

Nota van Beantwoording zienswijzen Jaagpad Oost

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Vanaf 15 april is gedurende zes weken aan een ieder de mogelijkheid geboden tot het indienen van een zienswijze bij de gemeenteraad omtrent het ontwerp-bestemmingsplan.

In dit kader zijn zienswijzen ontvangen van:

1. Bewonerscommissie Kanaaloeeverplan, E.A. Schimmel en H. Galema;
2. M. Martens-Ferwerda en F. Martens
3. Historische Vereniging Alkmaar;
4. AMA Milieuadvies namens dhr. J. Rood van Lekkere Bakker Jos Rood.

Hieronder volgt een samenvatting van deze zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop.

1.

Bewonerscommissie Kanaaloeeverplan

E.A. Schimmel

Schermerweg 32

1821 BH Alkmaar

en

H. Galema

Zeglis 75

1813 SK Alkmaar

1.2 Algemene opmerkingen

De bewonerscommissie heeft grote twijfels over het op de kaart zetten van Alkmaar als grootstedelijk. Alkmaar is een provinciestad nabij Amsterdam en heeft vooral een regiofunctie voor de Kop van Noord-Holland. Alkmaar en omgeving heeft een andere populatie dan een grootstedelijk gebied als bijvoorbeeld Amsterdam. Inwoners van Alkmaar hebben bewust gekozen voor Alkmaar in plaats van wonen in de Randstad. De bewonerscommissie en met haar vele burgers in Alkmaar betreuren daarom dat ingezet wordt op de ontwikkelingen van Alkmaar met een grootstedelijk karakter.

Beantwoording:

Alkmaar is een stad met regionale functie en heeft een directe relatie met de Randstad. Alkmaar bestaat grotendeels uit grondgebonden woningen en woonwijken met laagbouw (Alkmaar Noord, Oudorp, etc.), waardoor op diverse plekken in de stad de beleving van provinciestad terecht is. Alkmaar heeft echter ook een stedelijk hart met een hoog voorzieningenniveau en de stad in zijn geheel heeft op diverse plekken grootstedelijke elementen (AZ-stadion, Boekelermeer met de HVC, intercity station, het Noordhollandsch Kanaal, een ringweg, etc.) Deze grootstedelijke elementen zetten Alkmaar ook op de kaart en "zijn" Alkmaar. Daarbij heeft Alkmaar beperkt ruimte voor woningbouw. Dit betekent dat het beleid is gericht op intensief ruimtegebruik. Op plekken in de stad waar dat mogelijk en aantrekkelijk is, wordt daarom ook ingezet op gestapelde (appartementen) woningbouw. Het gebied Jaagpad Oost is zo'n plek. De ligging aan het kanaal en de nabijheid van de binnenstad maken het een bijzondere plek die de keus voor gestapelde woningbouw rechtvaardigt.

1.3 Besluitvorming

De besluitvorming met betrekking tot het aantal woningen en soort woningen is genomen op basis van afspraken met de provincie en regiogemeenten, o.a. Regionale woonvisie (2005) en Convenant Woningbouwafspraken, getekend tussen rijk, provincie en gemeente (2004).

Met de economische crisis is de woningmarkt namelijk drastisch veranderd, het aantal woningen dat afgezet wordt, maar ook de behoefte aan het type woningen. De bewonerscommissie acht verder onderzoek met betrekking tot de huidige woningmarkt noodzakelijk alvorens met een dergelijk prestigieus plan te starten.

Verder komt naar voren dat op basis van de in de Regionale woonvisie en het genoemde convenant gemaakte afspraken de gemeente Alkmaar deze woningaantallen ontwikkelt in woonmilieus met een hoge woondichtheid. De bewonerscommissie maakt zich met name grote

zorgen over de hoge woondichtheid in het algemeen, maar in het gebied Jaagpad Oost in het bijzonder, met name met betrekking tot leefbaarheid en veiligheid. Er is in dit gebied weinig ruimte voor de door gemeente beoogde variatie in woningbouw. Het gaat in de plannen slechts om hoogbouw. Uit onderzoek is bekend: hoe hoger het aantal woonlagen hoe minder betrokkenheid van de bewoners bij hun directe woonomgeving. Hiermee wordt met name de sociale betrokkenheid bedoeld, maar ook de betrokkenheid bij het onderhouden van openbare ruimte. Verzocht wordt aan te tonen hoe de projectgroep betrokkenheid, leefbaarheid en veiligheid waarborgt in zo'n overbevolkt gebied.

Alkmaar heeft momenteel verschillende bouwprojecten in ontwikkeling. Hierbij is bijna alles gericht op de bouw van appartementen. De commissie vraagt zich af of de markt hiervoor niet verzadigd is en verwijst de opmerking dat het starters/ ouderen niet uitmaakt welk soort woning ze betrekken, als het maar betaalbaar is, naar het rijk der fabelen.

Beantwoording:

In het programma van het college van burgemeester en wethouders staat dat zij er naar streven aan alle Alkmaarders passende huisvesting aan te bieden. Daarnaast wil het college forensen met een woning verleiden om in Alkmaar te komen wonen. Daartoe wordt het accent verlegd naar een marktgerichte programmering van de woningbouw (zowel huur als koop) en meer vraaggericht bouwen. De gemeente heeft wel degelijk inzicht wat er wordt gevraagd op de huidige woningmarkt, zowel in aantallen woningen als in het soort woningen. De bevolking in de regio Alkmaar en in het gebied van Noord-Holland Noord blijft de komende jaren nog steeds groeien, in aantallen personen en in aantallen huishoudens. Dat blijkt uit actuele gegevens over bevolkingsontwikkeling. Daardoor blijft ook de behoefte aan extra woningen bestaan. Die behoefte wordt ook aangetoond door het woonwensenonderzoek dat de gemeenten in de regio Alkmaar recent hebben laten uitvoeren. De kredietcrisis heeft de woningmarkt sindsdien onder druk gezet, maar uit de rapportage van het onderzoeksbureau blijkt dat de wensen van woningzoekenden hierdoor niet of nauwelijks veranderen. Het tot stand brengen van een gedifferentieerd woningaanbod in de komende jaren blijft van belang.

De verwijzing naar wijken met hoogbouw waar het bekend is dat er veel overlast, problemen, etc. zijn, is onterecht. De wijken waarnaar verwezen wordt, zijn in bepaalde periodes gerealiseerd, waarbij merendeels sociale woningbouw in de flats is geplaatst en de kwaliteit van de gebruikte materialen en de architectuur zeer laag zijn. Bij Jaagpad Oost worden diverse maten van woningen gerealiseerd, waardoor een diverse bewonerssamenstelling zal ontstaan. Daarbij komt ook een belangrijk deel in de marktsector en worden duurzame en kwalitatieve materialen toegepast. Tenslotte gaat het hier om gebouwen die ontworpen worden door gerenommeerde architecten en wordt de buitenruimte in relatie tot de gebouwen verder uitgewerkt. Uiteraard houdt de gemeente altijd oog voor veiligheid en sociale relaties gedurende het totale proces. Dit is een heel belangrijk kwaliteitsaspect.

1.4 Zeglis – geluid en privacy

Als laatste algemene opmerking wil de bewonerscommissie kwijt dat zij het zeer betreurt dat de grote consequenties van de bouwplannen voor de bewoners aan het Zeglis niet belicht worden. Hierbij gaat het om een aan zekerheid grenzende waarschijnlijke toename van geluidsoverlast door verkeer (weerkaatsing door gebouwen van de ring rond Alkmaar en Zeglis zelf) en wonen. Water draagt geluid ver. En dit in een gebied waar al jaren de geluidsnorm wordt overschreden en er veel klachten zijn van onder andere geluidsoverlast door verkeer (wordt het niet de hoogste tijd voor een beweegbare paal aan begin en eind van het Zeglis, die sluipverkeer voorkomt?).

Hiernaast zullen de bewoners veel moeten inleveren met betrekking tot privacy (door de kanaalgerichte woningen) en het uitzicht, sfeer van de straat zelf. De commissie acht het daarom niet wenselijk, maar noodzakelijk dat de consequenties voor het Zeglis duidelijker betrokken worden in het bestemmingsplan.

Beantwoording:

Het uitzicht voor de bewoners aan het Zeglis zal inderdaad veranderen. Toch had de voorheen aanwezige bedrijfsbebouwing (waaronder de meelfabriek) ook al een flinke maatvoering en was de uitstraling daarvan minder positief dan die van de toekomstige gebouwen. Verder is hier sprake van een maatvoering tussen het Zeglis en de toekomstige bebouwing van (minimaal) 56 meter.

Met deze maatvoering is het niet mogelijk om zonder hulpmiddelen bij een ander in de woning te kijken. Direct contact tussen weerszijden van het kanaal is daarmee uitgesloten. Ook verwacht de gemeente geen disproportionele geluidsoverlast als gevolg van de functie wonen, laat staan dat die het Zeglis kan bereiken.

Over de gevreesde toename van geluidsoverlast op woningen aan het Zeglis door reflectie van het geluid vanaf het Zeglis op de hoge woongebouwen kan het volgende worden opgemerkt. Hoewel op alle verdiepingen reflectie plaats heeft, is het vooral de reflectie op de lagere verdiepingen die weer op het Zeglis hoorbaar kan zijn. Immers op de hogere verdiepingen zal het verkeersgeluid dat van beneden komt grotendeels verder naar boven reflecteren en dus over de bebouwing aan het Zeglis heengaan. De verwachting is daarom dat de reflectie niet groter zal zijn dan bij de voorheen aanwezige bedrijfsbebouwing. Daarnaast geldt dat in de bestaande situatie volgens het bestemmingsplan ook hoge gebouwen in de vorm van bedrijfsgebouwen zijn toegestaan. In de nieuwe situatie zijn er weer hoge gebouwen toegestaan. De reflectie van het wegverkeerslawaai zoals die mogelijk was volgens het bestaande ruimtelijk regime en het nieuwe regime zullen, niet hoorbaar, van elkaar verschillen.

De nieuwe woningbouw kan echter ook een positief effect op de geluidssituatie hebben. De bebouwing vormt een geluidscherm voor het industrielawaai vanwege het bedrijventerrein. Doordat vanwege het bestemmingsplan ook geen geluidshinderlijke bedrijven meer mogelijk zijn in het plangebied wordt de situatie voor het Zeglis op het punt van industrielawaai aanzienlijk beter.

