

ECLI

ECLI:NL:RVS:2021:2079

Datum uitspraak

15 september 2021

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 28 januari 2021 heeft de raad van de gemeente Purmerend het bestemmingsplan "Wagenweg 10 - 2020" vastgesteld. Bij besluit van 2 februari 2021 heeft het college van burgemeester en wethouders van Purmerend een omgevingsvergunning verleend aan [vergunninghouder] voor het oprichten van 131 huurappartementen, het aanleggen van een inrit en het kappen van 17 houtopstanden, op het perceel Toon Dupuisstraat 1 t/m 159 oneven en Gerrit Offermansstraat 2 t/m 102 even te Purmerend. Het bestemmingsplan maakt aan de Wagenweg 10 in Purmerend de realisatie van 131 huurappartementen mogelijk. De locatie ligt ten noordoosten van het centrum van Purmerend en maakt onderdeel uit van het zogeheten Wagenweggebied. Het Wagenweggebied wordt getransformeerd van bedrijventerrein naar een wijk waar wonen, werken en verblijven samen gaan. [appellant A] en [appellant B] kunnen zich niet met het plan verenigen. Volgens hen voorziet het voorliggende plan in te weinig groen.

Volledige tekst

202101265/1/R1.

Datum uitspraak: 15 september 2021

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

[appellant A] en [appellant B], wonend te Purmerend,

appellanten,

en

1. de raad van de gemeente Purmerend
2. het college van burgemeester en wethouders van Purmerend,
verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 28 januari 2021 heeft de raad het bestemmingsplan "Wagenweg 10 - 2020" (hierna: het voorliggende plan) vastgesteld.

Bij besluit van 2 februari 2021 heeft het college een omgevingsvergunning verleend aan [vergunninghouder] voor het oprichten van 131 huurappartementen, het aanleggen van een inrit en het kappen van 17 houtopstanden, op het perceel Toon Dupuisstraat 1 t/m 159 oneven en Gerrit Offermansstraat 2 t/m 102 even te Purmerend.

Deze besluiten zijn gecoördineerd voorbereid en bekendgemaakt met toepassing van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro).

Tegen deze besluiten hebben [appellant A] en [appellant B] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[vergunninghouder] heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

[appellant A] en [appellant B], de raad en [vergunninghouder] hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 23 juni 2021, waar [appellant A] en [appellant B], en de raad en het college, vertegenwoordigd door C.T. Bernaards en E. van Schooten, zijn verschenen. Verder is [vergunninghouder], vertegenwoordigd door [gemachtigde] en bijgestaan door mr. A. de Groot, advocaat te Alkmaar, als partij gehoord.

Overwegingen

Inleiding

1. Het bestemmingsplan maakt aan de Wagenweg 10 in Purmerend de realisatie van 131 huurappartementen mogelijk. De locatie ligt ten noordoosten van het centrum van Purmerend en maakt onderdeel uit van het zogeheten Wagenweggebied. Het Wagenweggebied wordt getransformeerd van bedrijventerrein naar een wijk waar wonen, werken en verblijven samen gaan. [appellant A] en [appellant B] wonen tegenover het plangebied aan de [locatie]. Op grond van het voorgaande bestemmingsplan "Overwhere-Zuid 2012" rust op de gronden tegenover de woning van [appellant A] en [appellant B] voor het grootste gedeelte de bestemming "Bedrijf" en voor het overige de bestemming "Verkeer - 2". In de huidige situatie is feitelijk tegenover hun woning een groenstrook aanwezig. In het voorliggende plan is aan deze gronden de bestemmingen "Wonen" en "Verkeer - 2" toegekend.

[appellant A] en [appellant B] kunnen zich niet met het plan verenigen. Volgens hen voorziet het voorliggende plan in te weinig groen. Daarnaast leidt de ontwikkeling tot een toename van het verkeer op de Wagenweg. Verder worden volgens hen onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd, terwijl al sprake is van een hoge parkeerdruk.

