

College van B&W en leden Gemeenteraad Zaanstad
Postbus 2000
1500 GA Zaandam

Betreft Verleende omgevingsvergunning uitgebreide voorbereidingsprocedure - Tussen Rangeerder en Saendelverlaan (N5693 en N5695) te Assendelft - het bouwen van een appartementengebouw (84 huurwoningen en commerciële ruimte) - - op de locatie

Uw referentie: (O202)4029346 - het bouwen van een appartementengebouw (84 huurwoningen en commerciële ruimte) - - op de locatie Tussen Rangeerder en Saendelverlaan (N5693 en N5695) te Assendelft

Krommenie, 10 november 2025

Geachte mijnheer, mevrouw,

Mijn zienswijze werd wegens indienen buiten de termijn niet meegenomen in de beoordeling. Ik ontving daarvoor van Gemeente Zaanstad de afwijzing dd. 29 september 2025. Wel met uitgebreidere toelichting op het plan, waarvoor dank.

Ik zie af van een beroepsprocedure, maar geef u hierbij vanwege knelpunten, maatschappelijke risico's en mogelijke aansprakelijkheid van gemeentebestuur toch wat punten ter (her)overweging betreffende het verlenen van deze omgevingsvergunning.

De procedure;

Vanuit ervaring en ter lering meld ik dat het zeker niet voor het eerst is dat de procedure (indienen zienswijze) van een tamelijk ingrijpend bouwbesluit in Gemeente Zaanstad precies ter inzage wordt gelegd tijdens de zomervakantie.

Ook stoort ik me aan de verwarrende en verdoezelende titel, aangezien het hier eigenlijk een tien-hoog flatgebouw op het grasveldje bij Station Krommenie-Assendelft (door u eerder ook wel Middengebied Poort Saendelft en Poort Clam Dycke genoemd, nadat het eerder Polderlandschap Assendelft, Saendelft West of Parkrijk heette) betreft. Men zet hiermee de omwonenden en belanghebbenden op het verkeerde been, omdat men niet direct kan zien om welk gebied het gaat.

In het schrijven van Gemeente Zaanstad aan Woningstichting Eigen Haard dd. 29 september 2025 met de aandachtspunten omtrent de omgevingsvergunning ontbreekt helaas de paginanummering. Ik zal proberen mijn aandachtspunten zo duidelijk mogelijk te omschrijven.

Met betrekking tot het plan van een appartementengebouw Tussen Rangeerder en Saendelverlaan (N5693 en N5695) te Assendelft het volgende;

Keuze van soort bebouwing, windgevoeligheid, schaduwwerking

Nadat er voor de bouw van Saendelft is afgeweken van historische bouwhoogte en voor het eerst kleine flatgebouwen werden gebouwd in de voormalige polder is het voornemen van het bouwen van een smalle tien (!)hoog flat op het laatste stukje groene postzegel in 'Parkrijk' een raar sluitstuk. Ik kan het ontwerp architectonisch niet anders zien als een soort uitgestoken middelvinger naar het oude dorp en de voormalige open polder. En naar de mensen die rondom deze 'bouwlocatie' een duur huis hebben gekocht, destijds geleverd met op verkoopbrochure de belofte 'wonen in het groen'. Afstand gevel tot gevel met naastgelegen bestaande woningen wordt nu hooguit tien meter stoep-rijbaan-stoep.

Mijns inziens is het plan te groot voor het beoogde bouwvlak.

Bij 19.2 Uitwerkingsregels, lid a staat dat de bebouwing *“uitsluitend mag worden gerealiseerd binnen het bouwvlak, met dien verstande dat een overschrijding met maximaal 3 meter is toegestaan en het bouwvlak daarbij met maximaal 5% mag worden verruimd, indien dit noodzakelijk is voor de technische, ruimtelijke en stedenbouwkundige inpasbaarheid van het bouwwerk.”*

Bij een overschrijding van 3 meter rond dit gebouw blijft er helemaal geen veilige openbare ruimte (trottoir, fietspad) meer over in dit drukke forensengebied.

Zie ook nog de ‘oplossing’ die wordt aangedragen voor het tekort aan fietsparkeerplaatsen door in de resterende openbare ruimte nog 37 “fietsnietjes” te plaatsen. Zie verderop in dit schrijven bij bezwaar met betrekking tot het parkeren.