1.5 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

In het bestemmingsplan is het volgende opgenomen: 'De Kanaaloevervisie had als doel te komen tot een samenhangende visie voor de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden langs het Noordhollandsch Kanaal aan de oostkant van Alkmaar. In deze visie is de ambitie uitgesproken dat het kanaal weer een entree voor de stad dient te worden met een representatief stadsfront'.

De bewonerscommissie Kanaaloeverplan vindt in de plannen de samenhang van beide kades (Jaagpad Oost en Zeglis, binnenstad) merkwaardig genoeg niet terug. Men negeert de kade van Oud Overdie, daar die geen onderdeel zou zijn van de nieuwe wijk. Om voorgenoemde reden mag er sprake zijn van heel andere uitstraling. In het bestemmingsplan is sprake van een extreem contrast tussen beide kades. De bewonerscommissie vindt dit pertinent onjuist en ageert hiermee met name tegen de bouwhoogtes. Zij wijst de projectgroep erop dat een zeer sterk contrast tussen twee kades misschien mogelijk is aan het IJ in Amsterdam of in de Maas, die zeer breed zijn. Een dergelijke schaal heeft het Noordhollandsch Kanaal niet. Daarom is juist de overkant van het kanaal ook deel van de sfeer van het Zeglis en vice versa. Beide mogen uniek zijn, maar dienen redelijkerwijs in evenwicht te zijn. De commissie verwacht dan ook woningbouw die meer aansluit bij de hoogte van grondgebonden woningen van Oud Overdie, met een beperking van de maximale bouwhoogtes binnen het bestemmingsplan. De commissie verwerpt hiermee een mogelijke 8ste bouwlaag in het middelste plandeel.

Verder vraagt de commissie zich af of een kade met alleen hoogbouw de door de gemeente beoogde representativiteit heeft voor toeristen die de stad binnenvaren. Als men de gebouwen langszij tegemoet ziet, is het een grote muur waar men langs vaart (3D-presentatie architect).

Beantwoording:

Het contrast aan weerszijde van het kanaal is aanwezig. Het karakter van het Zeglis benadrukt de tijdsgeest waarin deze woningen zijn gerealiseerd, maar gaan geen directe relatie aan met het kanaal. De bebouwing die nu wordt voorgesteld in het gebied Jaagpad Oost vertegenwoordigt ook de tijdsgeest (hedendaagse architectuur) en reageert wel op de aanwezigheid van het kanaal. Bij de maatvoering van het kanaal in lengte, maar vooral in breedte is dergelijke bebouwing heel goed mogelijk. De minimale afstand tussen de bestaande en nieuwe bebouwing is 56 meter. Daarbij ligt de nieuwe bebouwing op de noordelijke oever en kan er geen sprake zijn van schaduwwerking op het Zeglis of het kanaal.

Indien de stad wordt benaderd over het water, zal aan weerszijde een verschillende beleving van de bebouwing zijn, die laat zien dat de stad in diverse periodes is ontwikkeld. De nieuwbouw vormt een veel aantrekkelijker beeld dan de vervallen bedrijfsbebouwing waar het voor in de plaats komt. Door de hoogte van de bebouwing en het hoogteaccent aan de oostzijde wordt een

duidelijke landmark neergezet die aangeeft dat daar de bewoonde stad Alkmaar begint. Een entree die de diversiteit en kwaliteit van de stad laat zien.

Alkmaar is ook zeer gewenst als woonomgeving vanwege de voorzieningen die het heeft (winkelniveau, ziekenhuis, etc.). Veel doelgroepen willen zich dan ook juist in de stad vestigen. De wensen ten aanzien van type woningen, locatie van de woning in de stad, omvang van de woning, etc. variëren per doelgroep, maar ook per individu. Zoals hiervoor al aangegeven heeft Alkmaar te maken met een beperkt grondgebied en daarmee beperkte uitbreidingsmogelijkheden voor woningbouw. Daarnaast is gebleken dat voor diverse mensen de ligging van de woning, in de nabijheid van het centrum en aan het kanaal, belangrijker is dan het hebben van een tuin (een tuin moet worden onderhouden, een balkon niet).

De gemeente gaat om bovenstaande redenen dan ook niet mee met de zienswijze dat de bouwhoogtes meer zouden moeten aansluiten op de hoogte van de grondgebonden woningen van Oud Overdie. Ook het bezwaar tegen een mogelijke 8^{ste} bouwlaag in het middelste plandeel delen we om deze reden niet, temeer daar dit een terugliggende bouwlaag betreft, die niet of nauwelijks beeldbepalend is.

1.6 Verkeer/ bereikbaarheid/ parkeren

Het gebied Jaagpad Oost is beperkt. Niet alleen Jaagpad Oost, maar ook Jaagpad West en Midden zullen zeer dichtbevolkt worden. De huidige omliggende wijken kampen nu al met forse parkeerproblemen. In de toekomst zal de druk op de oude wijken en het industrieterrein slechts toenemen. De aanleg van twee parkeergebieden is een start, maar men kan mensen niet dwingen hun auto daar te zetten als ze elders dichtbij huis staan. Verder is er al weinig groen en speelruimte. De auto kwijt in ruil voor een minder leefbare openbare ruimte is niet wat de commissie wil. De parkeerproblemen zijn wederom een teken dat het gebied te intensief bewoond zal worden. Men moet accepteren dat het gebied duidelijke beperkingen heeft met betrekking tot het inwonersaantal. Het gaat om een klein gebied wat efficiënt ingedeeld moet worden, maar waarbij uitgekeken moet worden dat het niet overbevolkt wordt om het rendabel te maken. Dit komt de leefbaarheid en veiligheid niet ten goede. Wellicht is de conclusie dat het gewoon niet haalbaar is koste wat kost de huidige plannen door te zetten.

Beantwoording:

Het parkeerbeleid van de gemeente Alkmaar is dat elk (nieuw) bouwplan voorziet in zijn eigen parkeerbehoefte. Er moeten dus voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. Bij Jaagpad Oost worden onder de bouwblokken parkeergarages gebouwd. Langs de Schermerweg worden (bezoekers-)parkeerplaatsen gerealiseerd. Voor de resterende parkeerbehoefte zijn twee parkeerterreinen aan de overkant van de Schermerweg beschikbaar. De definitieve parkeerberekening is afhankelijk van het woningbouwprogramma. Dat staat nog niet vast. Woningaantal en woninggrootte kunnen nog variëren, maar hoe het woningbouwprogramma ook wordt, het uitgangspunt is dat er voldoende parkeerplaatsen moeten worden aangelegd gebaseerd op de huidige parkeernorm. De beoordeling daarvan heeft plaats bij het toetsen van de bouwaanvraag. In de bouwverordening is vastgelegd dat er voldoende parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden en ter beoordeling daarvan zullen de in 2007 voor Alkmaar vastgestelde parkeernormen gehanteerd worden. Hoewel er in het bestemmingsplan dus geen parkeernormen zijn vastgelegd is het realiseren van voldoende parkeerplaatsen gewaarborgd.

Er is voor gekozen het parkeerbeleid niet in het bestemmingsplan te regelen. Dit betekent dat het parkeren via de bouwverordening geregeld wordt waarin is aangegeven dat er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd moet worden. Als voldoende wordt beschouwd als het plan voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen. Het regelen van het parkeerbeleid via de bouwverordening heeft tot voordeel dat voor heel de gemeente hetzelfde parkeerbeleid geldt en dat bij verandering van het gemeentelijke parkeerbeleid dit ook direct doorgevoerd kan worden.

1.7 Bestevaerbrug

De commissie wijst erop dat de Bestevaerbrug wordt gezien als oplossing voor de ontsluiting van de nieuwe wijk. Men moet zich echter realiseren dat dit betekent dat het aantal verkeersbewegingen (en hiermee luchtkwaliteit en verkeerslawaaï negatief worden beïnvloed) door/ langs Oudorp, Schermereiland, Oud Overdie, Jaagpad West-, Midden- en Oost) hiermee alleen maar zal toenemen. Is het werkelijk de bedoeling van de gemeente dergelijke

verkeersstromen via/langs woonwijken te laten plaatsvinden? De ring rond Alkmaar is hier veel geschikter voor en onlangs volledig opgeknapt. Doet men er niet beter aan deze laatste investering beter te benutten en alles op alles te zetten de ring te blijven voorzien van een goede doorstroming?

Beantwoording:

Het gestelde dat de Bestevaerbrug wordt gezien als oplossing voor de ontsluiting van de nieuwe wijk is niet juist. In het hoofdstuk Verkeer in de toelichting wordt juist aangegeven dat de brug onderdeel is van de plannen voor het stedelijke wegennet en er alleen zal komen als die daarvoor voldoende noodzakelijk is. Er zal eerst nog onderzoek worden gedaan naar de praktische haalbaarheid (nut en noodzaak)

De komst van de Bestevaerbrug als autobrug is dus nog niet zeker. Het college heeft met de vaststelling van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid een principebesluit genomen en geeft hiermee aan de brug ook graag beschikbaar te willen maken voor autoverkeer. Momenteel staat de brug op de uitvoeringslijst van de Provincie als langzaam verkeersbrug (voor voetgangers, fietsers en landbouwverkeer). Zowel met als zonder een Bestevaerbrug voor autoverkeer moet Jaagpad Oost goed kunnen functioneren. Dit betekent voldoende ontsluiting van het gebied. In de toelichting is daarom op beide situaties ingegaan.

De komst van de Bestevaerbrug zal inderdaad invloed hebben op plangebied Jaagpad Oost. De brug zal meer verkeersbewegingen genereren, maar ook meer ontsluitingsmogelijkheden bieden. De nieuwe verbinding is niet bedoeld voor doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer is verkeer dat geen bestemming heeft in Alkmaar. Zij kunnen beter gebruik maken van de ring. Wel zal de brug een functie vervullen voor zogenaamd inkomend verkeer en intern verkeer. Dit is verkeer dat een bestemming heeft in Alkmaar of verkeer dat van wijk naar wijk rijdt binnen Alkmaar. Bij voorkeur leidt de gemeente dit verkeer niet door een woonwijk (30 km-per-uurgebied) of langs de Bierkade waar de bebouwing niet meer verder aangepast kan worden op meer verkeer. De gemeente plant de nieuwe verbinding daarom niet door maar langs een nieuwe woonwijk en over bedrijventerreinen. Bij de ontwikkeling wordt dan rekening gehouden met lucht- en geluidskwaliteit en de toename van het verkeer. Zo geeft het verkeer de minste overlast voor bewoners, bedrijven en automobilisten. De intensiteit op de Marconistraat zal door de komst van de brug fors toenemen. De weg is hier momenteel niet voor geschikt. Indien de brug er daadwerkelijk komt, zal de inrichting van de Marconistraat hierop moeten worden aangepast.

