



Nota van beantwoording zienswijze

bestemmingsplan Picassolaan 201 in Alkmaar

Gemeente Alkmaar – 2 september 2021

Beantwoording zienswijze bestemmingsplan “Picassolaan 201 in Alkmaar”

Het ontwerpbestemmingsplan “Picassolaan 201 in Alkmaar” heeft van donderdag 24 juni 2021 tot en met woensdag 4 augustus 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon eenieder een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan indienen.

Er is één zienswijze ingediend. Deze zienswijze is tijdig ingediend en daarom ontvankelijk. Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijze en de gemeentelijke beantwoording daarop. Ook is langs digitale weg met de indiener van de zienswijze gesproken. Onderaan de beantwoording is aangegeven of de zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

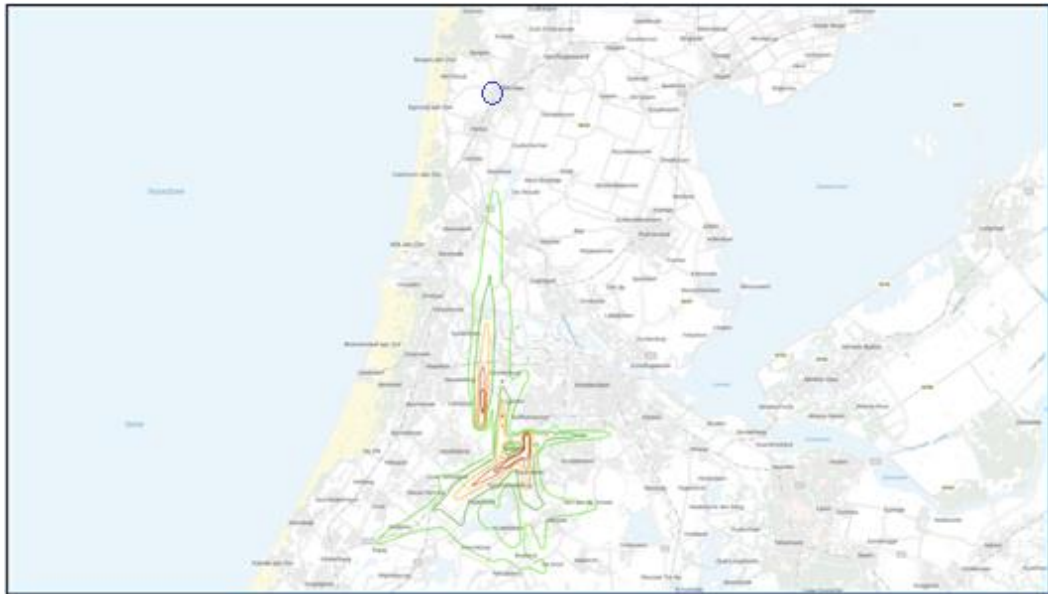
Nr. R01	Zienswijze en beantwoording Reclamant 1
1.1	<u>Bewoners worden niet betrokken bij invulling van de locatie</u> Reclamant vindt dat de uitgebreide nota van beantwoording voorontwerpreacties niet alles verheldert en hij heeft de indruk dat zijn opmerkingen niet altijd goed zijn begrepen. Daarom dient hij deze zienswijze in t.a.v. het ontwerpbestemmingsplan Picassolaan 201. Als men, aldus reclamant, zoals in het geval van Picassolaan 201, als burger in het vroegste stadium van de procedure al wordt geconfronteerd met een tot in detail ingevuld plan van een projectontwikkelaar (alleen het altijd luidruchtig aanwezige verkeer op de ringweg is niet op de schetsen ingetekend), voorzien van het stempel 'goedgekeurd door B&W', dan vindt hij het logisch dat er twijfel ontstaat t.a.v. een onbevooroordeelde beoordeling van de participatie / inspraakreacties door B&W. In de gemeenteraad is gediscussieerd over de participatie van burgers bij een bouwplan. Reclamant is benieuwd of de gemeenteraad het stempel 'goed' op deze procedure zet. Waarom wordt er in eerste instantie geen open vraag / aantal alternatieven aan de omwonende voorgelegd t.a.v. de invulling van een locatie? Waarom is hier het initiatief gelaten aan een projectontwikkelaar en waarom heeft de gemeente vooraf geen contour geschetst met bijvoorbeeld aaneengesloten woonbebouwing als geluidswering op het terrein van zowel Picassolaan 201 als op het terrein van het voormalig asielzoekerscentrum? Nu lopen de gemeente en de burger, in de ogen van reclamant, achter de feiten en de projectontwikkelaar aan. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De gemeente ziet initiatieven van ontwikkelende partijen als een belangrijk middel om de woningbouwopgave te kunnen realiseren. De gemeente stelt in diverse visies en kaders vast welke aspecten bij woningbouw van belang zijn. Daarna is het aan de grondeigenaars, respectievelijk ontwikkelaars, respectievelijk de woningcorporaties om met inachtneming van deze visies en kaders plannen te ontwikkelen. De gemeente toetst of deze plannen binnen de visies/kaders passen. De initiatiefnemer is verder verantwoordelijk voor vroegtijdige participatie, die bij voorkeur hoog op de participatieladder plaatsvindt. Het doel hiervan is het creëren van een goed maatschappelijk draagvlak voor een plan, in ieder geval in de directe omgeving van het plangebied. Uit de inloopbijeenkomst bleek dat er, zeker vanuit de direct omwonenden van het gebied, tevredenheid was over het plan. Verder is tijdens de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan gesproken met het tegenover het plangebied gelegen Apostolisch Genootschap en met een vertegenwoordiger van de “hofjes” (El Grecohof, Murillohof, Velasquezhof), die schuin tegenover het plangebied liggen. Hieruit bleek wederom dat dit plan voor deze locatie goed werd ontvangen. Aldus heeft de participatie geleid tot het gewenste doel, namelijk een goed maatschappelijk draagvlak voor dit plan bij de omwonenden van het plangebied. In dit verband merkt de gemeente op dat reclamant niet als omwonende van het plangebied is aan te merken. Reclamant woont op ongeveer 600 meter van het plangebied en heeft bovendien geen direct uitzicht erop. De gemeente kiest er daarom voor de tevredenheid van de directe omgeving bij een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit zwaarder te laten wegen dan de bedenkingen van reclamant tegen het bouwplan. Tot slot merkt de gemeente op dat tijdens de inloopbijeenkomst van september 2019 nog geen sprake was van een plan dat door B&W was goedgekeurd. B&W heeft pas een beslissing op het principeverzoek voor dit plan genomen, nadat er kennis was genomen van de reacties van de omgeving op het plan. Toen bleek dat er voor dat moment voldoende draagvlak was, besloot B&W om het principeverzoek te accorderen.