Toetsingskader

2. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en

regels geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. De Afdeling stelt niet zelf vast of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, maar beoordeelt aan de hand van die gronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Bouwmogelijkheden

3. [appellant A] en [appellant B] voeren aan dat toen zij hun woning kochten, het bestemmingsplan "Overwhere-Zuid 2012" nog van kracht was. De bouwmogelijkheden in beide bestemmingsplannen wijken fors van elkaar af. Op de strook grond met een verkeersbestemming, die feitelijk was ingericht als groenstrook, mogen nu op grond van het voorliggende plan woningen met een bouwhoogte van 14 meter worden gebouwd. Dit heeft nadelige gevolgen voor hun woon- en leefklimaat en de waarde van hun woning, aldus [appellant A] en [appellant B].

3.1. De Afdeling overweegt dat in het algemeen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Een belang bij het behoud van het bestaande planologische regime is een belang dat de raad in die afweging moet betrekken. Op grond van het vorige plan mocht op een afstand van ongeveer 23 meter van de woning van [appellant A] en [appellant B] bedrijfsbebouwing worden gebouwd met een bouwhoogte van 10 meter. De tussenliggende gronden mochten op grond van de toegekende verkeersbestemming volledig worden verhard. Op grond van het voorliggende plan mag op een afstand van ongeveer 14 meter van de woning van [appellant A] en [appellant B] woonbebouwing met een bouwhoogte van 14 meter worden gebouwd.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat deze bouwmogelijkheden uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar zijn en dat het woon- en leefklimaat van [appellant A] en [appellant B] hierdoor niet onevenredig wordt benadeeld. Een bouwhoogte van 14 meter en een afstand tussen woonbebouwing van ongeveer 14 meter zijn in stedelijk gebied niet ongebruikelijk. De raad heeft in redelijkheid het belang bij de bouw van 131 woningen in binnenstedelijk gebied, als onderdeel van de voorgenomen transformatie van het Wagenweggebied, zwaarder kunnen laten wegen dan het belang van [appellant A] en [appellant B] om het bestaande groen tegenover hun woning als zodanig te bestemmen. De raad heeft in dit kader toegelicht dat er een grote behoefte is aan woningen en heeft daarbij betekenis kunnen toekennen aan de omstandigheid dat het bouwvoornemen mede voorziet in de bouw van sociale huurwoningen, waarvoor momenteel een wachttijd van 12 jaar geldt. Het antwoord op de vraag of deze ontwikkeling voorzienbaar was voor [appellant A] en [appellant B] ten tijde van de koop van hun woning, is verder niet van belang bij de beantwoording van de in deze procedure voorliggende vraag of het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Wat betreft de gestelde waardevermindering, geeft het aangevoerde geen aanleiding voor de verwachting dat deze zodanig zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan hij heeft gedaan.

Het betoog faalt.