1.8 Geluidsoverlast

De commissie maakt zich zorgen over het feit er binnen het bestemmingsplan voorkeursgrenswaarden worden overschreden en zelfs de maximale ontheffingswaarde. Het gemak waarmee hierover gesproken wordt, geeft niet het vertrouwen dat er daadwerkelijk veel aandacht wordt besteed aan het bestrijden van de geluidsoverlast, behalve door ontheffing te verlenen. Het is zeer wel te verwachten dat kopers van de nieuwe woningen later onplezierig verrast worden met het feit dat op hun woning een ontheffing van toepassing is, waardoor zij geen enkel recht meer hebben om te klagen over de geluidsoverlast. Het is te verwachten dat dit spanningen en problemen met zich meebrengt. Ook de geluidsoverlast op het Zeglis zal zeer waarschijnlijk toenemen door de extra bebouwing aan de overzijde. Het verkeerslawaaï zal door de hoge gebouwen teruggekaatst worden en hierdoor voor extra geluidsoverlast zorgen. In het bestemmingsplan dient hiervoor een oplossing gevonden te worden.

Beantwoording:

Het is duidelijk dat de te realiseren woningen in een gebied komen te staan waar het geluidsniveau hoger is dan de voorkeursgrenswaarde die gelden voor wegverkeerslawaaï en industrielawaaï. Vanwege dit hogere geluidsniveau zijn er onderzoeken uitgevoerd naar de hoogte van de geluidsniveaus en het aantal woningen dat onder invloed hiervan staat. Vervolgens is getoetst aan de voorwaarden volgens de Wet geluidhinder en de Notitie hogere waarden Wet geluidhinder van de gemeente Alkmaar d.d. 19 november 2008. Deze toetsing is verwoord in twee ontwerp-besluiten voor de vast te stellen hogere waarden voor wegverkeerslawaaï en industrielawaaï. In deze, tegelijkertijd met het ontwerp-bestemmingsplan, gepubliceerde ontwerp-besluiten is uitgebreid beargumenteerd waarom in de gegeven situatie de desbetreffende geluidsniveaus als aanvaardbaar worden gezien. Volgens de Wet geluidhinder worden de vast te stellen niveaus kadastraal vastgelegd, zodat toekomstige bewoners (zeker als het kopers betreft) op de hoogte kunnen zijn van de geluidhinder. Voor wat betreft de weerkaatsing van geluid vanaf het Zeglis wordt verwezen naar de reactie van de gemeente onder 1.4.

Conclusie

De inhoud van deze zienswijze geeft de gemeente geen aanleiding om wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan aan te brengen.

2.

M. Martens – Ferwerda en F. Martens
Schermerweg 100
1821 BJ Alkmaar

2.1 Goede ruimtelijke onderbouwing/ plangrens

Hoewel de woonsituatie van reclamanten in de verbeelding van het ontwerp-bestemmingsplan in overeenstemming is met de werkelijkheid (geen schip van 23 meter, maar een woonark van 16 meter), is er toch een blijvende discrepantie tussen de in die verbeelding aangehouden plangrens en de werkelijkheid. Een deel van het oostelijk plangebied is volkomen uit het zicht gebleven, o.a. in het kader van onderzoek naar cultuur en de aanwezige flora en fauna. De oude kadastrale gegevens komen niet overeen met de werkelijkheid. Er zou een nieuwe meting moeten plaatsvinden.

Beantwoording:

De gemeente is zich bewust van de onduidelijke positie waarin reclamanten zich bevinden. De komst van de Bestevaerbrug als autobrug is echter nog niet zeker. Het college heeft met de vaststelling van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid een principebesluit genomen. Zie ook de reactie van de gemeente onder punt 2.3. Naar aanleiding van punt 2.2 van deze zienswijze wordt de verbeelding gewijzigd.

2.2 Tuin/ bestemming/ kadaster

De begrenzing van het meest oostelijke deel van het plan blijft een probleem. Dit gedeelte is in gebruik bij reclamanten als tuin. Een taartpunt, waarvan het noordelijke gedeelte ongeveer 4 meter breed is, het zuidelijke gedeelte 2 meter en ongeveer 25 meter lang is, valt binnen de nieuwe functie bouwen. Het huidige gebruik is echter groen, met een prachtige gemeenschappelijke haag en grote oude bomen. Uit de Toelichting blijkt niet dat er een afweging heeft plaatsgevonden tussen de bijzondere belangen van reclamant (directe burens van het plan) en het algemeen belang. Waarom zou een deel van de tuin van reclamant moeten wijken voor bebouwingsmogelijkheden/ groen/ openbaar terrein. Waarom fungeert de natuurlijk aanwezige haag niet als logische begrenzing. Waarom zou deze haag, die ongeveer 25 jaar oud is en bescherming biedt aan heel wat soorten vogels, insecten en zoogdieren, moeten wijken?

Beantwoording:

Reclamanten bewonen de woonboot Fiducia, die in 2002 als opvolger van de Vertrouwen II op deze plaats is aangelegd. De Vertrouwen II had sinds 1997 een vergunning van de Provincie, omdat het Noordhollandsch Kanaal eigendom van de Provincie is en de Provincie ook beheerder is. Het desbetreffende perceel op de oever dat door reclamanten sindsdien als tuin wordt gebruikt, is eigendom van de gemeente en niet van reclamanten. De gemeente heeft het gebruik als tuin oogluikend toegestaan. Het hebben van een ligplaats brengt immers met zich mee dat de bewoners van de woonboot enkel via de walkant op hun woonboot kunnen komen. Het eigendom van de oever blijft echter gewoon van de gemeente. De verbeelding is ook niet gebaseerd op de kadastrale gegevens maar op een topografische ondergrond. Op deze ondergrond staat nog een woonschip met een lengte gebaseerd op de Vertrouwen II. De topografische ondergrond is op dat punt niet actueel.

De gekozen plangrens is dus geen kadastrale grens. Maar de gekozen plangrens is inderdaad arbitrair: er moest ergens een grens getrokken worden om het plangebied te beëindigen. Met name het verdere verloop van het fiets- en wandelpad, dat in het plangebied langs de oever loopt, blijft ter plaatse van het perceel dat als tuin bij de Fiducia in gebruik is onduidelijk.

Hiervoor was gekozen, omdat bij doorgang vinden van de realisatie van de Bestevaerbrug het verloop daarop afgestemd moet worden en dat is nu nog niet aan te geven. Ook richting de

bewoners van de woonboot Fiducia leek dit de meest geëigende werkwijze. Immers een voorstel voor een fiets- en wandelroute kan op korte termijn achterhaald worden als er een positief besluit over de Bestevaerbrug genomen wordt, waarover reclamanten zelf opmerken dat dit wel eens kan betekenen dat de woonboot moet wijken.

Het uitgangspunt is dat als er gekozen wordt voor een brug dit door een nieuw bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. In dat bestemmingsplan zullen de afwegingen en keuzes met betrekking tot de woonboot of woonboten aan de orde komen. Het kan echter ook zo zijn dat er geen brug komt en dan blijft het verloop van het fiets- en wandelpad onduidelijk. In dat geval blijft het dus ook onduidelijk wat het fiets- en wandelpad voor de tuin bij de woonboot betekent. Dit acht de gemeente ongewenst. De gemeente wil er geen misverstand over laten bestaan dat voor de aanleg van het fiets- en wandelpad een deel van het perceel nodig is dat nu als tuin bij het woonschip Fiducia in gebruik is. Daarom heeft de gemeente er nu voor gekozen het plangebied uit te breiden met het gebied dat nodig is om het fiets- en wandelpad een goede aansluiting te geven op de Schermerweg. De uitvoering daarvan zal overigens pas over enkele jaren aan de orde zijn, omdat de fasering van de woningbouw van west naar oost loopt. Mocht in de tussentijd een positief besluit over de brug genomen worden, dan zal in het bestemmingsplan dat daarvoor opgesteld wordt het verloop van het fiets- en voetpad zonodig worden aangepast.

De gemeente heeft er niet voor gekozen het mogelijk te handhaven deel van de tuin en de ligplaats in dit bestemmingsplan op te nemen. Ten eerste vindt de gemeente specifiek voor wat betreft deze woonboot dat daarmee teveel verwachtingen worden gewekt en acht dat ongewenst, zolang de besluitvorming over de brug en de eventuele gevolgen daarvan niet duidelijk zijn. Daarnaast liggen er verder langs de Schermerweg nog meer woonboten, die willen dat de ligplaatsen en het oevergebruik geregeld worden. Dit heeft weinig meer te maken met de woningbouwontwikkeling waarvoor het bestemmingsplan Jaagpad Oost is opgesteld en is daarom buiten het plan gelaten. Dit zal in de actualisering van het bestemmingsplan bedrijventerrein Oudorp worden meegenomen.

Voor wat betreft de haag en de aanwezige bomen is de gemeente van mening dat deze geen bijzondere natuurwaarde hebben waarvoor deze ten koste van de gewenste ontwikkeling behouden moeten blijven.

2.3 Bestevaerbrug stand van zaken

Er is geen bijzondere afweging gemaakt tussen (het algemeen belang ..red.) en de directe en de indirecte belangen van de bewoners van de Schermerweg 100 e.v.. De daadwerkelijke uitvoering van de bebouwingmogelijkheden heeft een uitstralend effect op de direct en indirect aangrenzende terreinen. Er wordt niet gerept over de uitvoerbaarheid van het plan in die context. Het moet reclamanten van het hart dat, indien een gemeente steeds weer uitdrukkelijk en diep ingaat op de mogelijke aanwezigheid van een nog te bouwen brug voor gemotoriseerd verkeer, deze hypothetisch toetst op verkeersgevolgen voor het gebied en geluidsaspecten voor de te bouwen appartementen, niet kan zwijgen over het feit dat de woonboot van reclamanten zal moeten wijken voor deze brug.

Deze situatie werpt zijn schaduw al een decennium lang vooruit. Elke beslissing omtrent de Bestevaerbrug (zoals in de Oostelijke Kanaaloeversvisie (2002) en de Kadernota duurzame Bereikbaarheid (2009), maakt het probleem meer schrijnend. Het maakt eventuele verkoop onmogelijk en indien wel mogelijk niet zonder ernstige vermogensschade, die echter niet verhaalbaar is, zolang er niet definitief wordt beslist. Deze rechtsonzekerheid had voorkomen kunnen worden, indien het college gelijktijdig beslissingen omtrent brug en bouwplan zou hebben genomen. In juni 2010 zal er een definitieve beslissing genomen worden met betrekking tot het Bestevaertracé. Gezien het kleine verschil in tijdsverloop vragen reclamanten zich af waarom deze brug niet door inpassing in het bestemmingsplan, eventueel door aanwijzing van gronden, meegenomen kan worden. Dit dient de rechtszekerheid van reclamanten en is een logische stap voor het altijd gezamenlijk beoordeelde ontwikkelingsgebied Jaagpad Oost en het Bestevaertracé.

