): effecten op woon- en leefklimaat moeten concreet en locatiespecifiek worden geborgd en in samenhang met bestaande geluidsveroorzakers bekeken worden.	Geluid door activiteiten (zoals buitenspelen) is beoordeeld in het akoestisch onderzoek dat als bijlage 8 bij de motivering is gevoegd. Dit onderzoek is locatiespecifiek uitgevoerd en houdt rekening met de situering van de omgeving en het gebruik van het schoolplein. Hieruit volgt dat de geldende geluidsnormen op de gevel niet worden overschreden en dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het gebruik van het schoolplein is bovendien beperkt. De kinderen volgen hoofdzakelijk binnen onderwijs en maken tweemaal per dag gebruik van het schoolplein tijdens pauzes. De Westerkim hanteert een continuurooster en is geopend van 08:30 tot 14:30 uur (woensdag tot 12:30 uur). De buitenschoolse opvang (TintelTuin) is geopend van 07:00 tot 19:00 uur, waarbij het gebruik van het schoolplein ondersteunend en beperkt is. Tevens zijn alle aspecten in het plan omtrent geluid ook geborgd door de locaties vast te leggen met de aanduidingen 'speelterrein', 'onderwijs' en 'specifieke vorm van maatschappelijk – gymzaal'.	Geen

		Het schoolplein wordt na schooltijd openbaar toegankelijk. Dit betreft geen gereguleerd gebruik en maakt onderdeel uit van het normale gebruik van de buitenruimte in een woonomgeving. In de verdere uitwerking van het plan worden inrichting, gebruik en beheer afgestemd om hinder te beperken (motivering §7.1), onder andere door toepassing van geluiddempende maatregelen en materiaalkeuzes. Het aspect geluid, inclusief het gebruik van het schoolplein, is voldoende onderzocht en leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.	
	Geen rekening gehouden met uitspraak RvS inzake school Parkstraat i.r.t. geluid.	De casus van de school aan de Parkstraat staat op zichzelf. Met betrekking tot geluid is voor dit TAM-Omgevingsplan een eigen akoestisch onderzoek op basis van de huidige wet- en regelgeving uitgevoerd, waarbij alle relevante geluidsaspecten zijn meegenomen in de beoordeling. Ook het gebruik van het schoolplan (o.a. stemgeluid van kinderen op het schoolplein) maakt hier onderdeel van uit. Zoals bovenstaand uitgebreid is beschreven in de reactie op de zienswijzen voldoen de uitkomsten aan de wettelijke eisen die hiervoor gesteld zijn. Er is daarmee geen reden om aan te nemen dat de uitspraak inzake de school Parkstraat invloed heeft op de motivering van dit TAM-Omgevingsplan.	Geen
<i>laden en lossen</i>	Vrees voor toenemend geluidsoverlast vroeg in ochtend door vrachtwagens die laden en lossen.	De locatie en intensiviteit voor het laden en lossen van vrachtwagens voor het winkelcentrum wijzigt door dit TAM-Omgevingsplan niet ten opzichte van de huidige situatie. Het is daarmee niet aannemelijk dat de vermeende geluidsoverlast zal toenemen.	Geen
6. Ecologie			
<i>vleermuizen</i>	Vleermuizenverblijven: ecologische randvoorwaarde en vergunningplicht => borgen als harde voorwaarde	Sinds de invoering van de Omgevingswet is de vergunningplicht voor flora en fauna aangemerkt als een	Geen