Verkeer

4. [appellant A] en [appellant B] voeren aan dat in het gebruikte Verkeersmodel gemeente Purmerend, vastgesteld op 2 juni 2017, dat een prognose voor 2030 bevat, is uitgegaan van een te laag aantal woningen voor de ontwikkelingen aan de Wagenweg 9, Wagenweg 10 en Dopsloot. In het Verkeersmodel wordt uitgegaan van 215 woningen in plaats van de in de bestemmingsplannen toegelaten 270 woningen op deze locaties. Het gebruikte Verkeersmodel geeft volgens [appellant A] en [appellant B] een onjuist beeld van de verwachte verkeersintensiteit op de Wagenweg. Zij voeren aan dat de raad hierbij ten onrechte de ontwikkeling aan de Wagenweg 1a/b, die wel in het Verkeersmodel is verdisconteerd maar waarvoor nog geen ruimtelijk besluit is genomen, heeft gebruikt om deze onjuistheid te compenseren. Daarnaast wijzen [appellant A] en [appellant B] erop dat er ook woningbouw is voorzien aan de Wagenweg 12 en dat deze ontwikkeling niet in het Verkeersmodel is betrokken. Volgens [appellant A] en [appellant B] volgt uit het Verkeersmodel een verkeersintensiteit van 3.400 tot 4.800 motorvoertuigbewegingen per etmaal (hierna: mvt/etm) op de Wagenweg en heeft de Wagenweg een capaciteit van 5.000 mvt/etm. Als het aantal woningen aan de Wagenweg 9, Wagenweg 10 en Dopsloot en Wagenweg 12 op een juiste wijze in het Verkeersmodel worden verwerkt, komt dat volgens hen neer op 486 tot 558 extra mvt/etm op de Wagenweg en wordt de capaciteit van de Wagenweg overschreden. [appellant A] en [appellant B] voeren in dit kader ook aan dat de kruispunten Wagenweg-Hoornselaan en Wagenweg-Burg. D. Kooimanweg al behoren tot de gevaarlijkste kruispunten van Purmerend. Het voorliggende plan leidt volgens hen tot een toename van het verkeer op de Wagenweg en als gevolg van deze toename neemt het risico op ongevallen op de gevaarlijke kruispunten toe. Volgens [appellant A] en [appellant B] had het gemeentebestuur daarom eerst de huidige verkeerssituatie moeten verbeteren.

4.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het Verkeersmodel strekt tot beoordeling van de verkeersontwikkeling in het Wagenweggebied als geheel op basis van ten tijde van het opstellen van het voorliggende plan bekende aantal te realiseren woningen. De vermelding van het specifieke aantal te realiseren woningen voor locaties binnen dit gebied is hieraan ondergeschikt. In het Verkeersmodel is rekening gehouden met in totaal 295 extra woningen.

De nu concrete ontwikkelingen Wagenweg 9, Wagenweg 10 en Dopsloot omvatten in totaal 270 nieuwe woningen. In het Verkeersmodel is uitgegaan van 215 woningen voor deze drie ontwikkelingen tezamen. In het Verkeersmodel is echter voor de ontwikkeling aan de Wagenweg 1a/b voorzien in 80 woningen. De raad heeft in het kader van het voorliggende plan geen rekening gehouden met die mogelijke ontwikkeling, omdat dat het een toekomstige ontwikkeling is waarvoor nog geen concreet plan in procedure is gebracht. Dit geldt ook voor de door [appellant A] en [appellant B] genoemde ontwikkeling van 80 tot 100 woningen aan de Wagenweg 12.

4.2. Uit het vorenstaande volgt dat met de in het voorliggende plan te realiseren woningen nog niet alle extra woningen zullen worden gerealiseerd waarmee in het Verkeersmodel rekening is gehouden. Gelet op de berekende verkeersontwikkeling van 3,6 mvt/etm per woning en de nog beschikbare capaciteit op de Wagenweg die volgt uit het Verkeersmodel, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat met deze verkeersontwikkeling de verkeersdruk op de Wagenweg zodanig zal toenemen dat deze onaanvaardbaar wordt. Hierbij betreft de Afdeling ook dat de ontwikkeling aan de Wagenweg 1a/b wel in het Verkeersmodel is opgenomen en dat daarvoor 80 woningen zijn voorzien en dus in totaal de capaciteit is berekend op basis van 295 woningen, maar dat daarvoor nog geen ruimtelijk besluit in voorbereiding is. De vraag of de Wagenweg ook voldoende capaciteit heeft voor het verkeer van die ontwikkeling, moet bij de besluitvorming over dat plan worden gesteld. Dat geldt ook voor de ontwikkeling aan de Wagenweg 12. Daarnaast

heeft de raad toegelicht dat de nodige maatregelen op de Wagenweg zijn genomen met het oog op de doorstroming en de verkeersveiligheid, zoals de aanleg van kruispuntplateaus en een maximumsnelheid van 30 km/u.