Beantwoording:

De komst van de Bestevaerbrug als autobrug is nog niet zeker. Het college heeft met de vaststelling van de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid een principebesluit genomen en geeft hiermee aan de brug ook graag beschikbaar te willen maken voor autoverkeer. Momenteel staat

de brug op de uitvoeringslijst van de provincie als langzaam verkeersbrug (voor voetgangers, fietsers en landbouwverkeer). Of er ook autoverkeer over de brug gaat rijden, is afhankelijk van andere partijen (zoals de provincie), de verdeling van de kosten en de beschikbare financiën van de gemeente. Het is momenteel aan de gemeente om bij de provincie aan te geven waarom autoverkeer over de brug noodzakelijk c.q. wenselijk is. Als de provincie het hier mee eens is, kan er gesproken worden over de kosten en financiering. Daarna zal de gemeenteraad de baten en de kosten van de brug tegenover elkaar kunnen afwegen. In dat proces zal ook de afweging over de gevolgen voor de woonschepen moeten worden gemaakt.

De definitieve besluitvorming over de Bestevaerbrug zal dus nog enige tijd op zich laten wachten en het daarom niet gewenst de vaststelling van het bestemmingsplan Jaagpad Oost daarop te laten wachten. Dit te meer daar de ontwikkelingen binnen het plangebied niet afhankelijk zijn van het al dan niet doorgaan van de brug.

Conclusie

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van deze zienswijze ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan gewijzigd, in die zin dat de verbeelding is aangepast: een deel van het perceel dat in eigendom is bij de gemeente ten noorden van de woonboot Fiducia aan de Schermerweg is toegevoegd, waarbij het fietspad doorgetrokken is en afbuigt naar de Schermerweg.

3

**Historische Vereniging Alkmaar
Oudegracht 245
1811 CG Alkmaar**

3.1 Industriële uitstraling en groene oevers

De ontwikkeling van het gebied Jaagpad Oost staat niet los van de ontwikkeling van Jaagpad Midden en Jaagpad West. Voor Jaagpad Midden is in 2009 een nota van uitgangspunten opgesteld, onder de naam 'Ruimtelijk kader Jaagpad Midden'. De Historische Vereniging Alkmaar maakte deel uit van de adviesgroep Jaagpad Midden. Daarna heeft de vereniging ingesproken bij de vaststelling van het ruimtelijk kader in de commissievergadering van 3 december 2009.

Het advies van de vereniging dat de kanaaloever buiten de oorspronkelijke vestingstad als een groene oever zou moeten worden gezien en uitgevoerd, is daar met steun van vrijwel alle fracties overgenomen. De voornaamste reden is dat de groene oever meer past bij de oorspronkelijke betekenis van het Jaagpad. De vereniging voegt ter ondersteuning van het voorgaande haar inspraakreactie bij de vaststelling van het Ruimtelijk Kader Jaagpad Midden toe, d.d. 3 december 2009.

De vereniging constateert dat deze keuze voor een groene oever in Jaagpad Midden niet is doorgevoerd in de toelichting en de plankaart voor Jaagpad Oost en betreurt dit.

Beantwoording:

Deze opmerking is terecht. Jaagpad Oost en Jaagpad Midden en West worden stedenbouwkundig als een geheel benaderd. Daarom zal de groene oever, waar de raad in Jaagpad Midden voor gekozen heeft, ook in Jaagpad Oost worden doorgevoerd. De toelichting, regels en verbeelding zijn op dit punt aangepast.

3.2 Westfriese omringdijk/ wegsloot

Het gebied ligt bovendien tussen de Westfriese Omringdijk en het Noordhollands Kanaal (het vroegere zeglis) en zou daar ter illustratie van het dijklichaam de sfeer van buitendijks land moeten hebben.

De vereniging ziet graag dat dit ook in Jaagpad Oost consistent wordt doorgevoerd. Helaas valt dit uit de toelichting niet op te maken. Hierin staat dat de kade een industriële uitstraling moet krijgen. De vereniging heeft hier bezwaar tegen uit het oogpunt van cultuurhistorie, aangezien hier nooit een kade met industriële uitstraling is geweest, met uitzondering van een klein deel bij de vroegere meelfabriek. De daar nog aanwezige beschoeiing kan wellicht gehandhaafd worden, maar voorts zou het Jaagpad langs het kanaal zo laag mogelijk als een groene oever moeten worden uitgevoerd. Dit is ook belangrijk in relatie met de te verhogen en uit oogpunt van cultuurhistorie te versterken Westfriese omringdijk. Een hoge industriële oever zou juist de

betekenis van deze dijk weer tenietdoen. Op de plankaart mist de vereniging ook wegsloot langs de zuidoever van de dijk. Juist een wegsloot kan een dijklichaam versterken. De vereniging adviseert de wegsloot, zoals deze in deze in het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad Oost stond, in het bestemmingsplan op te nemen. Voorts kunnen bomen langs de dijk het beeld visueel versterken.

Beantwoording:

De Historische Vereniging Alkmaar stelt terecht dat een wegsloot de dijk benadrukt. De sloot langs de Schermerweg is echter nooit onderdeel geweest van de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Deze was als mogelijkheid opgenomen in de voorbeeldverkaveling, omdat het inderdaad een middel is om het beeld van de dijk te versterken. Bij de uitwerking van de plannen is gebleken dat er teveel praktische bezwaren kleven aan het maken van deze sloot (ruimtebeslag, stilstaand water, geen ruimte voor kabels, leidingen en bomen die niet in de dijk mogen). Daarom is daar van afgezien.

Om de dijk zo veel mogelijk te benadrukken zet de gemeente in op een strook met van gras en kruidenvegetatie langs de Schermerweg waarmee een landelijk beeld van ruig (bloemrijk) gras als contrast naar een regelmatig gemaaid gazon en sierheesters bij de gebouwen de dijk zo veel mogelijk 'in zicht' brengt. De gemeente is verder (vanuit de herinrichting van bedrijventerrein Oudorp) bezig met de voorbereidingen van het aanbrengen van een logo van de Omringdijk op het nieuwe asfalt op de Schermerweg. Dit logo wordt in samenwerking met de provincie ontwikkeld en op regelmatige afstand in het wegdek aangebracht. De gemeente Alkmaar hoopt dat andere gemeentes dit logo ook zullen gebruiken; dit kan de herkenbaarheid versterken.

De dijkbeheerder is in het algemeen geen voorstander van bomen in een waterkering. Dit is ook niet het historisch beeld. Het bestemmingsplan is overigens niet het instrument om dit vast te leggen. De bestemmingen maken het planten van bomen niet onmogelijk, maar bij het maken van de maaiveldinrichting zullen de mogelijkheden verder worden bekeken.

3.3 Zichtlijnen naar de historische binnenstad

Tenslotte constateert de vereniging dat het hoogteaccent van het meest oostelijke gebouw aanzienlijk hoger wordt dan aanvankelijk de bedoeling was (14 in plaats van 10 bouwlagen). Hoewel de plaats van het hoogteaccent refereert aan de vroegere meelfabriek, vraagt de vereniging zich af of dit voor de zichtlijnen naar de historische stad niet te hoog is. De vereniging vindt de hoogte hier evenwel minder een bezwaar dan in Jaagpad Midden, dat in feite aan de aan de oude stad grenst.

Beantwoording:

Deze constatering is niet juist. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden zoals die in het Haalbaarheidsonderzoek zijn opgenomen is voor het oostelijke plandeel een bouwhoogte van 7-10 lagen aangegeven met een accent in 14 lagen. Dit komt overeen met het plan. De bebouwing in Jaagpad Midden is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan is naar aanleiding van punt 3.1 van deze zienswijze ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan gewijzigd. De bestemming 'Groen' is toegevoegd langs de kade; toelichting, regels en verbeelding zijn op dit punt aangepast.

4.

AMA Milieuadvies

Mathilde Wredestraat 65

2037 LN Haarlem

namens:

dhr. J. Rood van Lekkere bakker Jos Rood

Marconistraat 18 Alkmaar

4.1 Bestemming bedrijventerrein

De nieuwbouw dient te herinneren aan oude industriële tijden. In de paragraaf Historie wordt gesproken over de periode vanaf de 16^e eeuw: de strook buitendijks grond, waartoe het plangebied behoort, is aan het einde van de 16^e eeuw in gebruik genomen als een soort bedrijventerrein. Hier vestigden zich scheepswerven en andere neringen, waarbij bovendien de eigenaren en deels ook het personeel op de bedrijfslocaties woonden (...). Uit het bovenstaande blijkt meer dan duidelijk dat het plangebied een bedrijventerrein is. Een andere typische eigenschap uit de door de gemeente aangehaalde tijd is, dat men over het algemeen niet hoger dan 2 of misschien 3 verdiepingen bouwde in plaats van de 14 verdiepingen die de gemeente wil realiseren;

Beantwoording:

Aangegeven is ook dat het plangebied haar functie als bedrijventerrein verloren heeft en er nu gekozen wordt voor woningbouw. Dat terreinen van functie veranderen, gebeurt overal en ook in Alkmaar. Dat er vroeger is 2 tot 3 lagen gebouwd werd hoeft niet te betekenen dat er nu weer zo gebouwd moet worden. Ook de recentere geschiedenis wordt overigens beschreven in de paragraaf Cultuurhistorie. Er is ook niet aangegeven dat de nieuwbouw dient te herinneren aan oude tijden. Er is aangegeven dat de nieuwbouw een industriële uitstraling dient te krijgen. Het sluit daarmee aan op het aanliggende bedrijventerrein en kan ook in een nieuw jasje het industriële verleden van het gebied duidelijk maken.

4.2 Woningbouw boven bedrijventerrein 1

Woningbouw wordt boven bedrijvigheid gesteld: door woningbouw net buiten de geluidszone van 55 dB(A) te realiseren, genieten deze woningen bescherming. Oudorp is van oudsher een zeer bedrijvig industrieterrein. De combinatie van wonen en bedrijvigheid kan geen andere resultaten opleveren dan dat er frictie ontstaat tussen de bewoners en de ondernemers. De gemeente geeft aan dat de klachten als onterecht zullen worden aangemerkt. Hiermee ondersteunt de gemeente de angst van reclamant dat er klachten ontstaan. Klachten dienen voorkomen te worden. Het is zeer onverstandig om woningen te realiseren in zones waar een geluidsdruk van meer dan 50 dB(A) is.