1.2	<u>Parkeren en parkeerplaatsen</u> Reclamant citeert uit de toelichting op het plan: 'De groene scheg aan de Picassolaan is een grote, groene ruimte vanaf de Hoevertvaart naar de achterliggende wijk en zorgt voor een groene buffer tussen de bestaande bebouwing en de nieuwbouw.' Op zijn opmerking dat de ingetekende haakse parkeerplaatsen langs de Picassolaan hieraan afbreuk doen wordt in de nota van beantwoording niet gereageerd. Waarom hier in de tekening niet is gekozen voor plaatsing van de groene scheg langs het trottoir, zoals de omschrijving suggereert, wordt niet duidelijk. In het voorliggende plan is de parkeergelegenheid de buffer tussen de nieuwbouw en de bestaande bebouwing. <u>Gemeentelijke beantwoording:</u> De huidige opzet van het plan is tot stand gekomen na een intensief proces tussen de initiatiefnemer, de gemeente en de welstandscommissie. Daarbij is ten aanzien van het parkeren gehandeld conform de Parkeernormennota 2020-2027. Om het parkeren in te passen en daarnaast een zo optimaal mogelijke opzet met goede verblijfsgebieden te bereiken, is gekozen voor de parkeergelegenheid op de huidige voorgenomen locaties, waaronder dus langs de Picassolaan.
1.3	<u>Parkeren en veiligheid</u> Reclamant meent dat niet echt is ingegaan op de vraag of een enkele kruising van fietspad en trottoir naar de parkeergelegenheid niet veiliger is dan het nu ingetekende veelvoud aan kruisend verkeer. In de Nota van beantwoording (van de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan, red.) schemert wel door dat de ingetekende oplossing niet ideaal is, maar het wordt niet duidelijk waarom uiteindelijk toch voor deze oplossing is gekozen. Dat deze oplossing elders ook wordt toegepast, kan wat betreft reclamant geen antwoord zijn op deze vraag. <u>Gemeentelijke beantwoording:</u> Het realiseren van (haakse) parkeerplaatsen achter het trottoir, dan wel meer algemeen het laten kruisen van een (uitrit van een) parkeerterrein/-garage met het trottoir, is een parkeeroplossing die vaker wordt gebruikt. Binnen de gemeente Alkmaar zijn hiervan ook voorbeelden aan te wijzen, bijvoorbeeld de parkeergarages Ringers en van het hotel aan de Kennemersingel en verder diverse in- en uitritten bij (hoek)woningen. Bij het uitparkeren wordt het zicht op het aankomende verkeer weliswaar beperkt, maar door het trottoir tussen het parkeervak en de rijbaan te plaatsen, heeft een weggrijdende bestuurder meer overzicht en daardoor meer rust om het aankomend verkeer (inclusief voetgangers) te zien. De verkeersintensiteiten op de Picassolaan zijn laag genoeg om deze vorm van parkeren toe te staan. In de totaal te maken afweging, mag de gemeente dus in redelijkheid deze keuze maken. Het aspect 'verkeer' vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Het creëren van haakse parkeerplaatsen op deze locatie, met de buffer tussen parkeervak en rijbaan, ziet de gemeente niet als potentieel onveilig.
1.4	<u>Parkeren en verkeerssituatie</u> Reclamant stelt dat op dit moment op de Picassolaan sprake is van een onduidelijke verkeerssituatie met aan beide zijden van de weg een met strepen afgezet gedeelte. Reclamant wil weten of hiermee een fietspad of parkeergelegenheid is afgebakend. <u>Gemeentelijke beantwoording:</u> Met deze markering wordt een fietssuggestiestrook aangeduid. Hiermee wordt de ruimte op de rijbaan voor de fiets aangeduid en tegelijk wordt de rijbaan voor het autoverkeer visueel smaller gemaakt. Het verschil met een fietsstrook is dat auto's over de fietssuggestiestrook mogen rijden, terwijl fietsers ook buiten deze strook mogen fietsen.
1.5	<u>Geen rekening met geluidsoverlast</u> Reclamant geeft aan dat er volgens de nota van beantwoording geen sprake is van cumulatief geluid als gevolg van vliegtuiggeluiden. Volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid moet in dit kader echter een beoordeling door de gemeente hebben plaatsgevonden. Reclamant vraagt of hier daadwerkelijk een beoordeling door de gemeente heeft plaatsgevonden en zo ja, hoe? <u>Gemeentelijke beantwoording:</u> In de wet- en regelgeving is aangegeven dat de geluidbelasting alleen hoeft te worden beoordeeld als er sprake is van een nieuwe situatie. Van een nieuwe situatie is sprake wanneer nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (zoals bijvoorbeeld woningen) worden gebouwd of wanneer een nieuwe weg of nieuw spoor (of een andere geluidbron) wordt aangelegd.

