



Nota van beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan Cascade

Gemeente Alkmaar – juni 2021

Beantwoording zienswijzen project “Cascade”

Het Mer-beoordelingsbesluit Cascade, de ontwerpbesluiten hogere waarden geluid, het ontwerpbesluit omgevingsvergunning en het ontwerpbestemmingsplan Cascade hebben van 8 april tot en met 19 mei 2021 voor inspraak ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon eenieder een zienswijze indienen.

Er zijn twee zienswijzen ingediend. In verband met de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de inspraakreacties van deze natuurlijke personen (verder aangeduid als reclamanten) in de openbare versie van deze nota geanonimiseerd weergegeven):

R01 ontvangen 10 mei 2021

R02 ontvangen 14 mei 2021

Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijzen en de beantwoording daarvan.

R01	Zienswijze
1.	De huidige 'maximale bouwhoogte' is 8 meter. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de gemeente veel beleidsruimte ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij moet de gemeenteraad de betrokken belangen afwegen en in overeenstemming met het recht handelen. Het verhogen van de bouwhoogte van 8 naar 28 meter past binnen dit kader.
2.	De woning heeft nu uitzicht op het Noord-Hollandskanaal. Dat verdwijnt volledig. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Het recht op vrij uitzicht kan, tenzij dit privaatrechtelijk is vastgelegd, niet geclaimd worden en vormt hier geen rechtens te beschermen belang. Door de ligging van de woning van reclamant blijft het mogelijk na de realisatie van het plan langs de nieuwbouw naar het Noord-Hollandskanaal te kijken. Het uitzicht verdwijnt niet volledig.
3.	In de Welstandsnota Alkmaar 2016 staat dat het uitgangspunt voor welstand het verbeteren van de kwaliteit van de oudere bebouwing is, waarbij de beeldbepalende nieuwbouw als referentie dient. De op de weg en het kanaal gerichte nieuwere gebouwen moeten worden gezien als de bepalende context bij het maken van plannen. Van nieuwbouw van enige omvang wordt verwacht dat deze past binnen de doorgaande ontwikkeling van de route als bebouwingslijn op stedelijk niveau. Voor de overige terreinen geldt het reguliere welstandsniveau. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De nieuwbouw past binnen de doorgaande ontwikkeling. De Toelichting op het bestemmingsplan bevat in Hoofdstuk 2 ‘Planbeschrijving’ een beschrijving van de Stedenbouwkundige situatie rondom het plangebied, de paragrafen 3.4.1 en 3.4.3 lichten de Omgevingsvisie en het Welstandsbeleid toe en tot slot heeft de Welstandscommissie beoordeeld dat het bouwplan Cascade aan redelijke eisen van welstand voldoet.
4.	In de ontwerp omgevingsvergunning staat dat het bouwplan aan de redelijke eisen van welstand voldoet. Namens cliënt vraag ik mij af of en zo ja, hoe de Welstandscommissie de omvang van het gebouw in relatie tot de oudere bebouwing heeft beoordeeld. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Uit Welstandsadvisering blijkt dat de Welstandscommissie het gebouw in relatie tot de bestaande omgeving heeft beoordeeld. De omvang van de nieuwbouw (massa en hoogte) worden binnen de van toepassing zijnde coördinatieregeling door de gemeenteraad vastgesteld. Het is volgens vaste jurisprudentie zo dat een welstandsadvies niet tegen een door het bestemmingsplan toegestane bouwvolume kan adviseren.