Niet in geschil is dat hiervoor genoemde ontwikkelingen zorgen voor extra verkeersbewegingen bij de kruispunten. De Afdeling overweegt dat de raad bij de vaststelling van voorliggend plan de gevolgen van het plan op de verkeersveiligheid op de kruispunten van de Wagenweg met de Hoornselaan en de Burg. D. Kooimanweg voldoende onder ogen heeft gezien. Daarvoor is van belang dat de raad heeft toegelicht dat er inmiddels duidelijke ideeën zijn over de herstructurering van beide kruispunten, maar dat de uitvoering daarvan samenhangt met de ontwikkelingen van de omliggende percelen. De raad heeft geconcretiseerd dat voor de verwerving van de gronden voor het kruispunt met de Burg. D. Kooimanweg op korte termijn een overeenkomst zal worden gesloten en dat de herstructurering van het kruispunt met de Hoornselaan in samenhang met de herontwikkeling van het perceel Wagenweg 16-20 zal worden gezien. Bovendien heeft de raad op zitting toegelicht dat de kruispunten ook zonder herstructurering ruim voldoende capaciteit bezitten om de toename van verkeersbewegingen ten gevolge van voorliggend plan aan te kunnen. Gelet hierop en op de relatief geringe voorziene toename van de verkeersintensiteit van in totaal 472 extra mvt/etm als gevolg van voorliggend plan voor deze kruispunten in samenhang met de norm uit het Verkeersmodel van 5.000 mvt/etm voor de Wagenweg, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat het extra verkeer op deze kruispunten als gevolg van deze ontwikkeling zal leiden tot een zodanig verkeersonveilige situatie dat de raad dit plan uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet had mogen vaststellen.

Het betoog faalt.

Parkeren

5. [appellant A] en [appellant B] voeren aan dat in de aan het plan ten grondslag liggende Parkeerbalans onvoldoende is onderbouwd dat in afwijking van de CROW-publicatie 381 en de Nota Parkeernormen Gemeente Purmerend 2016 voor deze ontwikkeling kan worden uitgegaan van 0,15 parkeerplaats per woning in plaats van 0,30 parkeerplaats per woning voor het aandeel bezoekersparkeren. Het in Enschede uitgevoerde Spark Update onderzoek waarop deze motivering steunt betreft volgens hen een geheel andere situatie dan die ter plaatse van de Wagenweg. Volgens [appellant A] en [appellant B] is anders dan in Purmerend het openbaar vervoer in Enschede omvangrijker en toegankelijker. Daarnaast kent Enschede hogere aantallen studenten in het centrum en de omgeving daarvan. Verder is in het onderzoek vermeld dat het een eerste verkenning op beperkte schaal is en dat aanvullend onderzoek nodig is. Daarnaast mocht de raad volgens [appellant A] en [appellant B] voor de parkeeroplossing voor het plangebied niet uitgaan van de restcapaciteit in de openbare ruimte. Zij wijzen er daarbij op dat reeds sprake is van een hoge parkeerdruk in de omgeving van de Wagenweg 10. In dit kader heeft de raad volgens hen ook ten onrechte een loopafstand van 250 m gehanteerd om de parkeerdruk in de openbare ruimte te berekenen.

Verder voeren [appellant A] en [appellant B] aan dat de nulvergunningenregeling die geldt voor de middel dure en vrije sectorwoningen, niet voldoende waarborgt dat bewoners niet in de openbare ruimte zullen parkeren, bijvoorbeeld na 18.00 uur en op zondagen als er geen betaald parkeren geldt en is ook niet uitgesloten dat bezoekers gebruik zullen maken van betaald parkeren. De raad heeft niet onderkend dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte dus ook door bewoners en bezoekers kunnen worden ingenomen.

[appellant A] en [appellant B] betwijfelen verder of artikel 8.2 van de planregels van het plan waarborgt dat er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar blijft in geval van benutting van de maximale planologische mogelijkheden. Volgens [appellant A] en [appellant B] is in de Parkeerbalans uitsluitend uitgegaan van (sociale) huurwoningen waarbij de bewoners aanspraak kunnen maken op één parkeervergunning per woning of één parkeerplaats op het binnenterrein. Indien wordt uitgegaan van maximale planologische mogelijkheden en deze huurwoningen verkocht worden voldoet volgens hen het in de Parkeerbalans gehanteerde uitgangspunt van 1,0 bewonersparkeerplaats per woning niet meer omdat dan een hogere norm moet gelden. Indien deze huurwoningen verkocht worden zullen er volgens hen dus onvoldoende parkeervoorzieningen beschikbaar zijn, met als gevolg dat in de openbare ruimte wordt geparkeerd.