Voor bestaande situaties hoeft de geluidbelasting alleen te worden beoordeeld als er sprake is van een fysieke wijziging aan de geluidbron. Hierbij kan worden gedacht aan het verbreden of verleggen van een weg of spoor. Alleen in dat geval wordt de geluidbelasting ten gevolge van die bron, op de gevels van bestaande woningen beoordeeld.

Op Picassolaan 201 is sprake van een nieuwe situatie, meer concreet het toevoegen van geluidgevoelige bestemmingen. De geluidbelasting dient alleen te worden beoordeeld op de gevels van de nieuw te realiseren woningen.

In de wet- en regelgeving is ook aangegeven wanneer een bepaalde geluidbron (weg, spoor, gezoneerd industrieterrein of vliegveld) in deze beoordeling dient te worden meegenomen. In geval van vliegtuiglawaai wordt het geluid dat wordt veroorzaakt door de vliegtuigen van en naar Schiphol, alleen meegenomen als het nieuwbouwplan is gelegen binnen de geluidcontour van Schiphol.



Afbeelding | Uitsnede geluidkaart Schiphol met geluidcontour

In onderstaande afbeelding is een uitsnede van de geluidkaart van Schiphol met de geluidcontour weergegeven. Hieruit volgt dat Alkmaar (in de blauwe cirkel) ver buiten deze contour is gelegen en dat daarmee voor nieuwbouwplannen binnen Alkmaar geen sprake is van een relevante geluidbelasting veroorzaakt door de vliegtuigen van en naar Schiphol.

Het bovenstaande wil overigens niet zeggen dat er nooit een vliegtuig boven Alkmaar kan vliegen. Als het gaat om de beoordeling van de geluidbelasting, gaat het echter om de geluidbelasting gemiddeld over een heel jaar. Enkele vliegtuigen die op niet-regelmatige basis over of langs Alkmaar vliegen, dragen niet of nauwelijks bij aan die geluidbelasting.

1.6

Groei verkeer en geluidstoename

In zijn reactie op het voorontwerpbestemmingsplan merkte reclamant op dat beleidsmakers/projectontwikkelaars die woningbouw willen realiseren waar dit gelet op de geluidoverlast discutabel is, er steevast op wijzen dat het verkeer in de toekomst stiller zal worden. Dat deze argumentatie ook voorkomt in het Reken- en meetvoorschrift geluid neemt niet weg dat hier sprake is van een onbevozen vooronderstelling.