	alvorens te starten met de uitvoering van de ontwikkeling.	omgevingsvergunning natuuractiviteit. Of dit benodigd is, hangt af van uitgevoerde onderzoeken. Voor dit project is ecologisch onderzoek uitgevoerd, zie bijlage 13 van de motivering van het TAM-Omgevingsplan (Quickscan ecologie). Naar aanleiding hiervan is een Activiteitenplan opgesteld waarin de benodigde mitigerende maatregelen, de natuurkalender en de werkwijze voor natuurvriendelijk werken zijn opgenomen. Met deze documenten dient voorafgaand aan de uitvoering een omgevingsvergunning voor flora- en fauna-activiteiten te worden aangevraagd. Het verkrijgen van deze vergunning en het uitvoeren van de werkzaamheden conform het goedgekeurde Activiteitenplan vormen een randvoorwaarde voor de uitvoering van het project. Dit betekent dat werkzaamheden uitsluitend mogen plaatsvinden binnen de daarvoor geldende tijdvensters en met inachtneming van de voorgeschreven mitigatie- en beschermingsmaatregelen. Daarmee zijn de aspecten mitigatie, planning en natuurvriendelijk werken geborgd binnen de geldende natuurwetgeving. De initiatiefnemer is hiervoor verantwoordelijk en de provincie is het bevoegd gezag om over een aanvraag te beslissen. Op basis van het bovengenoemde Activiteitenplan kan een vergunning aangevraagd worden. Tevens is op basis hiervan duidelijk dat het aannemelijk is dat aan de wet- en regelgeving kan worden voldaan, wat voldoende is als beoordeling voor het TAM-Omgevingsplan.	
<i>flora en fauna / biodiversiteit</i>	Flora en fauna komt onder druk te staan. Voorstel: bomen behouden, liefst groen uitbreiden met inheemse bomen en struiken die ook voedsel aan de dieren leveren. Het gebouw in het groen plaatsen, ook/juist aan zijde Botemakersstraat. Egeldoorvoeren in erfafscheidingen plaatsen.	Het ontwerp probeert zo veel mogelijk bomen met een goede conditie te behouden en nieuwe bomen erbij te planten. De boomkroonbedekking zal van 6% stijgen naar minimaal 20% in de openbare ruimte en zelfs 30% voor de groene as en het schoolplein. De bomen moeten aan veel eisen voldoen. Ze moeten o.a. robuust en klimaatbestendig zijn, geschikt voor de locatie (bodem, water, verharding, licht, grootte	Geen

		etc.), een bijdrage leveren aan de biodiversiteit, zo mogelijk inheems etc. Het ontwerp houdt rekening met dieren. Een ecooloog is bij het ontwerp betrokken en adviseert welke maatregelen voor welke soorten getroffen kunnen of moeten worden.	
7. Besluitvorming			
<i>onevenredige toedeling functies</i>	Gelet bovenstaande genoemde inhoudelijke zienswijzen is geen sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zodat motivering ondeugdelijk is en Omgevingsplan op basis hiervan niet vastgesteld kan worden.	Zoals in bovenstaande reacties is opgenomen, hebben diverse zienswijzen geleid tot een aanvulling of aanpassing van de motivering en de daarbij behorende onderzoeken. De gemeente is van mening dat hiermee sprake is van een integrale belangenafweging en sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.	Geen
	Onevenredige aantasting woon- en leefklimaat voor omwonenden, met name door geluids- en verkeersoverlast. Mogelijke parkeerbeperkingen of parkeerverboden voor omwonenden gedurende venstertijden beperkt gebruik openbare ruimte bewoners (ontoereikende belangenafweging). Geen rekening gehouden met eerder besluit RvS schoollocatie aan de Parkstraat (ontoelaatbare hinder door geluid, parkeren en verkeersbewegingen).	Zie bovenstaand.	Geen
<i>belangenafweging</i>	Verzoek om belangen en recht op mobiliteit (Wmo) zwaar mee te wegen.	Zoals bovenstaand ook aangegeven, heeft de gemeente beoogd alle belangen integraal af te wegen. Ook mobiliteit en de verplaatsingsmogelijkheden van minder zelfredzame personen is hierbij betrokken. Zie ook de gemeentelijke reactie m.b.t. de aanleg van mindervalide-parkeerplaatsen.	Geen
	Bestaande bewoners (waaronder welke alternatief plan hebben aangeleverd) onvoldoende gewaardeerd t.o.v. nieuwkomers. En de belangen van direct omwonenden onvoldoende meegewogen.	Zie ook bovenstaande gemeentelijke reactie op de ingediende zienswijze m.b.t. 'Stedenbouw – steun alternatief plan' (pag. 7)	Geen