Beantwoording:

De gemeente is van mening dat reclamant de redenering omdraait. Eerst is gevraagd wat de gemeente doet, indien klachten worden ingediend. De gemeente heeft aangegeven dat als Jos Rood zich aan zijn vergunning houdt deze klachten als onterecht zullen worden aangemerkt. Dit is niet hetzelfde als onderschrijven dat de situatie aanleiding geeft tot klachten. Er wordt voldaan aan de regels die een aanvaardbaar woonmilieu waarborgen. Zoals eerder aangegeven garandeert dit niet dat niemand meer zal klagen, maar zullen klachten indien de bedrijven zich gehouden hebben aan hun vergunningen als onterecht worden aangemerkt.

De grens van het industrieterrein en de geluidszone rond het industrieterrein zijn in het paraplubestemmingsplan Geluidzonering Bedrijventerrein Oudorp vastgelegd. Dat plan staat hier niet ter discussie. De nu opgenomen woonbestemming in het bestemmingsplan Jaagpad Oost brengt daar geen verandering in en betekent ook geen extra beperking voor de bedrijven. De woningen komen in de zone te liggen en dat betekent dat voor deze woningen rekening gehouden moet worden met geluidbelastingen die boven de 50 dB(A) liggen. Voor een flink aantal woningen is daarom ontheffing aangevraagd en bij een aantal woningen zullen waarschijnlijk dove gevels moeten worden toegepast. De ontheffingen zullen in het kader van Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken (Wkpb) worden opgenomen in het kadaster, zodat kopers ook altijd weten dat ze een geluidsbelaste woning kopen. Bewoners kunnen klagen over de bedrijven. Bij de beoordeling van deze klachten is niet de klacht de norm, maar de vastgelegde hogere waarden zoals hiervoor genoemd. De bedrijven zullen er aan gehouden worden dat zij binnen de normen van hun milieuvorschriften moeten werken. Bewoners zullen er aan gehouden worden dat deze voorschriften de maat zijn. Klachten zijn niet altijd te voorkomen. Door de norm voor zowel de bedrijven als de woningen duidelijk vast te leggen, weten beide partijen waar zij aan toe zijn. Dit alles binnen de regels die daar in de Wet geluidhinder en Wet milieubeheer voor zijn gesteld.

4.3 Akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek uitgevoerd door M+P (M+P. Galk.06.06.2) dat de gemeente gebruikt als basis voor het bestemmingsplan is niet juist. In 2007 heeft de gemeente Cauberg – Huijgen opdracht gegeven onderzoek uit te voeren naar de representatieve geluidssituaties van diverse ondernemers op het industrieterrein. De situatie die voor Rood was omschreven, was alles behalve representatief. In overleg met de gemeente zijn de geluidsvoorschriften aanzienlijk aangepast. Wanneer nu echter het rapport dat de grondslag vormt voor het bestemmingsplan naast het eerste rapport door Cauberg gelegd wordt, is er geen enkel verschil waar te nemen.. Ondanks de gewijzigde (en aanzienlijk verruimde) geluidsruimte van Rood is hier in het rapport van M+P niets van terug te vinden. Reclamant heeft deze tegenstrijdigheid reeds in eerdere stadia aan de gemeente kenbaar gemaakt. De gemeente stelt in haar laatste reactie dat de gegevens aangepast zijn, maar de brongegevens in het rapport zijn geheel identiek aan de brongegevens in het rapport van Cauberg-Huijgen. Hieruit blijkt zeer duidelijk dat de daadwerkelijke representatieve situatie niet verwerkt is in de door de gemeente gebruikte rapportage ten behoeve van het bestemmingsplan. Reclamant verzoekt de gemeente het onderzoek te actualiseren, ook ten aanzien van andere ondernemers.

Beantwoording:

Het genoemde geluidonderzoek is niet gebruikt als basis voor het bestemmingsplan noch in het kader van de hogere waardenaanvraag. Op deze opmerking is in het kader van het paraplu-bestemmingsplan Geluidzonering bedrijventerrein Oudorp ingegaan, maar dit bestemmingsplan is hier niet aan de orde en inmiddels definitief.

Zoals ook onder punt 2 al genoemd is de geluidzone inclusief het akoestisch rapport dat hiervoor de basis vormt bij de vaststelling van het paraplubestemmingsplan Bedrijventerrein Oudorp vastgelegd. Hierin zijn geen wijzigingen meer mogelijk. De veronderstelling dat de aangevoerde gegevens niet in het onderzoek zouden zijn meegenomen, is onjuist. In het model zijn de genoemde, extra, gegevens opgenomen voor de duidelijkheid gaat dit om het volgende:

Koelventilator: Deze gegevens staan op blz 62 van de bijlage onder vermelding van id: Afkoel, puntbron: Afkoelunit in de groep LOODS (4x)

Koelinstallatie toek.situatie: Deze gegevens staan op blz 65 van de bijlage onder vermelding van id: Koel 2, puntbron koelmotor toek.uitbreiding in de groep LOODS (1x)

Laden en lossen: Deze gegevens staan op blz 65 van de bijlage onder vermelding van id: laad/los, puntbron: Laden/lossen vrachtwagen in de groep laad/los (1x)

Bron	Bron Nr.	dagperiode	avondperiode	nachtperiode
		07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur
Koelventilator	Afkoel (4x)	9 uur	--	5 uur
Koelinstallatie toek.situatie	Koel2 (nieuw)	12 uur	4 uur	8 uur
Laden en lossen	Laad/los	1.167 uur (70 minuten)	0.33 uur (20 minuten)	0.50 uur (30 minuten)

Voertuig	Bron Nr.	dagperiode	avondperiode	nachtperiode
		07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur
Vrachtwagen	vracht	14	4	6
Bestelbus	bestelbus	34	6	20
Personenauto	auto	40	10	10

De gegevens over de vrachtwagen, bestelbus en personenauto staan onder het kopje: lijst van mobiele bronnen. Deze laatste drie bronnen zijn wat betreft de bedrijfsduur foutief in de bijlage van het rapport opgenomen. Echter, in het rekenmodel staan de bronnen wel goed opgenomen, identiek aan de hiervoor genoemde gegevens.

Omdat de zone, het bestemmingsplan en dus ook het rapport M+P. Galk.06.06.2 is vastgesteld is het niet meer mogelijk het rapport aan te passen. De gemeente biedt haar excuses aan voor deze storende typfout. Aangezien de gegevens wel goed in het rekenmodel zijn opgenomen zijn de zone en bijbehorende rekenpunten wel op grond van de juiste gegevens bepaald. Ook de opgelegde geluidniveaus op basis van de nadere eis Wet milieubeheer zijn met de juiste gegevens bepaald.

4.4 Akoestisch onderzoek

In het akoestisch onderzoek naar wegverkeer (bijlage 3 uit het bestemmingsplan) komt in het geheel niet naar voren dat er tenminste eenmaal per week in de nachtperiode een tankwagen vanaf de openbare weg pneumatisch de silo's vult op het terrein van Rood. Gezien de aard van deze werkzaamheden van deze werkzaamheden gecombineerd met de tijden waarop de silo's gevuld worden, verwacht reclamant dat dit een significante invloed heeft op het beeld dat geschetst wordt in het onderzoek. Zijn de gegevens wel verwerkt, dan verwacht reclamant dat dit zodanig in het onderzoek verwerkt wordt dat voor een ieder duidelijk is dat deze activiteiten plaatsvinden en inherent zijn aan het wonen tegen een industrieterrein aan. Wanneer de gegevens niet verwerkt zijn, verwacht reclamant dat de gemeente het akoestisch onderzoek aanpast en dat duidelijk in het rapport aan de orde komt dat in de avond- en nachtperiode de genoemde activiteiten plaatsvinden.

Beantwoording:

Het genoemde vullen van silo's is geen onderdeel van het onderzoek van wegverkeerslawaaï zoals dat wettelijk is voorgeschreven.

In het akoestisch onderzoek voor het bedrijf van reclamant uitgevoerd door Cauberg-Huygen is het zo genaamde inrichtingsgebonden verkeer in het onderzoek meegenomen. Vrachtverkeer op de openbare weg dat is toe te schrijven aan het bedrijf is daarbij beoordeeld. Op deze wijze is bij het vaststellen van de nadere eis aangaande de milieuvoorschriften met dit aspect rekening gehouden. Uit paragraaf 6.1.3 van dit rapport blijkt dat de voorkeursgrenswaarde op rekenpunt O bij de toekomstige nieuwbouw (bedoeld wordt hier de bebouwing in bestemmingsplan Jaagpad Oost) niet wordt overschreden. Overigens is bij de berekeningen voor het wegverkeer wel rekening gehouden met vrachtverkeer. Deze verkeersbewegingen zijn echter niet per bedrijf herkenbaar, maar zijn uitgedrukt in een percentage van de etmaalintensiteit.

4.5 Woningbouw boven bedrijventerrein 2

Woningbouw wordt boven bedrijvigheid gesteld: de gemeente is al zeer lang van plan om het bedrijventerrein te revitaliseren. De uitvoering hiervan laat al vele jaren op zich wachten. Met de plannen voor de woningbouw wordt de revitalisering van het bedrijventerrein wederom in de wacht gezet. De gemeente stelt dat de woningbouw de revitalisering niet in de weg staat, de gemeente geeft echter niet aan hoe zij de revitalisering parallel laat lopen met de woningbouw. Reclamant wil graag weten welke stappen de gemeente heeft genomen en zal nemen in het revitaliseringstraject.

Beantwoording:

Reeds eerder heeft de gemeente aangegeven dat woningbouw niet boven bedrijvigheid gaat of omgekeerd, maar dat de ontwikkeling van woningbouw op het Jaagpad parallel wordt aangepakt met de revitalisering van het bedrijventerrein. Beide lopen een eigen traject. Met de uitvoering van de eerste herinrichting van wegen op het bedrijventerrein is inmiddels gestart. Het al dan niet parallel lopen van beide ontwikkelingen is overigens geen inhoudelijke zienswijze op het bestemmingsplan, maar heeft betrekking op de uitvoering.

