

Verslag van het overleg over het concept bestemmingsplan Jaagpad Oost

Het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening is gevoerd aan de hand van het concept bestemmingsplan Jaagpad Oost (februari 2009). In de periode van dit vooroverleg heeft ook een niet-verplichte informatieronde plaats gehad. Daarbij is het plan op 29 april 2009 op een inloopbijeenkomst gepresenteerd en heeft het concept plan vanaf donderdag 16 april gedurende 4 weken ter inzage gelegen, gedurende welke periode iedereen op het plan kon reageren.

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het plan toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid
 2. Ministerie Vrom, inspectie West
 3. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Het Hoogheemraadschap heeft niet gereageerd.

In het kader van de informele informatieronde zijn de volgende reacties ontvangen:

1. Belangenvereniging Industrierrein Oudorp e.o.
2. Holland combinatie
3. B.V. Drukkerij Noordholland
4. HDC Media

De reacties 1 t/m 4 zijn gelijkloidend.

5. AMA Arbo & Milieuadvies, namens [REDACTED] van bakkerij [REDACTED]
6. [REDACTED] en [REDACTED]
7. [REDACTED]

Daarnaast is van de Belangenvereniging Industrierrein Oudorp e.o. een aparte brief ontvangen waarin bezwaar wordt gemaakt tegen de combinatie woningbouw – Bestevaertracé. Hoewel niet specifiek gericht op het concept bestemmingsplan wordt deze in dit kader behandeld.

8. Belangenvereniging Industrierrein Oudorp e.o., bezwaar tegen combinatie woningbouw Bestevaertracé.

Hierna volgt een samenvattend overzicht van de reacties/vragen en de beantwoording daarvan.

Reacties instanties vooroverleg ex Bro art. 3.1.1.

1. Provincie Noord-Holland, afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

De Provincie heeft laten weten dat het concept bestemmingsplan Jaagpad Oost haar geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

2. Ministerie Vrom, inspectie West

1. Opgemerkt wordt dat volgens de toelichting de gevolgen die het plan heeft voor de luchtkwaliteit zijn getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op 15 november 2007 is het Blk 2005 vervangen door de 'Wet luchtkwaliteitseisen'. Verzocht wordt aan te tonen dat het plan voldoet aan de huidige wet- en regelgeving.

reactie:

Het plan is op dit punt aangepast. Op basis van huidige wet- en regelgeving is het plan opnieuw onderzocht. Ook dit nieuwe onderzoek laat zien dat er geen knelpunten aanwezig zijn inzake luchtkwaliteit die een gevaar kunnen vormen voor de ontwikkeling van het gebied.

2. Opgemerkt wordt dat uit paragraaf 6.5.1 blijkt dat het plangebied deel uitmaakt van het gezoneerde bedrijventerrein Oudorp-Jaagpad. Omdat met het plan de bouw van woningen mogelijk wordt gemaakt, moet het gezoneerde terrein worden verkleind. Dit gebeurt via het inmiddels vastgestelde paraplubestemmingsplan Geluidzonering bedrijventerrein Oudorp. Het voorontwerp geeft onvoldoende inzicht in de nieuwe zonering. Verzocht wordt de toelichting aan te vullen met een nadere (kwantitatieve) onderbouwing van de nieuwe zonering en een kaart waarop deze zonering duidelijk is aangegeven.

reactie:

Terecht wordt opgemerkt dat de nieuwe zonering is vastgelegd in het inmiddels vastgestelde paraplubestemmingsplan Geluidzonering bedrijventerrein Oudorp. Voor de onderbouwing van de nieuwe zonering verwijzen we daarom naar dat bestemmingsplan. De Inspectie Vrom is ook betrokken

geweest in het vooroverleg over dat plan en in dat kader laten weten geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen. Voor het nu voorliggende bestemmingsplan Jaagpad Oost is de nieuwe zonering een gegeven, dat als zodanig niet opnieuw onderbouwd hoeft te worden. Wel wordt in het bestemmingsplan Jaagpad Oost rekening gehouden met de nieuwe zone en is de zone zover gelegen binnen het plangebied aangegeven in de verbeelding (kaart). Er is geen reden het plan op dit punt aan te passen.

3. Overige. Opgemerkt wordt dat er geen aparte plankaart bij het plan is aangetroffen. Voorts wordt verzocht om toezending van een exemplaar van het ontwerp bestemmingsplan, na verwerking van de reacties.

reactie:

Indien geen kaart bij het plan is aangetroffen is dat abusievelijk gebeurd. Het ontwerp bestemmingsplan zal worden toegestuurd. Deze opmerkingen geven geen aanleiding het plan aan te passen.

Reacties uit de informele informatieronde

1 t/m 4. Belangenvereniging Industrierrein Oudorp e.o. (BVIO) en 3 gelijkkluidende reacties

Door de BVIO zijn de volgende opmerkingen op het concept bestemmingsplan gemaakt:

1. Algemeen. De indruk bestaat dat bij de beslissing omtrent woningbouw betrokkenen zich onvoldoende realiseren wat een industrierrein eigenlijk inhoudt. Een industrierrein brengt met zich mee: zwaar verkeer, geluid en geuren. Dit verhoudt zich slecht met woningbouw.

reactie:

De relatie tussen het bedrijventerrein en wonen zijn in het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad (2005) al aan de orde geweest. Met betrekking tot het geluid is dit nogmaals uitvoerig aan de orde geweest in het paraplu bestemmingsplan Geluidszonering Bedrijventerrein Oudorp dat in 2008 is vastgesteld. Daarnaast is ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan het verkeersonderzoek geactualiseerd en uitgebreid met de mogelijke gevolgen van het realiseren van de Bestevaerbrug. De conclusie is dat woningbouw op het Jaagpad mogelijk is.

