



Nota van beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1

Gemeente Alkmaar 09-11-2021

1. Inleiding

Voor u ligt de 'Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (hierna: Nota van beantwoording zienswijzen). Het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 met bijbehorende stukken heeft met ingang van 24 juni 2021 tot en met 4 augustus 2021 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Op 1 juli 2021 heeft er een digitale bijeenkomst plaatsgevonden, waarbij de gelegenheid is geboden om vragen te stellen aan medewerkers van de gemeente over het ontwerpbestemmingsplan. In totaal zijn er 13 zienswijzen ingediend. 9 zienswijzen gaan inhoudelijk over het bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1. 4 zienswijzen zijn abusievelijk ingediend bij onderhavig bestemmingsplan, maar zijn bedoeld voor het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord. Deze zienswijzen zijn inhoudelijk beantwoord in de 'Nota beantwoording zienswijzen Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord'.

In hoofdstuk 2 zijn alle zienswijzen genummerd. In de versie die op het internet wordt gepubliceerd worden de zienswijzen geanonimiseerd.

De samenvatting en beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 3. Indien zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen in het vast te stellen bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, is dat bij de betreffende beantwoording aangegeven.

2. Nummering

R01
R02
R03
R04
R05
R06
R07
R08
R09
R10
R11
R12
R13

3. Beantwoording

	R01
1.1	<u>Verkeer</u> Reclamant heeft naar aanleiding van de Nota inspraakreacties ‘Voorontwerp bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1’ de volgende vragen: 1. In de reactie op 7.1.4. staat dat het aan de ontwikkelaar is aan wie de parkeerplaatsen worden verkocht. Er staat niet bij of de parkeerplaatsen ook aan derden verkocht kunnen worden. Is in het bestemmingsplan opgenomen dat de ontwikkelaar alleen de parkeerplaatsen mag verkopen aan de toekomstige bewoners? Als dit niet zo is voorziet reclamant dat de parkeerplaatsen worden verkocht aan derden en de bewoners minder plaats hebben in de garage. Bewoners gaan dan op straat parkeren en zorgen voor parkeeroverlast. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>In een bestemmingsplan wordt niet geregeld aan wie parkeerplaatsen mogen worden verkocht. De ontwikkelaar geeft aan de parkeerplaatsen niet aan derden te verkopen.</i> 2. In de reactie op 7.1.4 staat dat de verwachting is dat het plan voldoet aan de parkeerbehoefte. Mocht er toch parkeerregulering komen, bv door andere ontwikkelingen of parkeeroverlast op straat, lijkt het ons juridisch verstandig om in het huidige bestemmingsplan op te nemen dat de toekomstige bewoners worden uitgesloten van een (straat) parkeervergunning. Hiermee voorkomt de gemeente dat de toekomstige bewoners alsnog een vergunning kunnen krijgen en dus op straat mogen parkeren. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Het uitsluiten van toekomstige bewoners voor eventuele toekomstige parkeerregulering kan niet worden geregeld in het bestemmingsplan. In het geval dat er in de toekomst parkeerregulering in de wijk wordt opgezet wordt uitgewerkt wie en onder welke voorwaarden in aanmerking komt voor een parkeervergunning.</i> 3. Hoe wordt voorkomen dat toekomstige bewoners gaan parkeren op de parkeerplaatsen die zijn bedoeld als P+R locatie? <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De P&R-parkeerplaatsen worden ondergebracht in een zelfstandige parkeerhub.</i> 4. In reactie 7.2.1 staat dat er geen recente parkeergegevens beschikbaar zijn van het P+R terrein. De parkeerplaatsen die terug komen in de nieuwbouw lijken een willekeurig aantal te zijn en nergens op gebaseerd. Deze telgegevens zijn nodig om te bepalen wat de huidige bezetting is en hoeveel parkeerplaatsen er terug moeten komen. Door het aanleggen van de juiste hoeveelheid parkeerplaatsen wordt voorkomen dat parkeerplaatsen in de wijken vol gaan

	staan met oude P+R bezoekers. Dus waaruit blijkt dat de parkeerplaatsen die terug komen voor de P+R voorziening genoeg zijn? <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>In het stationsgebied zijn nu 250 P&R-plaatsen aanwezig. In de toekomstige situatie zijn er 250 P&R-plaatsen aanwezig.</i> <i>Het aantal parkeerplaatsen behorende bij de ontwikkeling van de MicroCity is gebaseerd op de geldende Parkeernormennota 2020-2027.</i>
Conclusie De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R02
2.1	<u>Verbazing</u> Reclamant geeft aan verbaast te zijn dat er zo, met een bestemmingsplan, wat er al jaren ligt aan voorbij gaat. Reclamant geeft aan dat er zo niks van vertrouwen en beloften over blijft. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De ontwikkeling past niet in het huidige bestemmingsplan. Daarom wordt er voor het perceel een nieuw bestemmingsplan gemaakt, met bijbehorende procedure.</i>
Conclusie De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R03
3.1	<u>Schaduwwerking en hoogte</u> Reclamant dient een zienswijze in tegen het plan in verband met schaduwwerking en hoogte van het plan. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Uit de bezonningstudie blijkt dat door de afstand en de situering ten opzichte van het adres er beperkt sprake is van schaduwwerking ter hoogte van het adres van de indiener. Alleen in de ochtenduren in de wintermaanden is er schaduw te verwachten door de ontwikkeling. Zie daarvoor de bezonningsstudie in bijlage 8 van het bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1.</i> <i>In het geheel van de belangenafweging die de gemeente maakt, wordt de schaduwwerking in de ochtenduren in de wintermaanden als dusdanig beperkt gezien, dat deze niet opweegt tegen het algemene belang dat met het bouwplan wordt gediend.</i>
3.2	<u>Verkeersstromen en toenemende parkeerdruk</u>

	Reclamant dient een zienswijze in tegen het plan in verband met toenemende verkeerstromen en toenemende parkeerdruk <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De ontwikkeling leidt niet tot onevenredige toename in de verkeersdruk in de directe omgeving. In het kader van het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord wordt op gebiedsniveau naar de verkeersstromen gekeken.</i>
Conclusie De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R04
4.1	De zienswijze is ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, maar gaat inhoudelijk over het ontwerp Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord. De zienswijze is inhoudelijk beantwoord in de nota beantwoording zienswijzen Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord.
Conclusie De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R05
5.1	De zienswijze is ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, maar gaat inhoudelijk over het ontwerp Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord. De zienswijze is inhoudelijk beantwoord in de nota beantwoording zienswijzen Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord.
Conclusie De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R06
6.1	De zienswijze is ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, maar gaat inhoudelijk over het ontwerp Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord. De zienswijze is inhoudelijk beantwoord in de nota beantwoording zienswijzen Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord.
Conclusie De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R07
--	------------

7.1	<u>Hoogte</u> Reclamant geeft aan de ontwikkeling te hoog te vinden omdat hun prachtige uitzicht dan weg is. Woningbouw is oké, maar met mate en niet van die malle hoge gebouwen. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Vanaf het adres van de indiener wordt door de ontwikkeling het uitzicht inderdaad beperkt. Een deel van de molens en de polder zal niet meer zichtbaar zijn vanaf het adres.</i> <i>In het geheel van de belangenafweging die de gemeente maakt, wordt het verminderen van het uitzicht als dusdanig beperkt gezien. Dat deze niet opweegt tegen het algemene belang dat met het bouwplan wordt gediend.</i>
Conclusie De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R08
8.1	<u>Drukte in de Oudorperhout</u> Reclamant ziet ook kansen in de ontwikkeling van het voormalig PostNL gebied, maar is van mening dat in het ontwerp onvoldoende aandacht is besteed aan de gevolgen van de te verwachten toenemende drukte in de directe omgeving van het gebied en in de Oudorperhout in het bijzonder. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Een toenemend aantal bezoekers van de openbare buitenruimte waaronder de Oudorperhout is inherent aan de verstedelijkingsopgave rond het station. Daarbij ziet de gemeente het toenemend gebruik van de Oudorperhout juist als een kans.</i>
8.2	<u>Aanzicht</u> Reclamant geeft aan dat menig bezoeker van de Oudorperhout zich soort aan het aanzicht van het Van der Meij college. Het is een onnatuurlijk, opvallend bouwwerk dat de natuurlijke zichtlijnen in het stadspark verstoort. Reclamant vreest dat in de planontwikkeling onvoldoende rekening wordt gehouden met de kwaliteit van het aanzicht en dringt aan de bouwhoogte te beperken en natuurinclusieve bouw voor te schrijven. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>In de stedenbouwkundige opzet is richting de Hoornsevaart, gelet op het landschap en de daar aanwezige molens, rekening gehouden met een aflopende bouwhoogte. De MicroCity wordt natuurinclusief gebouwd.</i>
8.3	De overige punten zijn beantwoord in de Nota beantwoording zienswijzen Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord.
Conclusie De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R09
9.1	Reclamant is voorstander van de herontwikkeling die met het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 mogelijk wordt gemaakt, maar heeft een aantal bezwaren. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Voor kennisgeving aangenomen</i>
9.2	<u>Parkeren</u> 1. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is te lezen dat het parkeren wordt opgelost in de (halfverdiepte) parkeergarage onder het plangebied. Door het opnemen van parkeerplaatsen uit de openbare ruimte wordt het plein vrijgespeeld van parkeren en kan er een groen plein in de plaats komen. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De parkeerplaatsen behorende bij de ontwikkeling van de MicroCity worden opgelost in de (half)verdiepte parkeergarage onder het plan. Daarnaast worden 40 P&R-plaatsen in de parkeergarage opgelost. Deze parkeerplaatsen verdwijnen omdat voor de ontwikkeling 40 P&R-plaatsen moeten verdwijnen. Het bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 geeft de bestemming 'Groen' aan het overige deel van het huidige P&R-terrein. Deze overige P&R-plaatsen worden echter niet verplaatst naar de parkeerkelder onder het plan. Deze P&R-plaatsen worden in de alternatieve parkeeroplossing voor het stationsgebied gerealiseerd en behoort tot één van de ambities uit het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord.</i> 2. In artikel 11.1 is bepaald dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik is verzekerd dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. <i>"Alleen indien in de parkeerkelder te weinig parkeerruimte is mogen op de begane grond parkeerplaatsen gerealiseerd worden".</i> Dit biedt gelegenheid om toch op de begane grond parkeerplaatsen te realiseren, terwijl zoals gezegd juist het doel van het ontwerpbestemmingsplan is om de openbare ruimte vrij te maken van parkeren. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Het realiseren van de parkeerplaatsen op de begane grond zoals bedoeld in artikel 11.1 gaat over het realiseren van parkeerplaatsen op de begane grond binnen het gebouw, aan de achterzijde, tegen het perron aan. De ontwikkelaar kan geen nieuwe parkeerplaatsen op de bestemming groen realiseren. Het groene plein is eigendom van de gemeente.</i> 3. Middels een omgevingsvergunning voor wijzigen van het gebruik zou dus voorbij kunnen worden gegaan aan het uitgangspunt om het parkeren op te lossen onder het plangebied en meer groen te creëren. Daar kan de Stichting zich niet in vinden. <u>Gemeentelijke beantwoording</u>

	<i>Zie beantwoording op punt 1 en 2.</i> 4. Daarnaast is in artikel 4.3.2 van de planregels te lezen dat in afwijking van het bepaalde in artikel 4.1 sub d (parkeervoorzieningen alleen in een parkeerkelder), parkeren op maaiveld is toegestaan tot het moment dat de benodigde vervangende parkeerplaatsen gerealiseerd zijn en gebruikt kunnen worden, met dien verstande dat tijdens de bouw van ondergronds parkeren binnen de bestemming Groen, voor zover nodig, in de omgeving wordt voorzien in een tijdelijke parkeervoorziening voor het bestaande parkeren. <u><i>Gemeentelijke beantwoording</i></u> <i>Dat is inderdaad artikel 4.3.2 uit het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1. Daarmee wordt geregeld dat er in de omgeving voldoende parkeergelegenheid aanwezig blijft tot het moment waarop de alternatieve parkeervoorziening gerealiseerd is.</i> 5. Dit zou kunnen leiden tot een (tijdelijke) hogere druk op de parkeerplaatsen in de omgeving. Ten aanzien van de gevestigde functies op het perceel van reclamant is het van groot belang dat deze functies goed bereikbaar blijven en dat er voldoende parkeergelegenheid blijft bestaan. De Stichting merkt daarom in dit kader op dat hiervoor gewaakt moet worden. <u><i>Gemeentelijke beantwoording</i></u> <i>P&R-plaatsen die verdwijnen voordat de vervangende P&R-plaatsen zijn gerealiseerd, moeten tijdelijk op een alternatieve locatie in de directe omgeving worden opgelost. Zo wordt voorkomen dat er tijdens de bouw een (tijdelijk) hogere druk op de omgeving ontstaat.</i> <i>De bestemming Groen in het bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 bestrijkt niet het gehele zuidelijke stationsplein. Een strook van 20 parkeerplaatsen en de parkeerplaatsen behorende bij het perceel van reclamant blijven vooralsnog ongemoeid. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat dit tot onvoldoende parkeergelegenheid voor de functies op het perceel van reclamant leidt.</i>
9.3	<u>Wijzigingsbevoegheid</u> 1. Binnen de bestemming ‘Gemengd – 2’ mogen maximaal 360 woningen tot een maximum oppervlak van 37.000 m2 bvo (exclusief parkeren/buitenruimtes/berging/stalling/galerij/binnentuin) worden gerealiseerd. Daarnaast is detailhandel (max 600 m2 bvo), dienstverlening (max 1.800 m2 bvo), horeca in de categorieën 2, 3 en 4 (max 600 m2 bvo), cultuur en ontspanning (max 4.000 m2 bvo), kantoren en maatschappelijke voorzieningen (max 10.000 m2 bvo) en een binnentuin (max 1.000 m2 bvo) toegestaan. De maximale oppervlakte van voornoemde functies tezamen is 37.000 m2 bvo. 2. Het ontwerpbestemmingsplan bevat daarnaast in artikel 3.5 een wijzigingsbevoegdheid. Deze houdt in dat burgemeester en wethouders de bestemming ‘Gemengd-2’, het maximum aantal woningen en het maximum aantal BVO voor detailhandel, dienstverlening, horeca, cultuur en ontspanning, kantoren en maatschappelijke voorzieningen kunnen

	verhogen, mits: - Er geen sprake is van milieuhygiënische belemmeringen; - Er voldaan wordt aan de ladder voor duurzame verstedelijking; - Er sprake is van voldoende parkeergelegenheid. 3. De wijzigingsbevoegdheid is niet aan maxima gebonden, zoals de maxima voor de verschillende functies binnen bestemming 'Gemengd-2' dat wel zijn. Hierdoor is onduidelijk hoeveel woningen en hoeveel bvo aan andere functies gerealiseerd mogen worden middels de wijzigingsbevoegdheid. Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) dat een wijzigingsbevoegdheid door voldoende objectieve normen moet worden begrensd. De wijzigingsbevoegdheid uit artikel 3.5 is wegens het voorgaande in strijd met een goede ruimtelijke ordening. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Het doel van de wijzigingsbevoegdheid is het kunnen uitruilen van de verschillende functies onderling, binnen het bouwvolume dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. Daarbij is nadrukkelijk niet de insteek dat het concept van de MicroCity onder druk komt te staan. Het bouwvolume kan niet worden gewijzigd met de wijzigingsbevoegdheid.</i> <i>De regels in het bestemmingsplan zijn aangepast. Onder 3.5.1 is toegevoegd dat er geen woningen mogen worden gerealiseerd op de begane grond grenzend aan de bestemming Groen.</i> <i>Onder 3.5.2 is het afwijken van de in het bestemmingsplan genoemde oppervlaktes van de verschillende niet-woonfuncties gemaximeerd op 10%.</i> <i>Daarmee is de wijzigingsbevoegdheid begrensd.</i>
9.4	<u>Balkons</u> 1. <i>Aan de zuidwestelijke kant van het bestemmingsvlak 'Gemengd – 2' is op de plankaart een reep ingetekend waarop de 'specifieke bouwaanduiding – 2' van toepassing is. Binnen deze bouwaanduiding zijn volgens artikel 3.2.1 onder d balkons toegestaan.</i> 2. <i>Niet is uitgesloten dat op het perceel van reclamant over enige tijd ook woningbouw zal komen, met een hogere bouwhoogte dan het huidige gebouw. Uit de bezonningsstudie (bijlage 8 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan) volgt dat deze hogere bebouwing in de toekomst invloed kunnen hebben op de bezonning in de toekomst invloed kunnen hebben op de bezonning van de westelijke zijde van de voorgenomen gebouwen op de Hertog Aalbrechtweg 1. Dus op de locatie waar de balkons thans zijn gepositioneerd.</i> 3. <i>Om dit te voorkomen verzoekt reclamant de balkons aan een andere zijde te positioneren (noordzijde).</i> <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Er is voor de positionering van de balkons niet gekeken naar mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de omgeving. Vaste jurisprudentie wijst uit dat er alleen rekening</i>

	<i>gehouden moet worden met plannen die dermate concreet zijn, dat er een redelijke mate van zekerheid bestaat dat deze ook zullen worden gerealiseerd. Daarvan is sprake wanneer een ontwerpbestemmingsplan of ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage ligt of heeft gelegen. Voor de kavel van reclamant zijn op dit moment nog geen concrete plannen die zich in een dergelijk stadium bevinden.</i> <i>In het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord wordt de kavel van reclamant als ontwikkellocatie aangemerkt. Een ontwikkeling op deze kavel dient nader te worden uitgewerkt, waarbij ook rekening gehouden dient te worden met de omgeving, waaronder de ontwikkeling aan de Hertog Aalbrechtweg 1.</i>
--	--

Conclusie

De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze leidt tot aanpassing van de regels. Onder 3.5.1 is toegevoegd dat er geen woningen mogen worden gerealiseerd op de begane grond grenzend aan de bestemming Groen.

Onder 3.5.2 is het afwijken van de in het bestemmingsplan genoemde oppervlaktes van de verschillende niet-woonfuncties gemaximeerd op 10%.

	R10
10.1	<u>Windhinder</u> Reclamant geeft aan dat er op korte afstand van de ontwikkellocatie vier historische windmolens zijn gesitueerd. Door de afstand tussen de windmolens en de ontwikkellocatie, variërend van 210 m tot 410 m, is het waarschijnlijk dat bij maximale planologische invulling onder het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, MicroCity The Future er windbelemmering optreedt en hiermee de draaivaardigheid van de molens negatief beïnvloed. Uit het onderzoek behorende bij het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de windbelemmering maximaal 3,6% betreft. Reclamant vindt het opvallend dat, hoewel de molens en het gebied tussen de ontwikkellocatie en de molens in het model zijn opgenomen, de resultaten en beoordeling daarvan vooral focus heeft op de directe omgeving van de ontwikkellocatie en de effecten voor publiek rond dat rond die gebouwen verblijft. De windhinder voor de molens zelf is buiten beschouwing gelaten. Reclamant geeft aan dat voor de molens relevante aspecten in het onderzoek niet zijn beoordeeld, waaronder variaties in windrichting en snelheid. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Deze aspecten zijn inderdaad niet beoordeeld in het onderzoek. Het onderzoek focust zich met name op windhinder voor personen.</i> <i>In het kader van het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord heeft nog wel een aanvullend windonderzoek plaatsgevonden waarbij ook gekeken is naar de impact van alle (potentiële) ontwikkelingen in het gebied.</i> <i>Uit het windonderzoek blijkt dat er voor de ontwikkeling van het gehele stationsgebied geen substantiële afname van windvang door de voorgenomen bebouwing wordt verwacht. Dit komt doordat de nieuwbouw voornamelijk ten noorden van de molens wordt voorzien. DE</i>

	<i>molens liggen hierdoor stroomafwaarts voor wind uit de noordelijke richtingen. Deze windrichtingen komen in het gebied minder vaak en met lagere snelheid voor dan uit overige richtingen.</i> <i>Uit het onderzoek blijkt ook dat de voorgenomen nieuwbouw tot beperkte toename van de turbulentie-intensiteit nabij de molens bij windrichtingen uit het noorden, noordoosten en noordwesten. De meest voorkomende windsnelheden uit deze richtingen liggen tussen de 0 en de 10 m/s, waarbij een toename van de turbulentie-intensiteit bij deze snelheden geen negatief effect zal hebben op de werking van de molens.</i> <i>In dit windonderzoek is de impact van de ontwikkeling aan de Hertog Aalbrechtweg 1 niet specifiek beoordeeld, maar maakt het onderdeel uit van het grotere geheel aan ontwikkelingen in het stationsgebied. Daar de impact van alle ontwikkelingen samen op de molens beperkt is, acht de gemeente dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.</i> <i>Het onderzoek is als bijlage bij de Nota van Beantwoording bijgevoegd.</i>
10.2	<u>Cumulatieve windhinder</u> Reclamant spreekt haar zorgen uit over de initiële aantasting van de windvang van de molens aan de Zeswielen. Hoewel de ontwikkeling op zichzelf aan de landelijke normen voldoet, zal met de verdere gebiedsontwikkeling steeds meer windhinder worden opgeworpen, indien iedere ontwikkeling alleen ‘op zichzelf’ wordt getoetst en niet in het kader van cumulatieve windhinder. Gezien het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord is cumulatieve windhinder wel te verwachten. Reclamant beveelt aan om het windhinderonderzoek dat reeds is gedaan, verder te laten beoordelen op de voor de windmolens windverstoring. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>In het kader van het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord is aanvullend windhinderonderzoek gedaan. Zie antwoord 10.1</i>
10.3	<u>Molenbiotoop</u> Reclamant stelt voor, gezien het belang van (relatief) onbelemmerde windvang voor de molens, om in het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 de dubbelbestemming vrijwaringszone – molenbiotoop voor het gehele plangebied op te nemen, waarbij nieuwe ontwikkelingen in het gebied zullen worden getoetst aan de zogenaamde biotoopformule van De Hollandsche Molen met een ruwheidscoëfficiënt van 50 en sprake is van een aanlegvergunningstel met betrekking tot beplanten. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>In het onderliggende bestemmingsplan ‘Oudorp’ hebben de molens langs de Zeswielen geen ‘Vrijwaringszone – Molenbiotoop’. Er hoeft derhalve niet te worden getoetst aan de biotoopformule. Wel wordt er in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst of de molens niet teveel worden belemmerd in de windvang. Zoals reeds door reclamant zelf opgemerkt geeft de ontwikkeling binnen het bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 een maximale windbelemmering van 3,6%. Dat acht de gemeente acceptabel. De</i>

	<i>vrijwaringszone – molenbiotoop wordt niet in het bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 opgenomen.</i> <i>Daarnaast is er in het kader van het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord aanvullend windonderzoek gedaan, waaruit blijkt dat de cumulatieve windhinder voor de molens beperkt is. Zie antwoord 10.1.</i>
Conclusie De zienswijze is ontvankelijk en leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R11
11.1	De zienswijze is ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, maar gaat inhoudelijk over het ontwerp Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord. De zienswijze is inhoudelijk beantwoord in de nota beantwoording zienswijzen Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord.
Conclusie De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R12
12.1	<u>Planschade</u> Reclamant dient een zienswijze in en heeft daarnaast een aantal vragen: 1. Hoe is de procedure voor planschade <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 kan een aanvraag om tegemoetkoming in planschade bij de gemeente worden ingediend. Een bestemmingsplan is onherroepelijk op het moment dat er ofwel geen beroep meer kan worden ingesteld of wanneer de beroepsprocedure volledig is afgehandeld. Op https://www.alkmaar.nl/direct-regelen/wonen-verhuizen-en-verbouwen/planschade staat meer informatie over de procedure omtrent planschade. Via deze link kan ook de aanvraag om tegemoetkoming in planschade worden ingediend.</i> 2. Hoe luidt de procedure voor verhalen van waardevermindering van de woning? <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De procedure voor het verhalen van waardevermindering is de procedure voor tegemoetkoming in planschade. Eventuele planschade wordt berekend op basis van ofwel waardevermindering van het onroerend goed ofwel inkomstenderving. Bij waardevermindering (van bijvoorbeeld een woning) wordt onder meer gekeken naar de afname van woongenot (uitzicht, privacy, schaduw, geluid etc.).</i> 3. Gaarne een bevestiging van ontvangst

	<u>Gemeentelijke beantwoording</u> Reclamant is een ontvangstbevestiging toegestuurd.
12.2	<u>Reactietermijn</u> Reclamant maakt bezwaar tegen de reactietermijn, aangezien toegezegd was tijdens de digitale informatiebijeenkomst, dat het verslag van de bijeenkomst toegezonden zou worden/cq. Gepubliceerd zou worden, tezamen met het antwoord op de vele gestelde maar nog niet beantwoorde vragen. Pas, na vragen hierover werd dit 2 augustus op de site gezet, hetgeen voor velen die nu met vakantie zijn, te laat is om nog te reageren. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Tijdens de digitale informatiebijeenkomst op 1 juli konden inderdaad niet alle vragen worden beantwoord. Daarom is toegezegd dat alle nog openstaande vragen schriftelijk zouden worden beantwoord en op de projectenpagina op de gemeentelijke website zouden worden geplaatst. Tijdens de bijeenkomst is naar de specifieke pagina verwezen. Deze pagina stond ook in de uitnodigingsbrief voor de digitale bijeenkomst.</i> https://www.alkmaar.nl/vernieuwing-stationsgebied-alkmaar-noord/ <i>De vragen en antwoorden zijn op 13 juli 2021 op deze pagina gepubliceerd. Op vrijdag 30 juli heeft reclamant per e-mail aangegeven de stukken niet te kunnen vinden en gevraagd waar deze zijn. Op maandag 2 augustus heeft reclamant per e-mail een link ontvangen naar de gevraagde informatie.</i>
12.3	<u>Bouwhoogte</u> Reclamant geeft aan groot bezwaar te hebben tegen de voorgestelde bouwhoogte. Bovenop de bouwhoogte mogen nog installaties neergezet worden tot een hoogte van max. 4,5 meter, zodat de totale hoogte van het gebouw bijna 50 meter wordt, vergelijk de Vroonerkroon waar hetzelfde is gebeurd. Reclamant geeft aan dat het niet mogelijk lijkt dat dit uit het zicht gebeurt gezien vanuit de aangrenzende bebouwing. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Standaard opgenomen in de bestemmingsplannen zit inderdaad een algemene afwijkingsregel van 10%. Deze regeling is bedoeld om, wanneer die in het gebouw niet op te lossen zijn, technische installaties toch mogelijk zijn. Voor de toren van 45 meter is dat een afwijking van maximaal 4,5 meter. Het college is bevoegd om daarin wel of niet mee te gaan. Uitgangspunt is echter dat er binnen de bouwhoogte van 45 meter wordt gebleven.</i> <i>Technische installaties worden niet direct aan de rand van het gebouw geplaatst, om deze zoveel mogelijk buiten het zicht te houden. Het is inderdaad niet uit te sluiten dat op grotere afstand, bijvoorbeeld vanuit de woning van reclamant (circa 270 meter), de technische installaties zichtbaar zullen zijn.</i> Reclamant geeft aan te begrijpen dat er woningen moeten komen, maar dat het landschapssuitzicht zo bedorven moet worden is niet goed in deze landelijke omgeving. Het gebouw is een lelijke puist vanaf de mooie landelijke Oudorperpolder, dus reinste horizonvervuiling, zowel vanuit de Oudorperpolder als bij de wel in het zicht staande installatie.