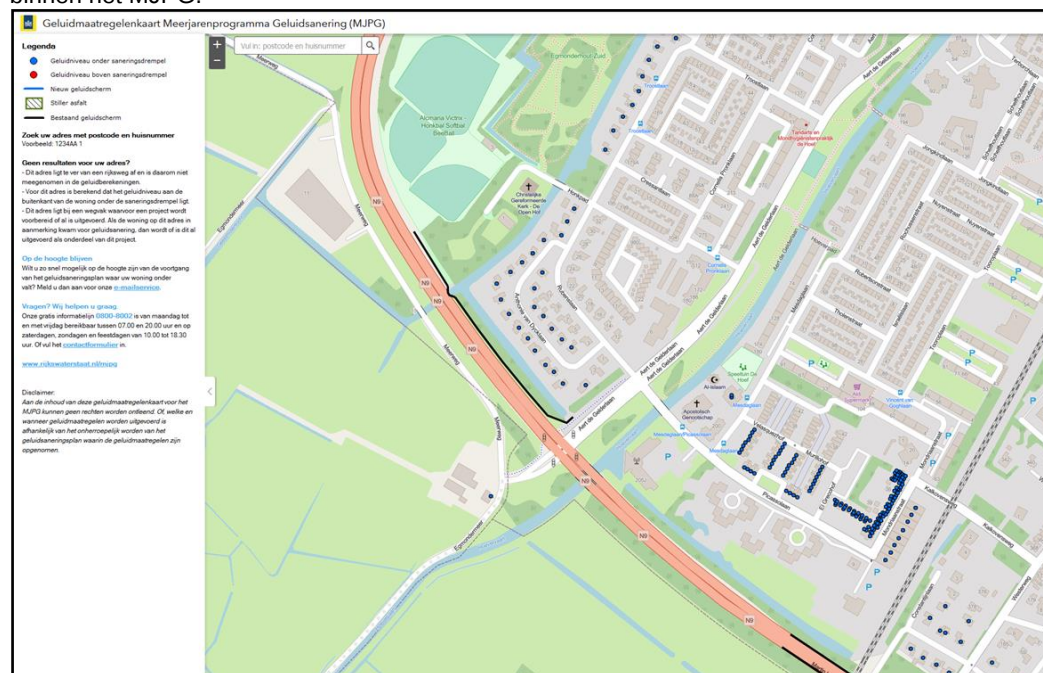
Feit is, aldus reclamant, dat uit onderzoek blijkt dat geluidwinst door technische vooruitgang (grotendeels) teniet wordt gedaan door een toename van het verkeer. Dat het verkeer op de ringweg zal toenemen staat vast. Dat is deels ook gevolg van de groei-ambitie van de gemeente Alkmaar. In de nota van beantwoording wordt alleen ingegaan op de groei van het verkeer op de ringweg als gevolg van het project Picassolaan 201. Dat is natuurlijk niet de oorzaak van de toename van het verkeer op de ringweg die reclamant bedoelde. Alkmaar zelf heeft de ambitie om het aantal inwoners sterk te laten stijgen, en die mensen zullen ongetwijfeld gebruik gaan maken van de ringweg. Datzelfde geldt voor gemeenten ten westen en ten noorden van Alkmaar. Daar komt bij dat in deze gemeenten sprake is van (steeds meer) bedrijvigheid die (bijna 24/7) een grote (groeierende) hoeveelheid (vracht)verkeer genereert.

	Reclamant zou dan ook graag zien dat de gemeenteraad eerst beslissingen over bijvoorbeeld mobiliteit of de ligging van de N9 neemt, voordat plannen die de wegen belasten, worden goedgekeurd. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Voor de N9 geldt dat er in 2012 een zogenaamd geluidproductieplafond is vastgesteld, zoals dit op dat moment voor alle rijkswegen en hoofdspoorlijnen binnen Nederland is gedaan. Een geluidproductieplafond heeft als doel te voorkomen dat de geluidbelasting door toenemend verkeer onbelemmerd kan groeien. Een geluidproductieplafond is de maximaal toegestane waarde voor de gemiddelde geluidwaarde van een kalenderjaar, op referentiepunten aan weerszijden van de weg of het spoor op 50 meter afstand, 100 meter van elkaar en op 4 meter hoogte. Dit zijn geen fysieke punten, maar virtuele punten in een digitaal rekenmodel. De geluidproductie van een weg of het spoor wordt aldus berekend en niet gemeten. Elk kalenderjaar dient de wegbeheerder door middel van een nalevingsverslag aan te tonen dat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden. Als er sprake is van een dreigende overschrijding, dient in het nalevingsverslag ook te worden aangegeven hoe deze toekomstige overschrijding teniet gedaan zal worden. Op basis van het meest recente nalevingsverslag van Rijkswaterstaat (2019) zijn er voor de N9 rondom het plangebied geen (dreigende) overschrijdingen geconstateerd. Buiten het grondgebied van de gemeente Alkmaar (tussen Koedijk en De Stolpen) is er overigens een overschrijding, maar dat is voor het voorliggende bestemmingsplan niet relevant. Het meest recente verslag is te vinden via https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/01/18/bijlage-1-nalevingsverslag-geluidproductieplafonds-rijkswegen-2019. De gemeente kiest er verder niet voor om alle planvorming langs de N9 op te schorten totdat verdere besluitvorming over het beperken van geluidbelasting vanaf de N9 zijn genomen. Deze besluitvorming vraagt nog de nodige tijd, daargelaten dat nog niet duidelijk is welke uitkomsten deze besluitvorming gaat krijgen. Er zijn bovendien diverse andere belangen waarmee de gemeente rekening houdt, zoals het belang van woningbouwversnelling, het voorkomen van verdere hinder door de leegstand in het plangebied en het gerechtvaardigde vertrouwen bij de initiatiefnemer dat het plan ten minste voortvarend wordt voorgelegd aan de raad.
1.7	<u>Beoordeling geluidsoverlast</u> Reclamant geeft aan dat in de nota van beantwoording wordt gesteld dat bij de beoordeling van de geluidsoverlast van de ringweg uitsluitend kan worden uitgegaan van het Reken- en meetvoorschrift geluid en dat daarom met een simpele verwijzing naar dit voorschrift voorbij kan worden gegaan aan de werkelijk ervaren overlast. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> In het kader van een bestemmingsplan dient de geluidbelasting te worden beoordeeld. De geluidbelasting wordt daarbij getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Dat is voor dit bestemmingsplan ook gedaan; de uitkomsten van het akoestisch onderzoek zijn gewogen en deze weging is beschreven in de toelichting op het bestemmingsplan. Uit onderzoek en weging volgen dat voor een goed woon- en leefklimaat in relatie tot geluid, bepaalde maatregelen moeten worden getroffen. Deze zijn neergelegd in het besluit hogere waarden geluid. De in dit besluit genoemde maatregelen moeten bij de bouw worden uitgevoerd. Er vindt geen beoordeling plaats van wat reclamant "geluidsoverlast" noemt. Omdat overlast subjectief is, is hier ook geen beoordelingskader voor vast te leggen. Of een bepaalde geluidbelasting tot overlast zal leiden, is niet te voorspellen, laat staan te objectiveren. Aangenomen mag worden dat een hogere geluidbelasting eerder tot overlast zal leiden dan een lage(re) geluidbelasting, maar het is niet uit te sluiten dat met een lage(re) geluidbelasting geen overlast zal worden ondervonden.
1.8	<u>Berekening geluidbelasting</u> Reclamant kan zich niet vinden in de wijze waarop de geluidbelasting is berekend. Hij wijst erop dat de berekening van de geluidbelasting slechts een jaargemiddelde is waarbij geen rekening wordt gehouden met: • de overheersende windrichting (de contouren op de kaart lopen symmetrisch aan de weg); • de weerkaatsing door grote gebouwen aan de buitenzijde van de ringweg; • de weerkaatsing door hoogbouw in de wijk; • het tijdstip waarop de meeste overlast wordt geproduceerd; • het type verkeer. Vanaf 05.00 uur komt het vracht- en werkverkeer flink op gang, en juist dit verkeer veroorzaakt veel lawaai. (Busjes met een imperiaal op het dak waardoor fluitende/gierende tonen worden veroorzaakt); • de bouwperiode van de wijk. Deze wijk is grotendeels gebouwd in de jaren '60 en '70, wat betekent dat mechanische ventilatie ontbreekt en dat voor ventilatie/een gezond binnenklimaat de ramen moeten worden geopend.