<i>motivering plan ontoereikend/ onvolledig</i>	Ontwerp TAM-Omgevingsplan voldoet niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht. De gebruikte onderzoeken zijn onvoldoende actueel en onvoldoende toegesneden op de omvang en intensiteit van de voorgenomen ontwikkeling. Verzoek nieuwe/aanvullende onderzoeken en borging en plan niet ongewijzigd vast te stellen.	Het TAM-Omgevingsplan bestaat uit een motivering met bijbehorende bijlagen. Naar aanleiding van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie hierop is de motivering en bijbehorende bijlagen/onderzoeken zo nodig aangevuld en aangepast. De niet aangepaste onderzoeken zijn voldoende actueel om als bijlage bij de motivering te fungeren. De gemeente is van mening dat hiermee voldoende invulling is gegeven aan het zorgvuldigheidsbeginsel.	Geen
	Plan heeft ruimtelijke gevolgen voor de directe omgeving, waaronder toename van verkeersbewegingen, parkeerdruk, geluidhinder, schaduwwerking, verlies bezonning en aantasting van het woon- en leefklimaat. Niet voldoende onderzocht en/of deugdelijk onderbouwd of de verkeersaantrekkende werking, parkeerbehoefte, geluidbelasting en overige hinder in samenhang bezien aanvaardbaar zijn. Motivering waarom ontwikkeling mogelijk is (op grond van stedenbouw, evenwichtige toedeling functies, belang van ontwikkeling) is ontoereikend. Variantenafweging ontbreekt= afbreuk aan evenredigheidsbeginsel. Duidelijke, afdwingbare randvoorwaarden en maatregelen voor genoemde punten ontbreken. Verzoek om plan aan te passen na uitvoering toereikende locatie-specifieke onderzoeken (geluid, parkeren en verkeer) en mitigerende maatregelen te treffen om te voorkomen dat de ontwikkeling, met name tijdens de piekmomenten van de school, niet leidt tot een onaanvaardbare en onevenredige aantasting van woon- en leefklimaat. Gevolgen hiervoor benoemde punten onvoldoende kenbaar, integraal en locatie-specifiek betrekken bij de planologische afweging.	Zie ook bovenstaande gemeentelijke reactie.	Geen
	Reële alternatieven (zoals plan dat indiener heeft aangedragen) die minder belastend zijn voor omgeving en omwonenden onvoldoende onderzocht en gemotiveerd. Argumenten in planmotivering onvoldoende om aangeleverd alternatief ontwerp aan de kant te	Zie ook bovenstaande gemeentelijke reactie op de ingediende zienswijze m.b.t. 'Stedenbouw – steun alternatief plan' (pag. 7)	Geen