	<u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Met het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord wordt ingezet op een verstedelijking rondom station Alkmaar Noord. De accenten (en hoogte) liggen daarbij direct bij het station, met meer naar buiten toe aflopende bouwhoogtes. Dit sluit ook aan op het provinciale OV-knooppuntenbeleid, waarbij zoveel mogelijk rondom de stations wordt verdicht. De ontwikkeling van de MicroCity aan de Hertog Aalbrechtweg 1, direct grenzend aan het station, past binnen deze visie.</i>
12.4	<u>Bezonning</u> Reclamant geeft aan dat de voorgenomen bouwhoogte van 45+ meter een bezwaar te vinden omdat de reeds beperkte bezonning in de wintermaanden hierdoor totaal verdwijnt. Reclamant geeft aan dit bij het voorontwerp ook te hebben verwoord, waarop in de nota inspraakreacties van het voorontwerpbestemmingsplan op weinig empathische wijze korte metten is gemaakt met alle reacties die niet passen in de opzet van het plan. Reclamant vraagt zich af of participatie betekent dat er slechts 1-richtingsverkeer is en alternatieven nog zelfs niet overwogen worden. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Reclamant heeft bij het voorontwerpbestemmingsplan inderdaad ook een inspraakreactie ingediend. De inspraakreactie van reclamant is beantwoord in de 'Nota van beantwoording inspraakreacties voorontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1'. In de beantwoording worden reacties beantwoord en wordt de afweging van de verschillende belangen door het college van burgemeester en wethouders verwoord. Het is spijtig dat reclamant de beantwoording als weinig empathisch ervaart. Een nota van beantwoording is primair bedoeld om vragen te beantwoorden en de genoemde belangenafweging van het college aan te geven. Dit zijn zakelijke stukken, waarbij persoonlijke meningen niet relevant zijn.</i> <i>Zoals reeds in de Nota van beantwoording inspraakreacties aangegeven, bevindt de ontwikkeling zich ten zuidoosten van het adres van de indiener. Uit de bezonningsstudie blijkt dat door de afstand en de situering ten opzichte van het adres er beperkt sprake is van schaduwwerking ter hoogte van het adres van de indiener. Alleen in de ochtenduren in de wintermaanden is er schaduw te verwachten door de ontwikkeling. In het geheel van de belangenafweging die de gemeente maakt, wordt de schaduwwerking in de ochtenduren in de wintermaanden als dusdanig beperkt gezien, dat deze niet opweegt tegen het algemene belang dat met het bouwplan wordt gediend.</i> <i>Participatie is geen éénrichtingsverkeer, echter wordt er hier een andere afweging gemaakt dan dat reclamant graag zou zien.</i>
12.5	<u>Uitzicht</u> Reclamant geeft aan dat in de beantwoording inspraak wordt aangegeven dat reclamant nu ook geen vrij uitzicht heeft, maar dat dit niet klopt. Reclamant geeft aan foto's van het huidige uitzicht te hebben toegevoegd, evenals een impressie van het uitzicht wanneer het gebouw er zou komen te staan met inachtneming van de afstand van 270 meter.

	<u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>In de beantwoording inspraak is inderdaad aangegeven dat reclamant nu ook geen vrij uitzicht heeft. Op de foto's is te zien dat de ontwikkeling een beperkte vermindering van het uitzicht als gevolg heeft.</i> Reclamant geeft aan van half november tot half februari bij tot stand komen van dit plan met de bouwhoogte van 45 (4,5 meter installaties) geen enkele zon in huis te krijgen. Op half november staat de zon ter plaatse van de doorkijk boven het huis (oostzijde glazen wand) op 17,3 graden boven de horizon om 10.30 en op 18,7 graden om 12.00 uur. Reclamant geeft aan dat dit de enige zon is van half november tot half maart. Wanneer de bouwhoogte van 45+ meter gehandhaafd wordt, heeft de zon een minimum hoogte van 35 graden boven de horizon nodig, en derhalve blijft reclamant in deze maanden verstoken van zon. Reclamant nodigt een ieder uit ter plaatse te komen bekijken en meten (programma sunsurveyor). <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De bezonningsstudie laat zien dat, gezien de ligging van de woning van reclamant ten opzichte van de ontwikkeling, de ontwikkeling beperkt impact heeft op de bezonning bij de woning van reclamant. Van 11 december tot en met 12 januari kan er ter hoogte van de woning van reclamant tussen ongeveer 10 en 11 uur 's ochtends maximaal 1 uur per dag schaduw zijn van de ontwikkeling van de MicroCity. In het geheel van de belangenafweging die de gemeente maakt, wordt het verminderen van bezonning op het adres van reclamant als dusdanig beperkt gezien, dat deze niet opweegt tegen het algemene belang dat met het bouwplan wordt gediend.</i> <i>Zie bijlage B.</i>
12.6	Reclamant geeft aan dat het gemis van zon op de beglazing ook, behalve het comfort en genot hiervan, extra stookkosten betekent, omdat reclamant bij zon nu geen verwarming zegt nodig te hebben. Reclamant schat dit aan de hand van frequent opgenomen meterstanden, en geeft aan dit komende winter uitgebreid te meten. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Het staat reclamant vrij om de meterstanden bij te houden.</i> Reclamant vraagt op welke wijze ze de planschade kunnen indienen. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Verminderd woongenot door een afname in bezonning wordt meegewogen bij planschade. Dat wordt niet verder gespecificeerd naar extra stookkosten. Zie antwoord 12.1</i>
12.7	<u>Bezonning</u> Reclamant geeft aan de getoonde bezonningsstudie geen eerlijk en juist beeld geeft van de werkelijkheid omdat deze volgens reclamant niet uitgaat van een gebouw van 45 meter (+4,5 meter installaties) maar van volgens reclamant's metingen 35 metingen, want anders kloppen de schaduwlijnen in de winter niet. Reclamant vindt dit erg onnauwkeurig maar gaat niet uit van opzet. Reclamant verneemt graag hoe tot deze schaduwlijnen is gekomen.

	<u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Bij de bezonningsstudie is van de maximale planologische hoogte van 45 meter uitgegaan. De bezonningsstudie voldoet aan de normen. Het is niet duidelijk waar de verschillen tussen het de metingen van reclamant en de bezonningsstudie door ontstaan. Vooral nog wordt uitgegaan van de bezonningsstudie zoals bijgevoegd bij het bestemmingsplan.</i> <i>De ontwikkeling is in een model geplaatst, waarbij met gebruik van GEO-locatie en de stand van de zon is berekend waar de schaduwlijnen vallen. Er is geen reden om aan te nemen dat deze informatie niet klopt.</i>
12.8	<u>Bouwhoogte</u> Reclamant vindt de voorgenomen bouwhoogte een bezwaar, omdat hierdoor de waarde van het huis van reclamant zal verminderen. Reclamant geeft aan dit via een taxateur te laten berekenen en verneemt graag hoe zij planschade kunnen indienen. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Wanneer uit de procedure voor een tegemoetkoming in planschade blijkt dat er sprake is van planschade, wordt ook een (onafhankelijk) taxateur ingeschakeld. Zie antwoord 12.1.</i> Reclamant geeft aan te hopen op een reactie die niet wacht tot het ontwerp in de raad wordt besproken maar recht doet aan de ongerustheid van velen in de wijk, dus met eventueel een extra info-avond met meer duidelijkheid, want digitaal vergaderen was geen succes. Reclamant is bereid de gemeente hierbij terzijde te staan om de avond te laten slagen met inachtneming van alle contactmaatregelen <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Er wordt geen extra informatieavond gepland.</i> <i>Er zijn meerdere participatiemomenten geweest. In februari 2020 is in het voorstadium van de ontwikkeling een fysieke bijeenkomst geweest. Daarbij zijn ook de eerste aanzet van het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord en de plannen voor het nieuwe station gepresenteerd.</i> <i>Tijdens de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan van donderdag 28 mei 2020 tot en met woensdag 8 juli 2020 is in verband met de coronamaatregelen op een andere manier dan gebruikelijk geparticipeerd. Ook hierbij in samenhang met het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord. Er heeft echter wel participatie plaatsgevonden. Er zijn in de omgeving brieven met retourformulieren verspreid. Op de gemeentelijke website stond alle relevante informatie en manieren om in contact te treden. Daarnaast kon er via de website van de ontwikkelaar (www.thefuture.nl) gereageerd worden op een aantal vraagstukken.</i> <i>Als aanvulling is er voor gekozen om ook tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan een (digitale) informatieavond te organiseren.</i> <i>Uit het participatietraject blijkt niet dat er veel onrust is in de wijk omtrent het bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1.</i>

	<i>De beantwoording van zienswijzen is een verantwoordelijkheid van het college van burgemeester en wethouders. Deze wordt standaard pas in voorbereiding op behandeling in de Commissie ruimte aan de indieners van de zienswijzen toegezonden.</i>
12.9	<u>Bebouwing op de kavel naast het Leger des Heils</u> Reclamant heeft groot bezwaar tegen de voorgenomen bebouwing op het grasveld voor de Kreekhof. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Dit onderdeel van de zienswijze heeft geen betrekking op het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, maar op het ontwerp Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord. Dit deel van de zienswijze is daarom beantwoord in de Nota van beantwoording zienswijzen Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord.</i>
12.10	<u>Participatie en toon van beantwoording</u> Reclamant geeft aan dat het participatietraject op volstrekt onvoldoende wijze is uitgevoerd en moet worden overgedaan. Participatie betekent actieve deelname. Participatie heeft bij dit plan bestaan uit het sturen van een informatiebrief met uitnodiging, een inloopavond in 2020, nota inspraakreacties (verstuurd 13 maanden na de inloopavond), en informatie aangaande het indienen van het ontwerpbestemmingsplan, digitale informatieavond en op 2 augustus een verslag van deze informatiebijeenkomst (5 weken na de inloopavond en 2 dagen voor het verstrijken van de reactietermijn). <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Er is, zoals reclamant aangeeft, op meerdere moment gedurende het proces geparticipeerd. Zie ook antwoord 12.8. De Nota van beantwoording inspraakreacties is inderdaad na ruim 1 jaar verstuurd. Een Nota van beantwoording wordt altijd pas verstuurd na behandeling in het college, op het moment dat het ontwerpbestemmingplan gereed is om ter inzage te leggen. De beantwoording van de tijdens de informatieavond gestelde vragen is op 13 juli 2021 online geplaatst, zie antwoord 12.2.</i> Reclamant geeft aan dat op de inloopavond alle kritische vragen over schaduw en hoogte werden weggewimpeld met: het is nog niet definitief, het kan nog alle kanten op en schrijf vooral uw bezwaren op. Het verslag over deze avond legt de nadruk op de positieve kant. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De vragen en beantwoording met betrekking tot hoogte en schaduwwerking hadden betrekking op de overige ontwikkelingen die werden gepresenteerd in het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord. Voor de ontwikkeling van de MicroCity aan de Hertog Aalbrechtweg 1 was de uitwerking al bekend en staat dit in het bestemmingsplan. Het verslag van de avond geeft weer wat er aan informatie uit de omgeving is opgehaald. Zorgen over bepaalde specifieke ontwikkelingen, maar over het algemeen een positief beeld.</i> Reclamant geeft aan dat de Nota van beantwoording inspraak over het voorontwerp vooral laat zien dat als je niet voor bent, dan ben je tegen, maar dat geeft geen participatie weer. Participatie betekent dat je naar de andere kant luister, meedenkt, en van de gemeente verwacht dat die ook meedenkt en niet alleen maar afwijst anders dan wat nu

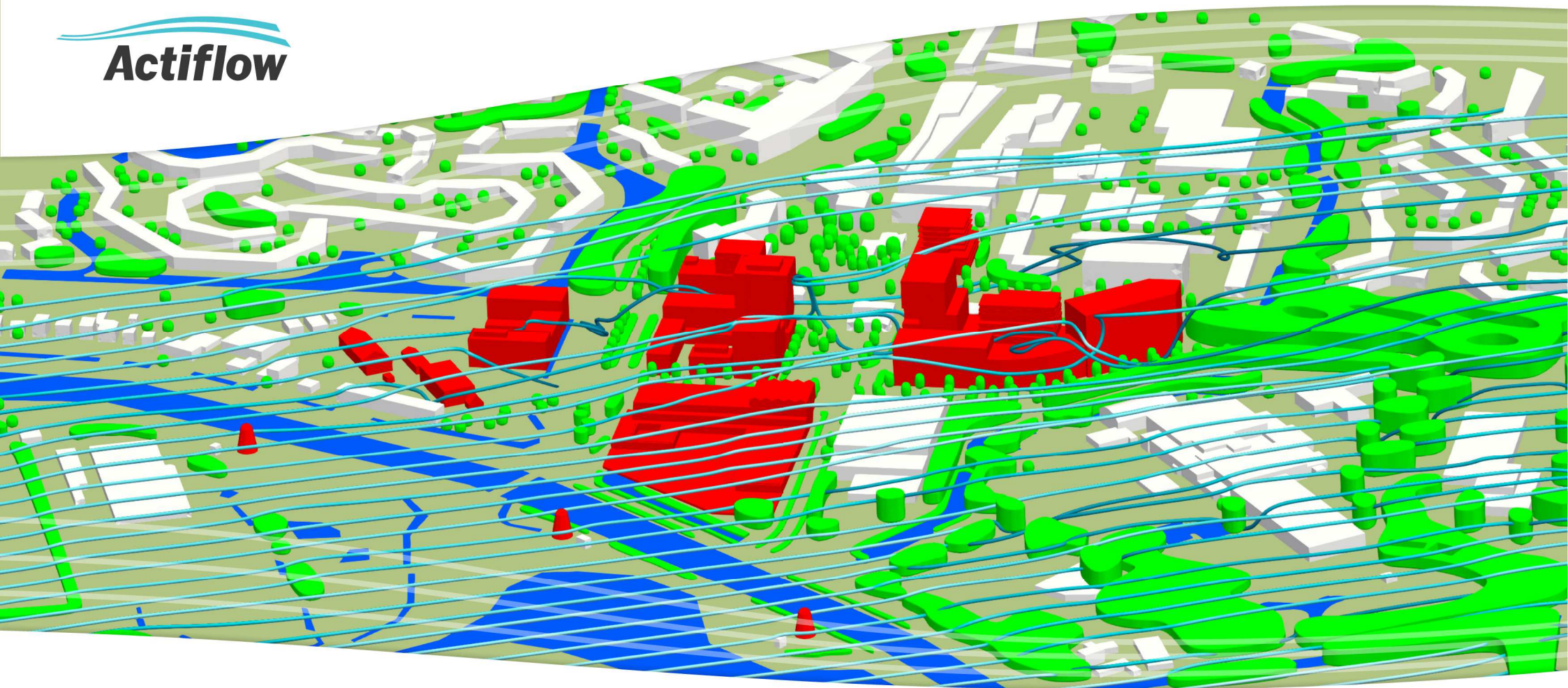
in het plan is verwerkt. Er zijn meer waarheden en meer alternatieven. De beantwoordster gaat hier op geen enkele wijze op in en doet dus niet aan participatie. Veel eerder jaagt zij de reactiegevers tegen zich in het harnas door de weinig empathische wijze van beantwoorden. Reclamant ervaart de indruk van minachting. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Bij participatie en inspraak wordt altijd een afweging van alle belangen gemaakt. Daarbij is de input uit de directe omgeving zeer belangrijk. Er zijn meerdere participatiemomenten geweest. Dat het college het individuele belang van reclamant daarbij minder zwaar weegt dan het algemene belang dat de ontwikkeling dient doet daar niets aan af. Een Nota van Beantwoording is een zakelijk stuk. Zie antwoord 12.4. Het is vervelend dat reclamant dit als minachting ervaart.</i> Reclamant geeft aan dat tijdens de digitale informatieavond duidelijk was dat de sprekers niet geoefend hadden op dit fenomeen en steun bij elkaar zochten wie waarover het woord moest voeren. Dit maakte het een beetje een chaotisch tafereel. Reclamant geeft aan dat werd beloofd dat de vragen beantwoord zouden worden op de website, maar dat dit pas (na vragen hierover) gebeurde op maandag 2 augustus, 2 dagen voor de sluiting van de reactietermijn. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Een digitale informatieavond is iets anders dan wat iedereen gewend is. Bij de beantwoording van de vragen werd in inderdaad veel geschakeld tussen verschillende presentatoren (van zowel de gemeente als de ontwikkelende partij). Het is vervelend en begrijpelijk dat dit chaotisch overkwam. Er waren veel vragen, die helaas niet allemaal tijdens de avond beantwoord konden worden. Tijdens de avond is inderdaad toegezegd dat de beantwoording van deze vragen op de website zou worden geplaatst. Dat is gebeurd op 13 juli 2021. Zie antwoord 12.2.</i> Reclamant geeft aan teleurgesteld te zijn bij de beantwoording van de vragen, waarbij koud en kil antwoord werd gegeven waarbij niet werd geluisterd en meegedacht met de uitingen van de burgers en meegedacht wordt aan alternatieven. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Het is spijtig dat reclamant niet tevreden is met de beantwoording. Er is wel degelijk geluisterd naar de participatie. Echter kan niet aan ieder individueel belang worden toegekomen.</i> Reclamant geeft aan dat het erop lijkt dat de auteur van de nota van beantwoording inspraakreactie en de beantwoording van de vragen behorende bij de participatie het plan moest verdedigen en het gemeentebestuur meer oog heeft voor de commerciële belangen van de ontwikkelaar. Reclamant geeft aan dat op dat moment het stadium van verdedigen nog niet was bereikt, aangezien de participatie nog bezig was. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De gemeente kijkt naar het algehele belang van Alkmaar. Daarbij wordt de ontwikkeling van de MicroCity aan de Hertog Aalbrechtweg 1 als positief gezien. De ontwikkeling geeft</i>
--

	<i>een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave en een kwaliteitsimpuls van het stationsgebied.</i> Reclamant geeft aan dat het vertrouwen van de huidige bevolking/kiezers ernstig is geschaad, en roept het gemeentebestuur op de participatie inhoud te geven en over te doen. <u><i>Gemeentelijke beantwoording</i></u> <i>Er heeft gedurende het traject uitgebreide participatie plaatsgevonden. Het is spijtig dat reclamant dat niet zo ervaart. Het feit dat niet aan alle wensen van de omgeving kan worden tegemoetgekomen betekent echter niet dat er geen goede participatie is geweest. Alle belangen worden tegen elkaar afgewogen, daarbij speelt de impact van de ontwikkeling op de omgeving een belangrijke rol. Het algemene belang dat het plan dient, een belangrijke bijdrage aan de woningbouwopgave en kwaliteitsimpuls in stationsgebied Alkmaar Noord, wordt in dit geval echter zwaarder gewogen dan een individueel belang.</i>
Conclusie De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

	R13
13.1	<u>Ontwikkelbeeld Zaancorridor en Stationsgebied Alkmaar</u> Reclamant roept op om bij de uitwerking van de plannen deze af te stemmen met het ontwikkelbeeld dat voor de Zaancorridor wordt opgesteld. Reclamant verwijst naar het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar en het verminderen van de P&R plaatsen waardoor de druk op de P&R bij stationsgebied Alkmaar Noord toeneemt. <u><i>Gemeentelijke beantwoording</i></u> <i>Dit is niet relevant voor het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1.</i>
13.2	<u>P&R</u> Reclamant geeft aan bezwaar te maken tegen het splitsen van de P&R voorziening bij station Alkmaar Noord. Bij het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 worden 40 P&R plaatsen in de parkeerkelder onder de MicroCity gerealiseerd, de overige P&R plaatsen worden verplaatst naar een nog te ontwikkelen mobiliteitshub in de nabijheid van de ringweg. <u><i>Gemeentelijke beantwoording</i></u> <i>Er zijn met de ontwikkelaar afspraken gemaakt over het in stand houden van de 40 P&R plaatsen in de parkeerkelder onder de MicroCity. De verplaatsing van de overige P&R plaatsen wordt niet geregeld met het bestemmingsplan maar valt onder het Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord. Dit deel van de zienswijze wordt beantwoord in de Nota beantwoording zienswijzen Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord, waar reclamant ook een zienswijze op heeft ingediend.</i>

13.3	<u>K&R / Taxi</u> In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat taxi's en K+R een plek buiten de geplande kelder voor P&R een plek zullen vinden. Reclamant gaat graag in gesprek over een goede inpassing van deze plekken. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De gemeente gaat graag met reclamant in gesprek over de inpassing van de K&R en taxi's.</i>
13.4	<u>Fietsenstalling</u> Reclamant merkt op dat uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat in de parkeerkelder onder het park ook ruimte is voor een fietsenstalling met servicepunt. Reclamant geeft aan niet uit de toelichting te kunnen halen of deze faciliteiten voor treinreizigers zijn bedoeld. Reclamant merkt op dat in dat geval ProRail in Nederland verantwoordelijk is voor de realisatie van fietsenstallingen, met NS Stations als exploitant. Reclamant geeft aan graag met de gemeente in gesprek te gaan van een goede integrale invullen van een voor stations zo belangrijke voorziening. Daarbij dient dan uiteraard ook de bestaande stalling betrokken worden. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>De fietsenstalling is bedoeld voor de bewoners en gebruikers van de MicroCity. De ontwikkelaar staat wel open voor overleg met ProRail voor een bredere invulling (voor bijvoorbeeld ook treinreizigers). Het bestemmingsplan staat dit in dat geval niet in weg. Het uitgangspunt is voor eigen gebruik. De gemeente sluit in dat geval graag aan.</i>
Conclusie De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

Bijlage A Windstudie Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord



Stationsgebied Alkmaar Noord 2030

CFD-Molenbiotoopstudie

Auteur(s): ing. Marc Koops
Controlleur: ir. Ragiël Wildvank
Datum: 15/11/2021

AFR - 7161
Versie 2.0
©2021 Actiflow BV

Inhoudsopgave

- 1 Introductie
- 2 Opzet van de berekening
 - 2.1 Software
 - 2.2 Geometrie en rekenrooster
 - 2.3 Aannames en randvoorwaarden
- 3 Resultaten
- 4 Conclusies
- A Bijlage

1 Introductie

De gemeente Alkmaar is voornemens om in 2030 nieuwbouw te ontwikkelen rond het treinstation Alkmaar Noord. Voorliggende rapportage omschrijft een windstudie gericht op de molenbiotopen van de nabijgelegen molens, uitgevoerd door [Actiflow](#) in opdracht van de Gemeente Alkmaar.