	<u>Gemeentelijke beantwoording</u> De basis voor de wijze van uitvoering van akoestisch onderzoek staat in afdeling 2 van Hoofdstuk VIIIa van de Wet geluidhinder (Wgh). De artikelen in deze afdeling bevatten ook de grondslag voor het vaststellen van reken- en meetvoorschriften. Het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012' bevat voorschriften voor wegverkeer in het kader van de Wet geluidhinder. Er is onder andere vastgelegd hoe en onder welke omstandigheden optredende geluidsniveaus worden vastgesteld. In software waarmee geluidbelasting vanwege wegverkeer (en railverkeer en industrielawaai) wordt berekend, wordt overigens wel degelijk rekening gehouden met een meteo-correctieterm. In een dergelijk rekenmodel worden ook de nabij een nieuwbouwplan gelegen bestaande bebouwing en eventueel aanwezige geluidschermen meegenomen. Ook wordt rekening gehouden met andere omgevingsfactoren, waaronder de aanwezige bodemverhardingen, zoals asfalt, klinkers en waterpartijen (harde boden) en weilanden en parken (zachte bodem). In het rekenmodel wordt verder onderscheid gemaakt tussen de hoeveelheid verkeer tijdens de dagperiode (07:00 uur - 19:00 uur), avondperiode (19:00 uur – 23:00 uur) en nachtperiode (23:00 uur – 07:00 uur) en het aandeel lichte motorvoertuigen (auto's), middelzware motorvoertuigen (bestelbussen, kleine vrachtwagens) en zware motorvoertuigen (autobussen, vrachtwagens) daarin. Zoals reclamant zelf al aangeeft, gaat het om een jaargemiddelde geluidbelasting. Kortstondige pieken tijdens de spits of bijvoorbeeld het voorbijgaan van een groep motoren worden niet afzonderlijk beoordeeld. De bouwperiode van de wijk (bestaande bebouwing) is in relatie tot het bestemmingsplan niet relevant. Zoals eerder al aangegeven, schrijft de wet- en regelgeving voor dat in het kader van het bestemmingsplan alleen de geluidbelasting op de gevels van de nieuw te realiseren woningen beoordeeld dient te worden. Voor bestaande woningen vindt geen beoordeling plaats. De gemeente stelt vast dat reclamant van mening is dat de huidige wettelijk voorgeschreven methode voor het berekenen van geluidbelasting, niet deugdelijk is en daarom niet mag worden gebruikt. De gemeente neemt dit voor kennisgeving aan. De gemeente kan niet afwijken van deze wettelijk voorgeschreven methode. De gemeente kan dus niet anders dan het bestaande onderzoek beoordelen en aan de hand daarvan concluderen of het plan wel of geen doorgang kan vinden. Uit het bestaande onderzoek is, zoals al aangegeven onder 1.7, gebleken dat onder voorwaarden zoals neergelegd in het besluit hogere waarden geluid, voldaan wordt aan de wettelijke regels.
1.9	<u>Ervaren overlast wordt niet meegenomen</u> Er wordt in de ogen van reclamant in de nota van beantwoording niet ingegaan op de vraag in hoeverre de berekende geluidbelasting en de ervaren overlast overeenkomen en wat de invloed is van de werkelijke geluidbelasting op de gezondheid van de bewoners van de hele wijk. Ervaren overlast wordt, aldus reclamant, op deze manier geheel buiten beschouwing gelaten. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De gemeente stelt voorop dat bij de beoordeling van dit bestemmingsplan niet de vraag voorligt in hoeverre berekende geluidbelasting en ervaren overlast al dan niet gevolgen hebben voor bewoners van de gehele wijk De Hoef. In dit bestemmingsplan ligt uitsluitend de vraag voor of het een goede ruimtelijke ordening is om op het perceel Picassolaan 201 het bestaande kantoorgebouw te vervangen door drie appartementengebouwen met in totaal 146 appartementen. Ter beantwoording van deze vraag is onder meer het meergenoemde akoestisch onderzoek verricht. Uit dit onderzoek en uit diverse andere onderzoeken ter zake van andere relevante aspecten, zijn geen belemmeringen naar voren gekomen die maken dat dit plan op deze locatie waar het betreft het aspect geluid, geen goede ruimtelijke ordening zou zijn. Bovendien is dit niet het enige woningbouwplan in de nabijheid van de ringweg. Ook elders langs de N9 en langs andere delen van de Ring Alkmaar en de N245 zijn en worden woningbouwplannen ontwikkeld (De Kooimeer, Highlands, Zuidzicht, Vroonermeer Noord). Dit betekent overigens uitdrukkelijk niet dat de gemeente niets zou kunnen of willen doen tegen ervaren overlast. Integendeel, de gemeente – en dat is gezien de bijlage bij de zienswijze bekend bij reclamant – laat op dit moment onderzoeken of het mogelijk het geluidscherm dat Rijkswaterstaat wil plaatsen, te verlengen, ook zonder dat hiertoe een wettelijke verplichting bestaat. Ook elders langs de ring (langs de N245) wordt een geluidscherm voorbereid. De huidige bestemmingsplan-procedure is echter niet bedoeld om het door reclamant ervaren probleem op te lossen.
1.10	<u>Berekening houdt geen rekening met werkelijkheid</u> Reclamant vindt dat in de nota van beantwoording een onderbouwing ontbreekt van de uitspraak dat er geen rekening kan worden gehouden met de werkelijkheid. Hij vraagt zich af of het kan zijn