2. Op pagina 18, laatste tekstblok, geeft u aan dat de woningbouwplannen al in een vergevorderd stadium zijn. Dit roept voor ons bedrijf de vraag op of onze inspraak als mosterd na de maaltijd zal komen, hetgeen niet alleen in strijd zou zijn met wet- en regelgeving, maar iets dat wij tevens bijzonder betreuren.

reactie:

Het bestemmingsplan is niet het eerste moment dat inspraak over de plannen voor woningbouw plaatsheeft. Eerder heeft al inspraak plaats gehad over de Kanaaloeversie (2002) en het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad (2005) op basis waarvan de gemeenteraad het principebesluit voor woningbouw en de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor Jaagpad Oost heeft vastgelegd. Het bestemmingsplan is daarbij de laatste stap. Er is dus sprake van een getrapte besluitvorming. Dit is zeker niet in strijd met de wet- en regelgeving. De BVIO heeft eerder ook gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheden op het Haalbaarheidsonderzoek en het voorontwerp paraplubestemmingsplan Geluidzonering bedrijventerrein Oudorp. Dat de gemeenteraad daarbij andere keuzes heeft gemaakt dan de BVIO graag zou zien, betekent niet dat de inspraak niet goed verlopen is.

3. Op pagina 7 staat de zinsnede 'een in onbruik geraakt bedrijventerrein'. Deze kwalificatie vindt geen steun in de feiten en wordt door ons ervaren als negatieve beeldvorming. Het bedrijventerrein is nog altijd vitaal. Het terrein dat nu Jaagpad-Oost genoemd wordt, is al jarenlang leeg, omdat de gemeente er een woonbestemming in plaats van een industriebestemming aan wil toekennen.

reactie:

De zinsnede kan ten onrechte het beeld oproepen dat dit over het hele bedrijventerrein gaat en niet alleen over het gedeelte Jaagpad. De toelichting is op dit punt aangepast. Verder zijn de leegstand en het negatieve beeld wel degelijk de aanleiding geweest om in de genoemde Kanaaloeversie een woonfunctie voor te stellen en te streven naar een representatief stadsfront.

4. Op pagina 9 wordt gememoreerd dat de BVIO reeds in 2000 verzet pleegde tegen de woningbouwplannen in het plangebied. Aangezien de gemeente er niet in geslaagd is de zorgen en bezwaren weg te nemen volhardt de vereniging in haar verzet.

reactie:

Het op pagina 9 genoemde verzet betreft het verzet tegen het Haalbaarheidsonderzoek in 2005. De raad heeft daar met een uitgebreide motivatie anders over besloten. Het blijft echter het goed recht van de vereniging om te volharden in haar verzet.

5. Op pagina 13 wordt aangegeven dat Jaagpad Oost moet zorgen voor een 'representatief stadsfront' waarbij er 'onderlinge samenhang' moet zijn in de relatie tot de plannen voor Jaagpad Midden, Jaagpad West, Schermereiland en Schelphoek. Gezien de hoogte van de nieuw te bouwen woontoren wordt noch de representativiteit noch de samenhang teruggezien. Dergelijke hoge gebouwen hebben geen visuele binding met Alkmaar-centrum, omdat aan deze zijde van de stad geen hoogbouw aanwezig is.

reactie:

De wens om te komen tot een representatief stadsfront komt al uit de Kanaaloeversvisie. In het Haalbaarheidsonderzoek zijn vervolgens de stedenbouwkundige uitgangspunten uitvoerig besproken en vastgelegd evenals de daarbij mogelijke bouwhoogtes. De BVIO heeft daar toen in haar reactie op de plannen geen opmerkingen over gemaakt.

6. Op pagina 14 wordt gesteld dat bewoners zoveel mogelijk op eigen terrein dienen te parkeren. Op pagina 18 volgt echter de ontkrachting daarvan door op voorhand te accepteren dat niet alle auto's op eigen terrein geparkeerd kunnen worden. De BVIO voorziet daardoor extra parkeerdruk op de openbare weg.

reactie:

In de toelichting op pagina 18 is ook aangegeven waarom niet is vastgehouden aan het uitgangspunt: omdat naderhand nieuwe, hogere parkeernormen zijn vastgesteld en dat juist om parkeerproblemen op de Schermerweg en het aanliggende bedrijventerrein te voorkomen gekozen is voor de aanleg van extra parkeerplaatsen op twee terreinen direct ten noorden van de Schermerweg.

7. Op pagina 14 staat dat de kade een industriële uitstraling dient te krijgen. Verwijzend naar het plan Jaagpad Midden zijn wij ook in dit geval van mening dat bij woontorens geen industriële kade past, maar een aflopend talud. Wij vragen ons zelfs af in hoeverre een industriële kade overeenstemt met eerdergenoemd uitgangspunt 'representatief stadsfront'.

reactie:

Op pagina 14 zijn de stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesomd die zijn vastgelegd in het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad. Het bestemmingsplan op zich regelt de uiteindelijke vormgeving niet. In het kader van het overleg over Jaagpad Midden wordt nog naar dit aspect gekeken. Voor beide plandelen wordt een soortgelijke oplossing voorgestaan om de eerder genoemde samenhang te realiseren. Indien bij Jaagpad Midden gekozen wordt voor een andere vormgeving van de kade zal die ook in Jaagpad Oost worden toegepast.

8. Op pagina 16 staat dat het hoogste gebouw uit veertien lagen mag bestaan. Helaas blijkt nergens wat de maatvoering van een laag mag zijn. Uitgaande van drie meter per laag zal het gebouw tenminste 42 meter hoog worden. Dit staat niet in verhouding tot de gebouwen op het industrieterrein. Daarnaast zal de geluidsoverdracht op die hoogte maximaal zijn. Dit betekent dat de gevels richting het industrieterrein boven de 15 meter volledig dove gevels moeten zijn. Esthetisch is dat onwenselijk.

reactie:

Op het kaartje op blz 15 staat aangegeven dat 1 bouwlaag circa 3 meter is. De berekening klopt dus. Op de plankaart staan overigens naast het aantal bouwlagen ook de bouwhoogtes aangegeven, waarbij rekening is gehouden met de parkeersouterrains onder de woongebouwen. In het hele plangebied variëren de bouwhoogtes tussen de 5 en 14 bouwlagen. De genoemde 14 bouwlagen is een accent. Hoewel wat lager was de voormalige meelfabriek dat destijds ook.