4.6 Woningbouw boven bedrijventerrein 3

Woningbouw wordt boven bedrijvigheid gesteld. De gemeente geeft in het ontwerp-bestemmingsplan aan dat er ernstige problemen zijn om de woningbouw te realiseren in verband met het geluid dat afkomstig is van het industrieterrein. Nu de gemeente dan toch woningbouw boven bedrijvigheid stelt, hoe verklaart de gemeente dan dat er percelen grond die als industriegebied zijn aangemerkt, gebruikt kunnen worden als compensatie om de geluidsdruk op de woningen te reduceren? Als mogelijkheid stelt de gemeente dat op de bewuste percelen kleinschalige kantoorwerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Dit zijn echter geen industrieerelateerde werkzaamheden. Een betrouwbare overheid kan niet zomaar afspraken wijzigen.

Beantwoording:

Nergens wordt gesteld dat er ernstige problemen zijn om woningbouw te realiseren in verband met het geluid van het industrieterrein. In het geluidonderzoek naar industrielawaai (bijlage 4) is in hoofdstuk 4 een beperkte emissievariant opgenomen. Daarin wordt voor twee percelen op het bedrijventerrein, die in eigendom van de ontwikkelaar van de woningbouw zijn, aangegeven wat de mogelijkheden zijn indien deze terreinen alleen nog gebruikt worden voor in akoestische zin lichte vormen van bedrijvigheid (het huidige gebruik komt daar overigens mee overeen). Dit laat zien dat indien voor deze terreinen de geluidruimte beperkt blijft tot het minimum voor een aantal woningen op het Jaagpad volstaan kan worden met een lagere ontheffing of een ontheffing mogelijk wordt. Deze variant is niet gebruikt voor het bestemmingsplan en de aanvraag van hogere waarden. Daarnaast heeft deze variant alleen betrekking op twee terreinen van de ontwikkelaar en heeft ook geen gevolgen voor de andere terreinen. Deze variant kan mogelijk een rol spelen in het vervoltraject waarin de ontwikkelaar moet laten zien dat de woningen voldoen aan de Wet geluidhinder en er voldoende maatregelen worden getroffen. In dat geval zou de ontwikkelaar als een van de maatregelen kunnen inbrengen akkoord te gaan het vastleggen van de geluidruimte van de betreffende percelen op het minimumniveau (de Wet geluidhinder geeft de voorkeur aan het aanpakken bij de bron). De bedrijfsbestemming blijft daarbij overigens gehandhaafd en mogelijk. Onduidelijk is waarom dat niet overeenstemt met het nakomen van eerdere afspraken. De eerdere afspraken waren dat het bedrijventerrein (voor het overige) gehandhaafd blijft en de bestaande bedrijven niet in hun functioneren worden belemmerd. Beide afspraken worden hiermee geen geweld aan gedaan.

4.7 Woningbouw boven bedrijventerrein 4

Woningbouw wordt boven bedrijvigheid gesteld: de gemeente wil diverse percelen op het bedrijventerrein beperken in de mogelijkheden. In het akoestisch onderzoek is immers weergegeven dat door het herinrichten van diverse percelen er compensatie kan plaatsvinden om de theoretische geluidsdruk op de woningen te realiseren. Het is niet wenselijk om woningbouw te realiseren, het is immers alleen mogelijk als er allerlei theoretische alternatieven worden ingeschakeld. Diverse percelen worden beperkt in hun mogelijkheid om bedrijvigheid uit te voeren. Op deze percelen kunnen slechts lichte kantoorwerkzaamheden uitgevoerd worden. Eerder gaf de gemeente aan dat de ondernemers en het bedrijventerrein geen enkele vorm van hinder voor elkaar zouden vormen. Met de beperking van de activiteiten op de bewuste percelen bewijst de gemeente het tegenovergestelde.

Beantwoording:

Zie het antwoord van de gemeente onder punt 4.6.

4.8 Woningbouw boven bedrijventerrein 5

Woningbouw wordt boven bedrijvigheid gesteld. De gemeente heeft eerder aangegeven dat het vestigingsklimaat voor ondernemers niet zal afnemen. Het is nu echter al noodzakelijk om diverse percelen ernstig te beperken in hun bedrijvigheid. Kennelijk vindt de gemeente de realisatie van woningbouw toch belangrijker dan het behoud van het bedrijventerrein, anders zou de gemeente kosten wat kost ervoor zorgen dat de percelen die behoren bij het industrieterrein te beschermen tegen invloeden van beoogde woningbouw.

Beantwoording:

Zie het antwoord van de gemeente onder punt 4.6.

4.9 Woningbouw boven bedrijventerrein 6

Woningbouw wordt boven bedrijvigheid gesteld. Uit de plannen blijkt dat het plan onvoldoende ruimte biedt om alle toekomstige bewoners hun auto te kunnen laten parkeren. Hoe verklaart de gemeente dat een stuk bedrijventerrein (waar de gemeente volgens eigen zeggen het primaat aangeeft) ter beschikking stelt om als parkeerruimte voor de woningbouw te kunnen realiseren?

Beantwoording:

Verwezen wordt naar de toelichting waarin dit is uitgelegd. Het gaat om twee relatief kleine terreinen die direct tegenover het plangebied gelegen zijn en eigendom zijn van de ontwikkelaar. Dit betekent daarom niet dat het bedrijventerrein geen primaat meer zou hebben op het industrieterrein Oudorp.

4.10 Waarde gronden industrieterrein dalen 1

De aanwezigheid van woningen zo vlak bij een industrieterrein zal de waarde van de gronden op het bedrijventerrein doen dalen. Het is voor (nieuwe) ondernemers niet aantrekkelijk om zich zo dicht tegen een woonwijk aan te vestigen. Reclamant refereert aan de reden van vertrek van Jos uit de woonwijk uit Heerhugowaard. Rood is niet voor niets naar een industrieterrein verhuisd om daar zijn bedrijf te continueren. Ondanks dat de gemeente stelt dat bewoners geen recht van klagen hebben, zullen zij dit toch proberen. Er zullen klachtenpatronen ontstaan die uiteindelijk zullen resulteren in conflicten die vrijwel niet op te lossen zijn en waarbij in veel gevallen de ondernemer aan het kortste eind trekt. Reclamant meent dat de plannen met betrekking tot woningbouw niet samen kunnen gaan met het gemeentelijk voornemen om het bedrijventerrein te revitaliseren. In vele gevallen in den lande is reeds gebleken dat woningbouw en bedrijven zeer slecht samengaan. Reclamant begrijpt dan ook niet dat de gemeente de woningbouwplannen als een positieve drijfveer voor de revitalisering ziet.

Beantwoording:

Zoals in de toelichting uitvoerig beschreven is, verwacht de gemeente deze conflicten niet en er zijn in den lande ook voldoende voorbeelden van bedrijventerrein en woongebieden in elkaars nabijheid die geen problemen kennen. Het milieuonderzoek waaronder het akoestische onderzoek is juist gedaan om aan te geven welke maatregelen nodig zijn om problemen te voorkomen en deze maatregelen zullen ook worden uitgevoerd. De geluidsruijnte voor de bedrijven is al eerder vastgelegd in het paraplu-bestemmingsplan Geluidzoneriing Bedrijventerrein Oudorp en wordt met dit bestemmingsplan gerespecteerd. De gemeente verwacht dat door de revitalisering en de woningbouw deze zijde van het bedrijventerrein verandert van een achterkant tot een interessant deel van het bedrijventerrein. Dit zal wellicht sommige ondernemers afschrikken, maar andere aantrekken.

4.11 Waarde gronden industrieterrein dalen 2

De aanwezigheid van woningen zo vlak bij een industrieterrein zal de waarde van de gronden op het bedrijventerrein doen dalen. Door woningbouw zo dicht tegen het bedrijventerrein aan te realiseren, worden de mogelijkheden van de percelen ernstig beperkt. Door deze beperking van de mogelijkheden wordt het vestigingsklimaat bedreigd, waardoor de waarde van de gronden zonder twijfel omlaag zal gaan.

Beantwoording:

In het verlengde van de beantwoording onder punt 4.10 verwacht de gemeente daarom niet dat de waarde van de grond zal dalen. Het huidige gebruik wordt daarbij gerespecteerd. De gemeente deelt ook niet de mening dat de mogelijkheden van de percelen ernstig beperkt worden. De vastgestelde geluidszoneriing wordt volledig gerespecteerd.

4.12 Extra verkeersbewegingen 1

Woningbouw en met name hoogbouw aan de Schermerweg/ Jaagpad zal veel extra verkeersbewegingen opleveren. Uit de rapportage (bijlage 3) gevoegd bij het ontwerp-bestemmingsplan blijkt dat de Marconistraat een belangrijke verkeersader voor de woningbouw zal gaan vormen. De Marconistraat (die alleen al door bedrijfsmatig verkeer al druk is) zal zodanig overbelast raken dat dit tot ernstige problemen zal leiden. De periodes waarin mensen naar hun werk gaan en terugkomen zijn voor Rood zeer belangrijke tijden waarop zijn bedrijf goed bereikbaar moet zijn. Rood zal dagelijks aanzienlijke schade oplopen als gevolg van het onbereikbaar worden/ zijn van zijn bedrijf. Directe en indirecte schade die Rood lijdt door het onbereikbaar worden van het bedrijf zullen op de gemeente worden verhaald.

Beantwoording:

Zoals in hoofdstuk 5.3.3 Verkeer in de toelichting is aangegeven, wordt een aantal wegen drukker vanwege de woningbouw, maar komt de verkeersintensiteit nergens boven de 5000 motorvoertuigen per dag, wat betekent dat de wegen geschikt zijn voor wonen en bedrijven. De gemeente deelt de mening van reclamant daarom niet. Zonder aanleg van de Bestevaerstraat als autoroute zal het verkeer op de Marconistraat toenemen van 1300 motorvoertuigen per dag naar 2700 motorvoertuigen per dag. Dit is inderdaad een toename, maar zal niet leiden tot onoverkoombare verkeersopstoppingen. De bereikbaarheid van nabijgelegen bedrijven en de woningen van Jaagpad Oost zal niet in het geding komen.

4.13 Extra verkeersbewegingen 2

Woningbouw en met name hoogbouw aan de Schermerweg/ Jaagpad zal veel extra verkeersbewegingen opleveren. Door het ontbreken van een directe verbinding tussen de woningen van (met name) de woontoren en het centrum zal de Marconistraat met een enorme verkeersdruk te maken krijgen. Reclamant vreest dat de verkeersveiligheid hierdoor enorm in het geding zal komen. Het is zeer onwenselijk en onverstandig om met name voetgangers, fietsers en brommers dagelijks zich over het bedrijventerrein te laten verplaatsen. Het kan toch niet de bedoeling van het plan zijn om bewust toekomstige bewoners dagelijks in gevaar te brengen doordat zij zich zonder goede voorzieningen over het bedrijventerrein moeten verplaatsen?