	dat de gemeente dit niet wil? In het Reken- en meetvoorschrift geluid wordt toch, aldus reclamant, gesteld dat e.e.a. ter beoordeling aan de gemeente is? <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 schrijft voor op welke wijze de geluidbelasting dient te worden berekend. Zo dient onder meer rekening te worden gehouden met de hoeveelheid verkeer voor de situatie ten minste 10 jaar na realisatie van het bestemmingsplan en wordt bestaande bebouwing in de omgeving van het bestemmingsplan in het rekenmodel meegenomen. De geluidbelasting wordt dus berekend, en niet gemeten. De gemeente kent ten aanzien hiervan geen beleidsvrijheid om een eigen rekenmethodiek te hanteren. De belangrijkste reden om geluid te berekenen, is dat met metingen geen voorspellingen gedaan kunnen worden. Het effect op de geluidbelasting ten gevolge van veranderingen, bijvoorbeeld door het plaatsen van een geluidsschermbaan, kan alleen worden berekend. Het is de taak van de gemeente om een akoestisch onderzoek dat conform de regels is uitgevoerd te beoordelen en daaraan conclusies te verbinden. Zoals onder 1.7 reeds aangegeven, is dat hier ook gebeurd. De gemeente is tot het oordeel gekomen dat de beoordeelde akoestische situatie onder de in het besluit hogere waarden genoemde voorwaarden, geen belemmering vormt voor het voorliggende bestemmingsplan.
1.11	<u>Akoestisch prettig klimaat</u> Reclamant vraagt zich af waarom er wordt voorbijgegaan aan het beleid van de gemeente om te streven naar een akoestisch prettig klimaat en op zijn minst één geluidsarme gevel aan een woning? <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Bij de nadere uitwerking van het ontwerp is rekening gehouden met de nadere eisen uit het gemeentelijk geluidbeleid. In het besluit hogere waarden geluid is als voorwaarde voor te realiseren woningen opgenomen dat deze uitwerking ter (schriftelijke) goedkeuring aan de gemeente dient te worden voorgelegd, ten behoeve van de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen.
1.12	<u>Geluidhinder wijkdelen en de N9</u> Reclamant merkt op dat in de nota van beantwoording wordt gesteld dat de door de bewoners van andere delen van De Hoef ervaren geluidhinder van de N9 geen relatie heeft met het voorliggende bestemmingsplan. Dat vindt reclamant niet terecht. Zowel B&W als de gemeenteraad hebben, aldus reclamant, erkend dat de ringweg te veel geluid produceert en dat nader onderzoek nodig is. Daarbij wordt de wijk De Hoef met name genoemd. Een in de ogen van reclamant, simpele oplossing voor de geluidsoverlast is de plaatsing van een geluidsschermbaan. Zo een geluidsschermbaan moet dan een gesloten geheel vormen, want anders heeft het, aldus nog steeds reclamant, niet veel zin. Dat nu, voordat het aangekondigde onderzoek is uitgevoerd, een geluidsschermbaan bij het project Picassolaan 201 expliciet wordt uitgesloten lijkt reclamant dan ook voorbarig. Hij vindt dat eerst moet worden onderzocht hoe de wijk De Hoef afdoende tegen de geluidsoverlast van de ringweg kan worden beschermd. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Het geluidsschermbaan waar reclamant naar verwijst, zal worden gerealiseerd door Rijkswaterstaat en is onderdeel van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Het MJPG is erop gericht het geluid bij (of in) woningen waarvan de geluidbelasting boven de saneringsdrempel ligt, te verminderen. De saneringsdrempel is de grens die Rijkswaterstaat stelt aan het geluidniveau van de weg op de gevel van een woning (in de meeste gevallen 65 dB). Is het geluid van rijkswegen aan de buitenzijde bij een woning boven de saneringsdrempel van 65 dB, dan wordt er onder bepaalde voorwaarden gesaneerd. Saneren wil hier zeggen: zorgen dat het geluid bij of in de woningen wordt verminderd. Voor de woningen waarvan de geluidbelasting onder de saneringsdrempel ligt, is er voor Rijkswaterstaat geen wettelijke verplichting om maatregelen te treffen. Voor die woningen binnen de gemeentegrenzen van Alkmaar waarvan de geluidbelasting boven de saneringsdrempel valt, heeft Rijkswaterstaat gekozen om geluidschermen te realiseren. Deze schermen zijn erop gericht om de geluidbelasting terug te brengen tot ten hoogste 60 dB (saneringsstreefwaarde). Met een geluidbelasting van 60 dB is niet overigens uit te sluiten dat er hinder kan worden ondervonden, maar dat is ook niet het wettelijke doel dat met deze maatregel wordt nagestreefd. Het gaat erom de hinder te beperken ten opzichte van de bestaande situatie, meer concreet door deze terug te brengen naar een geluidbelasting van 60 dB op de gevel. Voor het merendeel van de woningen binnen De Hoef geldt dat deze een geluidbelasting onder de saneringsdrempel ondervinden, zie ook onderstaande uitsnede van de geluidmaatregelenkaart