Wind, gevaarlijke situaties rondom hoogbouw

In alle stukken mis ik het risico van windhinder. Zie [Hoe zit het met wind en hoge gebouwen? - Fietzersbond](#) en [Windhinder | Informatiepunt Leefomgeving](#)

Windhinder is een aspect van de fysieke leefomgeving (artikel 2.1 Omgevingswet). Hierdoor is het een onderdeel van de taak van de gemeente voor het evenwichtig toedelen van functies aan locaties (artikel 2.4 en 4.2 Omgevingswet) in het omgevingsplan. De Rijksoverheid heeft voor dit aspect van de fysieke leefomgeving geen instructieregels opgesteld. Daarom heeft de gemeente de vrijheid om deze zelf in te vullen. Daarbij kan de gemeente gebruikmaken van alle mogelijkheden van het instrument omgevingsplan.

Station Krommenie- Assendelft in nieuwe vorm is al een tochtportaal, dat wordt met deze hoogbouw pal ervoor niet minder. Hopelijk waait het dak er niet af. Jong en oud, en vooral veel schooljeugd moet fietsend door de tunnel, waar je nu met westenwind al last hebt van rare windvlagen. Ga op een winderige dag eens fietsen in Krommenie bij de rotonde Crommenije/Kervelflat, met vergelijkbare hoogbouw en probeer dat in te denken met een rotonde, een tunnel met aardig verloop, met midden daarin een gevaarlijke afslag richting Provincialeweg en met tegenliggers... Wie is er aansprakelijk voor ongevallen bij windvlagen die ontstaan bij deze ondoordachte bebouwing?

Momenteel kun je op een zonnige dag op de trap aan de Assendelft-kant doorwarmen terwijl je op de trein en bus wacht. Dat is qua schaduwwerking met de voorgenomen bouw zo goed als onmogelijk. Met windvlagen rond het gebouw wordt het voor scholieren, kwetsbaren en ouderen (het merendeel van de passagiers openbaar vervoer) helemaal een zeer onaangenaam gebied.

Risico hogedruk-transportleiding gas

Langs het spoorwegtracé ligt een gasleiding waar vroeger 150 meter afstand van gehouden moest worden ‘voor de veiligheid’. School In de Heid mocht (50 jaar geleden) ‘vanwege ontploffingsgevaar’ zelfs geen volkstuin aanleggen op dat tracé. Met de bouw van Saendelft mocht er opeens pal langs de leiding worden gebouwd. Voor de aanleg van de Jan Brassertunnel moest deze leiding heel voorzichtig een stuk omlaag worden gewerkt. Hoe veilig is de bouw van zo’n zwaar appartementencomplex in de buurt van deze leiding? De leiding zelf is intussen nooit opgegraven of vervangen. Hoe is de staat van die leiding? Kan het meer druk van buitenaf aan? Hoe zit het met cumulatieve veiligheidsrisico's, de nieuwe omwonenden en de school Trias in acht nemend?

In de Ruimtelijke Onderbouwing bij punt 7.11 Kabels en leidingen lees ik *“Er is ter plaatse van de projectlocatie geen sprake van een relevante kabels en leidingen.”* Los van de kromme bewoording is

het nogal bijzonder dat een hoge druk aardgasleiding op een krappe 50 meter afstand als 'niet relevant' wordt gezien.

In de Ruimtelijke Onderbouwing bij H.11 pag 43 lees ik dat de Gasunie een zienswijze heeft ingediend. Deze zat niet bij de stukken die ik mocht ontvangen. Wat was de strekking van de zienswijze?

In H.7 Milieuaspecten wordt wel aandacht besteed aan de risicofactoren. Stuitend is te lezen dat er een eindconclusie volgt die *"korthedshalve verwijst naar de bijlage met resultaten van de risicoberekening"*, dat er naar benodigd bluswater in de omgeving later nog wat verder gekeken wordt en dat er (Ad. d) met veel woorden vooral wordt vertrouwd op de *"zelfredzaamheid"* in geval van calamiteit... Ergo, er valt straks niemand meer iets te verwijten ondanks cumulatie van risico's bij goedkeuring van dit plan?