Het nieuwbouwproject bestaat onder andere uit de vernieuwing van: de PostNL locatie, het NS-station, de Europese school, het Regiohuis en de Drechterwaard 100. Ook wordt in het gebied aanvullende vegetatie in de vorm van bomen en bosschages voorzien. De nieuw te bouwen volumes hebben een maximale hoogte van zo'n 44 m. Op een afstand van ongeveer 100 m tot 550 m van de nieuwbouw zijn vier historische windmolens (van west naar oost: molen B,C,D,E) gelegen langs de Hoornsevaart. De toevoeging van de nieuwbouw kan een verandering in het lokale windklimaat veroorzaken, welke op zijn beurt de werking van de oude windmolens kan beïnvloeden.

Om dit inzichtelijk te maken is [Actiflow](#) gevraagd een windstudie uit te voeren, welke in onderhavige rapportage wordt gepresenteerd. Het doel van deze studie is om de potentiële verandering van de operationele tijd voor elke windmolen als gevolg van de aanwezigheid van de nieuwbouw en nieuwe vegetatie te kwantificeren.

Voorliggende rapportage geeft dan ook informatie betreffende de wijzigingen in de windvang van de nabijgelegen windmolens bij toevoeging van de nieuwbouw en nieuwe vegetatie. De resultaten zijn hierbij vergeleken tussen de huidige* en de toekomstige situatie.

*Met de huidige situatie wordt hier de huidige vergunde situatie bedoeld, d.w.z. met de maximale planologische bouwvolumes**

Door [Actiflow](#) zijn met betrekking tot dit project reeds simulaties uitgevoerd

(rapport "*Stationsgebied Alkmaar Noord 2030 - CFD-studie windhinder en windgevaar V2.0*" AFR - 7161).

Deze studie is uitgevoerd met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD). Het windklimaat van de nieuwe situatie is gesimuleerd voor 12 verschillende windrichtingen en vergeleken met gelijkwaardige simulaties voor de huidige situatie. Door de windstroompatronen met de lokale wind statistieken voor Alkmaar te combineren, is het mogelijk om de jaarlijkse operationele tijd voor elke windmolen te berekenen.

De gebruikte geometrie van het gebouw, de omgeving, het rekendomein en de bijbehorende randvoorwaarden zijn weergegeven in hoofdstuk 2. De resultaten van de berekeningen worden besproken in hoofdstuk 3, waarna de conclusies volgen in hoofdstuk 4.

2 Opzet van de berekening

2.1 Software

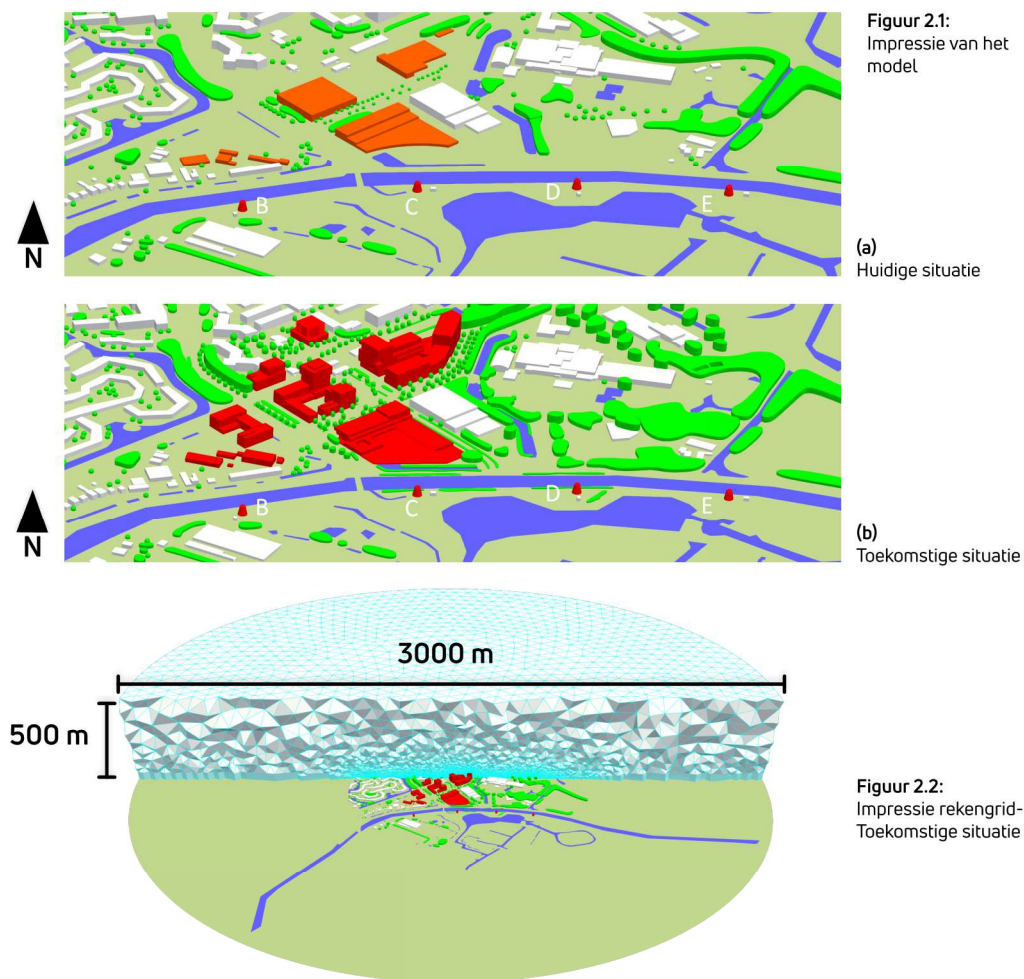
De berekening is uitgevoerd met behulp van OpenFOAM v2012, een softwarepakket dat bedoeld is voor het oplossen van problemen in de continuüm mechanica en thermodynamica. Voor dit project is "simpleFoam" gebruikt. Deze solver is gebaseerd op de incompressibele Reynolds Averaged Navier-Stokes (RANS) vergelijkingen en houdt rekening met turbulentie. Turbulentie is gemodelleerd gebruik makend van het k- ω SST model.

2.2 Geometrie en rekenrooster

De geometrie van de modellen (huidige en toekomstige situatie) zijn gebaseerd op de verkregen tekeningen en modellen van de opdrachtgever. De 3D-modellen zijn weergegeven in figuur 2.1. De modellen omvatten alle gebouwen binnen een straal van ruim 300 meter rond de nieuwbouw en de molens.

De omliggende bebouwing is als eenvoudige massa's weergegeven. Rond dit gebied is een cilindervormig domein geplaatst met een doorsnede van 3000 m en een hoogte van 500 m. Het plangebied is centraal in dit domein geplaatst, zodat hier verschillende windrichtingen op kunnen worden toegepast zonder dat het voor- of achtergebied te klein wordt. De ruwheid van het voorland is afgestemd op de werkelijke situatie.

Het luchtvolume in de hierboven omschreven geometrie is vervolgens opgedeeld in een groot aantal kleine volumecellen. Deze cellen tezamen vormen het rekenrooster. Dit rooster bestaat uit 33 353 142 cellen voor de huidige situatie en 80 125 025 voor de toekomstige situatie (figuur 2.2). Over het grondoppervlak en de bebouwing zijn vijf lagen prisma's geplaatst. Deze prismalaag zorgt voor een betere berekening van de snelheidsgradiënt in de atmosferische grenslaag.



2.3 Aannames en randvoorwaarden

Om inzicht te krijgen in het windklimaat is de gehele windroos doorgekend, te weten 12 windrichtingen. Er is aangenomen dat de atmosferische grenslaag een snelheidsprofiel heeft volgens vergelijking 3.1 en 3.2. Hierin is U_n de horizontale windsnelheid, z de hoogte vanaf het maaiveld, en z_0 een ruwheidslengte. De ruwheidslengte is een maat voor de ruwheid van het terrein. Verder geldt dat $\kappa = 0,41$. Deze empirische constante is gerelateerd aan het modelleren van grenslagen.

Ook de turbulente grootheden k en ω verlopen volgens een voorgeschreven profiel, zoals aangegeven in vergelijking 3.3 en vergelijking 3.4. Hierin heeft C_μ de waarde 0,09. Deze empirische constante komt voort uit het gebruikte turbulente model (k - ω SST).

Voor de berekeningen is een windsnelheid van 5 m/s op een hoogte van 60 m opgegeven. Hierbij is een atmosferisch grenslaagprofiel toegepast. Voor de 12 windrichtingen die in beschouwing zijn genomen wordt een resulterend snelheidsveld bepaald. Hiermee is voor elke locatie per windrichting de versterkingsfactor ten opzichte van de opgelegde windsnelheid vastgelegd.

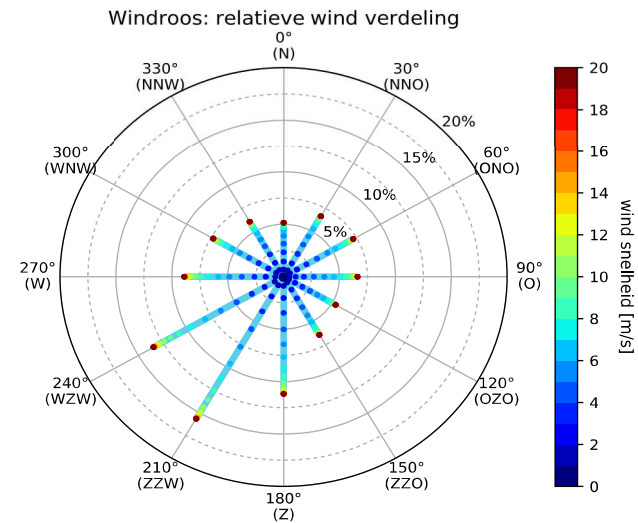
Vervolgens wordt de windstatistiek gecombineerd met de berekende versterkingsfactor, zodat voor elke windsnelheid op een locatie een overschrijdingskans kan worden bepaald van verschillende windsnelheden. Deze overschrijdingskans wordt vervolgens getoetst aan de gewenste kwaliteitsklasse om te bepalen of er een comfortabel windklimaat kan zijn. Een visualisatie van de lokale windstatistiek als windroos en als frequentieverdeling van de windsnelheid op 60 m hoogte is weergegeven in figuur 2.3.

$$U_n(z) = \left(\frac{U^*}{\kappa} \right) \ln \left(\frac{z + z_0}{z_0} \right) \quad (3.1)$$

$$U^*(z_0, U_{ref}, z_{ref}) = \frac{\kappa \cdot U_{ref}}{\ln \left(\frac{z_{ref} + z_0}{z_0} \right)} \quad (3.2)$$

$$k(z) = \frac{U^{*2}}{\sqrt{C_\mu}} \quad (3.3)$$

$$\omega(z) = \frac{U^*}{\kappa(z - z_{ground} + z_0)\sqrt{C_\mu}} \quad (3.4)$$



Figuur 2.3: Visualisatie van de windstatistiek welke is gebruikt bij de bepaling van windhinder en windgevaar.

3 Resultaten

De operationele windsnelheid van de vier windmolens valt binnen het bereik van 5,5 m/s (cut-in snelheid) tot 13,9 m/s (cut-out snelheid). Onder de cut-in snelheid van de windmolen is er onvoldoende druk van de wind om de wieken van de molen te laten draaien; boven de cut-out snelheid van de windmolen worden de wieken tot stilstand gebracht om te voorkomen dat er schade ontstaat als gevolg van de hoge windsnelheden.

Voor elk van de 12 windrichtingen, is het aantal uren per jaar waarin de windsnelheid binnen het operationele bereik valt berekend en opgeteld. Deze berekening werd uitgevoerd voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Deze parameter zal benoemd worden als t_{range} en bij vergelijking als Δt_{range} . Naar de werkelijke operationele tijd van elke windmolen (het aantal uren per jaar dat de wieken kunnen draaien) zal worden verwezen als $t_{\text{operational}}$ en het verschil $\Delta t_{\text{operational}}$.

Figuren 3.1 a en b tonen de verdeling van t_{range} voor de huidige situatie. Dit is berekend op een hoogte van 14 m boven de grond, hetgeen gelijk is aan de hoogte van de as van de windmolens. In de nabijheid van de windmolens valt de windsnelheid ongeveer 1500 tot 2500 uur per jaar binnen het operationele bereik, met lokale verschillen. Dit aantal uren komt ongeveer neer op 17% tot 29% van het totaal aantal uren per jaar.

Figuren 3.1 c en d tonen Δt_{range} tussen de huidige en de toekomstige situatie, waar positieve waarden een uitbreiding van t_{range} als gevolg van de aanwezigheid van de nieuwbouw en voorziene vegetatie betekenen en negatieve waarden een vermindering van t_{range} . De close-up in figuur 3.1d laat zien dat er gemiddeld een relatief groot verschil aanwezig is tussen de situaties. In de nabijheid van de windmolens valt deze tussen $\Delta t_{\text{range}} = -500$ en $\Delta t_{\text{range}} = 0$ uur per jaar.

Voor de berekening van de werkelijke wijziging in operationele tijd $\Delta t_{\text{operational}}$ van de windmolens is het noodzakelijk rekening te houden met de windrichting. Dit wordt gedaan omdat slechts variaties waarbij de windsnelheid van vooraf op de wieken van de windmolen valt van invloed zijn op de werking van de molen, terwijl wijzigingen stroomafwaarts van de wieken niet relevant zijn. Bijlage A bevat Δt_{range} per windrichting. Voor elke windrichting zijn de waarden van Δt_{range} vóór de wieken van elke windmolen opgenomen. Kijkend naar de bijdrage van elke windrichting kan de totale $\Delta t_{\text{operational}}$ per molen worden berekend:

Windmolen B: $\Delta t_{\text{operational}} = -111$ uur (-6.4% van $t_{\text{operational}}$ in de huidige situatie)

Windmolen C: $\Delta t_{\text{operational}} = -240$ uur (-11.1% van $t_{\text{operational}}$ in de huidige situatie)

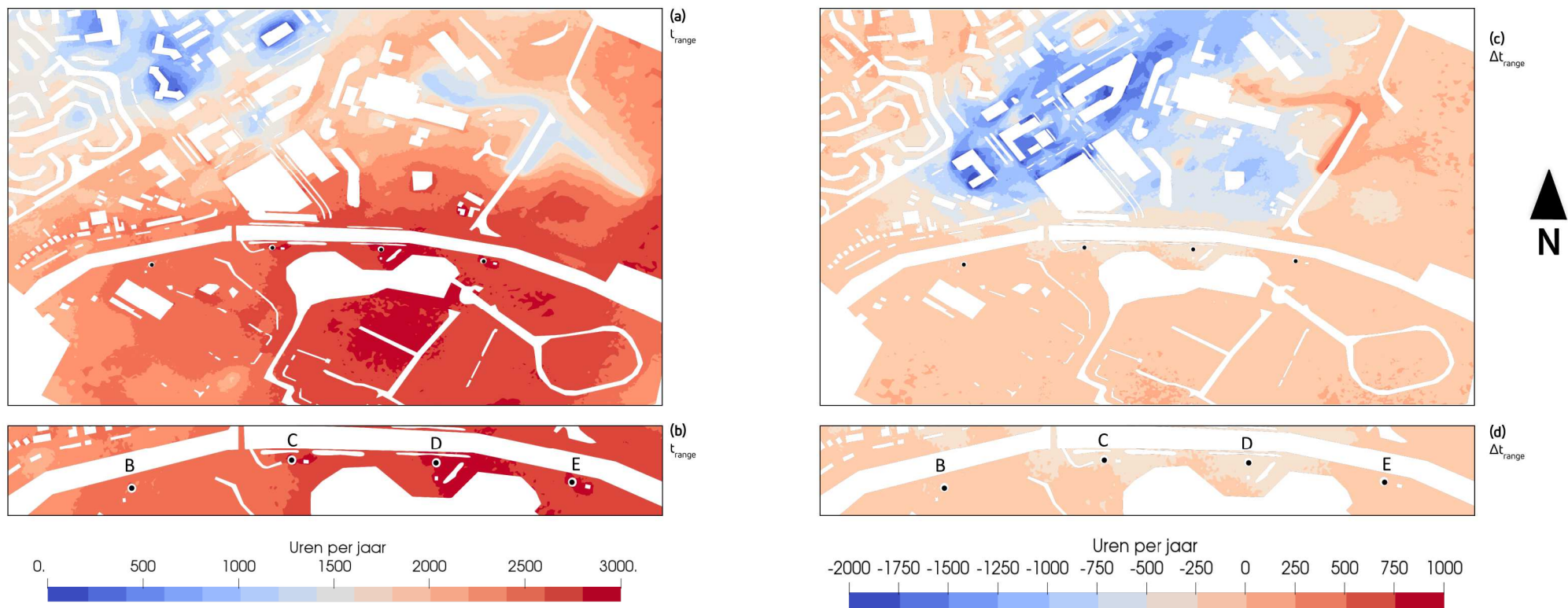
Windmolen D: $\Delta t_{\text{operational}} = -258$ uur (-11.1% van $t_{\text{operational}}$ in de huidige situatie)

Windmolen E: $\Delta t_{\text{operational}} = -138$ uur (-6.3% van $t_{\text{operational}}$ in de huidige situatie)

In bijlage A worden de resultaten van de individuele windrichtingen getoond. Hieruit is te concluderen dat de windrichtingen: westnoordwest, noordnoordwest en noord, het grootste aandeel hebben in de gereduceerde operationele tijd als gevolg van de plaatsing van de beoogde nieuwbouw en vegetatie.

Wat opvalt is dat de operationele tijd van molens C en D sterker wordt beïnvloed dan die van molens B en E. Dit komt doordat de afstand van deze molens tot de nieuwbouw kleiner is. Hierdoor heeft de wind minder tijd om te herstellen van de verstoringen als gevolg van de nieuwbouw, hierdoor komt de snelheid minder vaak in het operationele bereik.

Figuur 3.1:
 t_{range} voor de huidige situatie (a en b) en
 Δt_{range} tussen de nieuwe en huidige
 situatie (c en d)



In figuur 3.2 is het bovenaanzicht te zien van het CAD-model van zowel de huidige, als de toekomstige situatie. Hierin zijn de hoofdoorzaken omcirkeld voor de afname in operationele tijd voor molen C (blauw) en molen D (geel).

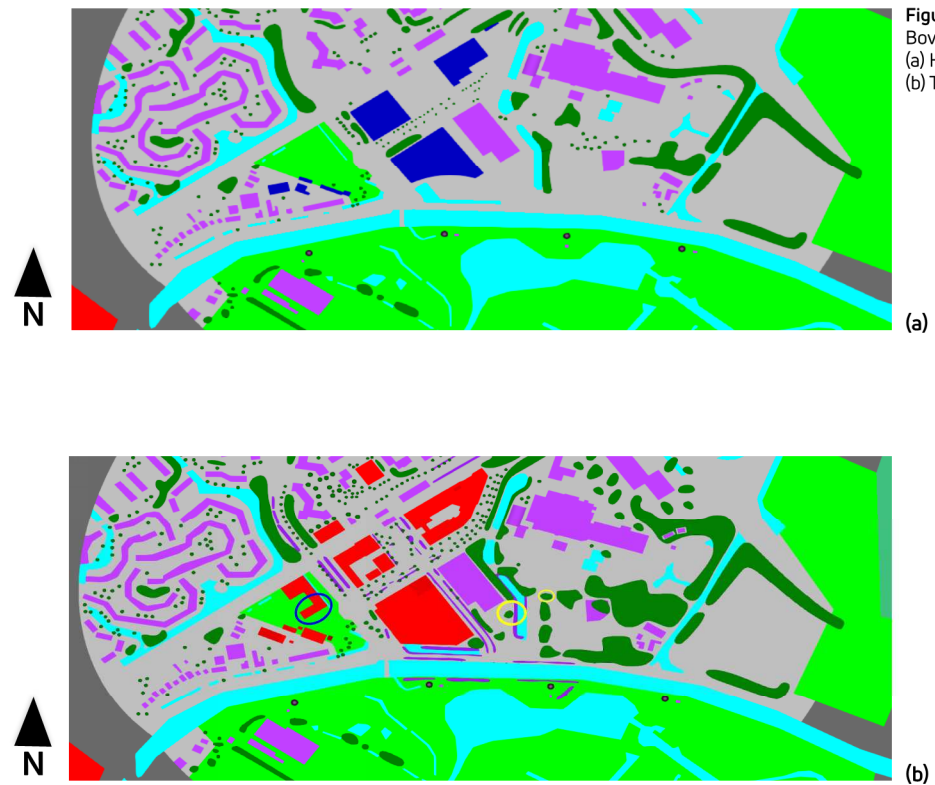
Molen C

De grootste oorzaak voor de afname van de operationele tijd van molen C is de blokkade die wordt gevormd door het zuidelijke blok van de beoogde Driehoek Zeswielen. Deze blokkeert de wind uit het WNW waardoor de molen in een zog komt te staan. Dit zorgt ervoor dat de wind nabij de molen zich minder vaak in het snelheidsbereik bevindt met als gevolg, de afname van de operationele tijd. Indien het nodig wordt geacht de operationele tijd van de molen te verbeteren, wordt voorgesteld dit blok te verlagen en de bouwlagen eventueel te verplaatsen naar het noordelijke of oostelijke blok van de nieuwbouw.

Molen D

Voor molen D is de oorzaak de boompartijen die aan de overkant van de Hoornsevaart worden voorzien. Deze blokkeren de wind uit het NNW en N, wat resulteert in de vermindering van het aantal operationele uren. Er wordt geadviseerd deze niet te plaatsen, of deze te verlagen naar zo'n 10 m hoog.

De voorgestelde maatregelen kunnen ook een positief effect hebben op de operationele tijd van molens B en E. Echter is dit van minder belang aangezien er bij deze molens een relatief kleine afname is te zien, 6.3% en 6.4%.



Figuur 3.2:
Boven aanzicht CAD-model
(a) Huidige situatie
(b) Toekomstige situatie

4 Conclusies

Het windklimaat langs de Molenkade in Alkmaar, waar vier historische windmolens liggen, is met behulp van CFD-simulaties onderzocht. Het doel van de studie was om te bepalen hoeveel de operationele tijd van elke windmolen zal veranderen met de toevoeging van het project 'Stationsgebied Alkmaar Noord 2030', welke tussen de 100 en 550 meter van de windmolens is gelegen. Het onderzoek is uitgevoerd door [Actiflow](#).

In het onderzoek is een geometrisch model van de molens, de nieuwbouw, de vegetatie en de gebouwen in de ruime omgeving hiervan opgesteld. Een rekengrid met hoge resolutie is rond deze geometrie opgetrokken als basis voor Computational Fluid Dynamics (CFD)-simulaties van de windstroming. In totaal zijn 24 simulaties uitgevoerd voor 12 corresponderende windrichtingen per situatie, zonder en met vegetatie. Om een vergelijk te kunnen maken, is een model van de huidige situatie opgesteld en doorgerekend, evenals een model van de toekomstige situatie.

Uit de resultaten van de studie is gebleken dat de plaatsing van de nieuwbouw en de bijbehorende vegetatie hiervan, een negatieve invloed heeft op de operationele tijd van de molens. Voor molen B betekent dit een reductie van 6.4%, voor molen C 11.1%, voor molen D 11.1% en voor molen E een reductie van 6.3% van de operationele tijd in vergelijking met de huidige situatie.