MJPG. De blauwe bolletjes geven aan dat de geluidbelasting onder de saneringsdrempel van 65 dB is gelegen. Ook de woning van reclamant ondervindt een geluidbelasting ruimschoots lager dan de saneringsdrempel. Er is aldus geen verplichting voor Rijkswaterstaat om de woningen te saneren binnen het MJPG.



Afbeelding | Uitsnede geluidmaatregelenkaart MJPG

De gemeente hecht eraan op te merken dat het belang van een gezonde leefomgeving wordt onderkend. Om die reden wordt op dit moment onderzocht of het door Rijkswaterstaat geplande geluidscherm tussen de Steesloot en de Bergerweg in noordelijke en zuidelijke richting kan worden verlengd. Dat kan tot gevolg hebben dat meer woningen dan alleen de saneringswoningen een lagere geluidbelasting zullen ondervinden. Dat is echter een onderzoek dat buiten het bestek van dit bestemmingsplan valt.

De gemeente kiest er verder niet voor om alle planvorming langs de N9 op te schorten totdat verdere besluitvorming over het beperken van geluidbelasting vanaf de N9 zijn genomen. Deze besluitvorming vraagt nog de nodige tijd, daargelaten dat nog niet duidelijk is welke uitkomsten deze besluitvorming gaat krijgen. Er zijn bovendien diverse andere belangen waarmee de gemeente rekening houdt, zoals het belang van woningbouwversnelling, het voorkomen van verdere hinder door de leegstand in het plangebied en het gerechtvaardigde vertrouwen bij de initiatiefnemer dat het plan ten minste voortvarend wordt voorgelegd aan de raad.

1.13

Kruisingen met de N9

Reclamant stelt dat wanneer de kruisingen met de N9 ongelijkvloers zouden worden gemaakt, al dan niet in combinatie met een half-verdiepte ligging, er een veel betere situatie zou ontstaan.

Gemeentelijke beantwoording

De gemeente neemt aan dat deze stelling van reclamant juist is. Niettemin is deze vaststelling niet van belang voor het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan ligt de vraag voor of de voorgenoemde herontwikkeling getuigt van een goede ruimtelijke ordening. Uit het bestemmingsplan blijkt dat de gemaakte afwegingen daarvan getuigen.

Overigens geldt voor alle maatregelen die binnen het MJPG worden getroffen, dat deze vanuit het Rijk worden betaald. De jaarlijkse budgetten zijn beperkt. Daarom geldt als uitgangspunt dat maatregelen 'sober en doelmatig' moeten zijn. Als er maatregelen worden getroffen, dan zijn die erop gericht om de geluidbelasting tot ten hoogste de saneringsstreefwaarde terug te brengen. Dat betekent in de praktijk dat wordt volstaan met isolatiemaatregelen of een geluidscherm (in dit geval dus een geluidscherm). Een volledige reconstructie van de N9 als maatregel uit het MJPG ligt niet in de lijn der verwachtingen, met name omdat de kosten voor deze maatregel buitengewoon hoog zijn. Wellicht is de maatregel dan nog wel doelmatig, maar zeker niet meer sober.