Waterbeheersing

In januari schreef ik bij een eerdere zienswijze betreffende de Krommenie-zijde van het bouwgebied; Net als met het CO2 verhaal schijnt er gehandeld te worden met de capaciteit van wateropvang. Bij de bouw van het Trias college zou in onze waterrijke wijk een extra vijver worden aangelegd. Dat is niet gedaan, want dat kon 'elders' worden gecompenseerd. Het waterpeil verhogen in onze wijk bleek niet mogelijk zonder daardoor overstromende sloten en vijvers. Om wateroverlast op ons peilvak te voorkomen is destijds een extra buis onder het trottoir Rosariumlaan gelegd om het (regen-)water via het rioolgemaal snel een peilvak hoger (noordelijker) te kunnen pompen. Het naast het beoogde bouwterrein gelegen gebied Zuiderham zit dus al aan een maximum wat waterberging betreft. De zuidelijk gelegen sportvelden van Sporting Krommenie liggen nóg lager. Zodra er wordt begonnen met aanvoer van zand voor het ophogen van het gebied 'Eilanden van Hain' zal dit water gaan stuwen naar de omgeving.

Er is in de toelichting paragraaf 4.5 Water opgenomen met als conclusie;

Conclusie *In het kader van de watertoets hebben meerdere overlegsessies plaatsgevonden tussen projectontwikkelaar, de gemeente Zaanstad en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier over de planontwikkeling Eilanden van Hain. De overleggen hebben geleid tot principe afspraken over ontwerpkeuzes, uitgangspunten en randvoorwaarden met betrekking tot het goed omgaan met de waterhuishouding. Deze principe afspraken worden in de verdere uitwerking van dit plan nader uitgewerkt met de betrokken partijen. Deze waterparagraaf toont aan dat het vast te stellen bestemmingsplan geen problemen oplevert ten aanzien van het functioneren van het huidig en benodigd watersysteem. [Eilanden van Hain: Toelichting \(ruimtelijkeplannen.nl\)](#)*

Bij dit nu voorgenomen bouwplan bij Station Krommenie Assendelft ben ik benieuwd naar het verschuiven van waterstromen aan de zuidzijde van het station. Er was plan voor 'wadi's' (als noodwateropvang), maar dat is aan de andere kant van het (verzwaarde) spoor. En wat doet het wegdrukken van nog meer grondwater met de gas-transportleiding (risicovraag, zie ook volgende alinea)

In de Ruimtelijke Onderbouwing H.6 pag. 28 staat dat overleg is geweest met het Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier. Op H.10 pag. 42 lees ik "Op de site 'www.dewatertoets.nl wordt zichtbaar of er een ruimtelijk plan raakt aan belangen van HHNK (watersysteem, waterkering, persleiding enz.). Indien daartoe aanleiding is, wordt contact opgenomen met het hoogheemraadschap." En dat het is voorgelegd maar dat "door HHNK gemaakte opmerkingen geen betrekking hebben op de voorliggende omgevingsvergunning." Weet men bij HHNK van de nabije aanwezigheid van de aardgasleiding?

Wanneer alle partijen uitgaan van theorieën op papier, de bouwplannen versnipperd zijn en men naar elkaar verwijst op basis van 'principe afspraken', wie is er dan aansprakelijk wanneer in praktijk blijkt dat er problemen rond waterbeheer, waterberging en wateroverlast ontstaan?

Ontsluitingsweg, P&R, parkeren voor bewoners

Zie verslagen van eerdere hoorzittingen, lees oude kranten, vraag het omwonenden. Archiefmateriaal van ondoordacht beleid in en om Saendelft is ruim voorhanden.

Parkeren

Het parkeerterrein aan de Krommenie-zijde was naast een P&R voorziening bij bouw ook bedoeld als overloop-parkeerplaats voor bezoekers van school Trias en de sporthal. In directe omgeving van die nieuwbouw was onvoldoende ruimte. Ook voor de andere school (Bertrand Russell uitbreiding) en voor bewoners van nieuwbouwappartementen aan de Provinciale weg werd dit parkeerterrein in benodigde parkeerruimte-berekening meegeteld. Er zwerven plannen om een deel van het parkeerterrein op te offeren in het kader van 'vergroenen' en als de toegezegde en nooit waargemaakte waterberging aan Krommenie-zijde (zie eerdere alinea waterberging).

Aan de Assendelft/Saendelft-zijde ontbreekt parkeerruimte voor P&R-functie bij dit Station. Er is nu alleen een kiss-en ride-lus. Het bouwplan dat nu ter visie ligt beoogt ook commerciële ruimte in de plint. Kunt u in uw berekeningen duidelijk aangeven in het grotere station/woongebied met hoeveel parkeerruimte er precies voor /bij welke voorziening rekening gehouden is? Dit om dubbeltellingen en daaraan gerelateerde problemen zoals we in Krommenie zien te voorkomen. De wegen in Saendelft zijn ook niet echt breed, aangezien de lijnbus nu te groot is voor de nieuw aangelegde 'onsluitingswegen'.