5.	Een gebouw van deze omvang en is stedenbouwkundig onacceptabel. Het gebouw past qua maat en schaal op niet bij de omvang van de bebouwing aan de Stationsweg en de Spoorbuurt die al rond 1900 gebouwd is. Dat het gebouw afloopt maakt dit niet anders. Het gebouw is te hoog. Zelfs hoger dan de 6/7 lagen die in de Uitgangspunten Stedenbouw Spoorzone Alkmaar staan vermeld. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Stedenbouwkundigen, planologen en het bestuur van Alkmaar zijn een andere mening toegedaan. Het project sluit zowel aan bij een reeks hogere gebouwen die de weg langs het kanaal reeds van een stedelijke uitstraling voorzien als bij de karakteristieke Stationsbuurt. Bovendien sluit het plan aan bij het provinciaal OV-knooppunten beleid om stationsomgevingen te ontwikkelen tot aantrekkelijke woon- en werklocaties vanwege een goede bereikbaarheid en de nabijheid van veel voorzieningen. Om de groei van de stad en de groeiende behoefte aan mobiliteit te accommoderen moet het stationsgebied van Alkmaar doorontwikkeld te worden. Dit plan past in dat streven en vormt de eerste aanzet. Tevens kan gewezen worden op het 'Concept-Ontwikkelbeeld Stationsgebied'. Dat stuk vormt een uitwerking van de geformuleerde opgave uit de Omgevingsvisie 2040 en sluit aan op de visie op het Alkmaars Kanaal. Het stuk 'Uitgangspunten Stedenbouw Spoorzone Alkmaar' uit mei 2016 benoemt het station en de spoorzone als een belangrijke stadsentree van Alkmaar waar diverse ontwikkelkansen liggen. Door de grote behoefte aan (betaalbare) woningen is het te rechtvaardigen dat er wordt gekozen voor één verdieping meer dan de 7/8 bouwlagen die als accent richting het kanaal en langs de Helderseweg genoemd is in het stuk 'Uitgangspunten Stedenbouw Spoorzone Alkmaar'. Het plan is met oog voor bestaande ruimtelijke context ontworpen en voorziet in een overgang naar bestaande en kleinschaligere bebouwing aan de Stationsweg. Er komen groene gevels en er wordt gerefereerd aan de woningen aan de overzijde van de straat door de print op het balkonglas aan te laten sluiten bij het smeedwerk dat de bestaande balkons aan Stationsweg siert. Deze locatie is bij uitstek geschikt voor bebouwing met een hoge dichtheid. Met de binnenstad, het station en Overstad op een steenworp afstand trekt dit plan ongetwijfeld veel gegadigden die zich richten op een duurzame en urbane leefstijl. Uit een zonnestudie blijkt dat er geen sprake is van schaduw van het nieuwe gebouw op de bestaande woningen in de omgeving. Eén verdieping meer of minder maakt voor de impact van de nieuwbouw op de woningen aan de Stationsweg weinig of geen verschil.
6.	Cliënt vreest ernstige en onevenredige aantasting van zijn woon- en leefklimaat in de vorm van verlies van privacy, parkeerproblematiek, geluidsoverlast en waardevermindering van zijn woning. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Het woon- en leefklimaat van reclamant zal levendiger worden door de komst van een nieuw woon-gebouw aan de overzijde van de straat. Door een afstand van ruim 40 meter van zijn voorgevel is het evenwel niet de verwachting dat het gebouw of de nieuwe bewoners een onevenredige nadelig effect voor de omgeving veroorzaken. Door de genoemde afstand is de privacy voldoende geborgd, door de parkeerkelder kan er op eigen terrein geparkeerd worden en van geluidsoverlast zal geen sprake zijn. De investering in een mooi gebouw leidt tot ruimtelijke kwaliteit en populariteit van de locatie die, in tegenstelling tot hetgeen reclamant verwacht, tot gevolg zou kunnen hebben dat de waarde van zijn woning juist vermeerderd.
7.	Vanaf de balkons en terrassen en vanuit de ramen is zicht op de woning van cliënt. Hij vraagt zich af of ook rekening is gehouden met de belangen van de omwonenden en meent van niet. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Vanzelfsprekend is bij het maken van het plan Cascade rekening gehouden met de omgeving en daarnaast is er diverse momenten actief contact met die omgeving gezocht om te participeren. De afstand tussen de gebouwen is circa 40 meter en dat is voldoende om inkijk te voorkomen.