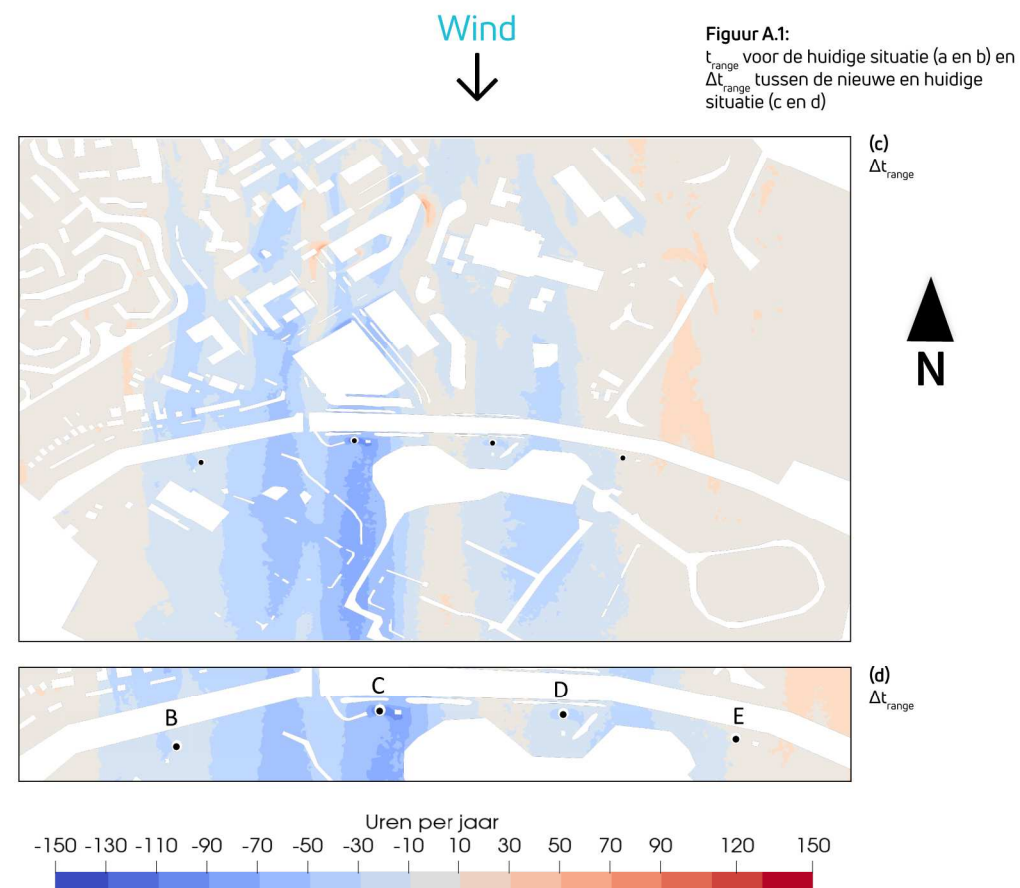
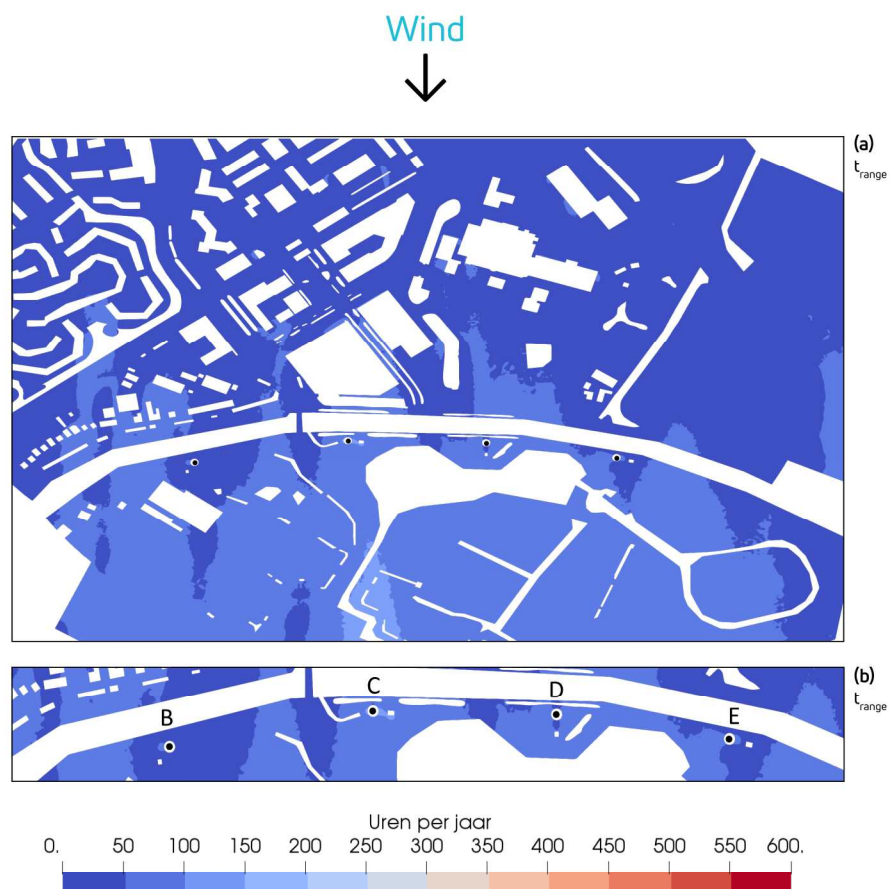
Uit de resultaten van de individuele windrichtingen kan worden geconcludeerd dat de wind uit het: westnoordwesten, noordnoordwesten en noorden, het grootste aandeel hebben in de gereduceerde operationele tijd als gevolg van de plaatsing van de beoogde nieuwbouw en vegetatie.

De grootste oorzaak voor de reductie van de operationele tijd van molens C en D zijn enkele boompertijen ten noorden van de Hoornsevaart en de plaatsing van de Driehoek Zeswielen. De boompertijen hebben met name invloed op molen D, de zuidelijke poot van de Driehoek Zeswielen heeft met name invloed op molen C.

Om de reductie van de operationele tijd in te perken wordt geadviseerd de boompertijen niet te plaatsen of te behouden met de voorwaarde dat deze een maximale hoogte van tien meter hebben. Om de operationele tijd van molen C te verbeteren wordt geadviseerd de zuidelijke poot van de Driehoek Zeswielen te verlagen en deze eventueel te verplaatsen naar de noordelijke of oostelijke poot van het gebouw.

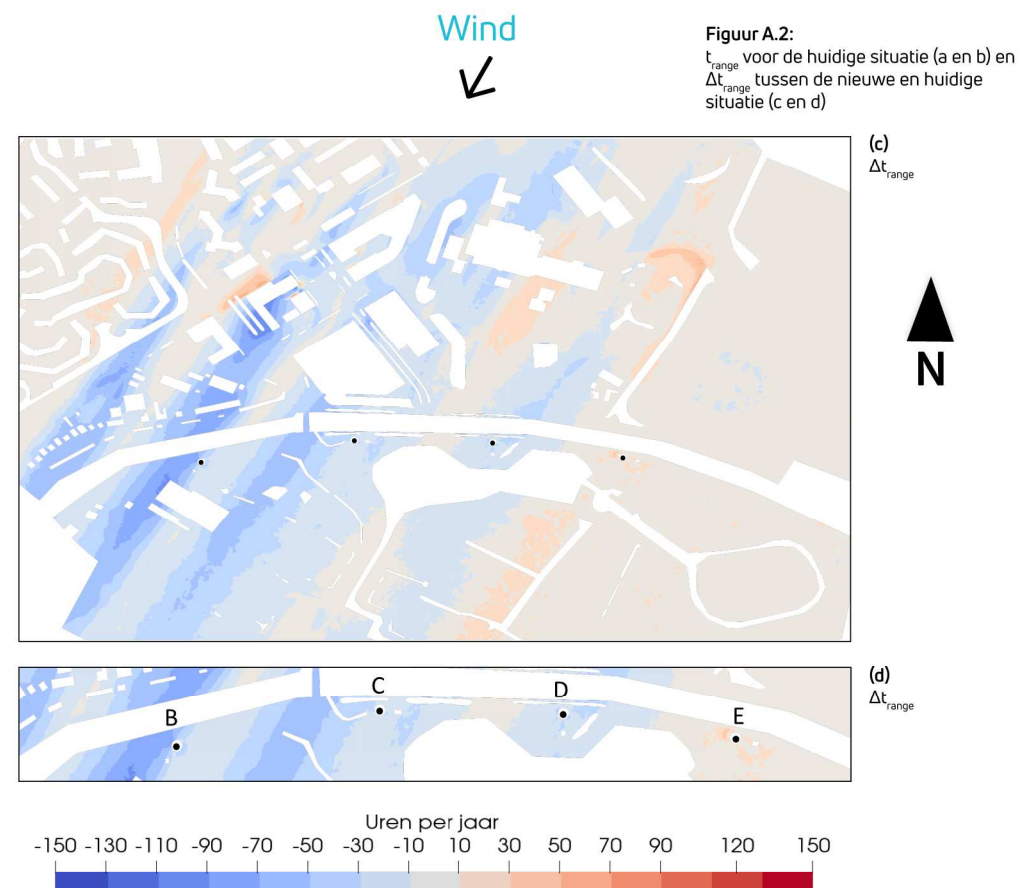
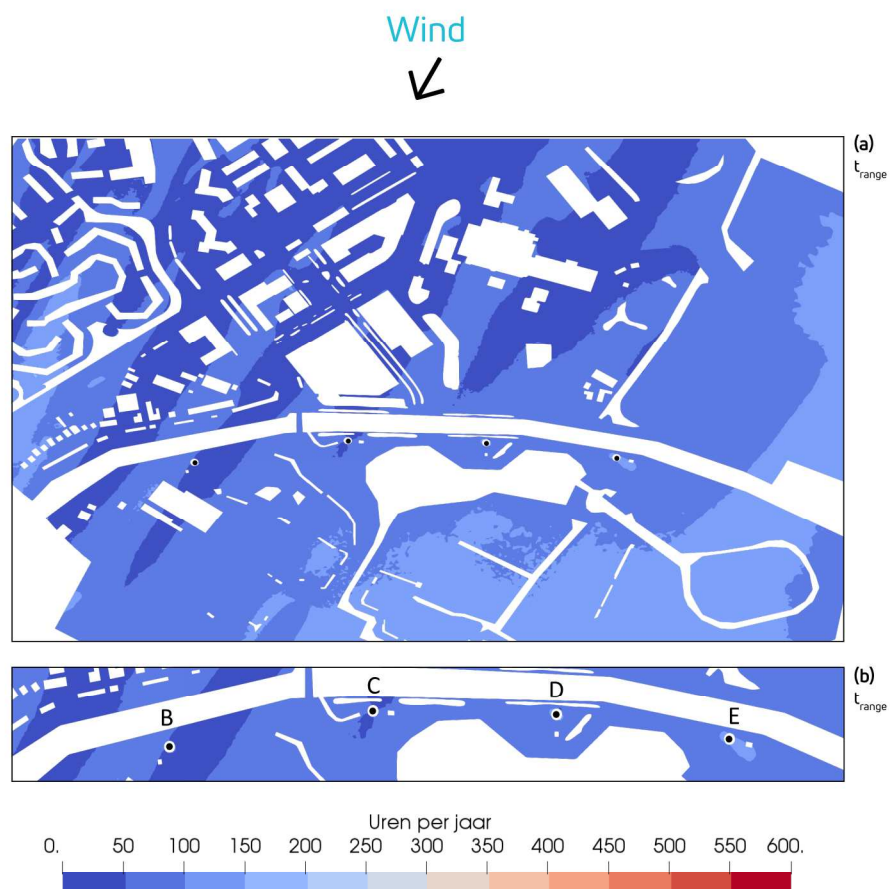
De voorgestelde maatregelen kunnen ook een positief effect hebben op de operationele tijd van molens B en E. Echter is dit minder van belang aangezien er bij deze molens een relatief kleine afname te zien is, 6.3% en 6.4%.

A Bijlage



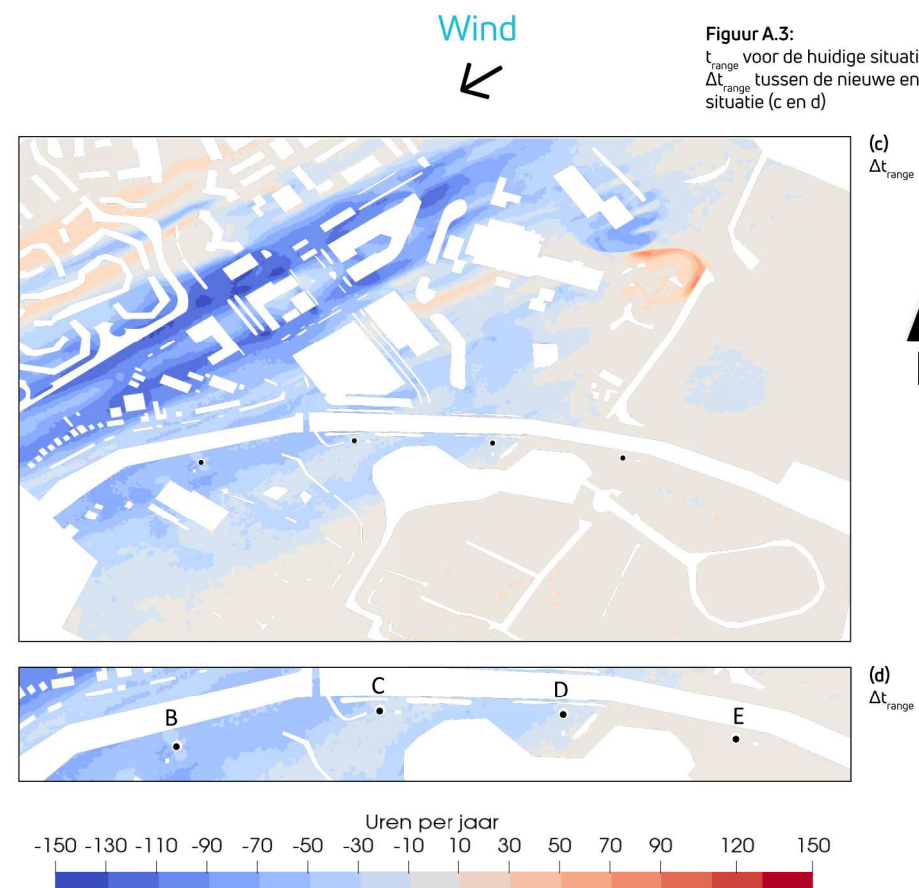
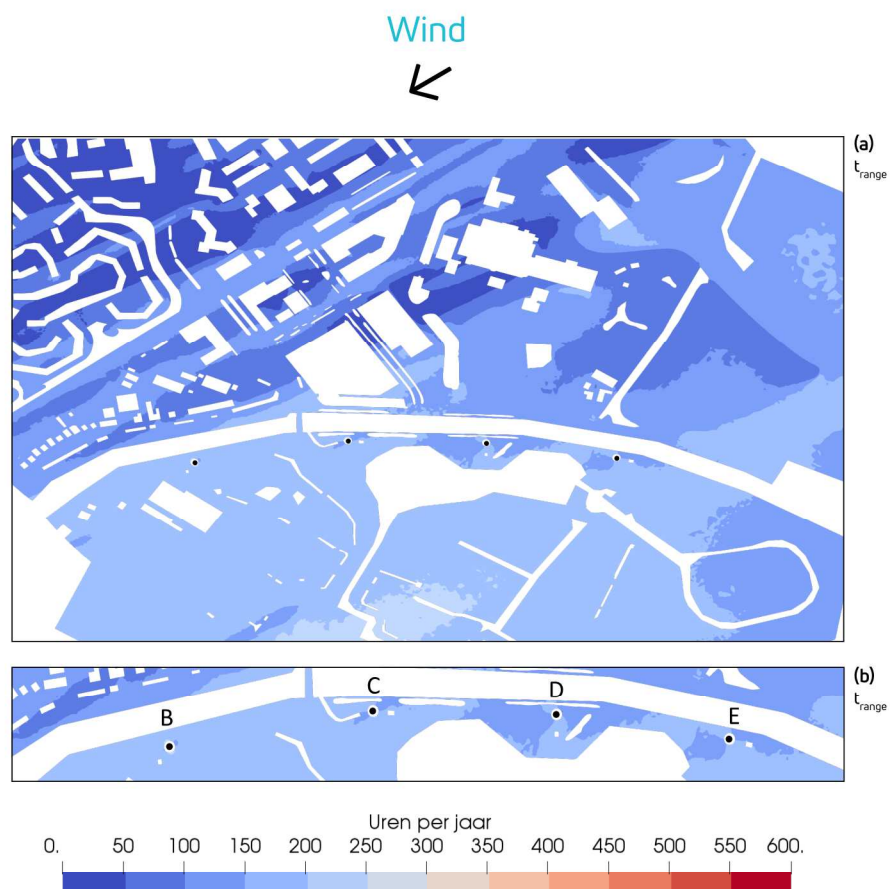
Figuur A.1:
 t_{range} voor de huidige situatie (a en b) en
 Δt_{range} tussen de nieuwe en huidige
 situatie (c en d)

A Bijlage



Figuur A.2:
 t_{range} voor de huidige situatie (a en b) en
 Δt_{range} tussen de nieuwe en huidige
 situatie (c en d)

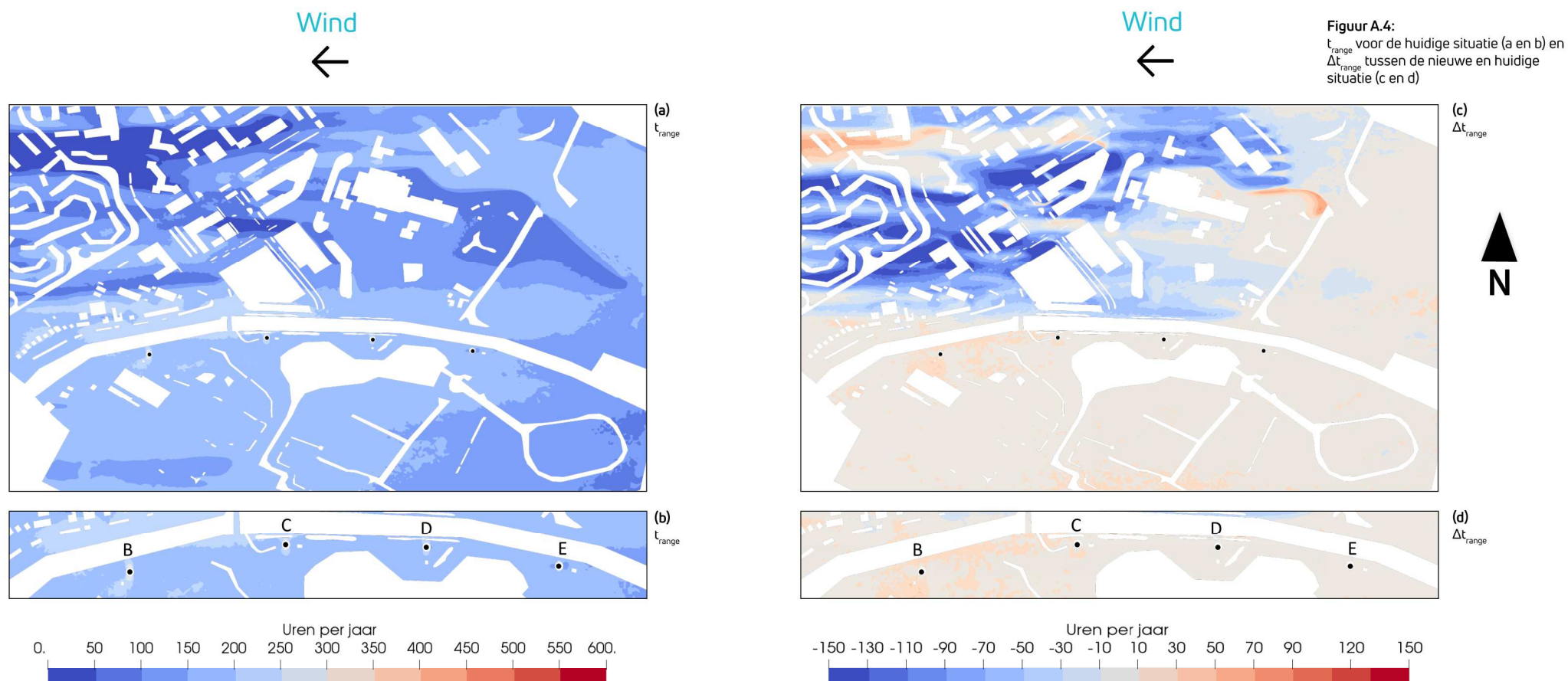
A Bijlage



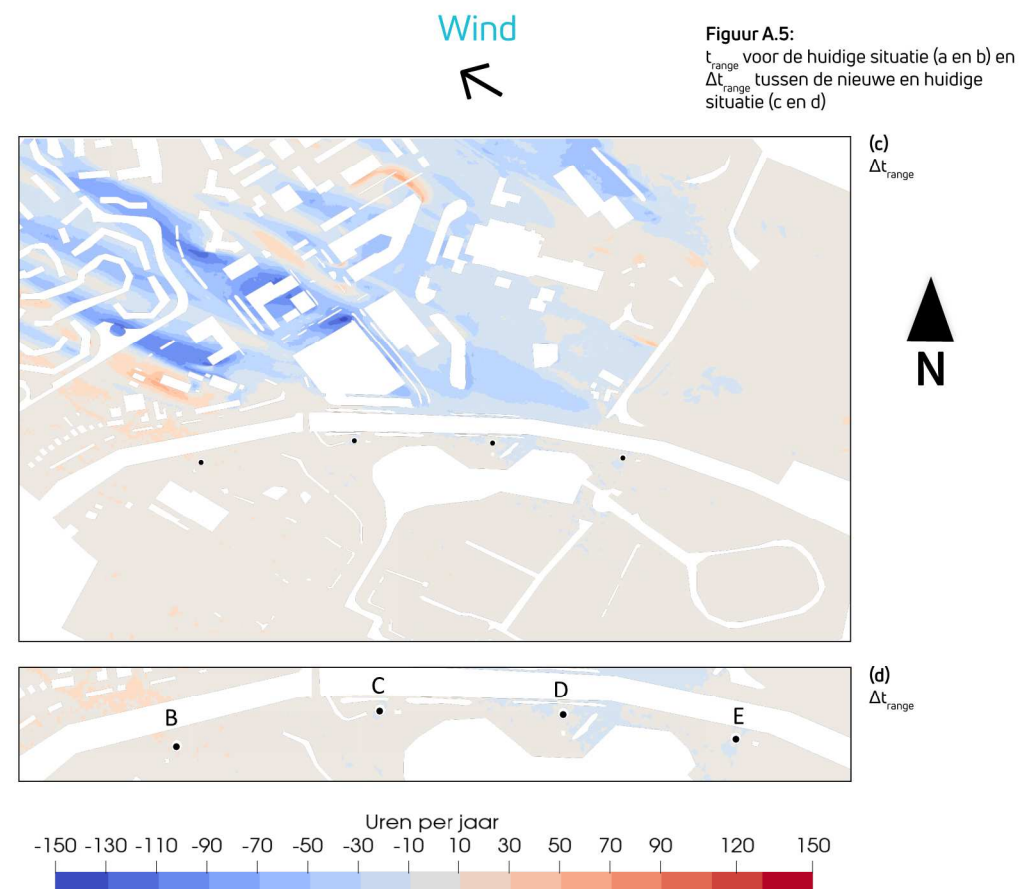
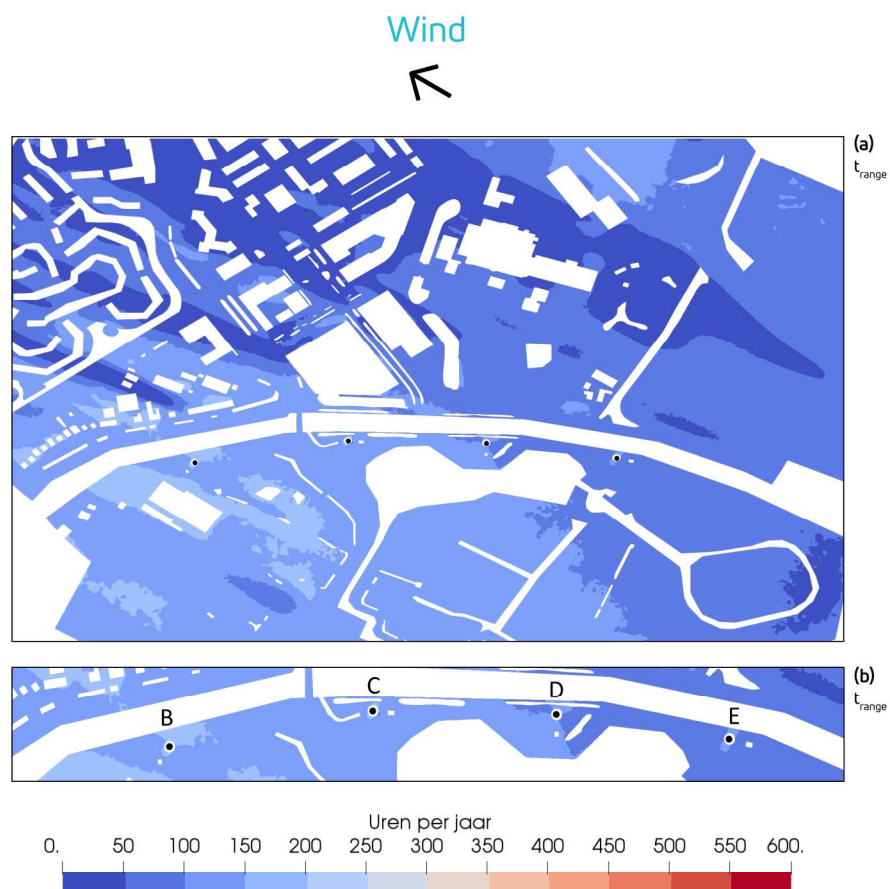
Figuur A.3:
 t_{range} voor de huidige situatie (a en b) en
 Δt_{range} tussen de nieuwe en huidige
 situatie (c en d)