In het 'Middengebied Poort Saendelft ontwerp uitwerkingsplan Gemeente Zaanstad', d.d. 26 oktober 2023 staat in Hoofdstuk 3, artikel 5 een 'Anti-dubbelregel'. Mogen we ervan uitgaan dat die regel in heel Zaanstad Noord gaat tellen? Dus dat de bestaande en voor omwonende bestemde en berekende parkeerruimte ook niet meetelt ter compensatie van deze nieuwbouw?

In de Ruimtelijke Onderbouwing, 5.5 Parkeren, pagina 24 en 24 gaat u in een flits voorbij aan hetgeen in de zienswijze van bewoners is aangegeven; het volgens uw eigen normen tekort aan ingecalculeerde parkeerruimte. U schrijft *"Voor bewoners is er echter voldoende parkeerplek in het bouwplan, het berekende tekort kan zich voordoen indiende bezoekersnorm volledig wordt benut. Dat is dermate gering dat het niet bezwaarlijk te achten is, aangezien dit in voorkomend geval eenvoudig in de openbare ruimte op te lossen is."* Met andere woorden; vecht het naderhand maar onderling met de burens uit.... Ervaring leert dat deze afschuifmethode, een terugkerende nonchalante houding bij het goedkeuren van bouwplannen in Gemeente Zaanstad, het woongenot niet groter maakt. Zie bijvoorbeeld [Zaanstad: oplossing parkeerproblemen Gouwpark ligt bij Raad van State - De Orkaan](#), [Parkeerproblemen: handtekeningenactie in Westerwatering](#), [Parkeren in de Boerejonkerbuurt – Gemeente Zaanstad](#)

Fietsparkeren

In het stuk 'Middengebied Poort Saendelft ontwerp uitwerkingsplan Gemeente Zaanstad', d.d. 26 oktober 2023 blijkt dat er ook voor fietsen binnen het bouwplangebied een tekort aan ruimte wordt verwacht. De fietsenstalling NS aan de zuidzijde van het station biedt geen extra soelaas, daar er regelmatig fietsen worden verwijderd die aan deze zijde van het station niet eens meer in de rekken kunnen worden geplaatst als forensen dat zouden willen.

In het schrijven aan Woningstichting Eigen Haard, dd. 29 september 2025 staat bij punt 19.2 Uitwerkingsregels, lid a dat de bebouwing *“uitsluitend mag worden gerealiseerd binnen het bouwvlak, met dien verstande dat een overschrijding met maximaal 3 meter is toegestaan en het bouwvlak daarbij met maximaal 5% mag worden verruimd, indien dit noodzakelijk is voor de technische, ruimtelijke en stedenbouwkundige inpasbaarheid van het bouwwerk.”* Bij een overschrijding van 3 meter blijft er geen veilige openbare ruimte (trottoir, fietspad) meer over in dit drukke forensengebied. Elke overschrijding van het bouwvlak gaat ten koste van de overgebleven schaarse openbare ruimte. Het risico dat hierbij zelfs de huidige bestaande parkeergelegenheid voor omwonenden verloren gaat is groot.

Als ‘oplossing’ wordt aangedragen om vanwege het tekort aan fietsparkeerplaatsen binnen het bouwvlak na afloop voor de commerciële voorzieningen in ‘de plint van het gebouw’ ergens in de resterende openbare ruimte nog 37 “fietsnietjes” te plaatsen. Bij benutting van het bouwvlak zonder overschrijding is het mijns inziens onmogelijk 37 fietsnietjes te plaatsen in de resterende openbare ruimte zonder dat dit een obstakel wordt voor de gebruikers van het stationsgebied; de forensen en reizigers, scholieren, kwetsbaren (denk ook aan rolstoelgebruikers, kinderwagens, rollators).

Tijdens de bouw voorzie ik al problemen, aangezien de resterende openbare ruimte rond de bouwplaats krap is en intensief gebruikt wordt (door voetgangers, fietsers, bussen, kiss&ride autoverkeer).