8.	Reclamant is niet blij met de daktuin want vreest de lasten en niet de lusten, zoals inkiijk. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Van verminderde privacy is geen sprake. Privacy in huis, wordt, op extreme situaties na, in een stedelijke woonomgeving niet als argument tegen een bouwplan gehonoreerd. In het plan Cascade bedraagt de afstand tussen de gevels circa 40 meter. Dat is twee maal zo veel als doorgaans wordt aangehouden voor woningen die in een straat tegenover elkaar gebouwd worden.
9.	Het aantal parkeerplekken dat gerealiseerd wordt, is bijzonder laag. Cliënt vreest dat de bewoners die niet over een parkeerplaats beschikken elders in de wijk zullen parkeren, terwijl de parkeerdruk al ontzettend hoog is. Cliënt stelt ook vraagtekens bij de stelling dat het aantal voertuigbewegingen per etmaal afneemt. Temeer nu de parkeerplaatsen ook aangeboden worden via ParkBee. Namens cliënt verzoek ik u aan te geven of en hoe u hier rekening mee heeft gehouden. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Het aantal parkeerplaatsen is hoger dan op grond van de Parkeernormennota Alkmaar 2020-2027 gerealiseerd zou moeten worden. In de buurt kan men alleen met een parkeervergunning of tegen betaling parkeren. In de Stationsbuurt kan men alleen met een parkeervergunning of tegen betaling parkeren. Omdat de nieuwbouw buiten de parkeerzone van de Stationsbuurt valt, komen bewoners van de nieuwbouw niet voor een parkeervergunning aldaar in aanmerking. Tot slot gaat het plan om ParkBee parkeerplaatsen aan te laten bieden, niet door.
10.	Cliënt maakt zich zorgen om hinder / geluidsoverlast / het weekkaatsen van verkeerslawaaï door de gevels. Hij meent dat dit in het kader van goede ruimtelijke ordening onderzocht moet worden. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De geluidsbelasting met en zonder het bouwwerk Cascade is in het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan gezien. Daaruit blijkt dat de totale geluidsbelasting van alle wegen samen bij de woning van reclamant met en zonder Cascade nagenoeg gelijk is. Met het gebouw Cascade is het totale geluidsniveau 0,04 dB lager. Dit verschil is niet hoorbaar. De verklaring is dat Cascade weliswaar een klein verhogend effect op het geluid van de Stationsweg door reflecties heeft (0,14 dB hoger, dit is niet hoorbaar), maar ook geluid afschermt van met name het noordelijk deel van de Helderseweg (scheelt ruim 2 dB). Daarbij moet aangetekend worden dat aan de overzijde van de weg, op ruimere afstand van de woning op dit moment eveneens gebouwen staan (en stonden) die geluid reflecteren en dat het nieuwe gebouw geluid van de spoorbaan zal afschermen. Per saldo wordt gesteld dat door Cascade de geluidsbelasting van de woning door het genoemde wegverkeer niet toeneemt.
11.	Het begrip 'wonen' staat niet de Begrippen. In de planregels moet worden uitgelegd dat maximaal één afzonderlijk huishouden is toegestaan. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Die definitie is wenselijk om kamerbewoning tegen te kunnen gaan. We volgen dit punt uit de zienswijze en zullen een begripsbeschrijving voor 'Wonen' in artikel 1.35 van de Regels opnemen.
12.	De conclusie is dat het bestemmingsplan niet in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan kan niet op deze wijze worden vastgesteld, hetgeen betekent dat de omgevingsvergunning ook niet kan worden verleend. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Zienswijze leidt tot een kleine aanpassing van het bestemmingsplan. De gecoördineerde besluiten kunnen vastgesteld worden en één van die besluiten is het verlenen van de omgevingsvergunning. De zienswijze verwoordt een persoonlijke mening, terwijl het bestemmingsplan goed onderbouwd en voorzien is van diverse deskundigenrapporten.