Voor het ontwerp bestemmingsplan zijn de geluidsberekeningen voor de woningbouw opnieuw uitgevoerd. Bij een aantal gebouwen zijn voor de hoger gelegen woningen inderdaad dove gevels nodig. Dat kan echter ook op een esthetisch aantrekkelijke wijze worden uitgevoerd. Niet voor niets is op bladzijde 14 ook genoemd dat de oriëntatie van de bebouwing gericht moet zijn op het kanaal en de dijk. Bij de uitwerking is dat dus een belangrijk aandachtspunt.

9. Op pagina 16 blijkt dat overwogen wordt 'lichte vormen van horeca en detailhandel en bepaalde ambachtelijke en dienstverlenende bedrijfjes' een vestigingsvergunning te verlenen. Indien deze hier bedoelde bedrijven hun klandizie ook van buiten de woontorens moeten hebben, heeft de BVIO daar bezwaren tegen. Het betekent extra verkeer en meer parkeerproblemen. Op het bedrijventerrein is ook geen detailhandel toegestaan en er is geen reden daar verandering in te brengen.

reactie:

Zoals aangegeven biedt met name de verhoogde plint langs het kanaal ruimte voor bij het wonen passende functies en voorzieningen en is deze mogelijkheid opgenomen om de bebouwing langs het

kanaal een levendige en dynamische uitstraling te geven. In de praktijk zal het moeite genoeg kosten om enkele van deze bijzondere functies te realiseren. De omvang is daarbij voor detailhandel beperkt tot maximaal 150 m². Van extra verkeer en parkeerdruk zal dus niet of nauwelijks sprake zijn.

10. Op pagina 17 kan uit de zin 'uitgangspunt is dat bijzondere doelgroepen zoals verstandelijk/ lichamelijk gehandicapten of psychiatrische patiënten in alle nieuwbouwprojecten onderdak wordt geboden' de conclusie worden getrokken dat uw gemeente dit wil stimuleren. Wij maken ons in dat geval grote zorgen over de verkeersveiligheid. Een dergelijke kwetsbare groep moet zo min mogelijk geconfronteerd worden met onoverzichtelijke situaties, terwijl die op een industrieterrein onvermijdelijk zijn.

reactie:

Dit betrof het beleid zoals dat was vastgelegd in de 'Visie op wonen 2002-2006'. Inmiddels is de nota Wonen 2008-2013 vastgesteld. De tekst van de toelichting is op dit punt aangepast. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid voor woonzorgcombinaties overigens nog wel opgenomen. Er zijn daarin allerlei vormen, waarvoor ook het plangebied een geschikte plaats kan zijn.

11. Op pagina 18 komt de busbaan (bus-on-line) aan bod. Het verbaast de vereniging dat er niet gedacht is aan een busroute over het industrieterrein. Deze zou zowel werkenden als de toekomstige bewoners ten goede komen. Wellicht kan de gemeente in de nabije toekomst alsnog toe werken naar een verbeterde busverbinding.

reactie:

De realisatie van de woningbouw zal nog geruime tijd duren. Als dit aan het eind daarvan of in de loop van de ontwikkeling leidt tot voldoende aanbod voor een busverbinding zal dat zeker bekeken worden.

12. Op pagina 18 is aangegeven dat overwogen wordt het zgn. Bestevaer-tracé in te voeren. In onze brief van 28 april 2009 aan uw college heeft de BVIO wij reeds haar mening over dat tracé verwoord, deze dient als ingelast te worden beschouwd.

reactie:

Omdat deze brief als onderwerp 'Bezwaar tegen combinatie Woningbouw-Bestevaer-tracé' heeft, is deze beschouwd als reactie op het concept bestemmingsplan. Verwezen wordt naar de aparte beantwoording van deze brief in dit verslag.

13. Uit pagina 20 blijkt dat er een omvangrijke bodemverontreiniging heeft plaatsgevonden. Graag wordt de BVIO op de hoogte gesteld van de saneringsplannen door de ontwikkelaar. Milieuschade op het industrieterrein kan voor de ondernemers namelijk grote gevolgen hebben.

reactie:

Sinds het concept bestemmingsplan zijn door de ontwikkelaar twee saneringsplannen ingediend en in procedure gebracht. De saneringsplannen zijn inmiddels goedgekeurd en uitvoering van de sanering is gestart. De BVIO is op de hoogte gesteld van de procedure en heeft dus kunnen kennisnemen van de saneringsplannen.

14. Op pagina 21 staat dat er ook in 2020 geen knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit te verwachten zijn als gevolg van de ontwikkeling van het plan Jaagpad. Dit bevreemdt de BVIO. Er kan nauwelijks effect zijn van een drietal woontorens op de luchtkwaliteit. De door de gemeente genomen en te nemen maatregelen hebben alle te maken met de verkeerssituaties te Alkmaar en niet met de woningbouw.

reactie:

De gemeente is nu eenmaal verplicht hiernaar te kijken. Knelpunten kunnen optreden door het extra verkeer dat een woningbouwproject oplevert. Daarnaast kan een project in een gebied liggen waar al een knelpunt aanwezig is of in de toekomst verwacht wordt. Dit onderzoek is bedoeld om nieuwe knelpunten te voorkomen. Dat is hier geen van beide aan de orde. Omdat knelpunten in de luchtkwaliteit vooral veroorzaakt worden door verkeer richt de aanpak van bestaande knelpunten zich op maatregelen gericht op verkeerssituaties. Het onderzoek is overigens opnieuw uitgevoerd op basis van de laatste wet- en regelgeving.