Inzet overheidsgeld ‘Transformatiefonds’

Tot mijn verbazing las ik deze week bijgevoegd artikel:

[College wil Eigen Haard te hulp schieten voor realisatie Poort Saendelft](#)



Het college wil corporatie Eigen Haard maximaal 840.000 euro uit het Transformatiefonds vertrekken om de bouw van 84 sociale huurappartementen aan de Rangeerder in Assendelft mogelijk te maken, in het project [Poort Saendelft](#). Het Transformatiefonds is bedoeld om dergelijke projecten van de grond te krijgen wanneer die dreigen te stranden op de financiële haalbaarheid. De gemeente en Eigen Haard kwamen eerder overeen om het project op de hoek van de Saendelverlaan en de Rangeerder nabij station Krommenie - Assendelft enigszins uit te kleden. Aangescherpte klimaateisen, de geluidsgevoelige locatie bij onder andere het spoor en de sterk gestegen bouwkosten noopten Eigen Haard tot een bezuiniging door het schrappen van een parkeerkelder met daarop een grote binnentuin, maar dat bleek nog niet genoeg. En nog meer afknabbelen van het project bleek onmogelijk.

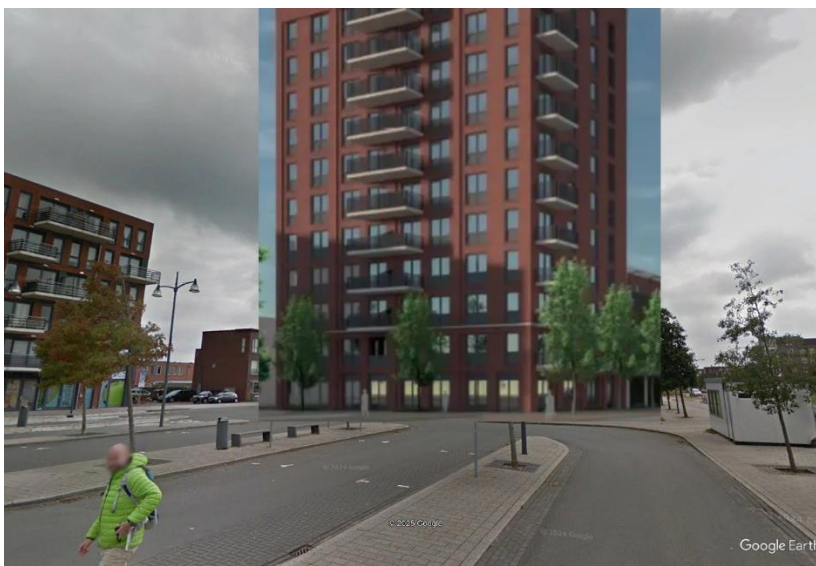
Starters en senioren

Dat het college nu een greep in het Transformatiefonds wil doen heeft meerdere redenen. Er komen 84 sociale huurwoningen bij die bijdragen aan de sociale veiligheid in een gebied dat op dat vlak wel een boost kan gebruiken. Daarnaast komt er ruimte voor voorzieningen op de begane grond van de nieuwbouw. De appartementen krijgen woonoppervlaktes variërend van circa 41 tot zo'n 73 vierkante meter, en vooral bedoeld voor starters en in mindere mate voor senioren.

Ten eerste; ik stoor me enorm aan de té rooskleurige illustratie die er is van het gebouw. Los van de onmogelijke schaduw die op de impressietekening te zien is (bij noorderzon?) geeft dit een irreëel beeld van de werkelijke situatie. Ter vergelijking met de werkelijkheid, zie dit beeld te vinden via Google Earth;



Een samengestelde 'impressie' lijkt dan tot dit beeld... (ware het niet dat de zon langs de andere zijde van het gebouw draait, en zo een groot deel van de dag de schaduw zal werpen op het station)



Het schrappen van de parkeerkelder, is dat vanwege bijkomend risico graafwerk, grond- en waterwerking op de aardgasleiding? Of op druk op de wanden van de naastgelegen tunnel die in de verbeelding bij het artikel niet is ingetekend?

Ik begrijp nu ook dat het flatgebouw minder geschikt wordt geacht voor senioren, gezien de conclusie dat met betrekking tot risico's wordt geacht dat bewoners 'zelfredzaam' moeten zijn. (Zie mijn eerdere opmerking bij **Risico hogedruk-transportleiding gas** dat onder H.7 Milieuaspecten wel aandacht wordt besteed aan de risicofactoren, en er een eindconclusie volgt die "kortheidshalve verwijst naar de bijlage met resultaten van de risicoberekening", dat er naar bluswater nog wat verder gekeken wordt en dat er (Ad. d) met veel woorden vooral wordt vertrouwd op de "zelfredzaamheid" in geval van calamiteiten).