5.1. Voor het voorliggende plan is een Parkeerbalans opgesteld. Hierin staat dat een bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats per woning naar de huidige inzichten te hoog is. Daarbij wordt gewezen op een eerste verkenning in een middelgrote stad op basis van een digitale bezoekersregeling. Volgens dit door [appellant A] en [appellant B] bedoelde onderzoek in Enschede volstaat 0,1 parkeerplaats per woning. In 29 andere gemeenten is hiernaar ook onderzoek gedaan waaruit vergelijkbare resultaten naar voren zijn gekomen. Hoewel de onderzoeken wijzen op een aandeel bezoekersparkeren van 0,1 per woning, is in de Parkeerbalans een marge gehanteerd en uitgegaan van 0,15 parkeerplaats per woning voor bezoekersparkeren. De raad heeft daaraan toegevoegd dat bij een aandeel van 0,15 parkeerplaatsen per woning voor bezoekersparkeren meer groen behouden en gerealiseerd kan worden in de omgeving dan bij een aandeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning.

De raad heeft voorts nog toegelicht dat in het Wagenweggebied betaald parkeren geldt en dat aan de toekomstige bewoners van de 105 te realiseren middeldure en vrije sectorhuurwoningen zal worden medegedeeld dat aan hen op grond van de nulvergunningenregeling geen parkeervergunning wordt verstrekt voor parkeren in het openbaar gebied. Voor hen zijn op het binnenterrein in totaal 83 parkeerplaatsen beschikbaar. Dit strookt met het gemiddelde autobezit per huishouden op een dergelijke locatie. In de huurovereenkomst zal worden opgenomen of een bewoner over een eigen parkeerplaats op het binnenterrein kan beschikken. Verder worden 22 van de middel dure en vrije sector huurwoningen verhuurd zonder parkeerplaats op het binnenterrein en zonder recht op een parkeervergunning voor parkeren in de openbare ruimte. In het bestemmingsplan is in artikel 8.2, onder a, van de planregels opgenomen dat er ten minste 124 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. De raad heeft op zitting gewezen op de Parkeerverordening Purmerend 2020 (hierna: Parkeerverordening) en het Uitvoeringsbesluit Parkeerverordening Purmerend 2020 (hierna: Uitvoeringsbesluit). De raad wijst op artikel 18 van het Uitvoeringsbesluit, waarin is vastgelegd dat voor het Wagenweggebied een maximaal aantal bewonersvergunningen van 1 per adres geldt.

Tenslotte stelt de raad dat uit parkeeronderzoeken in november 2019 en november 2020 blijkt dat op de meest drukke dagen van de week geen sprake is van een te hoge parkeerdruk in de directe omgeving van het plangebied.

5.2. Artikel 8.2 van de planregels luidt:

"a. Bij de uitoefening van de bevoegdheid tot het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk of het gebruiken van gronden of bouwwerken dient ten minste te worden voldaan aan het onderstaande aantal parkeerplaatsen:

- Binnenterrein: 91 parkeerplaatsen;

- Openbare ruimte binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan: 33 parkeerplaatsen;

b. Het niet voorzien in en het niet in stand houden van voldoende parkeergelegenheid wordt gerekend tot strijdig gebruik. De parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd binnen de grenzen van het plangebied zoals weergegeven op de verbeelding van het onderhavige bestemmingsplan;

c. Burgemeester en wethouders kunnen van het bepaalde onder a t/m c afwijken, indien handelen overeenkomstig het bepaalde gezien het gebruik van het plangebied niet noodzakelijk is en/of op overwegende bezwaren stuit."