15. Op pagina 21 komt de grootste zorg van de BVIO aan bod: het geluid. De BVIO is van mening dat bewoners van de beoogde woontorens direct of na enige tijd niet tevreden zullen zijn over de geluidsniveau op het industrieterrein. In hoofdstuk 6.5 wordt gesuggereerd dat door een nieuwe geluidszonering alle problemen van tafel zijn. Steeds worden berekeningen aangehaald die een probleemloze situatie zouden bewijzen doch op het verzoek aan de gemeente om over te gaan op 'actuele metingen te plaatse' wordt telkens negatief gereageerd. De BVIO verwacht daarom dat de gemeente garanties afgeeft dat bewoners nooit een claim wegens geluidsoverlast gehonoreerd

krijgen, tenzij het betreffende bedrijf daadwerkelijk de vergunningseisen heeft overschreden. Helaas is ook op deze verwachting telkens negatief gereageerd.

reactie:

In hoofdstuk 6.5 wordt niet gesuggereerd dat met de nieuwe zonering alle problemen van tafel zijn, maar aangegeven in hoeverre voldaan wordt aan de Wet geluidhinder. Aangegeven is dat de woningbouw in de geluidszone van het bedrijventerrein ligt, dat dit betekent dat hogere waarden moeten worden aangevraagd en voor een aantal woningen met dove gevels gewerkt moet worden. Voor woningen waarvoor hogere waarden worden verleend, wordt dat vastgelegd in het kadaster, zodat kopers altijd weten dat ze een woning met een extra geluidsbelasting hebben. De wijze waarop de geluidsniveaus berekend moeten worden is wettelijk vastgelegd. Hieronder vallen geen metingen ter plaatse zoals de BVIO vraagt. In de voorgeschreven rekenmethode wordt gerekend met het tegelijkertijd door alle op het industrieterrein gelegen bedrijven produceren van de hen vergunde geluidsproductie, met slechts een geringe aftrek, omdat het zelden voorkomt dat alle bedrijven dat gelijktijdig doen (redelijke sommatie). Daardoor komen uit de rekenmethode vrijwel altijd hogere waarden dan uit metingen ter plaatse. Metingen ter plaatse zouden dus juist een veel rooskleuriger beeld geven. Dit komt overigens overeen met het oordeel van diverse bewoners ter plaatse: ze hebben weinig last van het bedrijventerrein.

Wat betreft de gevraagde garantie met betrekking tot de behandeling van klachten heeft de gemeente ondermeer bij de beantwoording van de zienswijzen op het paraplubestemmingsplan geluidszonering al aangegeven dat: "Indien de bedrijven blijven binnen de hun toegestane geluidsruijme (vastgelegd in de milieuvergunning bij vergunningsplichtige bedrijven en vastgelegd in de recent opgelegde nadere eisen bij AMvB-bedrijven) zullen eventuele klachten van toekomstige bewoners als onterecht worden beoordeeld". Dit is toch precies de garantie die de BVIO vraagt.

15. De BVIO verwacht dat nieuwe ondernemers de situatie op het industrieterrein, met woningen pal naast de deur, niet langer als lucratief zullen ervaren, zodat zij omzien naar een andere vestigingslocatie. Dit zal een waardedaling van de percelen tot gevolg hebben. Aangenomen wordt dat de gemeente deze waardedaling heeft ingecalculleerd, zodat ondernemers de schade bij de gemeente Alkmaar kunnen verhalen.

reactie:

De gemeente heeft al eerder aangegeven geen reden te zien voor een waardedaling van de terreinen op het bedrijventerrein. Met de uitvoering van de woningbouw en de revitaliseringsplannen verwacht de gemeente dat het aanzien van het bedrijventerrein juist zal verbeteren en de waarde van het onroerend goed wel eens zou kunnen stijgen. Eventuele planschadeclaims worden op dit punt dan ook met vertrouwen tegemoet gezien.

16. Verder sluit de BVIO zich aan bij de ingediende reactie namens bakkerij [REDACTED]

reactie:

verwezen wordt naar de beantwoording van deze reactie.

conclusie:

Zoals aangegeven zal de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan op onderdelen worden aangepast. Voor het overige geeft de reactie geen aanleiding het plan aan te passen.

5. AMA Arbo & Milieuadvies, namens [REDACTED] van bakkerij [REDACTED] (hierna [REDACTED])

[REDACTED] noemt zijn reactie een zienswijze. Bij het concept bestemmingsplan is de gelegenheid geboden op het plan te reageren, maar deze reacties heten nog geen zienswijzen. De formele zienswijzeprocedure volgt nog bij het ontwerp bestemmingsplan.

(Hieronder worden letters in plaats van cijfers gehanteerd, aansluitend bij de reactie van [REDACTED])

a. Woningbouw wordt boven bedrijvigheid gesteld: door woningbouw net buiten de zone te leggen genieten deze woningen bescherming. Oudorp is een van oudsher zeer bedrijvig industrieterrein. Deze combinatie geeft de toekomstige bewoners een vrijbrief om te gaan klagen over geluid, trillingen, geur etc.

reactie:

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 50dB liggen. Voor een flink aantal woningen wordt/is

daarvoor ontheffing aangevraagd en bij een aantal woningen zullen waarschijnlijk dove gevels moeten worden toegepast. De ontheffingen zullen in het kader van de Wet Kenbaarheid Publiekrechtelijke Beperkingen worden opgenomen in het kadaster, zodat kopers ook altijd weten dat ze een geluidsbelaste woning kopen. De combinatie is dus zeker geen vrijbrief om te klagen. Al eerder is aangegeven dat klachten als onterecht zullen worden afgewezen als de bedrijven zich aan hun vergunning houden.