	schuiven. Motivering ontoereikend om vast te stellen dat huidig plan ruimtelijk haalbaar en aanvaardbaar is.		
	Verzoek ontwerp TAM-Omgevingsplan niet ongewijzigd vast te stellen en eerst nieuwe, actuele en onafhankelijke parkeer- en geluidsonderzoeken te laten uitvoeren. Deze onderzoeken dienen uit te gaan van realistische en cumulatieve gebruiksscenario's. De resultaten hiervan dienen vervolgens opnieuw ter inzage te worden gelegd.	Zoals in bovenstaande reacties is opgenomen, hebben diverse zienswijzen geleid tot een aanvulling of aanpassing van de motivering en de daarbij behorende onderzoeken. Gelet hierop is daarmee sprake van een voorstel tot een gewijzigde vaststelling van het TAM-Omgevingsplan.	Geen
8. Participatie			
	Tijdens inloopbijeenkomsten zijn bovenstaande punten al aangegeven, maar er is niets gedaan met 'onze' inbreng in ontwerp. Voelen zich niet gehoord en onvoldoende betrokken bij planvorming. Geen input kunnen geven, met input wordt niets gedaan, geen vertrouwen in proces. Verzoek gesprek met buurt over alternatieven en maatregelen die de leefbaarheid en veiligheid kunnen waarborgen. Gebrekkige participatie, te laat en wijkalternatief niet serieus bekeken.	De gemeente heeft de betrokkenheid van bewoners plaats laten vinden door de vele gesprekken die er de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden met individuele bewoners alsmede vertegenwoordigen van bewoners en bedrijven. Ook zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd. Dit als onderdeel van het participatietraject. De participatie heeft tussen 2019 en 2026 plaatsgevonden op het niveau van informeren en raadplegen. Voor de ontwikkeling van het ontwerp van het nieuwe zorgcentrum is destijds (2019) gekozen voor de participatievorm informeren, vanwege de zeer beperkte ruimte, en de vele functionele, technische en beleidskundige eisen die voor een dergelijk gebouw gelden. Voor de openbare ruimte hebben we destijds (2019) gekozen voor de participatievorm raadplegen. Hiertoe zijn er in iedere fase van het project, in de periode 2019 - 2025 veel participatie overleggen geweest variërend van gesprekken met bewoners, bedrijven, belangenverenigingen, winkeliers, enz. Ook zijn er meerdere inloopmomenten geweest voor iedere geïnteresseerde/belanghebbende, waarbij er zowel informatie werd gegeven vanuit het project alsmede de mogelijkheid werd geboden om mee te denken c.q. opmerkingen te geven op de getoonde informatie.	Het definitieve participatie-rapport is als vernieuwde bijlage 21 bij de motivering opgenomen.

		Alle participatiemomenten zijn opgesomd in het participatierapport wat ter inzage heeft gelegen. Dit rapport geeft inzicht in het participatieniveau, de participatiemomenten, besproken onderwerpen en resultaat van de gesprekken. Ook is aangegeven op welke wijze met de resultaten van de gesprekken wordt omgegaan bij de verdere uitwerking van het project. Het rapport is eventueel nogmaals op te vragen bij: BehoudenHaven@zaanstad.nl De gemeente is van mening dat hiermee een zorgvuldig en toereikend participatieproces is doorlopen. In de vervolgfase van het project willen wij inwoners en andere belanghebbenden graag laten meedelen over het bereiken van optimale veiligheid voor alle gebruikers van de gebouwen en omgeving zowel tijdens de aanlegfase alsmede de gebruiksfase.	
	Onderwerpen door bewoners benoemd tijdens 2 ^e inloopbijeenkomst niet in participatierapport en ontwerp tegengekomen.	Er zijn bijeenkomsten geweest op 23-03-2021, 12-02-2024, 23-06-2025 en 12-01-2026. De opmerkingen die gemaakt zijn tijdens de bijeenkomsten zijn opgenomen in het participatierapport. De inbreng en voorstellen van de indiener zijn besproken tijdens de inloopsessie van januari 2026. De omgevingsmanager en indiener hebben toen afgesproken dat indiener de voorstellen zou inbrengen middels een zienswijze. De gemeente heeft de betreffende zienswijzen ontvangen. Deze worden op de gebruikelijke wijze meegenomen en verder uitgewerkt in het vervolgproces, waarbij de omgevingsmanager hierover met indiener in contact blijft staan.	Geen