5.3. De Afdeling stelt vast dat de door [appellant A] en [appellant B] genoemde Nota Parkeernormen Gemeente Purmerend 2016 niet van toepassing is omdat de nota ziet op het verlenen van een omgevingsvergunning in gevallen waarin het bestemmingsplan geen parkeernormen bevat. Verder is in artikel 2 van het door [appellant A] en [appellant B] genoemde Parapluplan Parkeernormen Purmerend 2018 - kort gezegd - bepaald dat het van toepassing is op bestemmingsplannen die al zijn vastgesteld en waarin geen parkeerregeling is opgenomen, zodat het Parapluplan niet van toepassing is op het vaststellen van het voorliggende plan.

De Afdeling stelt vast dat in de aan het plan ten grondslag gelegde Parkeerbalans mede aansluiting is gezocht bij de kengetallen van CROW. De raad kan gemotiveerd van die kengetallen van CROW afwijken. De raad heeft wat betreft de kengetallen voor bezoekersparkeren afgeweken van deze kengetallen. Deze hiervoor onder 5.1 weergegeven afwijking is naar het oordeel van de Afdeling voldoende gemotiveerd. Daarvoor is van belang dat niet alleen aansluiting is gezocht bij de uitkomst van het in Enschede uitgevoerde onderzoek, maar de uitkomst van dit onderzoek ook is gezien in het licht van de uitkomsten van het onderzoek in 29 andere gemeenten.

De Afdeling stelt voorts vast dat het toepassen van de nulvergunningenregeling in het Wagenweggebied grondslag vindt in de Parkeerverordening in samenhang met het Uitvoeringsbesluit. Dat zoals [appellant A] en [appellant B] stellen de nulvergunningenregeling er niet aan in de weg staat dat bewoners zonder parkeervergunning, gebruik maken van de mogelijkheid betaald te parkeren, betekent niet dat de raad niet van een gunstig effect van deze regeling kon uitgaan. Daarnaast is in artikel 8.2, onder a van de planregels opgenomen dat tenminste 124 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Met de mogelijkheid dat op termijn in het plangebied (sociale) huurwoningen eventueel worden verkocht, behoefde de raad bij de beoordeling van de representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden geen rekening te houden. Afgezien daarvan wordt op grond van het voorliggende plan, in samenhang gezien met de nulvergunningenregeling in de Parkeerverordening en artikel 18 van het Uitvoeringsbesluit, voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

Verder neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad op basis van twee overgelegde parkeeronderzoeken uit november 2019 en november 2020 zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de parkeerdruk in de omgeving van de Wagenweg 10 momenteel aanvaardbaar is. Zelfs indien alle parkeerplaatsen in het plangebied op enig moment bezet zijn dan is er naar verwachting nog voldoende parkeergelegenheid beschikbaar in de omgeving van het plangebied. De raad mocht hierbij uitgaan van een acceptabele loopafstand van 250 m.

In wat [appellant A] en [appellant B] aanvoeren, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de parkeerbehoefte in het plan onvoldoende heeft onderbouwd. Gelet op het voorgaande heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de ontwikkeling niet zal leiden tot onaanvaardbare parkeeroverlast

Het betoog faalt.

Inpassing van groen

6. [appellant A] en [appellant B] betogen dat naar aanleiding van voorliggend plan al het op dit moment nog in hun directe woonomgeving aanwezige groen verdwijnt. Zij wijzen op het door de raad vastgestelde gemeentelijke beleid, neergelegd in het Ambitiedocument Wagenweggebied, het Beeldkwaliteitsplan Wagenweggebied en de Stedenbouwkundige visie Wagenweggebied. Hierin wordt volgens hen de aanwezigheid van groen in de directe omgeving juist benadrukt. Daarnaast hebben [appellant A] en [appellant B] op zitting in het bijzonder gewezen op het door de raad op 17 december 2020 vastgestelde "Klimaatadaptieplan Zaanstreek, Waterland en Purmerend 2021-2024" (hierna: klimaatadaptieplan). Volgens hen is hier onvoldoende rekening mee gehouden. De raad en het college hebben volgens hen bij het vaststellen van voorliggend plan en het verlenen van de omgevingsvergunning onvoldoende oog gehad voor een gezonde balans tussen versterking en groen. Als gevolg van het voorliggende plan zal volgens hen de hittestress in het gebied toenemen. Het voorliggende plan is in zoverre volgens hen niet in overeenstemming met het gemeentelijke beleid.