b. Woningbouw wordt boven bedrijvigheid gesteld: de gemeente is al zeer lange tijd voornemens om het bedrijventerrein te revitaliseren. Echter de daadwerkelijke revitalisering laat al vele jaren op zich wachten. Met de plannen voor de woningbouw wordt de revitalisering van het bedrijventerrein wederom in de wacht gezet.

reactie:

Aan beide zaken wordt parallel gewerkt. De woningbouw zet de revitalisering op geen enkele wijze in de wacht.

c. De aanwezigheid van woningbouw zal de waarde van de gronden op het bedrijventerrein doen dalen. Het is voor nieuwe ondernemers niet aantrekkelijk om vlak bij een woonwijk of bedrijf te vestigen. De plannen zijn dan ook strijdig met de revitalisering.

reactie:

De gemeenteraad deelt deze mening niet. Het haalbaarheidsonderzoek Jaagpad en het revitaliseringsplan voor het bedrijventerrein zijn in 2005 gelijktijdig in de raad behandeld juist om deze afweging te kunnen maken. Wij verwachten geen daling van de waarde van de grond om deze reden. Door uitvoering van de woningbouwplannen en de revitaliseringsplannen wordt het bedrijventerrein juist weer aantrekkelijk.

d t/m g. De woningbouw zal veel extra verkeersbewegingen opleveren. Met name de Marconistraat zal overbelast raken, waardoor het bedrijf [REDACTED] dagelijks aanzienlijke schade zal oplopen als gevolg van het onbereikbaar worden. Ook wordt gevreesd dat de Schermerweg onvoldoende capaciteit heeft. De verkeersdruk en de verwachte problemen op de Marconistraat worden nog versterkt door de plannen voor realisering van de Bestevaerbrug.

reactie:

Verwezen wordt naar het aangepaste een uitgebreide verkeersverhaal bij het ontwerp bestemmingsplan. Daaruit blijkt dat er vanwege de woningbouw geen afwikkelingsproblemen te verwachten zijn op de wegen op het bedrijfsterrein. Bij realisatie van de brug zijn wel maatregelen aan de Marconistraat nodig, maar deze zijn ook nodig zonder woningbouw. De besluitvorming over de brug valt buiten het kader van dit bestemmingsplan.

h. In het luchtonderzoek is verwerkt hoeveel vervoersbewegingen er nu en in de toekomst zullen plaatsvinden. Volgens de rapportage zal het aantal voertuigbewegingen in de aankomende jaren aanzienlijk afnemen. Er worden geen bedrijven gesaneerd, er worden nieuwe woningen gerealiseerd en het gemiddeld aantal voertuigen per woning neemt nog steeds toe. [REDACTED] begrijpt dan ook niets van de tabel omtrent het aantal vervoersbewegingen.

reactie:

Het luchtonderzoek is aangepast aan de laatste wet- en regelgeving en de laatste verkeersgegevens.

i. Het akoestisch onderzoek waarover in het plan gesproken wordt, is onvolledig. Ondanks meerdere door [REDACTED] ingediende zienswijzen (briefkenmerken 07b0726a-mp en 08b0507a-mp) zijn deze aandachtspunten niet verwerkt in het onderzoek. Ook de wijzigingen met besluit van 4 september 2007, zijn, volgens [REDACTED] niet meegenomen in de meest actuele resultaten van het onderzoek. Wij verwachten dan ook dat de door u gehanteerde zonegrenzen in het bestemmingsplan niet correct zijn.

reactie:

Het akoestisch onderzoek is ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan opnieuw uitgevoerd. De genoemde zienswijzen betreffen het paraplubestemmingsplan Geluidzonering Bedrijventerrein Oudorp en zijn bij de behandeling daarvan behandeld. Toen is ook aangegeven dat de betreffende wijzigingen alsnog zijn doorgevoerd, maar dat dit geen gevolgen had voor de ligging van de geluidzone. Het parapluplan staat hier overigens niet ter discussie. De gehanteerde zonegrenzen in het bestemmingsplan Jaagpad Oost komen overeen met de zonegrenzen zoals deze in het vastgestelde parapluplan zijn opgenomen en zijn daarmee correct.

j. De woningbouw zal voor een waardevermindering van de gronden van [REDACTED] zorgen. De realisatie van woningen op een dermate korte afstand van de inrichting zal de gebruiksmogelijkheden van de percelen extra beperken.

reactie:

zie beantwoording onder a en c.

k. Het verleggen van de grens van het industrieterrein en de realisatie van woningen buiten het industrieterrein zorgt ervoor dat deze woningen beschermd zijn. [REDACTED] is vlak bij de grens van het industrieterrein gevestigd en voorziet problemen.

reactie:

Het verleggen van de grens van het industriegebied is gebeurd in het inmiddels vastgestelde paraplubestemmingsplan Geluidzonering Bedrijventerrein Oudorp. Dat staat hier niet ter discussie. Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder a.

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

zie beantwoording onder a. en c.

m. De geplande woningen liggen binnen de 55 dB(A)-contour. Daarvoor is ontheffing nodig. Toekomstige bewoners zullen zich niet voldoende realiseren dat zij een bijzondere woning hebben en de kans is reëel dat zij gaan klagen.

reactie:

zie beantwoording onder a.

n. De ontheffing is alleen toegestaan voor gevels met een hoogte tot 15 meter. Boven deze hoogte mag geen ontheffing worden verleend en zijn dove gevels vereist. Zijn de aannemer en de architect zich daarvan bewust?

reactie:

Ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan is een nieuw geluidsonderzoek gedaan. De ontheffingsverzoeken worden/zijn daar op gebaseerd. Bij de toetsing van een bouw aanvraag wordt gekeken of de woningen voldoen aan de Wet Geluidhinder, de eventueel verleende hogere waarden of dat dove gevels noodzakelijk zijn.