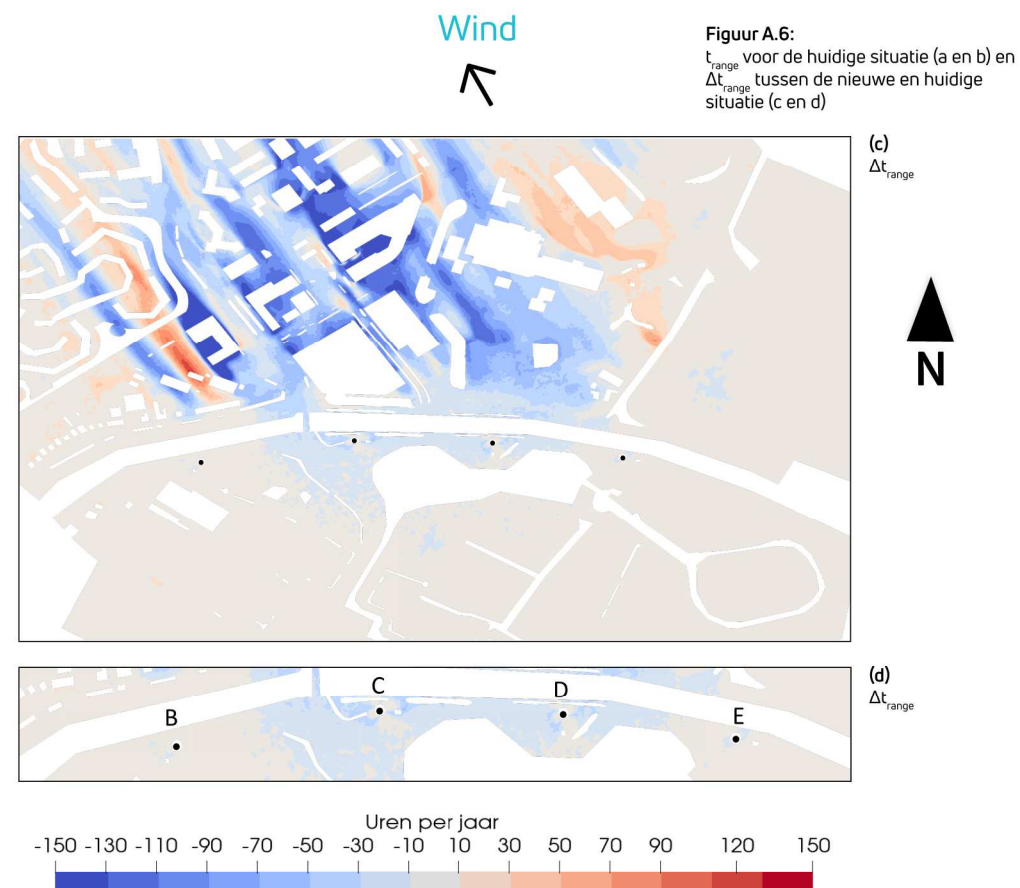
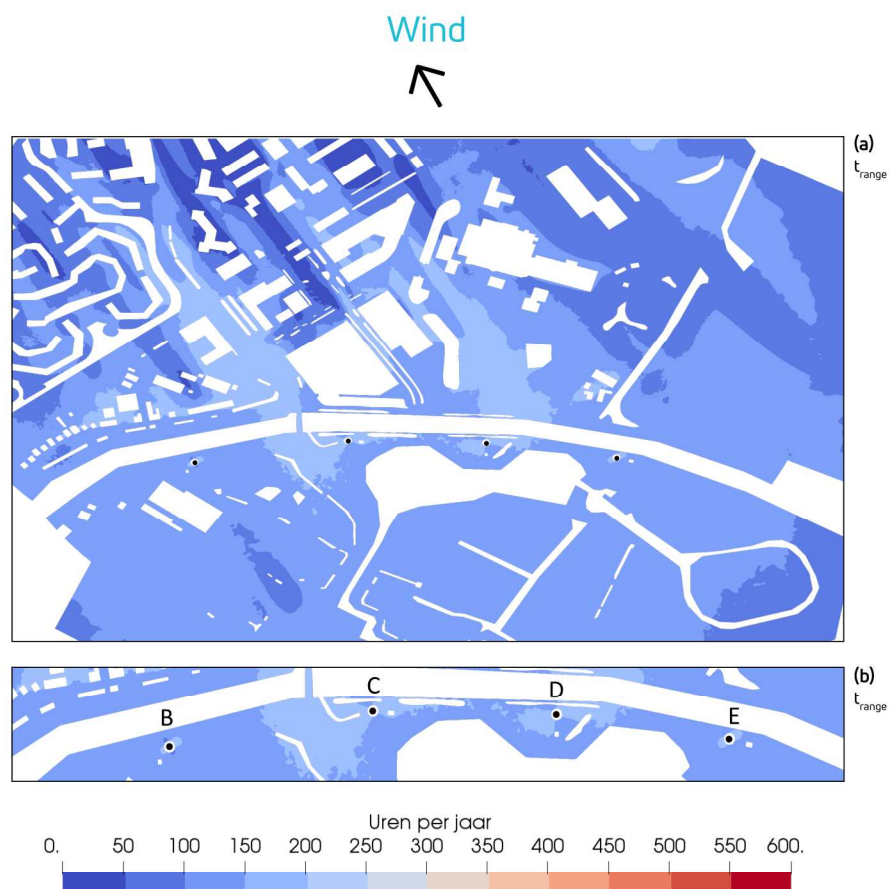
A Bijlage



A Bijlage

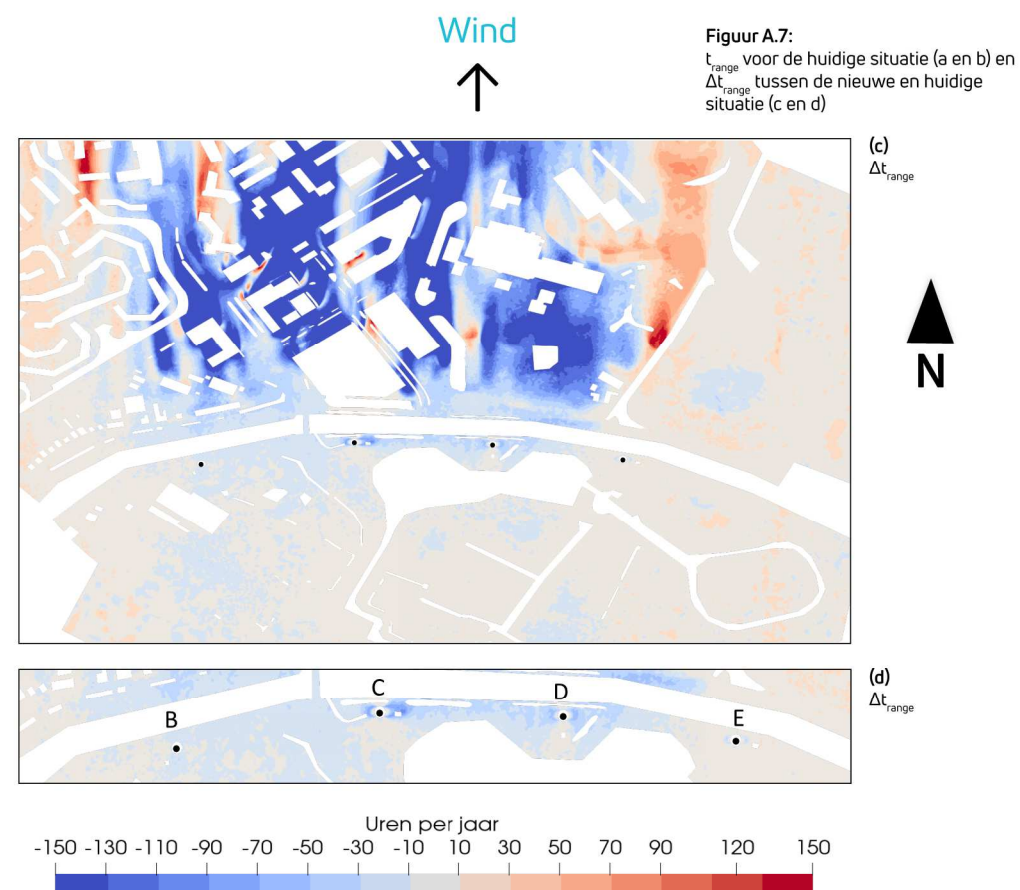
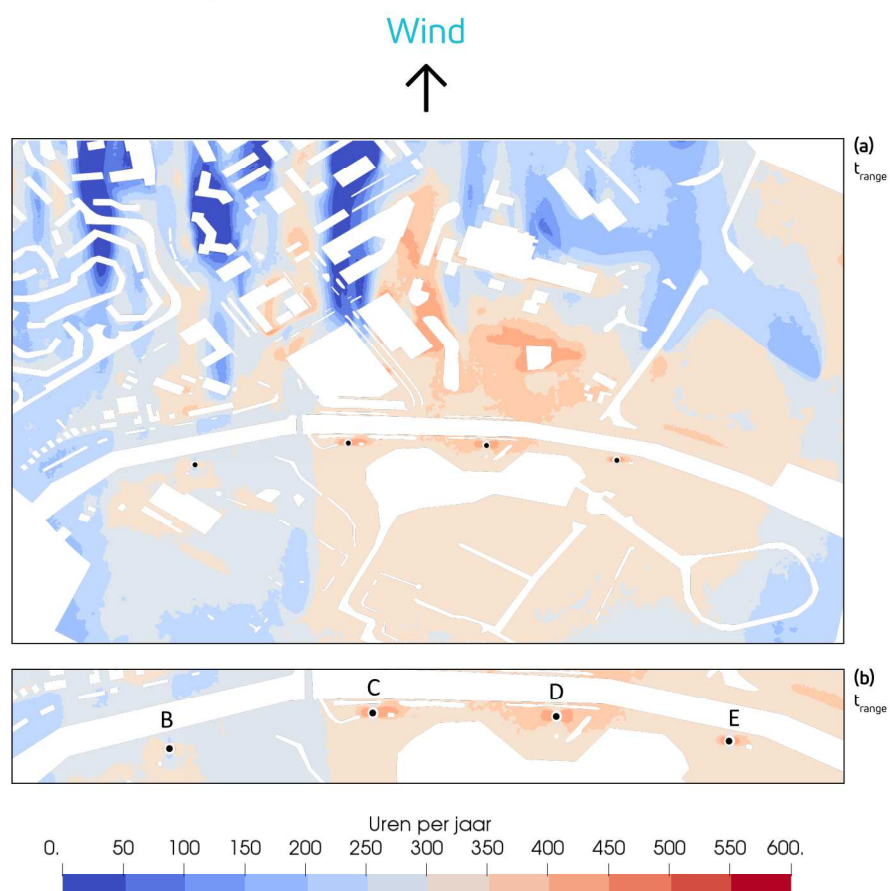


A Bijlage



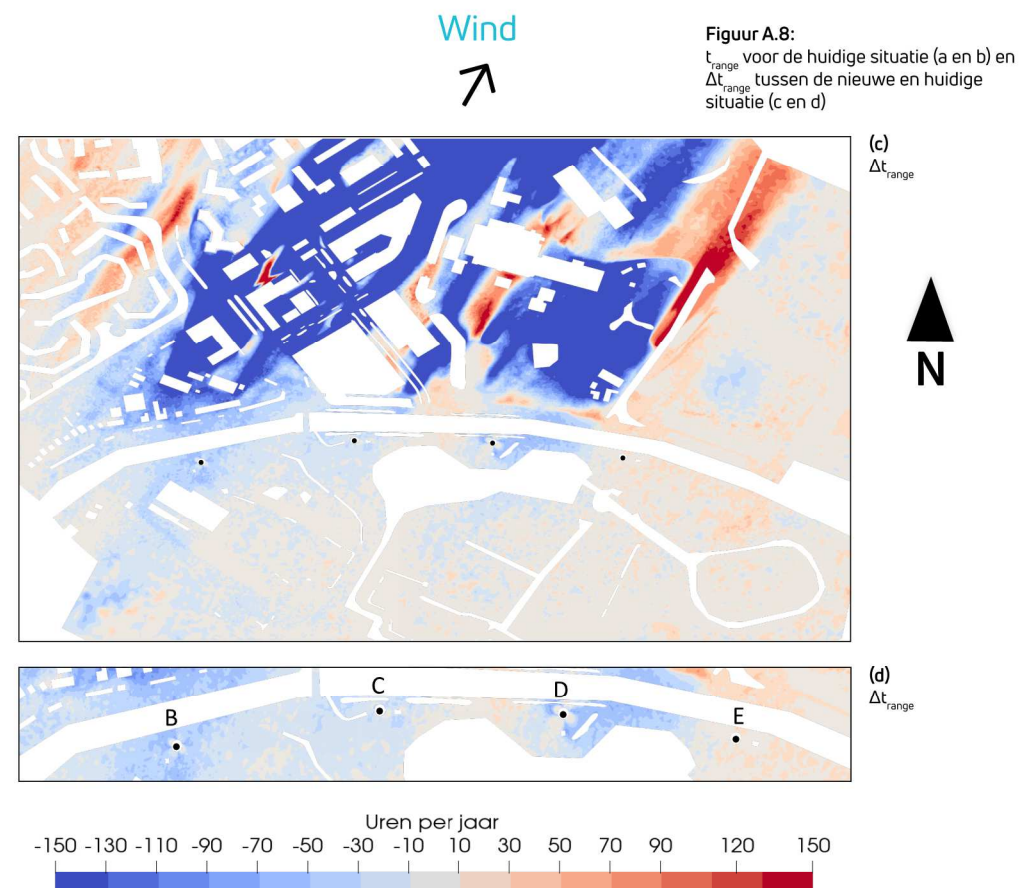
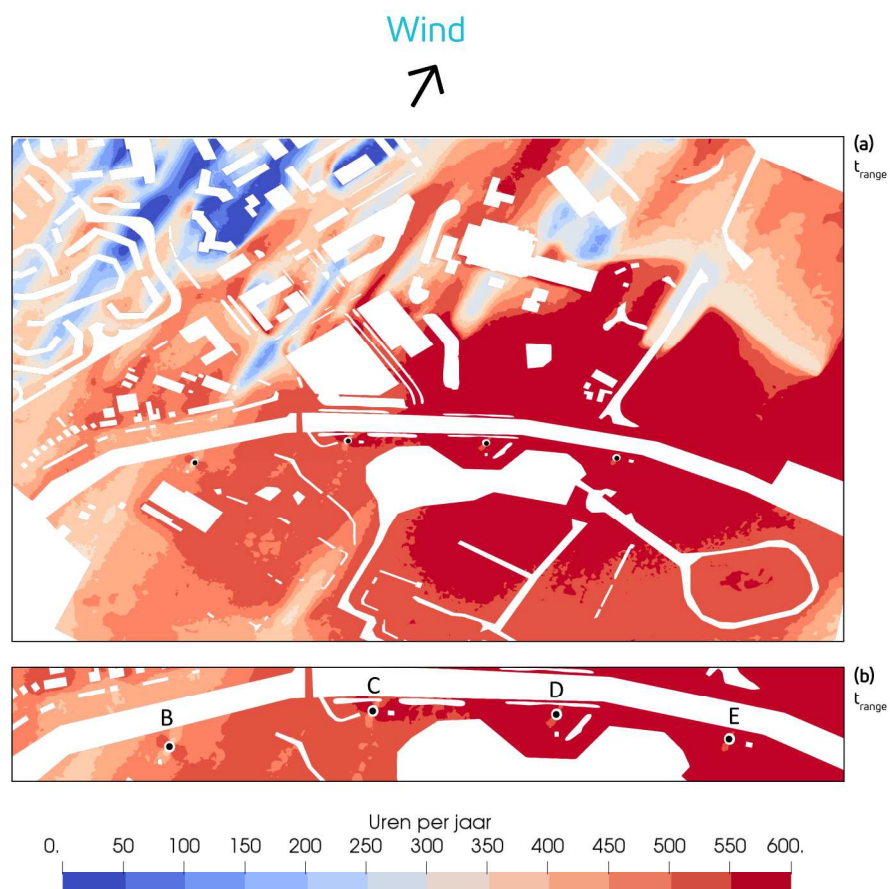
Figuur A.6:
 t_{range} voor de huidige situatie (a en b) en
 Δt_{range} tussen de nieuwe en huidige
 situatie (c en d)

A Bijlage



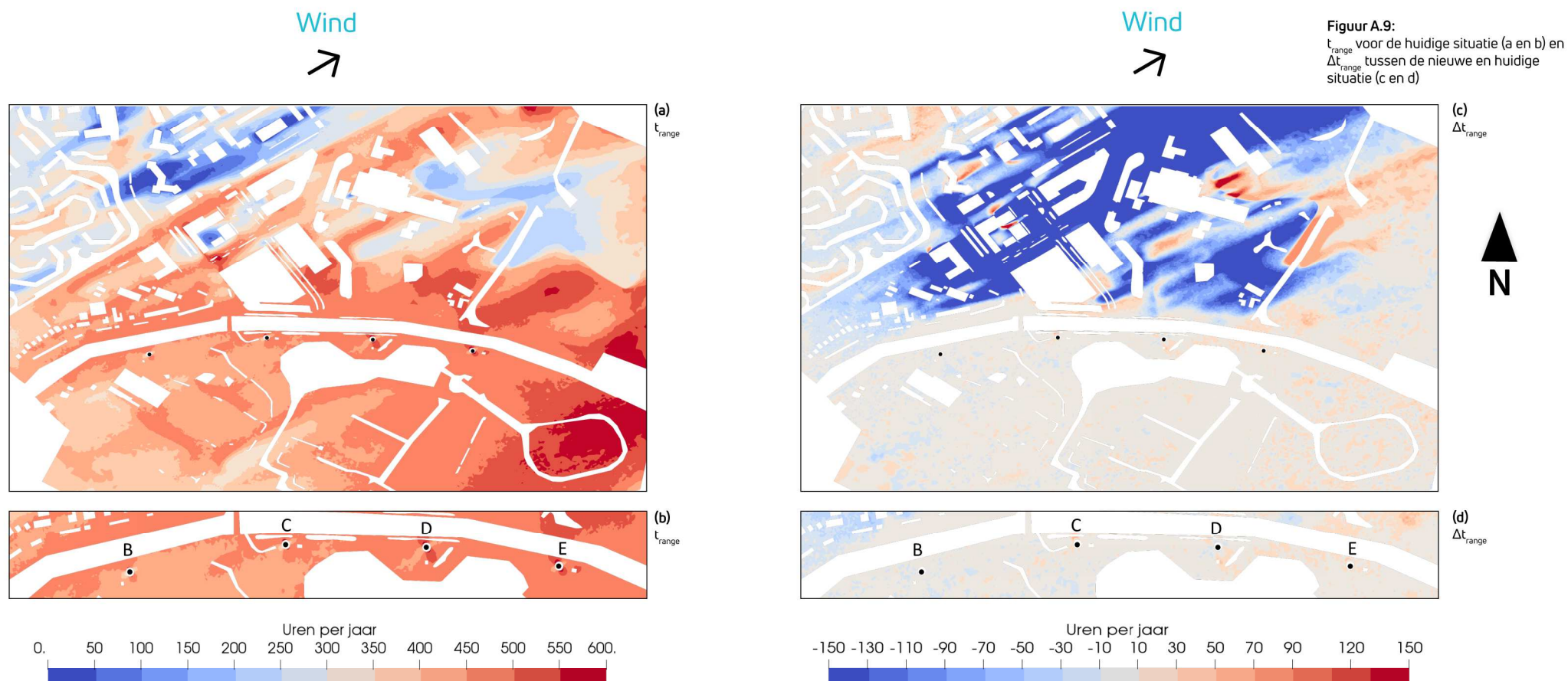
Figuur A.7:
 t_{range} voor de huidige situatie (a en b) en
 Δt_{range} tussen de nieuwe en huidige
 situatie (c en d)

A Bijlage



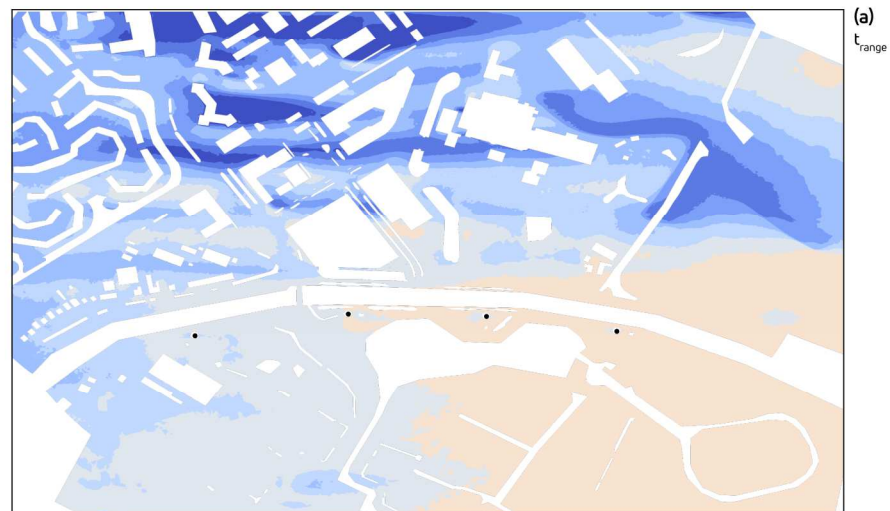
Figuur A.8:
 t_{range} voor de huidige situatie (a en b) en
 Δt_{range} tussen de nieuwe en huidige
 situatie (c en d)

A Bijlage

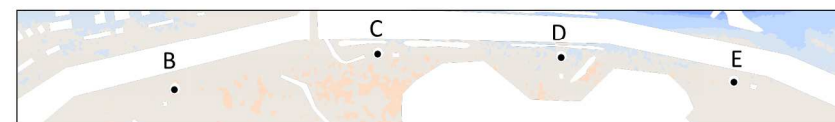
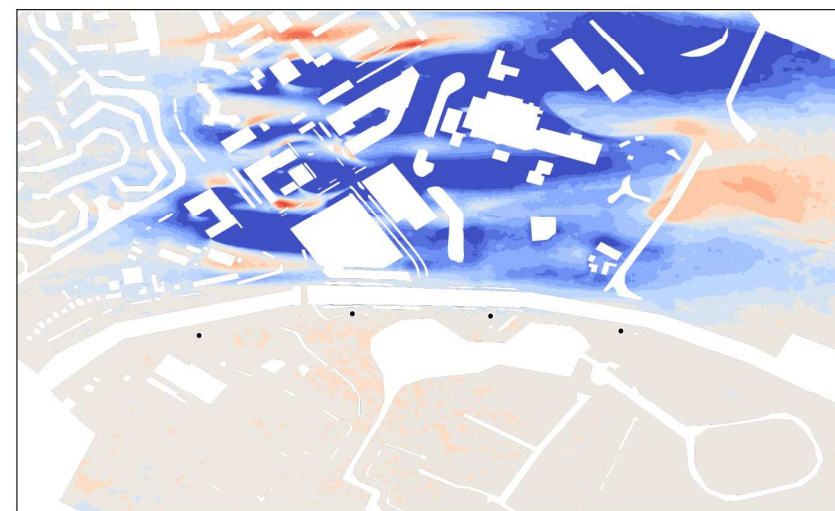