6.1. In de door [appellant A] en [appellant B] genoemde beleidsstukken worden in algemene zin de voordelen van groen en groenstroken beschreven. Daarnaast is op een aantal afbeeldingen in deze stukken een groenstrook te zien tussen de Toon Dupuisstraat en de nieuwe woonbebouwing. In deze beleidsstukken staat evenwel nadrukkelijk dat deze stukken geen blauwdruk vormen voor toekomstige ontwikkelingen, maar dat deze stukken vooral als visie op hoofdlijnen moeten worden beschouwd. De raad heeft zich in zoverre terecht op het standpunt gesteld dat de afbeeldingen in de beleidsstukken slechts voorbeeldinvullingen zijn en dat hieraan niet meer gewicht toekomt. Ook de algemene bewoordingen over het belang van groen in het Wagenweggebied zijn onvoldoende concreet voor het oordeel dat de raad hieraan te weinig betekenis heeft toegekend bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Hierbij is van belang zoals de raad heeft toegelicht dat de bestemming "Verkeer - 2" groenvoorzieningen mogelijk maakt.

Het college heeft in het kader van de omgevingsvergunning erop gewezen dat de geveltuinen en plantvakken zijn opgenomen in de bij de omgevingsvergunning behorende stukken. Voorts heeft de initiatiefnemer toegezegd dat de groene elementen in stand zullen worden gehouden en dat een verplichting daartoe in de huurovereenkomsten met individuele huurders zal worden opgenomen.

Voor zover [appellant A] en [appellant B] betogen dat onvoldoende rekening is gehouden met het klimaatadaptieplan overweegt de Afdeling het volgende. De raad heeft op zitting toegelicht dat rekening is gehouden met het klimaatadaptieplan en in het kader van de goede ruimtelijke ordening is gekeken naar de groeninpassing voor het hele gebied. Zo is bijvoorbeeld volgens de raad aan de westkant van het plangebied meer ruimte voor bomen. De algemene voordelen van groenstructuren, bijvoorbeeld ter voorkoming van hittestress, heeft de raad naar aanleiding van voorgaande in zijn afweging betrokken. De raad heeft de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan beoordeeld en heeft in dat kader meer waarde gehecht aan het belang van woningbouw dan groenvoorzieningen. Met de feitelijke inpassing

van geveltuinen en plantvakken is evenwel tegemoetgekomen aan het belang van [appellant A] en [appellant B] als uitkomst van die belangenafweging.

De Afdeling ziet in wat [appellant A] en [appellant B] hebben aangevoerd geen aanleiding om de gemaakte afweging door de raad ontoereikend te achten. Hierbij is van belang dat het hier gaat om een stedelijke omgeving en dat voor zover in het voorliggende plan aan de groenstrook de bestemming "Verkeer - 2" is toegekend voor deze bestemming in grote lijnen dezelfde regels gelden als in het voorgaande bestemmingsplan "Overwhere-Zuid" met de bestemming "Verkeer - 2".

De Afdeling is voorts van oordeel, dat het college wat betreft de omgevingsvergunning zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat voldoende rekening is gehouden met de mogelijkheden voor groeninpassing.

Het betoog faalt.

Conclusie

7. Het beroep is ongegrond.

8. De raad en het college hoeven geen proceskosten te vergoeden.

Beslissing

Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

verklaart het beroep ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. A. ten Veen, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. P.A. Melse, griffier.

Het lid van de enkelvoudige kamer is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 15 september 2021

191-966