Conclusie

De zienswijze heeft geen aanleiding gegeven tot aanpassing van de ruimtelijke uitgangspunten van het ter inzage gelegde bestemmingsplan. Wel zijn de Regels aangevuld met een definitie van het begrip 'Wonen' (opgenomen als artikel 1.35 op pagina 441 van het bestemmingsplan).

Hoewel niet valt uit te sluiten dat door dit plan de ervaring van het woongenot en privacy van reclamant kan beïnvloeden, kan in redelijkheid het standpunt ingenomen worden dat deze invloed niet zodanig zal zijn dat de gemeenteraad daaraan bij de vaststelling van het plan een doorslaggevende betekenis zou moeten toekennen.

Er is geen sprake van een onevenredige inbreuk op de belangen of het woon- en leefklimaat van de omgeving waardoor het bestemmingsplan niet vastgesteld kan worden. Voor dit oordeel is onder meer steun gevonden in bestaande jurisprudentie zoals bijvoorbeeld: ECLI:NL:RVS:2021:1178, ECLI:NL:RVS:2021:50 en ECLI:NL:RVS:2021:161.

Er is contact gelegd met de rechtsbijstandverzekering van reclamant om tot een gesprek te komen. Mogelijk vinden partijen een oplossing voor de verschillen van inzicht die er lijken te zijn.

R02	Zienswijze
1.	Er worden 62 parkeerplekken gerealiseerd voor 87 appartementen. Reclamant meent dat dit 25 parkeerplaatsen te weinig is omdat er per appartement één parkeerplaats zou moeten komen. In de "Beleidsregel van de gemeenteraad van de gemeente Alkmaar (Gemeentebblad 207148)" en het Centrum voor regelgeving en onderzoek in grond, water en wegenbouw (CROW) zou 90% van de benodigde parkeerplaatsen op eigen grond gerealiseerd moeten worden. Om daar aan te voldoen, moeten er 16 extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit is van belang omdat reclamant vreest dat de auto's waarvoor geen plaats is in de garage in de omgeving geparkeerd gaan worden. Nu er in de Spoorbuurt een tekort aan parkeerplaatsen is, is dit onwenselijk. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Reclamant verwijst naar de meest recente Beleidsregel van de gemeenteraad van de gemeente Alkmaar houdende regels omtrent parkeren (Parkeernormennota Alkmaar 2020-2027). In dat stuk wordt verwezen naar de landelijke kerncijfers van het CROW uit 2012. De hoofdregel is dat nieuwe ontwikkelingen voor 100% voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. Die parkeerbehoefte wordt aan de hand van de omvang van de woningen bepaald. Dit gaat uit van het verband tussen de omvang van een woning en het autobezit alsmede de bouwlocatie. Bewoners van een kleine woning dicht bij het station bezitten minder van een auto dan een bewoner van een groot huis in de buitenwijk. Reclamant gaat er dus ten onrecht van uit dat er per appartement één parkeerplaats zou moeten komen. Paragraaf 4.10 van de Toelichting op het bestemmingsplan 'Parkeren en verkeerseffecten' bevat een tabel waarin per te bouwen type woning staat welke parkeernorm aan de orde is en dat het totaal aan te leggen parkeerplaatsen 58 stuks bedraagt. Het aantal parkeerplaatsen in het bouwplan is dus 4 meer dan op grond van de Parkeernormennota Alkmaar 2020-2027 gerealiseerd moet worden. Er ontstaat dan ook geen tekort aan parkeerplaatsen voor de bewoners van het nieuwe gebouw. Bovendien kan men in de Stationsbuurt alleen met een parkeervergunning of tegen betaling een auto parkeren. Omdat de nieuwbouw buiten de parkeerzone van de Stationsbuurt valt, komen de bewoners van de nieuwbouw dan ook niet voor een parkeervergunning aldaar in aanmerking.
<u>Conclusie</u> De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het ter inzage gelegde bestemmingsplan. Het bouwplan voldoet reeds aan de Parkeernormennota Alkmaar 2020-2027 en reclamant verondersteld ten onrechte dat een tekort aan parkeerplaatsen op de omgeving afgewenteld wordt.	