A Bijlage

Wind
→



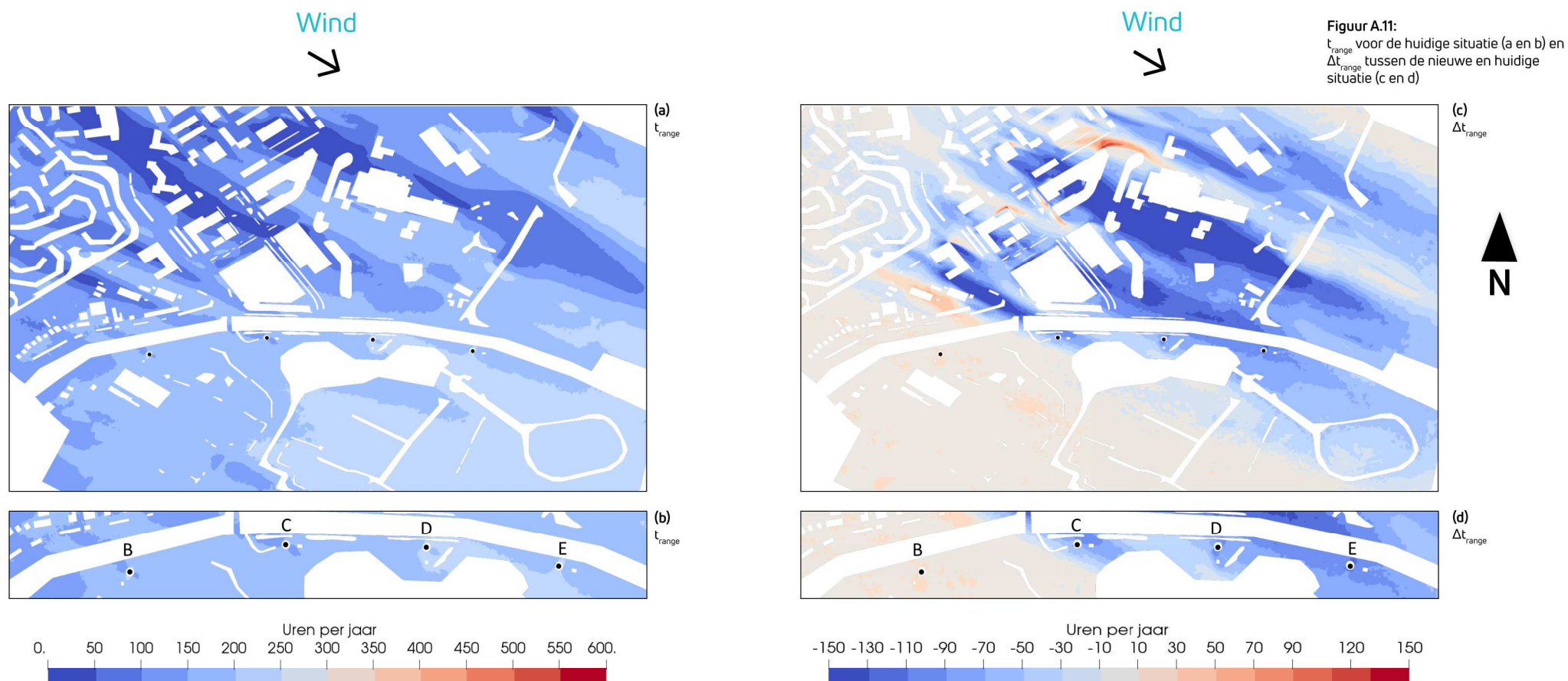
Wind
→



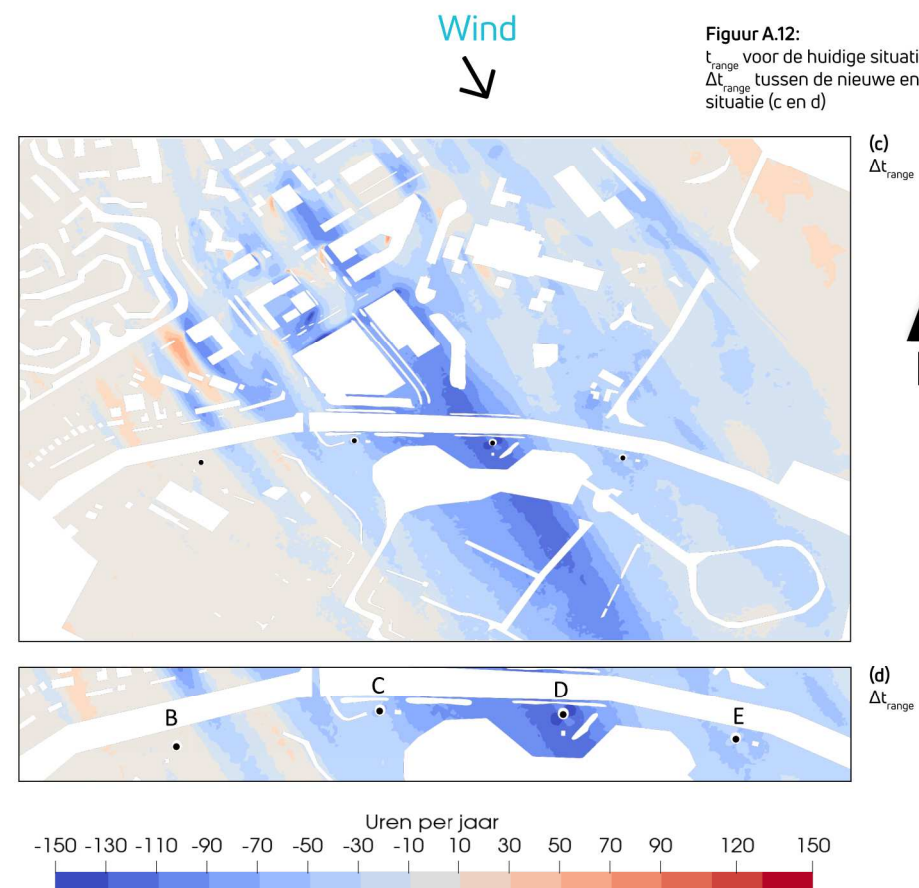
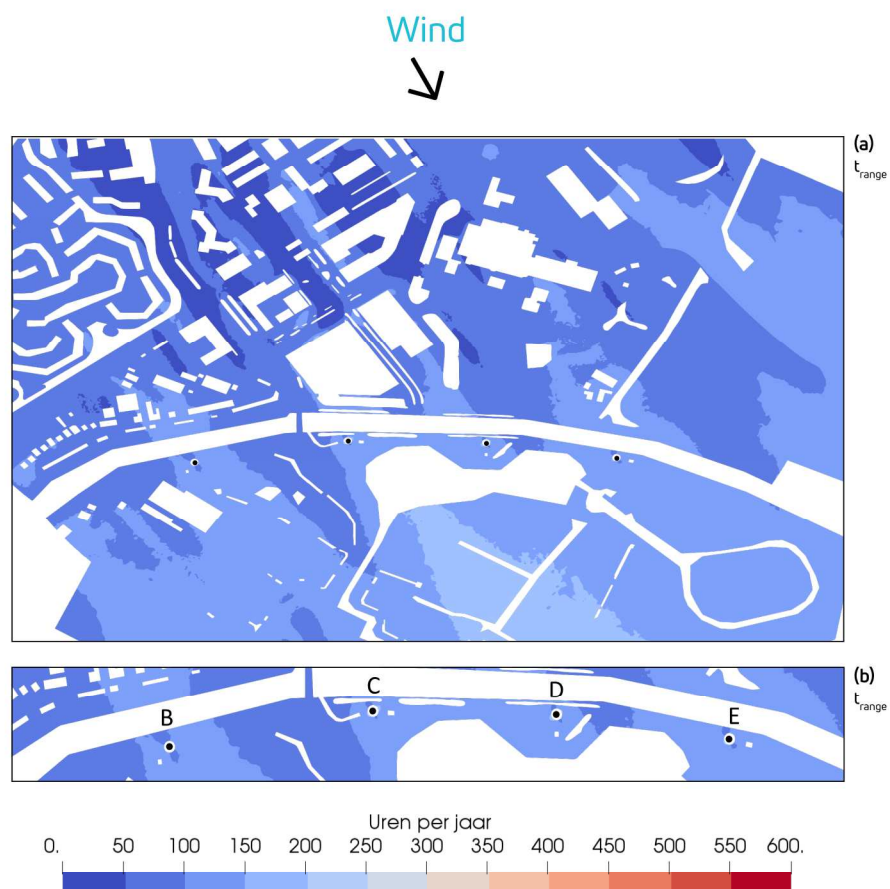
Figuur A.10:
 t_{range} voor de huidige situatie (a en b) en
 Δt_{range} tussen de nieuwe en huidige
situatie (c en d)



A Bijlage



A Bijlage

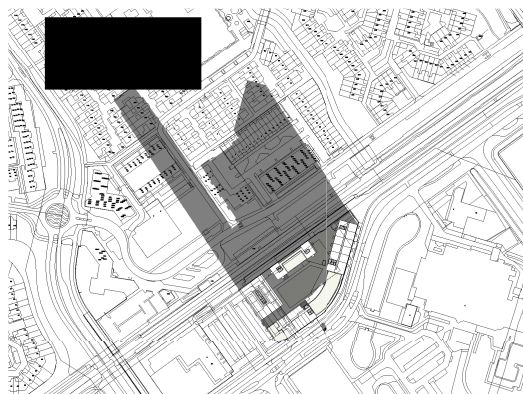


Figuur A.12:
 t_{range} voor de huidige situatie (a en b) en
 Δt_{range} tussen de nieuwe en huidige
 situatie (c en d)

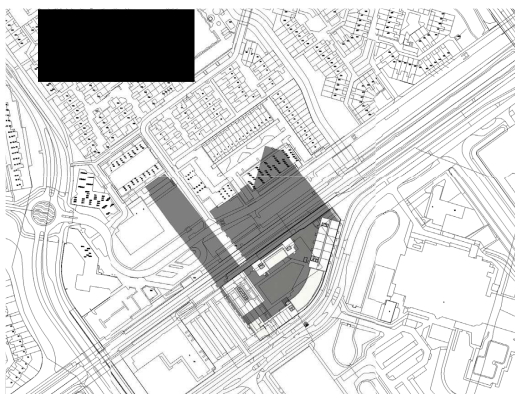


Actiflow BV
Tramsingel 1,
4814 AB Breda
+31 (0)76 5422 220
contact@actiflow.com
www.actiflow.nl

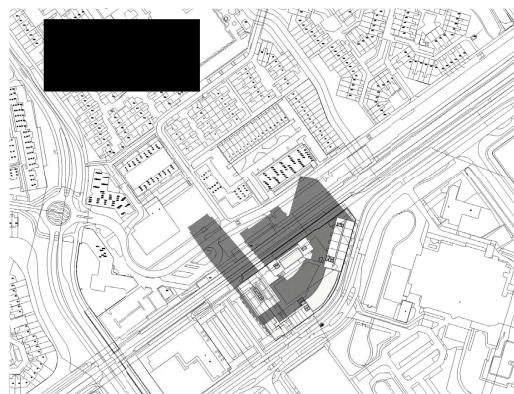
Bijlage B Detail bezonningsstudie



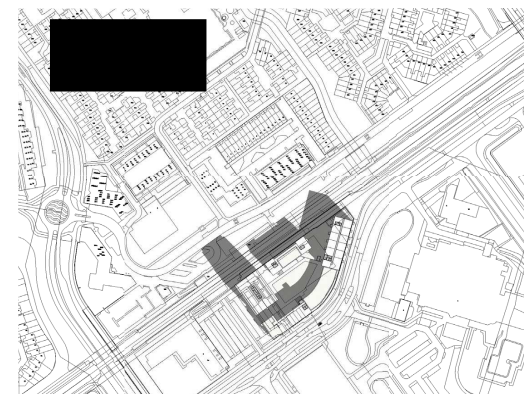
januari 10:30 uur



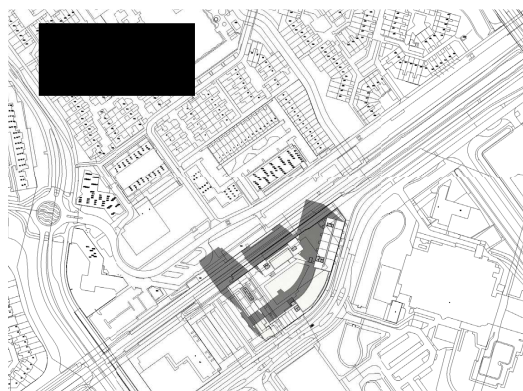
februari 10:30 uur



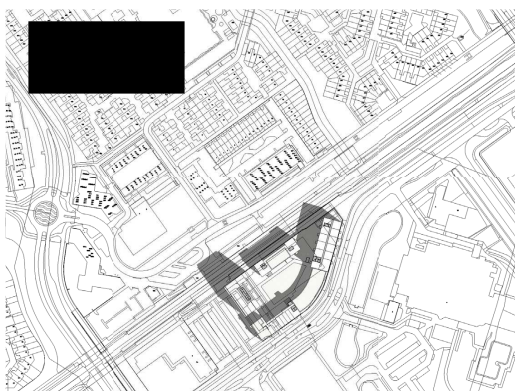
maart 10:30 uur



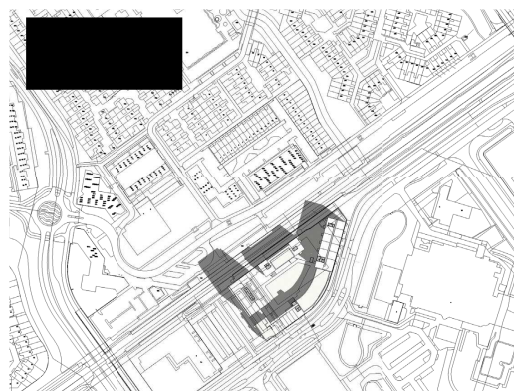
april 10:30 uur



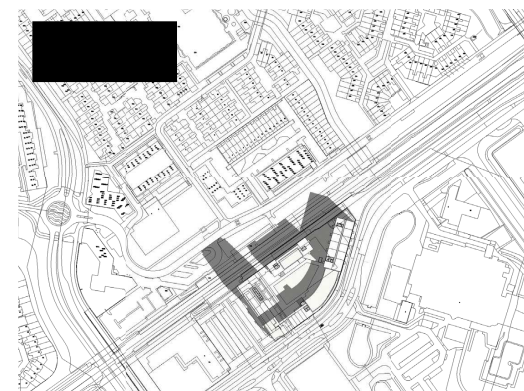
mei 10:30 uur



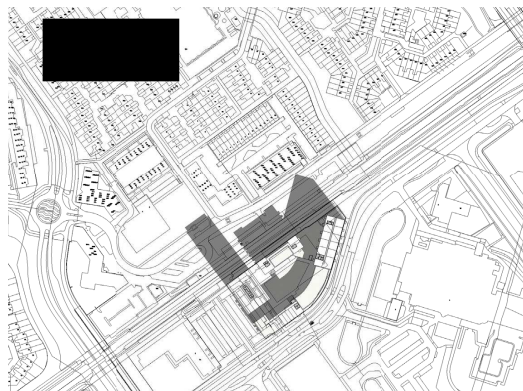
juni 10:30 uur



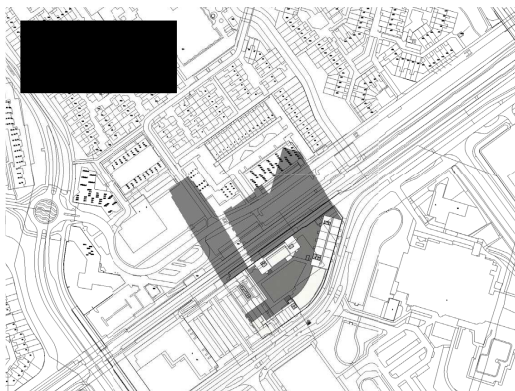
juli 10:30 uur



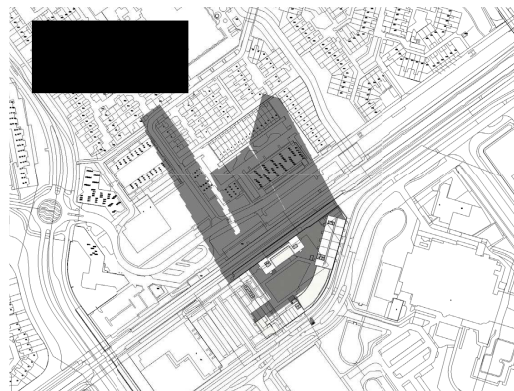
augustus 10:30 uur



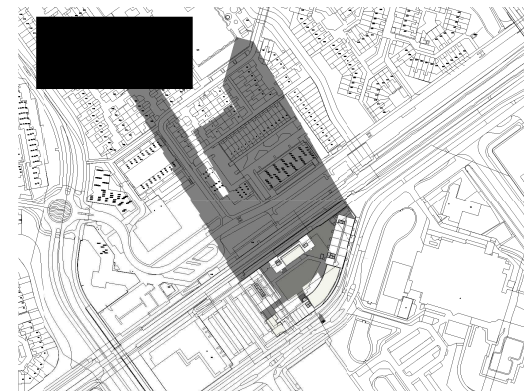
september 10:30 uur



oktober 10:30 uur

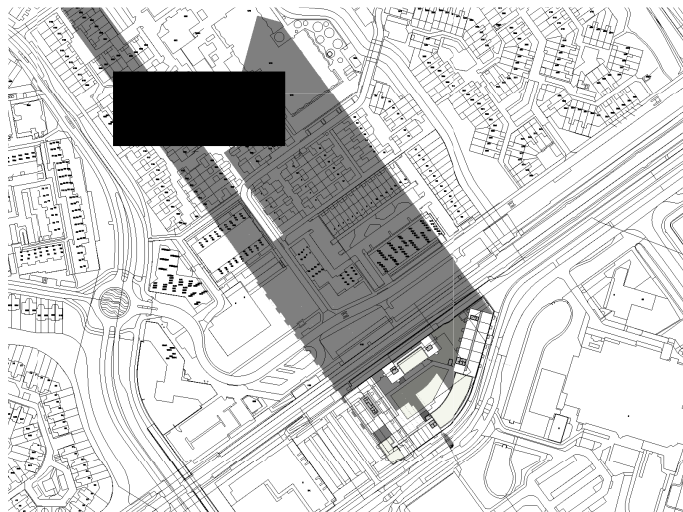


november 10:30 uur

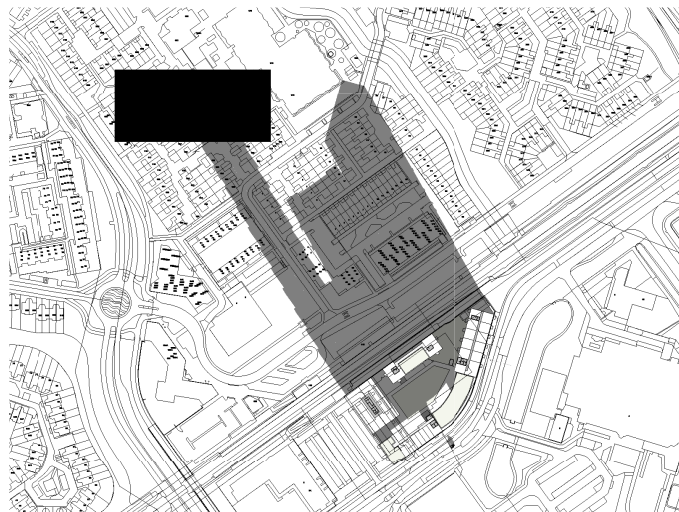


december 10:30 uur

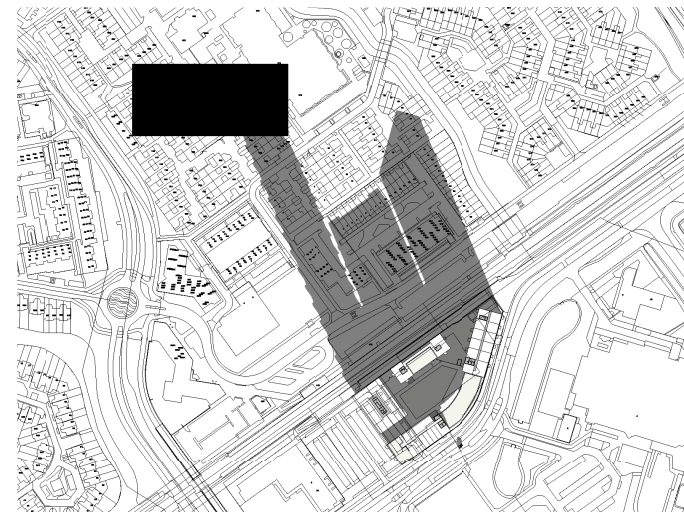




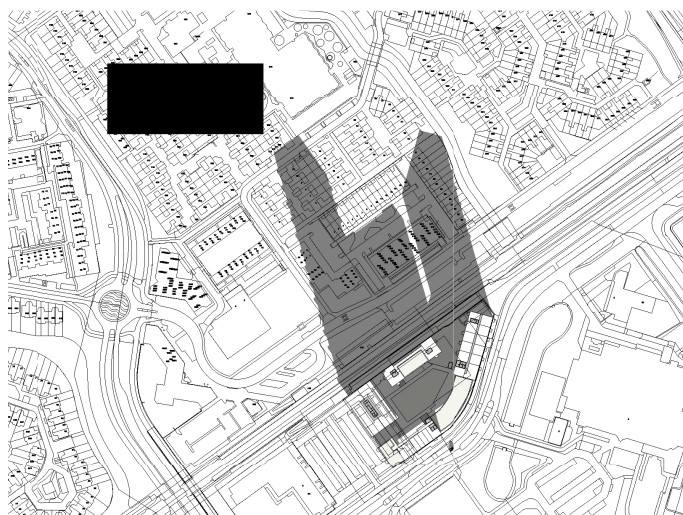
21 december 10:00 uur



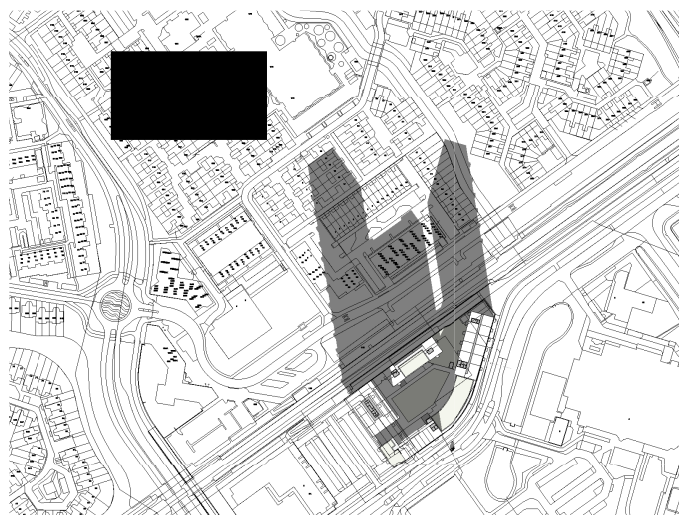
21 december 10:30 uur



21 december 11:00 uur



21 december 11:30 uur



21 december 12:00 uur

ZIENSWIJZEN

From: "Post" <Post@alkmaar.nl>
Date: 26 Jul 2021 08:30:34 +0200
To: "DocHerkP" <digipost@alkmaar.nl>
Subject: FW: Vragen nav Nota Inspraakreacties

Van: [REDACTED]
Verzonden: zondag 25 juli 2021 17:31
Aan: Post <Post@alkmaar.nl>; [REDACTED]
Onderwerp: Vragen nav Nota Inspraakreacties

Beste heer, mevrouw,

Naar aanleiding van de Nota inspraakreacties 'Voorontwerp bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1' hebben wij de volgende vragen:

- *In de reactie op 7.1.4. staat dat het aan de ontwikkelaar is aan wie de parkeerplaatsen worden verkocht. Er staat niet bij of de parkeerplaatsen ook aan derden verkocht kunnen worden. Is in het bestemmingsplan opgenomen dat de ontwikkelaar alleen de parkeerplaatsen mag verkopen aan de toekomstige bewoners? Als dit niet zo is voorzien wij dat de parkeerplaatsen worden verkocht aan derden en de bewoners minder plaats hebben in de garage. Bewoners gaan dan op straat parkeren en zorgen voor parkeeroverlast;*
- *In de reactie op 7.1.4 staat dat de verwachting is dat het plan voldoet aan de parkeerbehoefte. Mocht er toch parkeerregulering komen, bv door andere ontwikkelingen of parkeeroverlast op straat, lijkt het ons juridisch verstandig om in het huidige bestemmingsplan op te nemen dat de toekomstige bewoners worden uitgesloten van een (straat) parkeervergunning. Hiermee voorkomt de gemeente dat de toekomstige bewoners alsnog een vergunning kunnen krijgen en dus op straat mogen parkeren;*
- *Hoe wordt voorkomen dat toekomstige bewoners gaan parkeren op de parkeerplaatsen die zijn bedoeld als P+R locatie?*
- *In reactie 7.2.1 staat dat er geen recente parkeergegevens beschikbaar zijn van het P+R terrein. De parkeerplaatsen die terug komen in de nieuwbouw lijken een willekeurig aantal te zijn en nergens op gebaseerd. Deze telgegevens zijn nodig om te bepalen wat de huidige bezetting is en hoeveel parkeerplaatsen er terug moeten komen. Door het aanleggen van de juiste hoeveelheid parkeerplaatsen wordt voorkomen dat parkeerplaatsen in de wijken vol gaan staan met oude P+R bezoekers. Dus waaruit blijkt dat de parkeerplaatsen die terug komen voor de P+R voorziening genoeg zijn?*

Ik hoop van u antwoord te ontvangen op bovenstaande vragen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Reactieformulier ontwerp Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord

Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam	
Adres	
E-mail	
Telefoonnummer	
Handtekening	

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

Het appartement gekocht op dat moment
stond in bestemmingsplan Hoogbouw
Maximaal 3 Hoog Zuidzijde i.v.m.
o.a. Windrecht molens. (Noord 5 Hoog)

Was vrije zon en zicht

Lijkt dat daar zomaar aan voorbij gegaan wordt?