o en p. Realisering van de woningen op deze korte afstand van een bakkerij en andere bedrijven die geur produceren zal zonder twijfel geuroverlast veroorzaken.

reactie:

In het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad is al aangegeven dat door de Milieudienst Regio Alkmaar (MRA) onderzoek is gedaan naar diverse milieuaspecten waaronder geur. Daaruit blijkt dat er geen problemen te verwachten zijn voor de woningbouw. Er zijn geen redenen om te veronderstellen dat dat nu anders is.

q. Uit het luchtonderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit in de komende jaren zal afnemen. Voor wat betreft de Bierkade is dit vermoedelijk een juiste aanname (doordat deze inmiddels eenrichtingsverkeer is). Echter, de realisatie van de beoogde woningbouw zal op alle overige straten een verzwaring betekenen. [REDACTED] begrijpt dan ook niets van de tabel in de rapportage

reactie:

zie beantwoording onder h. Daarbij moet ook bedacht worden dat indien Jaagpad Oost niet ontwikkeld zou worden voor woningbouw, maar voor bedrijven zoals [REDACTED] wil, dit ook het nodige verkeer met zich mee zou brengen.

r. In het plan wordt gesteld dat al het parkeren binnen het plangebied dient plaats te vinden. In onze ogen is dat onmogelijk en gevreesd wordt dat de ondernemers in de omliggende straten de dupe zullen worden.

reactie:

Aangegeven is dat bij het begin van de planvorming het uitgangspunt is meegegeven dat het parkeren binnen het plangebied opgelost dient te worden. Daarna is aangegeven dat inmiddels nieuwe parkeernormen zijn vastgesteld (o.a. vanwege toenemend autobezit) en om aan deze nieuwe normen te voldoen op een tweetal terreinen direct ten noorden van de Schermerweg extra parkeerplaatsen zullen worden aangelegd om aan deze nieuwe normen te voldoen. Zoals aangegeven wordt daarmee niet voldaan aan het uitgangspunt, maar wordt wel voorkomen dat parkeeroverlast ontstaat op de Schermerweg of het aanliggende bedrijventerrein.

s. De gehanteerde parkeernorm is gebaseerd op oude gegevens, de huidige parkeernorm ligt hoger. We vragen ons af waarom u aan de oude normen vasthoudt.

reactie:

zie beantwoording onder r.

t. Het parkeerbeleid is tegenstrijdig. U stelt dat parkeren binnen het plangebied dient plaats te vinden maar biedt in het plan al ruimte om percelen op en naast het industriegebied in te richten als parkeerruimte.

reactie:

In zekere zin is dit inderdaad het geval, maar in de toelichting bij het plan en hierboven onder r. is aangegeven waarom dat is gebeurd. De vastgestelde uitgangspunten voor de ontwikkelaar gingen uit van de oude parkeernormen. Als betrouwbare overheid kun je dergelijke afspraken niet zomaar wijzigen. Om de nieuwe parkeernormen te kunnen realiseren en parkeeroverlast te voorkomen is tot de nu voorgestelde oplossing gekozen.

u. In het plan wordt gesteld dat de kadebreedte tenminste 10 meter dient te zijn, met dien verstande dat er uitzonderingen mogelijk zijn. De gronden zijn niet in het bezit van de gemeente, hoe kunt u hiervoor toestemming geven om op te bouwen.

reactie:

Een bestemmingsplan regelt gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden. Dit staat los van het eigendom.

Gelet op de hiervoor genoemde punten wordt verzocht om het ontwerp bestemmingsplan niet in deze vorm in procedure te brengen. Daarnaast wordt een aanzienlijke planschade verwacht. Deze zal in kaart gebracht worden en de gemeente ten laste gelegd worden.

reactie:

De opmerkingen zijn vooral aanleiding geweest voor een aantal aanpassingen in de toelichting, maar niet voor wijzigingen in het plan. Voor wat betreft de mogelijke planschade verwijzen we naar de beantwoording onder c. en zien die met vertrouwen tegemoet.

6. [redacted] en [redacted] (hierna [redacted])

1. De oostelijke woontoren (14 lagen) grenst direct aan de achtertuin van [redacted]. Gesteld wordt dat de privacy ernstig zal worden geschonden. Uit het plan volgt niet dat er een belangenafweging is gemaakt in dit verband.

reactie:

De woontoren ligt inderdaad op korte afstand van de woonboot van [redacted]. De woonschepen aan de Schermerweg zijn echter sterk op het water georiënteerd en ook wat betreft bezonning ondervinden de woonschepen geen hinder van de geplande woningbouw. Ten opzichte van de bestaande situatie zal de privacy zeker verminderen. Dit is echter niet te vermijden bij de gekozen ontwikkeling tot woningbouwgebied. De Wro kent daarom de mogelijkheid tot het indienen van een planschadeverzoek.

2. Gesteld wordt dat de bouw hinder zal opleveren, en het nog te bezien valt in hoeverre dat rechtmatig is.

reactie:

Op zich is dit geen onderwerp dat in een bestemmingsplan geregeld wordt. Bouwactiviteiten in deze omvang zullen altijd in zekere mate hinder veroorzaken. Het is gebruik in Alkmaar dat daarover voorafgaande aan de bouwwerkzaamheden afspraken met de ontwikkelaar gemaakt worden.

3. Vanwege de toename van woningen wordt gesteld dat de woonomgeving en milieu zal verslechteren. Verder wordt opgemerkt dat er in het concept bestemmingsplan geen enkele keer wordt verwezen naar de fietsbrug. Gesteld wordt dat in de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid de genoemde brug niet noodzakelijk wordt geacht. Verder wordt aangehaald dat (voormalig) wethouder Van Vliet in 2005 heeft aangegeven dat de gevolgen voor de aanwezige woonboten ter plaatse in de belangenafweging aan de orde zou moeten komen.

reactie:

Het verkeersverhaal is in het ontwerp bestemmingsplan aanzienlijk aangepast en uitgebreid en daaruit blijkt dat het verkeer goed afgewikkeld kan worden. Dat dit in vergelijking met de bestaande situatie waarin op het Jaagpad geen activiteiten plaats hebben tot een verslechtering van de het woonmilieu leidt, is niet verbazingwekkend. Het verkeersbeeld is echter niet anders dan wat bij een normale woonbuurt verwacht mag worden.