1.14	<u>Geluidsschermen</u> Reclamant meent dat in de Nota van beantwoording inspraakreacties voorontwerpbestemmingsplan een onzinnige opmerking wordt gemaakt waar het een geluidsscherm van 22,5 meter hoog betreft. Een barrière van enkele meters is in de ogen van reclamant voldoende. Verder meent reclamant dat ten onrechte niet wordt ingegaan op de vraag waarom vanuit stedenbouwkundig perspectief een geluidsscherm langs het plangebied niet gewenst is. Reclamant vraagt zich in dat verband af waarom elders wel is gekozen voor geluidsschermen. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Bij de beoordeling van geluidbeperkende maatregelen in het kader van een bestemmingsplan wordt gekeken naar de maatregelen die nodig zijn om de geluidbelasting op de nieuw te realiseren woningen terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Eventuele effecten op de geluidbelasting op de gevels van reeds bestaande woningen worden hierbij niet meegenomen. Als eerste wordt gekeken naar maatregelen aan de bron. Dat is in dit geval de N9. Het is niet in de macht van de gemeente om de N9 aan te pakken qua ligging. Evenmin zijn er vanuit het Rijk plannen om de N9 te verleggen. Bronmaatregelen kunnen dus niet worden genomen. Als tweede wordt gekeken naar overdrachtsmaatregelen. Een geluidsscherm is een voorbeeld van een dergelijke maatregel, omdat hiermee wordt voorkomen dat (een deel van) het geluid vanaf de N9 op de woningen terechtkomt. Om de geluidbelasting op de gevels van de woningen gelegen op de hoogste verdiepingen terug te brengen tot ten hoogste de voorkeursgrenswaarde, zal moeten worden gedacht aan geluidsschermen met een hoogte in dezelfde orde van grootte als de nieuwbouw. Een dergelijk scherm levert echter bezwaren op vanuit stedenbouwkundig perspectief (doorkijk, entreefunctie) en vanuit plan-economisch perspectief (extra kosten en lagere opbrengsten). Voor wat betreft de geluidsschermen op andere plekken in de gemeente, merkt de gemeente op dat op elke locatie een zelfstandige afweging is gemaakt. Een dergelijke afweging houdt rekening met alle omstandigheden die op die locatie van belang zijn. Daardoor is het mogelijk dat op de ene locatie een scherm wel stedenbouwkundig verantwoord is en op een andere locatie niet. Nu overdrachtsmaatregelen geen optie zijn, resteert de derde optie: maatregelen bij de ontvangende woningen. Deze maatregelen zijn erop gericht om het geluidniveau aan de binnenzijde van de woning op de maximale waarde van 33 dB te houden. Dat betekent concreet dat er fysieke maatregelen, zoals isolatie of dove gevels nodig zijn. Deze zijn geborgd in het besluit hogere waarden geluid wegverkeer.
1.15	<u>Waarom niet breder dan Picassolaan 201 gekeken?</u> Tenslotte vraagt reclamant waarom bij de beoordeling van het project en dus ook de beantwoording van de gestelde vragen, uitsluitend mag worden ingezoomd op dit project en waarom worden de ruimere omgeving / andere gemeentelijke plannen / het algemeen belang expliciet buiten beschouwing gelaten? Reclamant vraagt in dat verband of de gemeente zo niet het risico loopt dat in een later stadium blijkt dat de in de ogen van reclamant, kortzichtige beoordeling en het vervolgens uitvoeren van dit plan niet leidt tot problemen voor andere, wellicht meer omvattende, goede plannen. Hiervan zijn, aldus reclamant, binnen de gemeente meerdere voorbeelden aan te dragen <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Het bestemmingsplan is getoetst aan de gemeentelijke beleidskaders en ambities en aan de diverse relevante wet- en regelgeving. Het plan is daarnaast beoordeeld in relatie tot de omgeving waarin het plangebied is gelegen. Dat heeft geresulteerd in het voorliggende bestemmingsplan. Het bestemmingsplan getuigt van een goede ruimtelijke ordening en is daardoor in overeenstemming met het algemeen belang. Op dit moment zijn er geen omstandigheden bekend die maken dat het plan op enig moment een belemmering voor planvorming in de nabije omgeving gaat vormen. Integendeel, er is bij het ontwerpen van de huidige opzet bijvoorbeeld rekening gehouden met eventuele ontwikkelingen op het naastgelegen COA-terrein: beide locaties kunnen via het groen op elkaar worden aangesloten. Ook gaat er geen ongewenste precedentwerking uit van dit plan. Reclamant heeft tot slot geen specifieke voorbeelden van in zijn ogen belemmerde plannen gegeven. De gemeente kan hierover dan ook geen oordeel vellen.
	<u>Conclusie</u> De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.