Ambtshalve wijzigingen t.o.v. ontwerp-omgevingsplan

Wijziging	Reden												
1. De functie Buiten schoolse opvang is toegevoegd als onderdeel aanduiding 'onderwijs' 2. Een peuterspeelzaal van max 90m2 bvo is toegevoegd als onderdeel van de aanduiding 'maatschappelijk' 3. Op de verbeelding is een strook met de functie Groen gewijzigd in de functie Verkeer – verblijfsgebied; 4. Planregel van art. 8.1 is aangepast waarbij uitsluitend functies bij de specifieke aanduidingen zijn opgenomen; 5. Een bijgebouw of overkapping is als fietsenstalling naast het schoolplein en de realisatie van speelvoorzieningen op het schoolplein is mogelijk gemaakt, met een bouwhoogte tot maximaal 2,5m. 6. Planregels 8.1. is verduidelijkt. 7. Planregel 8.2.2. is toegevoegd waarin bouwwerken ten behoeve van een erfafscheiding een maximale bouwhoogte van 1 meter en speeltoestellen een maximale bouwhoogte van 4 meter mag bedragen.	1. Ter verduidelijking is de term bso toegevoegd bij de planregels over de aanduiding 'onderwijs', aangezien deze functie ook voorafgaand en na de schooltijden beoogd is in hetzelfde gebouwdeel. 2. Als mogelijke invulling van de maatschappelijke plint is ook de wens uitgesproken om een peuterspeelzaal mogelijk te maken. Dit is in de planregels en in de motivering toegevoegd. Als onderbouwing van het aspect Verkeer en parkeren is onderstaande toegevoegd aan de motivering: Kinderdagverblijf: Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat in de multifunctionele ruimte in de plint een kinderdagverblijf van 90 m2 BVO komt. Deze functie wordt toegevoegd aan de parkeervraag van scenario A in de rapportage. Deze oppervlakte gaat ten koste van de multifunctionele ruimte. De parkeervraag van de multifunctionele ruimte wordt in mindering gebracht met de parkeervraag van het kinderdagverblijf. Het kinderdagverblijf heeft de volgende parkeervraag op basis van de Zaanse parkeernormen (bandbreedte): <table><tr><th></th><th>Parkeernorm per 100m² BVO</th><th>Oppervlakte</th><th>Parkeervraag</th></tr><tr><td>Minimaal</td><td>0,5</td><td>90 m²</td><td>0,45</td></tr><tr><td>Maximaal</td><td>0,9</td><td>90 m²</td><td>0,81</td></tr></table> In het geval van een kinderdagverblijf neemt de parkeervraag in scenario A met 1 toe bij de maximale berekening. De minimale berekening blijft gelijk. De minimaal berekende parkeervraag voor het wegvallen van een deel van de multifunctionele ruimte, wordt gecompenseerd door het vervangen van deze ruimte door een kinderdagverblijf. 3. De verbeelding was onbedoeld niet in overeenstemming met het conceptontwerp van de openbare ruimte. Er zijn langspaarkeerplaatsen mogelijk, waardoor eerder beoogde haakspaarkeerplaatsen worden ingevuld voor ondergrondse afvalcontainers. Deze containers waren eerst beoogd op een locatie op een minder toegankelijk locatie. 4. Voor de leesbaarheid is sub a verwijderd, aangezien alleen de specifiek genoemde functies van toepassing zijn. 5. Om de mogelijkheid te creëren om, eventueel naar aanleiding van aanvullende overleggen met omwonenden met betrekking tot de (akoestische) afscherming van het schoolplein, een gebouw of bouwwerk (overkapping) als fietsenstalling te realiseren, is deze bouwmogelijkheid toegevoegd.		Parkeernorm per 100m² BVO	Oppervlakte	Parkeervraag	Minimaal	0,5	90 m²	0,45	Maximaal	0,9	90 m²	0,81
	Parkeernorm per 100m² BVO	Oppervlakte	Parkeervraag										
Minimaal	0,5	90 m²	0,45										
Maximaal	0,9	90 m²	0,81										

Nota 1.3.1-vooroverleg**Wijziging****Reden**

Geen reacties ontvangen.