Voor wat betreft de Bestevaerbrug het volgende: in de planvorming voor Jaagpad Oost is inderdaad steeds uitgegaan van (een reservering voor) een fietsbrug. Zo staat dat in het Haalbaarheids-onderzoek Jaagpad en in het concept bestemmingsplan. Sinds enige tijd is er echter discussie in Alkmaar om de Bestevaerbrug ook als autoverbinding op te nemen. In de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid wordt daar zelfs zowel in het sectorenmodel als in het ringenmodel van uitgegaan. De

Kadernota is inmiddels in september 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarmee is ook het principe besluit genomen om het Bestevaertracé met een autobrug te realiseren. Daarom wordt nu in het ontwerp bestemmingsplan Jaagpad een verkeerssituatie geschetst met en zonder brug (voor autoverkeer). De verdere uitwerking daarvan is echter nog onderwerp van nader onderzoek (definitieve situering, hoogteligging, aansluitingen, vormgeving etc.). De brug ligt overigens buiten het bestemmingsplan. Dit is gedaan om niet vooruit te lopen op de besluitvorming daarover. De genoemde belangafweging in relatie tot de brug zal dan ook vooral in dat kader moeten gebeuren.

4. De oostelijke plangrens is onlogisch. Een deel van de tuin bij het woonschip ligt in het plan en een deel er buiten. Daarbij dient dit deel van de tuin positief te worden bestemd daar dit al lange tijd duurzaam wordt gebruikt en legaal deel uit maakt van de tuin, dan wel onder het overgangsrecht te worden gebracht, of gewoon buiten de plangrenzen te worden gelaten. Ook een klein deel van de woonboot zou binnen de plangrenzen liggen.

reactie:

Zonder ons hierbij uit te laten over het al dan niet legaal gebruik van de oever als tuin, ligt de plangrens naar onze mening buiten het deel dat als zodanig in gebruik is. Ook de woonboot ligt buiten het plangebied. Dat de plangrens op de plankaart over de woonboot heen lijkt te lopen, komt, omdat op de ondergrond een langer woonschip is ingetekend dat voorheen daar lag. De nu aanwezige woonboot Fuducia ligt buiten het plangebied.

7.

1. Bezwaar wordt gemaakt tegen de hoogte van de bebouwing in het concept bestemmingsplan. De bouwhoogte is in verhouding tot de oppervlakte veel te hoog en past niet bij de wijk Overdie, deze woningen dateren uit 1890-1920.

reactie:

Het plan is ook geen onderdeel van de wijk Overdie. Het kanaal en de afstand die daardoor tussen beide gebieden aanwezig is, maakt het contrast tussen beide gebieden, elk met hun eigen verhaal, goed zichtbaar.

2. Het betreft een plan, in een nieuw jasje, wat in het verleden in de Bijlmermeer is gerealiseerd (en waar men later veel spijt van kreeg).

reactie:

Het plan is niet vergelijkbaar met de Bijlmermeer. De omvang, situering en woningtypologie alleen al zijn volstrekt anders.

3. Er staat op de tekening een flat van 23 meter hoog met 7 bouwlagen. Op de film die in het buurthuis de Wachter is getoond ziet men 8 bouwlagen en de helft van een kelder. Die 23 meter wordt dus minimaal 28 meter.

reactie:

In het concept bestemmingsplan is als recht opgenomen dat er 7 lagen gebouwd mogen worden op een parkeerkelder of souterrain. Daarbij hoort de maximum bouwhoogte van 23 meter, zoals ook op de plankaart is aangegeven. Daarnaast is een ontheffing opgenomen voor een terugliggende 8^e bouwlaag van 3 meter hoogte. De maximale bouwhoogte wordt dan 26 meter.

4. De oude meelfabriek was 17 en een halve meter hoog en de contour was kleiner.

reactie:

Dit klopt. Dat was ook bekend bij de vaststelling van de stedenbouwkundige randvoorwaarden als onderdeel van het Haalbaarheidsonderzoek Jaagpad in 2005.

5. Tevens is algemeen bekend: hoe meer mensen en woningen men op een oppervlakte plaatst, hoe groter de criminaliteit wordt. Met sociale woningbouw wordt dit alleen maar erger. (denk maar aan de Bijlmermeer) Bij de aanvraag is 30% sociale woningbouw, wie wil daar nou tussen wonen met z'n koopflatje?

reactie:

De gangbare opvatting is tegenwoordig dat juist veel problemen in wijken voorkomen kunnen worden door een zekere mate van menging van woningsoorten, huur en koop, duur en sociaal.

6. Het is bekend dat er in Oud Overdie diverse drugsbo(o)t(en) en drugspand(en) zijn en met de komst van zulke (kleine) wolkenkrabbers zal daar natuurlijk ook 1 of 2 drugspandjes bijkomen.

reactie:

De gemeente deelt deze vrees niet.

7. Met de in de toekomst te realiseren fiets/scooterbrug over het kanaal zal de concurrentiestrijd en evt. oorlogjes (al dan niet met vuurwapens) alleen maar toenemen en vergemakkelijken.

reactie:

De gemeente deelt deze mening niet.

8. Wie zit er anno 2009 nog te wachten dat er ergens in Alkmaar, in de volksmond genoemd 'schotelantenne flats' worden gebouwd.

reactie:

Anno 2009 zijn nog veel mensen op zoek naar een woning en Alkmaar spant zich ervoor in daarin te voorzien. Daarover zijn ook afspraken gemaakt met de Provincie.