Wat betreft de besteding van het 'Transformatiefonds' las ik het volgende;

[Transformatiefonds - Rekenkamer Amsterdam-Zaanstad](#)

Het Transformatiefonds is met de Begroting 2017 van Zaanstad in het leven geroepen. Het doel van dit fonds is om de bouw van extra woningen in Zaanstad te realiseren. Tegelijkertijd mag de inzet van middelen uit het fonds niet leiden tot uitholling van de financiële positie van Zaanstad. Een belangrijke voorwaarde is daarom dat de bestedingen uit het Transformatiefonds uiteindelijk ook moeten leiden tot hogere inkomsten voor Zaanstad. We onderzochten of de financiële positie van Zaanstad voldoende is geborgd in de opzet van het Transformatiefonds.

De resultaten

Wij constateren dat het Transformatiefonds nuttig is met het oog op een stabiele financiële positie. De wijze waarop het Transformatiefonds is opgezet biedt echter niet echt het gewenste houvast. De Zaanse financiële positie kan zich dan onverhoopt negatief ontwikkelen als gevolg van de inzet van het fonds. Voor een deel komt dit doordat het ramen van financiële ontwikkelingen in de (verre) toekomst altijd gepaard gaat met onzekerheden. Maar het komt ook door vermijdbare onduidelijkheden in de uitwerking van het Transformatiefonds.

Welke 'hogere inkomsten' verwacht Gemeente Zaanstad uiteindelijk te genereren bij inzet van het geld in dit project? Welk financieel risico loopt ons gemeentebestuur met dit bouwproject waarbij een aantal in dit bezwaar benoemde omgevingsrisico's nog niet voldoende zijn weggenomen?

Verbetering fietsparkeren, groene omgeving, belang van grote bomen, struiken.

Misschien is het overheidsgeld (algemene middelen, voor algemeen nut) beter besteed wanneer er in dit plangebied wordt gedacht aan een verbetering van de leefomgeving. Denk aan een goede beveiligde fietsenstalling voor mensen met bakfietsen, elektrische fietsen met kinderzitjes. Dure milieuvriendelijke vervoersmiddelen die nu te kwetsbaar zijn om bij dit station te kunnen stallen. Een fijne veilige ruimte om passagiers, kwetsbaren, ouderen, kinderen op te pikken en af te zetten. Een plek om in de zon op bus of trein te kunnen wachten. Een plek die de Zaanse dorpen Krommenie-Assendelft aantrekkelijker maakt om binnen te komen.

In een gebied onder de rook van de Hoogovens, het westelijk Havengebied, de Olam en onder de aanvliegroute Schiphol lijkt het me fijn voor de inwoners nog een directe buffer te hebben van CO₂-verwerkers. Bomen absorberen geluid, beton weerkaatst het. Het is fijn om nog ergens in de schaduw van grote bomen te kunnen zitten. Misschien kan dit strookje groen bewaard blijven als ademruimte, een CO₂-compensatiegebiedje. Geef het wat meer de uitstraling van een klein polderachtig grasparkje ter ere van wat eens het Assendelftse boerenlandschap was? Aan de andere zijde van Kreekrijk/Parkrijk is inmiddels vast ook al genoeg ter compensatie gebouwd voor die misser (de Forbo-strook) bij aanvang van de bouw van Saendelft. Het plan-oppervlak van de VINEX-wijk is zo al behoorlijk uitgedijd in de afgelopen jaren. Ook buiten de grens van Saendelft bleek op heel korte termijn woningbouw voor jongeren mogelijk.

Behoud van een beetje groen uitzicht vanaf het station in plaats van een botte torenhoge gevel, waardoor het verschil van Assendelft en Zaandam ook voor treinreizigers nauwelijks meer zichtbaar is, zou fijn zijn. Ook gerelateerd aan het oorspronkelijke plan 'Saendelft' waarbij oude en nieuwe bewoners van Assendelft behoud van een leefbare groene ruimtelijke omgeving werd voorgespiegeld.

Een betrouwbare overheid valt en staat met doen wat is beloofd. Al is het in oude verkoopfolders. Ik neem aan dat alle partijen streven naar 'transparantie', 'luisteren naar burgers' en een 'verbetering van leefomgeving'. Zaanstad Noord, Assendelft/Saendelft vanuit de trein verdient een veiligere, mooiere, sympathiekere en landelijkere entree.

In afwachting van reactie,

met vriendelijke groet,

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted] Krommenie