Beantwoording:

Zie het antwoord van de gemeente onder punt 4.12.

4.14 Extra verkeersbewegingen rapport

De gemeente stelt in hetzelfde rapport (bijlage 3) dat er verkeerstechnisch geen problemen zijn te verwachten. Reclamant begrijpt niet waarop de gemeente dat op baseert, nu uit het door de gemeente uitgevoerde herstructureringsplan bedrijventerrein Oudorp (135551, rev 2, 24 juni 2003) blijkt dat de Marconistraat nu al een groot knelpunt oplevert. In de situatie die in het herstructureringsplan weergegeven wordt, wordt nog helemaal niet over woningbouw gesproken. Met de plannen zullen er minimaal 2000 extra voertuigen (dit komt overeen met 4000 extra vervoersbewegingen) per dag van en naar de beoogde woningbouw rijden (dit zijn alleen vervoersbewegingen van bewoners, wanneer op de begane grond detailhandel gerealiseerd wordt, zal dit aantal al heel snel verdubbelen. Reclamant ziet dan ook graag hoe de gemeente deze verkeersproblemen, die nu er al duidelijk zijn en in de toekomst nog vele malen ernstiger zullen worden, aanpakt. Schade die Rood zal leiden als gevolg van het onbereikbaar worden van zijn onderneming zal op de gemeente worden verhaald. De gemeente stelt dat wanneer er geen woningbouw gerealiseerd wordt maar er bedrijven komen, dat de verkeersintensiteit ook zal toenemen. Dit is slechts een minimale stijging ten opzichte van de gemeentelijke plannen, reclamant begrijpt niet waar de gemeente met deze stelling heen wil.

Beantwoording:

Zie het antwoord van de gemeente onder punt 4. 12.

Detailhandel e.d. is zeer beperkt en zal geen invloed hebben op verkeersbeeld. Met de opmerking wordt bedoeld dat als niet voor woningbouw gekozen zou worden, maar het gebied opnieuw ontwikkeld zou worden voor bedrijven de verkeersintensiteiten ook zouden toenemen en de verkeerssituatie dus niet blijft zoals die nu is.

4.15 Extra verkeersbewegingen rapport

Uit de rapportage blijkt dat er vanaf het zogenaamde blok K geen directe toegangsweg naar het centrum komt. Vrijwel al het verkeer dat vanaf deze toren naar het centrum rijdt, zal de Marconistraat gebruiken, met alle gevolgen van dien.

Beantwoording:

Het verkeer uit blok K zal inderdaad gebruik moeten maken van de Marconistraat of één van de andere straten die leiden naar de Edisonweg. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit op de Marconistraat geen problemen oplevert. Blok K bevat slechts ca. 75 appartementen en heeft maar een beperkte invloed op het verkeersbeeld.

4.16 Extra verkeersbewegingen 3

Woningbouw en met name hoogbouw aan de Schermerweg/ Jaagpad zal veel extra verkeersbewegingen opleveren. In een rapportage omtrent de verkeersbewegingen die gevoegd was bij het concept-ontwerp-bestemmingsplan wordt gesproken over een daling van het aantal vervoersbewegingen, terwijl er geen bedrijven worden gesaneerd en er wel 650 woningen gerealiseerd worden. Reclamant heeft in eerdere schriftelijke berichten aangegeven helemaal niets te begrijpen van dit onderzoek. De gemeente heeft hier nimmer op gereageerd. Nu gebruikt de gemeente een ander onderzoek waaruit niet blijkt hoe de getallen tot stand zijn gekomen. De gebruikte tabellen in de bijgevoegde rapportage geven geen duidelijk beeld, er worden allerhande

afkortingen en percentages gebruikt die niet verklaard worden. Reclamant verwacht dat de gemeente duidelijkheid verschaft in de totstandkoming van deze waarden.

Beantwoording:

Het is onduidelijk welke onderzoeken en rapporten er bedoeld worden bij dit punt. Over het algemeen geldt het volgende. Voor de berekening van verkeersintensiteiten wordt een verkeersmodel gebruikt. Dit model geeft inzicht in de huidige en/ of toekomstige verkeers- en vervoersstromen. In het model worden alle woningen, bedrijven en andere (nog te bouwen) ontwikkelingen tot 2020 ingevoerd. Vervolgens berekent het model welke ritten alle personen maken, bijvoorbeeld van huis naar het werk. Ook berekent het model met welk vervoersmiddel de personen de rit maken en welke route zij nemen. Hierbij houdt het model rekening met de reistijd, de afstand, de kosten, gemiddeld auto- en fietsbezit etc. Vervolgens gaat het model berekenen hoeveel verkeer er op de kruispunten en de wegvakken kan rijden. Indien er meer verkeer rijdt dan dat de wegen/ kruispunten aankunnen, ontstaat er een knelpunt. Het verkeer kan niet meer worden verwerkt en er ontstaat dan file. Zonder Bestevaerbrug zal het verkeer volgens het model gewoon verwerkt kunnen worden. Indien de Bestevaerbrug wel voor autoverkeer wordt gerealiseerd, zullen er aanpassingen moeten worden gedaan.

4.17 Extra verkeersbewegingen 4

Woningbouw en met name hoogbouw aan de Schermerweg/ Jaagpad zal veel extra verkeersbewegingen opleveren. Door het ontbreken van goede ontsluitingswegen zal de verkeersdruk op de Marconistraat enorm toenemen. Het grootste deel van deze verkeersbewegingen wordt gerealiseerd op tijden dat mensen naar hun werk gaan, dit zijn exact de tijden waarop de bereikbaarheid van de bakkerij zeer belangrijk is. Reclamant ziet in de plannen op geen enkele wijze terug hoe de gemeente zorg zal dragen dat deze verkeersstroom zodanig vorm krijgt dat de ondernemers hiervan geen hinder ondervinden. Wanneer blijkt dat de verkeersbewegingen hinder opleveren voor de bedrijfsvoering zal reclamant de gemeente hiervoor aansprakelijk stellen.

Beantwoording:

Zie het antwoord van de gemeente onder punt 4.12.

4.18 Bescherming woningen – geluid

Het verleggen van de grens van het industrieterrein en de realisatie van woningen buiten het industrieterrein zorgen ervoor dat deze woningen beschermd zijn. Rood is vlakbij de grens van het industrieterrein gevestigd en voorziet op afzienbare termijn, ondanks de hem toegezegde geluidsruimte, soortgelijke problemen als hij op zijn vorige locatie heeft gehad, klachten van toekomstige bewoners. Daarnaast vreest Rood de manier waarop de gemeente reageert op ontwikkelingen binnen het bedrijf die een veranderingsvergunning vereisen. Reclamant is ervan overtuigd dat de door de gemeente beoogde situatie tot ernstige problemen voor de bedrijfsvoering zal leiden. Naast het feit dat reclamant de gemeente verantwoordelijk stelt voor alle mogelijke kosten die gemaakt moeten worden om aan vigerende én toekomstige geluidsvoorschriften te kunnen voldoen, zal reclamant tevens een verzoek om planschadevergoeding bij de gemeente indienen.

Beantwoording:

Dat de woningen in de zone rond het industriegebied liggen, zorgt er ook voor dat de woningen voldoende geïsoleerd moeten zijn om in elk geval in de woning geen last van het industrielawaai te hebben. Dit wordt bij de bouwvergunning vereist en voorkomt klachten. Bij de woningbouwplannen wordt rekening gehouden met alle bestaande vergunningen van bedrijven. Geen enkel bedrijf hoeft maatregelen te treffen en dit geldt ook voor Rood. Hoe dat voor toekomstige veranderingen ligt is niet te beoordelen zonder meer te weten over de aard van deze verandering. Overigens staat het eenieder vrij om een verzoek om tegemoetkoming in planschade te doen op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

4.19 Bescherming woningen – geluid

Voorgaand punt is geheel in strijd met het gedachtegoed van de gemeente: 'de bedrijven krijgen het primaat'. Door de geplande woningen buiten de grenzen van het industrieterrein leggen, krijgen juist deze woningen het primaat. Zij krijgen door de plannen een beschermde status.

Daarnaast stelt de gemeente zelfs al bedrijfsterreinen beschikbaar als compensatie om te kunnen voldoen aan geluidsvoorschriften.

Beantwoording:

Reeds meerdere malen is aangegeven dat de bedrijven niet het primaat hebben, maar dat de gemeente zowel woningbouw wil ontwikkelen op het Jaagpad en het bedrijventerrein wil revitaliseren. Voor het overige verwijst de gemeente naar haar reactie onder punt 4.6.

4.20 Bescherming woningen – geluid

De gemeente is voornemens om woningbouw te realiseren binnen de 55 dB(A)-contour. De gemeente vraagt hiervoor ontheffing. Toekomstige bewoners van deze percelen zullen zich niet (voldoende) realiseren dat zij een bijzondere woning hebben. De kans is zeer reëel dat deze bewoners zullen gaan klagen. De gemeente stelt deze angst niet te delen, omdat alle bewoners op de hoogte worden gebracht van het feit dat zij een bijzonder woning bewonen. In het plan wordt tenminste 60% beschikbaar gesteld voor verhuur in de sociale woningbouw.

Kenmerkend voor deze groep is dat de frequentie van verhuizen relatief hoog ligt. Hoe garandeert de gemeente dat zij alle toekomstige bewoners die weinig tot niets begrijpen van de vrijstelling die de gemeente aanvraagt kan uitleggen dat zij geen recht hebben op klagen? Reclamant verwacht dat er ondanks de gemeentelijke toezegging een klachtenpatroon zal ontstaan. Ondanks dat deze klachten ongegrond zijn, vreest Rood dat zijn bedrijfsactiviteiten opnieuw ernstig bedreigd zullen worden. Reclamant brengt nogmaals onder de aandacht van de gemeente dat alle kosten die gemoeid gaan met problematiek omtrent geluid afkomstig van het bedrijventerrein ten laste van de gemeente zullen worden gebracht.

Beantwoording:

De stelling dat mensen in sociale huurwoningen meer klagen dan andere, wordt naar de mening van de gemeente niet onderbouwd. In het plan komt overigens geen 60% in de sociale huursector. Uitgangspunt is 30% in de sociale sector waarvan tweederde in de huur. Dit komt neer op 20% van het totale plan. Daarnaast verwacht de gemeente geen groot klachtenprobleem. Zie ook de gemeentelijke reactie onder punt 4.2.