Schaduw werking

en Mogelijke Energie rekening

Uitzicht weg

Ben niet voor.

Maar dat gemeente lieger plan was

Degeerd.

en daarmee Vertrouwen in gemeente
Zeker niet Vergrout.

Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-ontwikkeling)

Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam		
Adres		
E-mail		
Telefoonnummer		
Handtekening		

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

Ben verbaast dat er zo
met een bestemmingsplan,
wat er al jaren ligt aan
voorbij gaat, wat blijft er
van (vertrouwen) (beloften).
over NKS, bah



Het college van burgemeester en wethouders
t.a.v. vakgroep Ruimtelijke Plannen
Postbus 53
1800 BC Alkmaar

A11CC #X820XDX#00#0000#

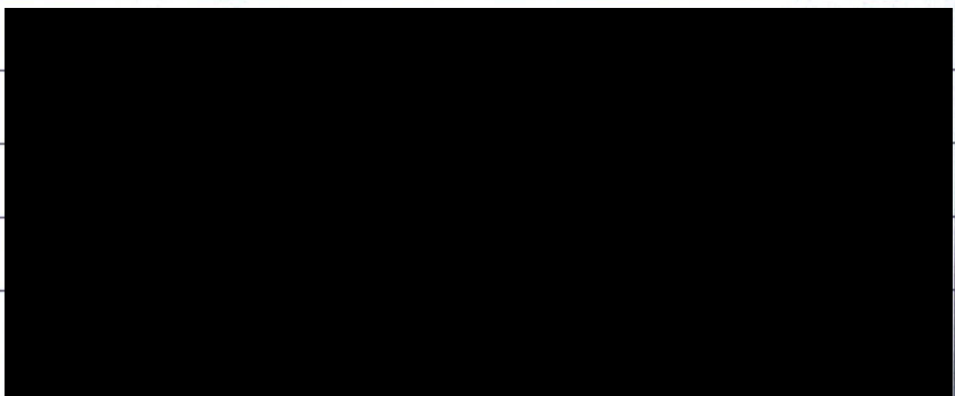


Akkoord, 31-07-2021

Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-ontwikkeling)

Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam	
Adres	
E-mail	
Telefoonnummer	
Handtekening	

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

Zienswijze tegen het plan i.v.m.
de schaduwwerking en hoogte van het
plan.

- toenemende verkeersstromen en
toenemende parkeer druk.

[REDACTED]
Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg
1(PostNL-ontwikkeling
2 aug. 2021 15:14:16
[REDACTED]

Naam. [REDACTED]
Adres. [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
Telefoonnr [REDACTED]
Handteke [REDACTED]

Opmerking

We maken bezwaar voor het bouwen van een appartement op het stukje groen naast het leger des Heils gebouw

Vanuit ons app hebben we mooi uitzicht op het ns station we verwachten dan ook een waarde daling van ons appartement

Bewoners hebben toch ook recht op een stukje groen voor bv buurt evenementen

Het word toch wel erg vol met nog een appartement erbij

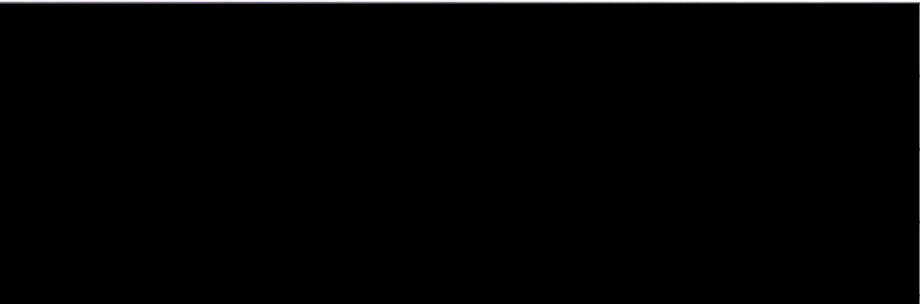
Maak bv wat parkeerplekken erbij

Groetend

Verstuurd vanaf mijn iPad

Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-ontwikkeling)
Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam	
Adres	
E-mail	
Telefoonnummer	
Handtekening	

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

Geacht College.

Nach aanleiding van het bouwplan op de groene stip bij het herenhuis wil ik reageren en bewaars aan bekenen. Als bewaars van Kreekwand zou het op prijs stellen als u ook zo lang mogelijk zuring zou willen^{zijn} op deze groene stippen in een dicht gebouwde woonwijk. Ik hoop er nog lang van te genieten.

Hoogachtend



Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-ontwikkeling) Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam	
Adres	
E-mail	
Telefoonnummer	
Handtekening	

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

Ik heb het appartement de Kreekhof op de 1e verdieping gekocht vanwege het riante uitzicht op het groen richting Station Alkmaar-Noord.

De door de gemeente Alkmaar geplande appartementen op dit groen in het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 betekent een forse aantasting van het uitzicht en het woongenot. Hierdoor vindt een waardevermindering plaats van het appartement en treedt planschade op.

Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-ontwikkeling)

Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam	
Adres	
E-mail	
Telefoonnummer	
Handtekening	

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

op '17 was digitaal en niet door te komen.
ik ben bij de informatie in 2020 aanwezig geweest
en vond het doen al een te groots plan
waar moede de auto's heen? 600 woningen zijn tegen-
woordig 2000 auto's!!
Nu loopt de boel al vast tijdens de vooraf spits als
de overweg gesloten is.
En dan de hoogte, weg ons prachtig uitzicht!!
Woningbouw oké, maar met mate en niet van
die malle hoge gebouwen zoals in de plannen
is vermeld!

Reactieformulier ontwerp Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord

Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

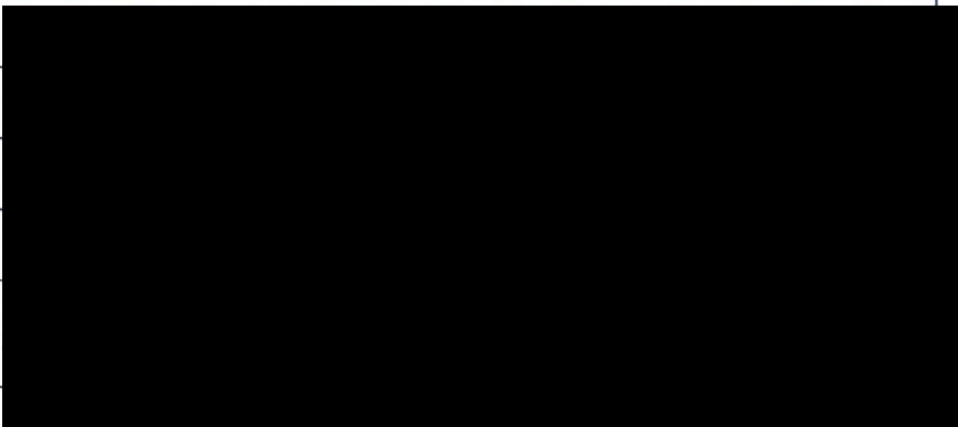
Naam	
Adres	
E-mail	
Telefoonnummer	
Handtekening	

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

<i>Zie ander formulier.</i>

Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-ontwikkeling)
Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam	
Adres	
E-mail	
Telefoonnummer	
Handtekening	

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

Hoewel Stichting Oudorperhout ook kansen ziet in de ontwikkeling van het voormalig PostNL gebied, is zij van mening dat in het ontwerp onvoldoende aandacht is besteed aan de gevolgen van de te verwachten toenemende drukte in de directe omgeving van het gebied en in de Oudorperhout in het bijzonder.

Menig bezoeker van de Oudorperhout stoort zich aan het aanzicht van het Van der Meij college. Het is een onnatuurlijk, opvallend bouwwerk dat de natuurlijke zichtlijnen in het stadspark verstoort. Stichting Oudorperhout vreest dat in de planontwikkeling onvoldoende rekening wordt gehouden met de kwaliteit van het aanzicht en dringt daarom aan de bouwhoogte te beperken en natuurinclusieve bouw voor te schrijven.

Stichting Oudorperhout voorziet door de plannen ook een toename van het aantal bezoekers van de Oudorperhout en juicht dat toe, maar vreest meer verstoring van de rust en de natuur in het gebied o.a. door een toename van hondenuitlaters en van fietsverkeer op de Molenkade.

Stichting Oudorperhout zou graag zien dat de gemeente in de planvorming maatregelen treft om de te verwachten toenemende druk in goede banen te leiden om het unieke en kwetsbare karakter van het stadspark Oudorperhout te behouden en te versterken.

Stichting Oudorperhout wil graag met de gemeente in gesprek om te komen tot constructieve ideeën en maatregelen.

R AANGETEKENDE BRIEF NL

NL Frankering betaald €9.05

13 gr.

110601

D

PostNL

02-08-2021 14:50

NL



3SRPKS838539086

1800BC 53

Het college van burgemeester en wethouders
t.a.v. Vakgroep Ruimtelijke plannen
Postbus 53
1800 BC Alkmaar





IJdok 17 | 1013 MM Amsterdam
Postbus 10100 | 1001 EC Amsterdam
t +31 (0)20 624 68 11
f +31 (0)20 627 22 78
KvK 34372239
www.wieringa.nl

Stichting Beheer Cliëntengelden
Wieringa Advocaten
ABN AMRO 40.26.83.560
IBAN: NL37 ABNA 0402 6835 60
BIC: ABNANL2A

Tevens per e-mail: post@alkmaar.nl

3SRRT0166886

Aangetekend

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Alkmaar
t.a.v. vakgroep Ruimtelijke Plannen
Postbus 53
1800 BC Alkmaar

Onze/Our ref:
40771 / nl

Uw/Your ref:

Amsterdam,
3 augustus 2021

Inzake: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1

Geacht college,

Namens [REDACTED]
wordt de navolgende zienswijze naar aanleiding van de ontwerpbestemmingsplan 'Hertog Aalbrechtweg 1, MicroCity The Future' (ter inzage gelegd d.d. 24 juni 2021, **bijlage 1**) ingediend.

[REDACTED] (hierna: Stichting) verhuurt het pand aan de [REDACTED] In het pand zijn thans onder meer de GGD en een huisartsenpost gevestigd. De Stichting is voorstander van de herontwikkeling die met het ontwerpbestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, maar heeft een aantal bezwaren. Deze zullen hieronder worden toegelicht.

Parkeren

1. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is te lezen dat het parkeren wordt opgelost in de (halfverdiepte) parkeergarage onder het plangebied. Door het opnemen van parkeerplaatsen uit de openbare ruimte wordt het plein vrijgespeeld van parkeren en kan er een groen plein in de plaats komen.
2. In artikel 11.1 is bepaald dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik is verzekerd dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. *"Alleen indien in de parkeerkelder te weinig parkeerruimte is mogen op de begane grond parkeerplaatsen gerealiseerd worden"*. Dit biedt gelegenheid om toch op de begane grond parkeerplaatsen te realiseren, terwijl zoals gezegd juist het doel van het ontwerpbestemmingsplan is om de openbare ruimte vrij te maken van parkeren.
3. Middels een omgevingsvergunning voor wijzigen van het gebruik zou dus voorbij kunnen worden gegaan aan het uitgangspunt om het parkeren op te lossen onder het plangebied en meer groen te creëren. Daar kan de Stichting zich niet in vinden.

4. Daarnaast is in artikel 4.3.2 van de planregels te lezen dat in afwijking van het bepaalde in artikel 4.1 sub d (parkeervoorzieningen alleen in een parkeerkelder), parkeren op maaiveld is toegestaan tot het moment dat de benodigde vervangende parkeerplaatsen gerealiseerd zijn en gebruikt kunnen worden, met dien verstande dat tijdens de bouw van ondergronds parkeren binnen de bestemming Groen, voor zover nodig, in de omgeving wordt voorzien in een tijdelijke parkeervoorziening voor het bestaande parkeren.
5. Dit zou kunnen leiden tot een (tijdelijke) hogere druk op de openbare parkeerplaatsen in de omgeving. Ten aanzien van de gevestigde functies op het perceel [REDACTED] is het van groot belang dat deze functies goed bereikbaar blijven en dat er voldoende parkeergelegenheid blijft bestaan. De Stichting merkt daarom in dit kader op dat hiervoor gewaakt moet worden.

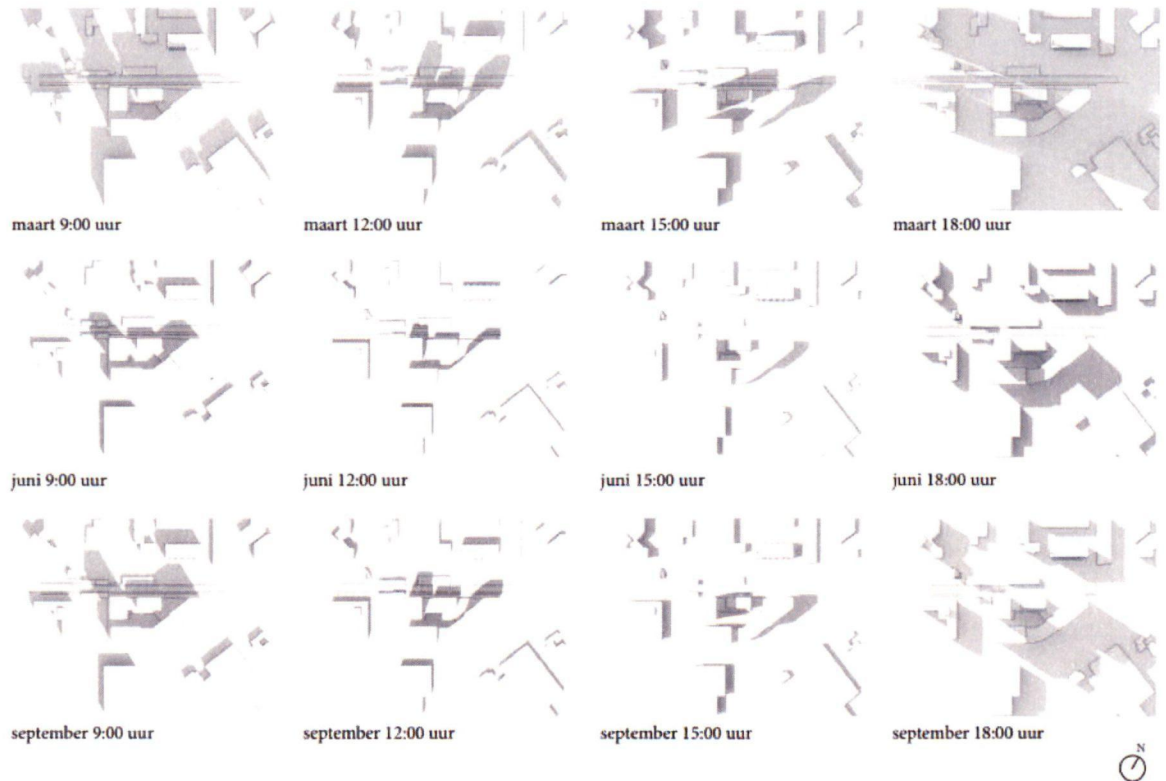
Wijzigingsbevoegdheid

6. Binnen de bestemming 'Gemengd-2' mogen maximaal 360 woningen tot een maximum oppervlak van 37.000 m² bvo (exclusief parkeren/buitenruimtes/berging/stalling galerij/binnentuin) worden gerealiseerd. Daarnaast is detailhandel (max 600 m² bvo), dienstverlening (max 1.800 m² bvo), horeca in de categorieën 2, 3 en 4 (max 600 m² bvo), cultuur en ontspanning (max 4.000 m² bvo), kantoren en maatschappelijke voorzieningen (max 10.000 m² bvo) en een binnentuin (max 1.000 m² bvo) toegestaan. De maximale oppervlakte van voornoemde functies tezamen is 37.000 m² bvo.
7. Het ontwerpbestemmingsplan bevat daarnaast in artikel 3.5 een wijzigingsbevoegdheid. Deze houdt in dat burgemeester en wethouders de bestemming 'Gemengd-2', het maximum aantal woningen en het maximum aantal bvo voor detailhandel, dienstverlening, horeca, cultuur en ontspanning, kantoren en maatschappelijke voorzieningen kunnen verhogen, mits:
 - Er geen sprake is van milieuhygiënische belemmeringen;
 - Er voldaan wordt aan de ladder voor duurzame verstedelijking;
 - Er sprake is van voldoende parkeergelegenheid.
8. De wijzigingsbevoegdheid is niet aan maxima gebonden, zoals de maxima voor de verschillende functies binnen de bestemming 'Gemengd-2' dat wel zijn. Hierdoor is het onduidelijk hoeveel woningen en hoeveel bvo aan andere functies gerealiseerd mogen worden middels de wijzigingsbevoegdheid. Het is vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) dat een wijzigingsbevoegdheid door voldoende objectieve normen moet worden begrensd (zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling van 1 februari 2017, ECLI:NL:RVS:2017:261). De wijzigingsbevoegdheid uit artikel 3.5 is wegens het voorgaande in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Balkons

9. Aan de zuidwestelijke kant van het bestemmingsvlak 'Gemengd-2' is op de plankaart een reep ingetekend waarop de 'specifieke bouwaanduiding -2' van toepassing is. Binnen deze bouwaanduiding zijn volgens artikel 3.2.1 onder d balkons toegestaan.
10. Niet is uitgesloten dat op het perceel [REDACTED] over enige tijd ook woningbouw zal komen, met een hogere bouwhoogte dan het huidige gebouw. Uit de bezonningstudie (bijlage 8 bij de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan) volgt dat deze hogere bebouwing in de toekomst invloed kunnen hebben op de bezonning van de

westelijke zijde van de voorgenomen gebouwen op de Hertog Aalbrechtweg 1, dus op de locatie waar de balkons thans zijn gepositioneerd.



11. Om dit te voorkomen verzoekt de Stichting de balkons aan een andere zijde te positioneren (noordzijde).

Conclusie

De Stichting verzoekt u met inachtnaam van het voorgaande het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

Met vriendelijke groet,







Gemeente Alkmaar - ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 en ontwerpbesluiten hogere waarde Wet geluidhinder



Burgemeester en wethouders van Alkmaar maken overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening bekend dat het bestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 in ontwerp ter inzage ligt.

Gebied

Het ontwerpbestemmingsplan gaat over het perceel waar op dit moment de bedrijfshallen van Post NL staan. Het wordt aan de noordzijde begrensd door het spoor en Station Alkmaar Noord, aan de oost en zuidzijde door de Hertog Aalbrechtweg, en aan de westzijde door het P+R terrein.

Doel

Het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 geeft regels voor de herontwikkeling van de bedrijfshallen van de Post NL en een deel van het P+R terrein naar woningen, commerciële en maatschappelijke functies, met daaronder een ondergrondse parkeervoorziening. Op basis van inspraakreacties is het ontwerpbestemmingsplan aangepast ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan dat van 28 mei 2020 tot en met 8 juli 2020 ter inzage heeft gelegen.

Ontwerpbesluiten hogere waarde Wet geluidhinder

Burgemeester en wethouders van Alkmaar maken overeenkomstig het bepaalde in de Wet geluidhinder tevens bekend dat zij voornemens zijn om voor de woningen die mogelijk worden gemaakt met dit bestemmingsplan, een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen. Het betreft hogere geluidwaarden vanwege het wegverkeerslawaai afkomstig van de Hertog Aalbrechtweg en de Nollenweg, en hogere geluidwaarden vanwege het spoorwegverkeerslawaai afkomstig van het spoor tussen Alkmaar en Heerhugowaard.

Ter inzage

Het ontwerpbestemmingsplan ligt voor een ieder gedurende zes weken ter inzage met ingang van donderdag 24 juni 2021 tot en met woensdag 4 augustus 2021. U kunt de stukken langs elektronische weg inzien via onze internetpagina www.alkmaar.nl/inzage of op

<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer/view?planid=NL.IMRO.0361.BP00177-0201>

De stukken zijn ook in te zien bij de servicebalie Vergunningen & Subsidieverlening van het Stads Kantoor aan het Mallegatsplein 10 te Alkmaar.

In verband met de landelijk genomen maatregelen vanwege het Coronavirus wordt gevraagd een bezoek aan het Stads Kantoor zoveel mogelijk te vermijden. Voor het inzien van het bestemmingsplan vragen wij u dan ook om zoveel mogelijk gebruik te maken van de digitale mogelijkheden. Indien u het bestemmingsplan toch wilt komen inzien, dan zullen wij in overleg met u zoeken naar een passende oplossing. Neem contact op via telefoonnummer 14 072 of mail naar stationsgebiedalkmaarnoord@alkmaar.nl

Inloopbijeenkomst

Tijdens de terinzagelegging wordt een digitale informatiebijeenkomst gehouden. Op 1 juli 2021 wordt het plan tussen 19.30 en 20.30 gepresenteerd. Er zijn medewerkers van de gemeente aanwezig om u te informeren en vragen te beantwoorden. Kijk op www.alkmaar.nl/inzage voor meer informatie.

Zienswijzen



Een ieder kan gedurende bovengenoemde termijn schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad.

Belanghebbenden kunnen gedurende bovengenoemde termijn schriftelijk of mondeling zienswijze over het ontwerpbesluit hoger waarde Wet geluidhinder naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders.

Schriftelijke reacties kunt u richten aan het college van burgemeester en wethouders, t.a.v. vakgroep Ruimtelijke Plannen via Postbus 53, 1800 BC Alkmaar of via post@alkmaar.nl. Zienswijzen moeten zijn ondertekend en voorzien van naam en adres.

Burgemeester en wethouders van Alkmaar

W

PostNL

Afz. 1001 EC 10100

€9,05

NEDERLAND

03.08.21

NetSet FM 122987



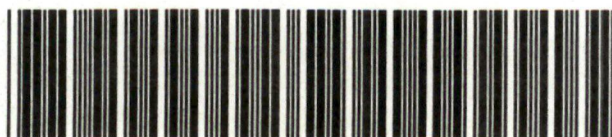
Frankeermachine & (Digitale) Postzegel

R NL



Aangetekend

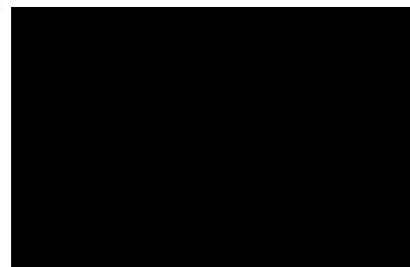
Brief: D-A-1
Pakket: B-P-3



3SRRDT0166886

WIERINGA ADVOCATEN

Postbus 10100 | 1001 EC Amsterdam



Aan: College van B&W
Postbus 53
1800 BC Alkmaar

Alkmaar, 3 augustus 2021

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, Microcity The Future

Geachte College,

Op dit moment ligt aan u voor ter beoordeling het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, Microcity The Future. Dit bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van de voormalige PostNL-locatie voor onder meer woningbouw in de nabijheid van de strijkmolens aan de Molenkade welke in eigendom zijn van Molenstichting Alkmaar en Omstreken. Hierop wenst Molenstichting Alkmaar en Omstreken de volgende zienswijze in te dienen.