9. Over het vervoer van gevaarlijks stoffen denkt en schrijft men te makkelijk. Dit betreft 160 x per jaar aardgascondensaat uit Den Helder.

reactie:

Dit is in de toelichting aangegeven, evenals het feit dat dit inmiddels niet meer over het water plaatsheeft en ter plaatse dus ook geen risico meer oplevert.

10. Men moet niet vergeten hoeveel geld er in de toekomst bij moet komen met zulke flats: onderhoud, conciërge, modificaties, overlast, extra buurtvaders en/of security (politie zonder 9mm double-action) etc. Goed voorbeeld is: de 3 minder hoge flats aan de Melis Stokelaan (dat was in de '70 jaren toch helemaal in)?

reactie:

Er is geen reden te verwachten dat zich hier problemen gaan voordoen zoals gesuggereerd wordt.

De reactie is geen aanleiding tot aanpassing in de plannen.

8. Belangenvereniging Industrierrein Oudorp e.o. (hierna BVIO), bezwaar tegen combinatie woningbouw Bestevaertracé.

Eind april 2009 heeft het college een brief ontvangen van de BVIO met als onderwerp: 'Bezwaar combinatie Woningbouw-Bestevaertracé'. In de betreffende periode lagen zowel de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid als het concept bestemmingsplan Jaagpad Oost ter inzage, maar in de brief is niet aangegeven dat het een reactie op een van deze plannen is. Omdat de BVIO aan het eind bezwaar maakt tegen de beoogde woningbouw op het bedrijventerrein Oudorp is de brief opgevat als reactie op het concept bestemmingsplan.

1. In de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid is het zogenaamde Bestevaertracé opgenomen en wordt voorgesteld de bijbehorende brug geschikt te maken voor alle verkeer. De BVIO is daar voorstander van, maar stelt dat er drie plannen zijn die dit teniet zullen doen.

Het eerste plan Jaagpad West wordt inmiddels uitgevoerd, terwijl de plannen Jaagpad Midden en Jaagpad Oost dusdanig concreet zijn dat ook daarvoor een adviesaanvraag is opgestart. Mochten deze plannen uitgevoerd gaan worden dan zal het industrierrein daarmee uitgebreid zijn met woningbouw voor vele huishoudens.

Door de regelgeving vanuit de gemeente bestaat het industrierrein uit bedrijven met zowel productiefunctie alsmede kantoorfunctie. De BVIO is onlangs weer op de hoogte gebracht dat de gemeente niet de intentie heeft deze verdeling te versoepelen ten gunste van de kantoorfunctie. Deze beslissing betekent handhaving van zwaar verkeer, daar waar ook in de nabije toekomst kinderen (van de bij de woningbouw behorende huishoudens) over ons industrierrein moeten manoeuvreren. Voor dit zware verkeer zijn er door de verouderde structuur van het industrierrein nauwelijks laad- en losfaciliteiten. Dit laden en lossen geschiedt daardoor merendeels op de openbare weg, hetgeen weer een extra belemmering vormt voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen.

De komst van het voornoemde Bestevaertracé zal extra verkeersbewegingen op het industrierrein teweeg brengen, terwijl bij woningbouw aan het Jaagpad ook extra verkeersbewegingen zullen optreden. Door de woningbouw zal er tevens extra vraag naar parkeerplekken zijn. Uit de plannen blijkt dat de beschikbare parkeervoorzieningen niet aan de vraag zullen voldoen. Het aantal geparkeerde auto's langs de openbare weg zal toenemen waardoor die openbare weg minder overzichtelijk zal zijn. Deze verkeerssituatie is volgens de BVIO niet haalbaar zonder veel extra verkeersslachtoffers in te calculeren. Dat zou een onaanvaardbare situatie opleveren.

In dit opzicht heeft de BVIO de voorkeur voor het Bestevaertracé omdat dit voor de bedrijven een gunstige ontwikkeling is door de kortere verbindingen binnen Alkmaar. De woningbouw zal voor de bedrijvigheid op het industrierrein alleen negatieve effecten hebben waarbij het vooruitzicht op

uitbreiding van kwetsbare verkeersdeelnemers op een industrieterrein met veel zwaar verkeer erg zwaar weegt.

Gezien bovenstaande tekent de BVIO bezwaar aan tegen de beoogde woningbouw op Industrieterrein Oudorp.

reactie:

In de Kadernota Duurzame Bereikbaarheid wordt inderdaad voorgesteld een nieuwe brug aan te leggen in het verlengde van de Bestevearstraat. In de Kadernota is bij de berekeningen van de benodigde wegcapaciteiten rekening gehouden met deze brug en met de voorgestelde en in ontwikkeling zijnde woningbouw. Qua afwikkeling van het verkeer zullen er geen problemen ontstaan. Aan de veiligheidsaspecten moet uiteraard bij de aanleg rekening gehouden worden. De betreffende inrichting van de weg en ook van de nieuwe wegen bij de woonbebouwing moet aan de normale veiligheidseisen voldoen. Dit neemt overigens niet weg dat er een ongeval kan gebeuren. Langs het Noordhollandsch kanaal wordt overigens voor langzaamverkeer een aparte route aangelegd. Daarnaast wordt hard gewerkt ook de situatie op het bedrijventerrein te verbeteren en zal met de uitvoering van de eerste plannen in het kader van de revitalisering eind 2009 worden gestart die ook de verkeerssituatie op het bedrijventerrein zullen verbeteren. Voor wat betreft het parkeren willen we opmerken dat alle moeite gedaan wordt om het bedrijventerrein en de wegen op het bedrijventerrein niet te belasten met het parkeren voor de woningbouw.

Wij delen dan ook niet de mening dat de combinatie woningbouw en Bestevaerbrug niet mogelijk is.