4.21 Geuroverlast

Realisering van woningen op een dermate korte afstand van een bakkerij zal zonder twijfel geuroverlast veroorzaken. Met name de geplande hoogbouw zal bij ongunstige wind leiden tot het niet voldoende verwaaien van geur die van de bakkerij afkomstig is. Ondanks dat reclamant het bovenstaande reeds meerdere malen kenbaar hebben gemaakt en dat er zelfs meerdere bedrijven aanwezig zijn waar geur vrijkomt, wordt in het ontwerp-bestemmingsplan op geen enkele wijze ingegaan op het aspect geur. De gemeente baseert het bestemmingsplan op het 'Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad' dat is uitgevoerd door de MRA. De rapportage is zeer beperkt van inhoud, en benoemt vrijwel alleen geluid. Uit de rapportage blijkt overigens niet eens welke bedrijven zijn meegenomen in de rapportage. Gezien het feit dat er tenminste drie bakkerijen gevestigd zijn op het bedrijventerrein, kan reclamant zich niet voorstellen dat de inhoud van deze rapportage reëel is. Het verbaast reclamant dan ook dat de gemeente de rapportage als kennis aanneemt en geen actie onderneemt om de werkelijke situatie te beoordelen. Alle kosten die gemaakt worden door Rood met betrekking tot het aspect geur zullen ten laste van de gemeente gelegd worden, ook zal een verzoek om planschadevergoeding worden ingediend.

Beantwoording:

Naar aanleiding van de zienswijze heeft de gemeente opnieuw advies gevraagd aan de milieudienst MRA. Het advies van de MRA is hieronder weergegeven.

De MRA komt tot de conclusie dat gezien de aard en de omvang van het bedrijf van Rood en de afstand tot de nieuw op te richten woningen het optreden van geurhinder niet waarschijnlijk is.

Het advies van de MRA (15 juli 2010)

Algemeen:

De zienswijze heeft betrekking op het verslechteren van de verspreiding van broodbakdampen ten gevolge van de voorgenomen hoogbouw.

Wet Milieubeheer/Activiteitenbesluit:

Bakkerij Rood omvat een brood- en banketfabriek van kleine omvang. Voorzover bekend is de omvang van de ovens zodanig dat Bijlage I van het Activiteitenbesluit niet van toepassing is. De

inrichting is meldingsplichting (type B) op grond van het Activiteitenbesluit. De erfgrens van de inrichting is gelegen op circa 70 meter van het hart van de Schermerweg.

Voorschriften: Artikel 4.107 van de Regeling algemene regels voor inrichtingen (Rarim) geeft aan dat:

Afgezogen dampen en gassen van het bedrijfsmatig bereiden van voedingsmiddelen die naar de buitenlucht worden geëmitteerd:

- a. ten minste 2 meter boven de hoogste daklijn van de binnen 25 van de uitmonding gelegen bebouwing wordt afgevoerd; of*
- b. wordt geleid door een doelmatige ontgeuringsinstallatie.*

Bovengenoemde voorschriften zijn niet van toepassing, indien het mogelijk effect van de geuremissie beperkt blijft tot een gezoneerd industrieterrein of een bedrijventerrein met minder dan één gevoelig gebouw per hectare.

Beoordeling:

Het bedrijventerrein Oudorp is een gezoneerd industrieterrein. Voorzover bekend bevinden zich er minder dan één gevoelig gebouw per hectare. Voorschriften uit het Activiteitenbesluit zijn dus niet van toepassing. Daarnaast is de erfgrens van de inrichting van Rood gelegen op circa 70 meter van het hart van de Schermerweg. De afstand van de dampafvoerleiding tot de nieuw op te richten woningen wordt toch snel rond de 100 meter. Gezien de aard en de omvang van het bedrijf van Rood is het optreden van geurhinder op deze afstand niet waarschijnlijk.

Conclusie:

De afstand van de dampafvoerleiding tot de nieuw op te richten woningen wordt toch snel rond de 100 meter. Gezien de aard en de omvang van het bedrijf van Rood is het optreden van geurhinder op deze afstand niet waarschijnlijk.

4.22 Parkeerbeleid 1

In het eerste plan (dat is geformuleerd aan de hand van 'Oostelijke Kanaaloever, ontwikkeling op hoofdlijnen', gaf de gemeente al aan dat parkeren binnen de bestemmingsplanlijnen vrijwel onmogelijk zou worden. Op dat moment gaf de gemeente ruimte te willen benutten voor parkeerruimte (ruimte die anders voor bedrijven gebruikt kan worden, waar ligt de prioriteit bij de gemeente?). In eerdere reacties heeft reclamant al kenbaar gemaakt dat hij grote problemen verwacht met betrekking tot parkeren, wanneer er 650 woningen gerealiseerd worden. In het eerste plan waren er al bijna 1000 parkeerplaatsen nodig (overeenkomend met 12000 m²), terwijl de totale bebouwing slechts 9020 m² beslaat. Om de parkeergarages toegankelijk te houden, er rijstroken benodigd. Hierdoor blijft er aan effectieve ondergrondse parkeerruimte slechts 7265 m² over. Dit is een tekort van bijna 40%! Als gevolg van de nieuwe parkeernorm dient rekening gehouden te worden met een parkeeroppervlakte van 13260 m². Het plan mist dus bijna 6000 m², dit betekent dat 500 auto's niet in de parkeergarage kunnen parkeren. De directe omgeving van de beoogde bebouwing is in het geheel niet toegerekend op een dergelijke capaciteit. Een en ander zal ongetwijfeld leiden tot enorme problemen op het bedrijventerrein. Alleen uit deze zeer eenvoudige berekening blijkt al dat het plan zelfs in eerste instantie niet reëel was. In de ogen van reclamant had de gemeente dit al veel eerder moeten erkennen en de plannen hierop moeten aanpassen. Rood stelt de gemeente dan ook aansprakelijk voor alle directe en indirecte hinder die ondervonden wordt als gevolg van de plannen.

Beantwoording:

Onduidelijk is over welk plan gesproken wordt. De bouwplannen, die nog ingediend moeten worden, zullen worden getoetst aan de in Alkmaar geldende parkeernormen, zoals aangegeven in de toelichting. Ook het aantal woningen dat reclamant noemt is niet juist. In de toelichting is aangegeven dat de plannen op dit moment ongeveer 470 appartementen bevatten. Het genoemde aantal is ongeveer het aantal dat in Jaagpad Oost en Jaagpad Midden samen gerealiseerd wordt, maar Jaagpad Midden voorziet in haar eigen parkeervoorzieningen. Verder wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder 1.6.

4.23 Parkeerbeleid 2

In het plan worden op de begane grond commerciële en andere activiteiten toegestaan. De parkeergarages (die al veel te klein zijn) worden slechts toegankelijk voor bewoners. Reclamant ziet in het plan niet naar voren komen waar alle bezoekers van de kleinschalige bedrijvigheid hun voertuigen moeten laten. Voor dergelijke activiteiten mag tot drie voertuigen per 100 m² gerekend worden, uitgaande van de bebouwingsoppervlakte (ca. 9000 m²) dient er parkeergelegenheid gecreëerd te worden voor nog eens ongeveer 300 (3600 m²) voertuigen. Aangezien in het plan

geen parkeergelegenheid is gerealiseerd, zullen ook deze voertuigen her en der verspreid, langs de weg etc. over het bedrijventerrein geparkeerd worden. Reclamant verwacht dan ook dat Rood gedurende de gehele dag veel tot ernstige hinder zal ondervinden van geparkeerde voertuigen en van mensen die op zoek zijn naar een parkeerplaats. Rood stelt de gemeente dan ook aansprakelijk voor alle directe en indirecte hinder die ondervonden wordt als gevolg van de geparkeerde voertuigen. Ook zal een verzoek om planschadevergoeding worden ingediend.

Beantwoording:

Het betreft een zeer beperkt aantal kleinschalige voorzieningen. Dit zal niet tot de parkeerproblemen leiden zoals voorgesteld.

Op moment van vestiging van detailhandel wordt ook het parkeren opnieuw getoetst. Er zijn echter goede mogelijkheden om het parkeren voor detailhandel op te vangen. Een deel van de parkeerplaatsen worden openbaar toegankelijk, namelijk de parkeerplaatsen langs de Schermerweg en op de terreinen aan de overkant van de Schermerweg. Indien er detailhandel zal worden toegestaan, kunnen de bezoekers gebruik maken van de eerdergenoemde parkeerplekken. Deze zijn weliswaar voor bewoners bedoeld, maar omdat ze openbaar toegankelijk zijn, kan er dubbelgebruik worden toegepast. Overdag kunnen winkels en bedrijven hun bezoekers ontvangen en 's avonds hebben de bewoners de parkeerplaatsen nodig.

4.24 Parkeerbeleid 3

In het plan komt de problematiek omtrent het parkeren nauwelijks aan bod, er worden ook geen eisen of beperkingen gesteld. In de lijst met begrippen komt het onderwerp parkeren in het geheel niet aan de orde.

Beantwoording:

Zie de beantwoording van de gemeente onder de punten 1.6 en 4.9.

4.25 Dove gevels

Toekomstige bewoners zullen niet tot nauwelijks begrijpen wat een dove gevel is. Nog lastiger te begrijpen is, dat zij in een gebied wonen waar eigenlijk teveel geluid is. Dit wordt alleen maar versterkt door de geschetste plannen van PRN. Toekomstige bewoners worden misleid, doordat de schetsen van PRN helemaal niets laten zien van dove gevels. Sterker nog, de plannen laten allemaal ramen zien. Ook in de tekst omtrent de plannen wordt niets over geluid en/ of geur vermeld.

Beantwoording:

Het begrip 'dove gevel' is gemeengoed net als de reden voor toepassing. Zienswijzen dienen zich te richten tegen het bestemmingsplan en niet tegen nog niet ingediende bouwplannen. Als PRN zijn bouwplannen indient, zullen die getoetst worden aan de voorwaarden zoals die gelden in verband met hogere waarden.

Conclusie

Reclamant verzoekt de gemeente om het ontwerp-bestemmingsplan niet, althans met inachtneming van de vorenstaande zienswijze, gewijzigd in procedure te brengen. Reclamant verwacht aanzienlijke planschade en zal dan ook stappen ondernemen om deze planschade in kaart te brengen en de gemeente hiervoor aansprakelijk te stellen.

Gezien de beantwoording van de reacties, is het ontwerp-bestemmingsplan niet gewijzigd naar aanleiding van deze zienswijze.