Op korte afstand van de ontwikkellocatie zijn vier historische windmolens gesitueerd, welke allen draaivaardig zijn. Door de afstand tussen de windmolens en de ontwikkellocatie, variërend van 210 m tot 410 m, is het waarschijnlijk dat bij maximale planologische invulling onder het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, Microcity The Future er windbelemmering optreedt en hiermee de draaivaardigheid van de molens negatief beïnvloed wordt.

De impact van de plannen is in opdracht van de gemeente Alkmaar onderzocht middels een digitale windtunnelstudie, uitgevoerd door Actiflow en als bijlage 11 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Hieruit blijkt dat de windbelemmering maximaal 3,6% betreft.

Het valt op dat, hoewel de molens en het gebied tussen de ontwikkel locatie en de molens in het model zijn opgenomen, de resultaten en beoordeling daarvan vooral focus heeft op de directe omgeving van de ontwikkel locatie en de effecten voor publiek dat rond die gebouwen verblijft. De windhinder voor de molens zelf is buiten beschouwing gelaten.

Figuur 4.1a (pg. 6) geeft een overzicht van de verschillende zones van windhinder op voetgangersniveau. Rond de molens en de poelen ten zuiden zijn zones met klasse D (oranje) en E (rood) aangegeven. Echter, de klasse betreft windsnelheden boven 5 m/s gedurende een bepaald percentage van de tijd. Het karakter van die windsnelheid (variaties in richting, variaties in snelheid) is niet beoordeeld.

Molenstichting Alkmaar e.o. onderkent het belang van woningbouw binnen de stedelijke context, maar spreekt haar zorgen uit over de initiële aantasting van de windvang van onze molens aan de Zes Wielen. Hoewel deze belemmering zelf immers binnen de landelijke kaders voor publiek valt, zal met de verdere gebiedsontwikkeling steeds meer windhinder worden opgeworpen, indien iedere ontwikkeling alleen “op

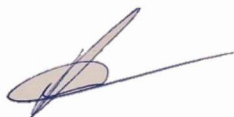
zichzelf" wordt getoetst en niet in een kader van cumulatieve windhinder. Gezien de kaders die in het ontwerp Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord zijn aangegeven met betrekking tot bouwblokken en de hoogten daarvan, is een cumulatieve windhinder wel te verwachten.

Molenstichting Alkmaar en Omstreken beveelt aan het windhinderonderzoek dat reeds gedaan is, verder te laten beoordelen op voor de windmolens relevante windverstoring, te weten:

1. Variatie in windrichting ten opzichte van de heersende windrichting;
2. De variatie in windsnelheid ten opzichte van de heersende windrichting;
3. Dit uit te voeren voor een aantal windrichtingen waarbij de wind vanaf de ontwikkel locatie over de molens gaat stromen (4 molens, dus minimaal die 4 windrichtingen);
4. Het toetsen van die resultaten aan wat voor een molen acceptabel is in variatie;
5. Dit model uit te breiden met een variant waarbij de cumulatieve ontwikkelingen en daaruit volgende windhinder op basis van de in het ontwerp Ontwikkelbeeld Stationsgebied Alkmaar Noord mogelijke bouwvolumes is gebaseerd.

Gelet op het belang van (relatief) onbelemmerde windvang voor de molens aan de Molenkade (Zes Wielen) voor de draaivaardigheid, stelt de Noord-Hollandse Molenfederatie voor om bij het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, Microcity The Future in het plan de dubbelbestemming vrijwaringszone – molenbiotoop voor het gehele plangebied op te nemen, waarbij nieuwe ontwikkelingen in het gebied zullen worden getoetst aan de zogenaamde biotoopformule van De Hollandsche Molen met een ruwheidscoëfficiënt van 50 en sprake is van een aanlegvergunningstelsel met betrekking tot beplanting.

Met vriendelijke groet,



contactpersoon molenbiotoop
Molenstichting Alkmaar en Omstreken

C.c.:

- Stichting de Noord-Hollandse Molenfederatie
- Vereniging De Hollandsche Molen

From: "Post" <Post@alkmaar.nl>
Date: 4 Aug 2021 07:41:33 +0200
To: "DocHerkP" <digipost@alkmaar.nl>
Subject: FW: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, Microcity The Future
Attachments: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Herto Aalbrechtweg 1 Alkmaar - MSA.pdf

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 3 augustus 2021 18:22
Aan: Post <Post@alkmaar.nl>
Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, Microcity The Future

Geacht college,

Bijgevoegd de zienswijze van Molenstichting Alkmaar en Omstreken op het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1, Microcity The Future.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
Bestuurslid en contactpersoon Molenbiotoop
Molenstichting Alkmaar en Omstreken

Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-ontwikkeling)
Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam	
Adres	
E-mail	
Telefoonnummer	
Handtekening	

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

Zie volgende pagina.

Alkmaar, 3 augustus 2021

Onderwerp:

Ontwikkelbeeld stationsgebied Alkmaar Noord en ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-locatie).

Geachte heer/mevrouw,

Ik zou graag willen ingaan op de ontwikkelvisie van het stationsgebied Alkmaar Noord.

En dan specifiek op het mogelijke voornemen om op de graskavel naast het Leger des Heils te gaan bouwen.

Dit groene kavel ligt achter het station en voor het appartementencomplex de Kreekhof en biedt een stukje groen en rust in het toch al dichtbebouwde stationsgebied.

Mijn appartement aan de Kreewaard ligt gesitueerd aan dat grasveld en het zou ook om die reden doodzonde zijn als we zo meteen tegen een gebouw aankijk van mogelijk 25 meter hoog.

Er is al zo weinig groen in deze omgeving en dit maakt het er niet beter op.

Het gebied wordt op dit moment al volgebouwd en met Kreekhof en recent nieuwbouw aan de Drechterwaard zijn hier al enorm veel woningen gebouwd.

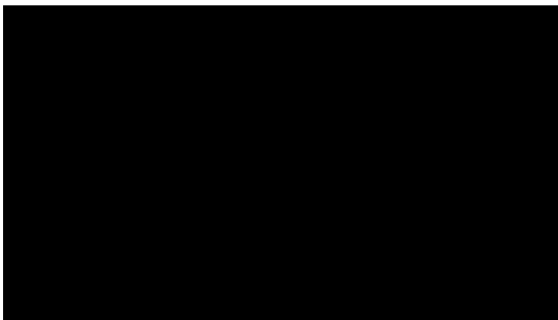
Mijn suggestie zou zijn om dit groene kavel niet vol te bouwen en deze buurt dit laatste stukje groen te gunnen en mogelijk juist verder te ontwikkelen als groen gebied die ook praktisch zou kunnen dienen als kinderspeelplaats en plaats om samen te komen met wat meer faciliteiten als bankjes en beplanting.

Aan extra winkels is hier geen dringende behoefte. Er komen al nieuwe winkels bij het station en de Winkelwaard zou juist wat aantrekkelijker moeten worden gemaakt en daar kunnen extra winkels worden gecreëerd. (er is nu leegstand en het ziet er grauw uit).

De belangrijkste doelstelling voor een gemeente is in dit opzicht een leefbare gemeente met woongenot voor eenieder.

Het kan niet de bedoeling zijn dat de gemeente door dit soort ontwikkelingen hier aan af zal doen. Tevens zou er ook een enorme kostenpost ontstaan als gevolg van planschade en overheidsgeld kan een stuk beter besteed worden.

Met vriendelijke groet,



From: "Post" <Post@alkmaar.nl>
Date: 4 Aug 2021 07:40:06 +0200
To: "DocHerkP" <digipost@alkmaar.nl>
Subject: FW: Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1
Attachments: Zienswijzeformulier [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 3 augustus 2021 17:10

Aan: Post <Post@alkmaar.nl>

Onderwerp: Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1

Geachte heer / mevrouw,

Hierbij mijn zienswijze inzake het ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-ontwikkeling)

Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam	
Adres	
E-mail	
Telefoonnummer	
Handtekening	

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

In de bijlage (5 pagina's) onze reactie en vragen
+ 1 fotopagina

Daarnaast de volgende vragen:

- 1) hoe is de procedure voor aanspraak
- 2) hoe luidt de procedure voor verhalen van
waardevermindering van de woning?
- 3) Georne een bevestiging van ontvangst



Onderstaande punten moeten gezien worden als onze reactie , hier ook bezwaren genoemd.

A.

Wij maken bezwaar tegen de huidige reactietermijn, aangezien toegezegd was tijdens de digitale informatie- bijeenkomst [redacted] dat het verslag van de bijeenkomst toegezonden zou worden/cq. gepubliceerd zou worden, tezamen met het antwoord op de vele gestelde maar nog niet beantwoorde vragen. Pas, na vragen hierover werd dit 2 augustus op de site gezet, hetgeen voor velen die nu met vakantie zijn, te laat is om nog te reageren.

Dat betekent dat velen, dus ook wij, ons nog geen goed oordeel kunnen vormen aangaande het plan en de gemeente in gebreke zullen moeten stellen aangaande het niet tijdig verstrekken van informatie.

Een gemeente die geen oog heeft voor de huidige bewoners, maar wel zegt de participatie hoog in het vaandel te hebben, moet nodig de definitie van participatie gaan bestuderen.

B.

Wij vinden de voorgestelde bouwhoogte van het plan een groot bezwaar.

Boven op de bouwhoogte mogen nog installaties (liftkokers, glazenwas installaties, koeling en ventilatie) neergezet worden tot een hoogte van max. 4,5 mtr1, zodat de totale hoogte van het gebouw bijna 50 meter wordt, vergelijk de Vroonerkroon waar hetzelfde is gebeurd.

Dat dit uit het zicht dient te gebeuren, lijkt ons niet mogelijk, tenzij met "uit het zicht" bedoeld wordt als je direct onder het gebouw staat.

Met vanuit alle aangrenzende bebouwing zullen de installaties te zien zijn, Als dit niet zo zou zijn, dan gaarne een juiste impressie hiervan.

Dat er woningen moeten komen, prima, dat het landschapsuitzicht zo bedorven moet worden is niet goed in deze landelijke omgeving. Het gebouw is een lelijke puist vanaf de mooie landelijke Oudorperpolder, hetgeen in de studies tot nu toe niet te zien is, dus reinste horizonvervuiling, zowel van vanuit de Oudprperpolder als bij de wel in het zicht staande installatie (zie Vroonerkroon).

C.

Wij vinden de voorgenomen bouwhoogte van 45 + mtr1 een bezwaar omdat onze reeds beperkte bezonning in de wintermaanden hierdoor totaal verdwijnt.

In onze reactie op het voorontwerp hebben wij dit ook verwoord, waarop [redacted] in haar nota inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan H-A weg op weinig empathische wijze korte metten maakt met alle reacties, die niet passen in deze opzet van het plan, waarbij wij ons

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'S' or 'G' shape.

afvragen of participatie betekent dat er slechts 1- richtingsverkeer is en alternatieven nog zelfs niet overwogen worden.

Bijlage bij Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1
(PostNLontwikkeling) blad 2

[REDACTED] antwoordde dat wij nu ook geen vrij uitzicht hebben, maar heeft niet de moeite genomen dit ter plaatse te bekijken, om te constateren, dat zij ongelijk heeft. Dan had zij ook kunnen zien en meten dat wij van half november tot half februari bij tot stand komen van dit plan met de bouwhoogte van 45 (+ 4,5 mtr1 installaties) mtr1 geen enkele zon in ons huis krijgen.

Op half november staat de zon ter plaatse van de doorkijk boven ons huis (oostzijde glazen wand) op 17,3 graden boven de horizon om 10.30 uur en op 18,7 graden om 12.00 uur.

Dat is de enige zon die wij krijgen van half november tot half maart .

Wanneer de bouwhoogte van 45 + mtr. gehandhaafd wordt, heeft de zon een minimum hoogte van 25 graden boven de horizon nodig, en derhalve blijven wij in deze maanden verstoken van zon

Wij nodigen een ieder uit dit ter plaatse te komen bekijken en te meten (programma sunsurveyor)

D.

Het gemis van zon op de beglazing betekent ook, behalve het comfort en genot hiervan, ook extra stookkosten, omdat bij zon wij nu geen verwarming nodig hebben. Dijk schatten dit aan de hand van frequent opgenomen meterstanden op max 5 m3 per dag, doch zullen dit de komende winter uitgebreid meten.

Kunt u ons melden op welke wijze wij de planschade kunnen indienen?

Om u een beter inzicht te geven, hebben wij foto's van het huidige uitzicht toegevoegd, evenals een impressie van het uitzicht wanneer het gebouw er zou komen te staan (referentie Vroonerkroon) met inachtneming van de afstand van 270 mtr. verwijderd van ons huis.

E.

Wij vinden de getoonde bezonningstudie geen eerlijk en juist beeld geven van de werkelijkheid , omdat deze volgens ons niet uitgaat van gebouw van 45 meter (+ 4,5 meter installaties) maar van volgens onze metingen 35 meter, want anders kloppen de schaduwlijnen in de winter niet. Wij vinden dit erg onnauwkeurig, maar gaan niet uit van opzet.

Gaarne vernemen wij hoe men tot deze schaduwlijnen is gekomen



F.

Wij vinden de voorgenomen bouwhoogte een bezwaar, omdat hierdoor de waarde van ons huis zal verminderen. Wij zullen via een taxateur dit laten berekenen. Gaarne vernemen wij hoe wij de planschade kunnen indienen.

Wij hopen op een reactie die niet wacht tot het ontwerp in de raad wordt besproken maar recht doet aan de ongerustheid van velen in de wijk, dus snel met eventueel een extra info-avond met meer duidelijkheid, want digitaal vergaderen was geen succes, waarschijnlijk door onbekendheid met digitaal informeren met een grotere groep met meerdere sprekers !

Natuurlijk zijn wij bereid u hierbij terzijde te staan om zo'n avond ook te laten slagen met inachtneming van alle contactmaatregelen.

G.

Wij vinden de hoge voorgenomen bebouwing op het grasveld voor de Kreekhof een groot bezwaar.

Weliswaar is dit nog niet vastgesteld, maar de beantwoording door de gemeente biedt weinig hoop waarbij ik het antwoord naar de bewoners erg respectloos vindt:

Er moet in de uitwerking rekening gehouden worden met de effecten van bebouwing van de omgeving, waaronder de mogelijke schaduwwerking

Er mag 8 lagen hoog gebouwd worden (de Kreekhof is 5 lagen)

"overigens is er geen recht op vrij uitzicht"

Alkmaar wordt steeds meer een stenen gemeente, waarbij dus zelfs het kleine speel/uitlaatveldje van de buurt het moet ontgelden. Het is voor huidige Inwoners steeds moeilijk nog geloof in dit gemeentebestuur te hebben, die dromen heeft van woningen bouwen, maar de nachtmerrie wordt van de huidige inwoners, omdat zon, lucht en groen ontnomen wordt.

Laat het grasveld bestaan, is voor de kleinsten een veilige plaats, met voldoende toezicht. En een welkom stuk groen met uitstraling als je uit het station komt.

A handwritten signature in blue ink, located at the bottom right of the page.



H.

Wij vinden dat het participatietraject door de gemeente op volstrekt onvoldoende wijze is uitgevoerd en moet worden overgedaan.

Participatie betekent actieve deelname .

In de politiek is de definitie gebruikelijk:

1.

Participatie houdt in dat inwoners actief meedoen.

De participatie heeft bij dit plan bestaan uit het sturen van een informatiebrief met uitnodiging, een inloopavond in 2020, nota inspraakreacties (verstuurd 13 maanden na de inloopavond!!!), en informatie aangaande het indienen van het ontwerpbestemmingsplan, digitale informatieavond en op 2 augustus een verslag van deze informatiebijeenkomst (5 weken na de inloopavond en 2 dagen voor het verstrijken van de reactie termijn)

Op de inloopavond werden alle kritische vragen over schaduw en hoogte weggewimpeld met : het is niet definitief, het kan nog alle kanten op en schrijf vooral uw bezwaren op .

Het verslag over deze avond legt de nadruk op de positieve kant.

De nota inspraakreacties van 15 juni 2021 over het voorontwerp laat vooral van de beantwoordster de kant zien van als je niet voor bent , dan ben je tegen, maar geeft geen participatie weer.

Participatie betekent dat je naar de andere kant luistert, meedenkt, en van de gemeente verwacht dat die ook meedenkt en niet alleen maar afwijst anders dan wat nu in het plan is verwerkt.

Er zijn meer waarheden en meer alternatieven. De beantwoordster gaat hier op geen enkele wijze op in en doet dus niet aan participatie. Veel eerder jaagt zij de reactiegevers tegen zich in het harnas door de weinig empathische wijze van beantwoorden.

Het zal niet de bedoeling zijn geweest, maar er blijft toch een indruk achter van minachting, en: acht die lastige burgers toch.

In de digitale informatie-avond was duidelijk dat de sprekers niet geoefend hadden op dit fenomeen en steun bij elkaar zochten wie waarover het woord moest voeren. Dat maakte het een beetje chaotisch tafereel van.

Beloofd werd dat de vragen beantwoord zouden worden op de website, doch dit gebeurde pas (na vragen hierover) op maandag 2 augustus, 2 dagen voor de sluiting van de reactietermijn.

A handwritten signature in blue ink, located at the bottom right of the page.



Bij de beantwoording van de vragen werd ik erg teleurgesteld, omdat wederom koud en kil antwoord werd gegeven, waarbij alleen maar antwoord werd gegeven, dat het niet in het plan past, niet ter zake doende was, etc, maar gespeend was van enige actieve deelname aan een participatietraject, waarbij geluisterd en meegedacht wordt aan de uitingen van de burgers en meegedacht wordt aan alternatieven.

Het lijkt in de beantwoording er meer op, dat de schrijfster het plan moet verdedigen en het gemeentebestuur meer oog heeft voor de commerciële belangen van de ontwikkelaar, maar we zitten nog niet in het stadium van verdedigen, we zijn nog met participatie bezig ,(een woord dat de raad en het bestuur omarmd heeft). Aangezien het vertrouwen van de huidige bevolking/kiezers hiermee ernstig is geschaad, roepen wij het gemeentebestuur op deze participatie inhoud te geven en over te doen

Alkmaar, 3 augustus 2021

A handwritten signature in blue ink, located at the bottom right of the page.



tuin en uitzicht vanuit huis



afgegeven
op stadskantoor
3/8/2021



frankeren
als
brief

Reactie op
ontwerp bestemmingsplan
Hertog Aalbrechtweg 1

03 AUG. 2021

Het college van burgemeester en wethouders
t.a.v. vakgroep Ruimtelijke Plannen
Postbus 53
1800 BC Alkmaar

nr postadres
postbus 53
1800 bc alkmaar

Zienswijzeformulier ontwerpbestemmingsplan Hertog Aalbrechtweg 1 (PostNL-ontwikkeling)

Indienen van 24 juni tot en met 4 augustus 2021

Gegevens

Naam		
Adres		
E-mail		
Telefoonnummer		
Handtekening		

Eventuele opmerkingen/suggesties/vragen bij het plan

Namens NS Stations breng ik graag volgende zienswijze in voor het ontwerpbestemmingsplan voor de herontwikkeling van de PostNL locatie aan de Hertog Aalbrechtweg 1. De voorgestelde ontwikkeling van Microcity ondersteunen wij van harte. Het zal het stationsgebied een aantrekkelijkere plek maken en bijdragen aan het gebruik van het OV.

Regionale afstemming

In het kader van de Zaancorridor onderzoeken wij samen met de Provincie Noord-Holland en de gemeenten langs de Zaancorridor hoe we de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkeling in onder andere de regio Alkmaar kunnen laten plaats vinden, in samenhang met een verdere doorontwikkeling van het OV op de Zaancorridor. In dat proces kijken we ook naar de positionering van de verschillende stations langs de Zaancorridor. Wij willen u nadrukkelijk oproepen om bij de uitwerking van de plannen deze af te stemmen met het ontwikkelbeeld dat voor de Zaancorridor wordt opgesteld.

Concreet speelt hier de relatie met het plan voor herontwikkeling van de stationsomgeving van station Alkmaar. Onderdeel van dat plan is het verminderen van de capaciteit van de P+R, om de gewenste stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Vanuit het perspectief van de mobiliteitsbeheersing zetten wij met de gemeente en de betreffende collega's van NS Stations in op een heroverweging van dit uitgangspunt. Als de P+R op Alkmaar kleiner wordt, zal de druk op de P+R op Alkmaar Noord toenemen. Ons advies is om in dat geval de P+R op Alkmaar Noord te reguleren en de mogelijkheid te behouden om de P+R te kunnen uitbreiden.

P+R

Gekoppeld aan het bebouwingsvlak voor Microcity wordt ook de huidige P+R aan de zuidoostkant in het bestemmingsplan betrokken. Het voorstel is om in ieder geval 40 parkeerplaatsen op te nemen in de parkeerkelder van Microcity. Voor het resterende deel van de parkeervoorziening is een optie om de parkeerplaats te verdiepen en te overdekken met een park. Deze ingreep maakt geen deel uit van de Microcity ontwikkeling. Gelet op de hoge investering is een alternatief om de resterende parkeerplaatsen op te nemen in een nog te ontwikkelen mobiliteitshub in de nabijheid van de ringweg. Dat betekent dus splitsen en deel uitplaatsen van de zuidoostelijke P+R. Tegen deze benadering van de P+R van dit station maken wij bezwaar.

De betreffende parkeervoorziening maakt deel uit van de OV-knoop Alkmaar Noord. Om de automobilist te verleiden zijn auto te laten staan en de trein te pakken, is het van belang één

enkele grote parkeervoorziening te maken in de directe nabijheid van het station. Dan hoeft men niet te zoeken, is de faciliteit makkelijk vindbaar en is de trefkans voor het vinden van een parkeerplek het grootst. Het maakt bovendien de exploitatielasten het laagst. NS hanteert een norm voor de loopafstand van maximaal 250 meter. Dat blijkt in de praktijk nog acceptabel. Tegen deze achtergrond hebben Gemeente Alkmaar en NS hebben in de voorpleinovereenkomst van 1980 afspraken gemaakt over instandhouding van deze parkeerplaatsen.

Over de inpassing van de P+R voorziening in de plannen voor de omgeving van station Alkmaar Noord en de wijze van beheer gaan wij graag met de gemeente in gesprek, om ervoor te zorgen dat dit optimaal bijdraagt aan de sturing van de mobiliteit in de Zaancorridor. De gesprekken met gemeente, provincie en aanbieders van hubdiensten (deelmobiliteit en services) in het kader van een te ontwikkelen mobiliteitshub zien wij daarvoor als een goed startpunt.

K+R / Taxi

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat taxi's en K+R en plek buiten de geplande kelder voor P+R een plek kunnen vinden. Wij gaan graag met u in gesprek over een goede inpassing van deze plekken.

Fietsenstalling

Uit de toelichting bij het bestemmingsplan blijkt dat in de parkeerkelder onder het park ook ruimte is voor een fietsenstalling met een servicepunt. Uit deze toelichting is ons niet duidelijk of deze faciliteiten voor treinreizigers zijn bedoeld. Mocht dit het geval zijn, weet dan dat ProRail in Nederland verantwoordelijk is voor de realisatie van fietsenstallingen, met NS Stations als exploitant. De voorgestelde oplossing is risicovol ten aanzien van de sociale veiligheid en moet alleen overwogen worden als het niet anders kan. Het zal in ieder geval stevig doorwerken in de investerings- en exploitatielasten

Uiteraard gaan wij graag met de gemeente in overleg voor het opstellen van een goede integrale invulling van deze voor stations zo belangrijke voorziening. Daarbij dient dan uiteraard ook onze bestaande stalling betrokken te worden. Aandachtspunten daarbij zijn onder andere veiligheid in de stallingen, wijze van toezicht en toegangscontrole, spreiding van stallingsplekken in relatie tot herkomst van stallers en afspraken over de exploitatie.