



Nota van beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan De Staalmeester Alkmaar

Gemeente Alkmaar 10 september 2024

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Van donderdag 21 december 2023 tot en met woensdag 31 januari 2024 heeft het bestemmingsplan in ontwerp ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is aan eenieder de gelegenheid geboden om een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Er zijn zes zienswijzen ingediend die allen ontvankelijk zijn.

Hieronder volgt een samenvatting van de ingekomen zienswijzen en de gemeentelijke reactie/beantwoording daarop. Er wordt ook aangegeven of de zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De persoonsgegevens van de indieners van de zienswijzen zijn in een vertrouwelijke bijlage opgenomen. Deze gegevens worden uitsluitend gedeeld met het college van B&W en de gemeenteraad.

Nr. R01	Zienswijzen en beantwoording Reclamanten
1.1	<u>Toenemende verkeersdruk</u> Reclamant maakt zich zorgen over de toenemende verkeersdruk op de toegangsweg naar de binnenstad, de kruising Nieuwe Schermerweg en Edisonweg. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De gemeente erkent dat de gewijzigde planopzet en de transformatie van bedrijventerrein Oudorp effect zullen hebben op de verkeersgeneratie en doorstroming op de kruispunten Nieuwe Schermerweg en Edisonweg. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is de verkeersgeneratie die dit bouwplan genereert onderzocht. Hierbij is gekeken naar de doorstroming op de Edisonweg en de kruispunten met de Nieuwe Schermerweg. Uit het onderzoek blijkt dat met name in de avondspits de doorstroming op de kruispunten Edisonweg – Nieuwe Schermerweg afneemt. Aangezien de doorstroming op deze kruispunten ook bij autonome groei, zonder transformatie van dit plangebied, al een (beginnend) knelpunt vormt, is de vermindering van de doorstroming niet direct aan dit bouwplan toe te schrijven. Maatregelen die nodig zijn om de doorstroming op de Nieuwe Schermerweg te verbeteren, dienen in breder perspectief te worden aangepakt. In dat kader is aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd, waarbij ook de overige drie bouwplannen (De Poort van Oudorp, LeKo-terrein en Dok6) zijn geïntegreerd. In het aanvullend onderzoek is gebruik gemaakt van gemiddelde waarden voor een transformatiegebied, waardoor de uitkomsten als bruikbaar en robuust worden beoordeeld. Uit het aanvullend verkeersonderzoek blijkt dat het extra verkeer van de ontwikkelingsgebieden verwerkt kan worden door de huidige kruispunten. In het onderzoek wordt de aanbeveling gedaan om de opstelruimte bij het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Edisonweg - Saturnusstraat te verlengen tot aan de Pieter Zeemanstraat. Deze aanpassing zal worden meegenomen in het inrichtingsplan voor bedrijventerrein Oudorp en vallen onder de wijkse infrastructuur. Op basis van verkeersonderzoeken die zijn uitgevoerd en de voorgestelde maatregel om de doorstroming op het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Edisonweg - Saturnusstraat te verbeteren, stelt de gemeente zich op het standpunt dat de gewijzigde planopzet niet zorgt voor een onevenredige afname van de doorstroming door voorliggend bestemmingsplan.
1.2	<u>Toenemende parkeerdruk</u> Reclamant maakt zich zorgen over de toenemende parkeerdruk. Die zou op dit moment al te hoog zijn. Hoewel de gemeente rekening houdt met de geldende parkeernormen, zijn die in de praktijk ontoereikend. Bovendien wordt volgens de reclamant in de parkeernorm geen rekening gehouden met bezoekers, die vervolgens moeten uitwijken, waarbij onze wijk de eerste is zonder parkeervergunning. Een oplossing zou een vergunningsplicht zijn en een directe verbinding tussen Oudorp en Overdie (voor auto's en/of fietsers). <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De gemeente stelt dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure aangetoond dient te worden dat er sprake is van een haalbare ontwikkeling met voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. De uiteindelijke parkeerbehoefte is exact te bepalen op het moment dat er sprake is van een Definitief Ontwerp, waarbij getoetst kan worden aan het geldende Parkeerbeleid en Nota Parkeernormen. De definitieve toetsing vindt plaats bij de aanvraag omgevingsvergunning. Binnen het plangebied worden minimaal 244 parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd: 233 parkeerplaatsen in de bovengrondse parkeergarage en elf parkeerplaatsen op maaiveld. De parkeergarage is in het midden van het plangebied geprojecteerd. Hierdoor is het voor alle toekomstige

	bewoners en bezoekers goed bereikbaar, en valt het grotendeels uit het zicht door de omliggende woongebouwen. Door middel van de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd – mobiliteits-hub' is de parkeergarage in de planregels geborgd. De gemeente stelt zich op het standpunt dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure geen aanvullende maatregelen nodig zijn, omdat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Verder heeft het college op 2 juli jl. het parkeervergunningsgebied voor het Schermereiland uitgebreid en dit treedt in werking op 1 oktober 2024. Dit besluit volgt op een enquête onder de bewoners van het betreffende gebied. Met de uitbreiding van het parkeervergunningsgebied is geregeld dat toekomstige bewoners en bezoekers zonder parkeervergunning niet voor 20:00 uur kunnen parkeren in het Schermereiland. Toekomstige bewoners van de nieuwbouwlocaties komen daarnaast niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Aangezien voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd kunnen worden en het parkeervergunningsgebied voor het Schermereiland per 1 oktober 2024 wordt uitgebreid, stelt de gemeente zich op het standpunt dat met dit bestemmingsplan de parkeerdruk in het Schermereiland niet onevenredig toeneemt en aanvullende maatregelen op voorhand niet noodzakelijk zijn. Mochten de bewoners van de nieuwbouwlocaties in Oudorp in de toekomst de behoefte hebben aan de uitbreiding van het parkeervergunningsgebied, zullen zij zelf het initiatief moeten nemen. Tot slot herkent de gemeente zich niet in het standpunt van reclamant dat de Nota Parkeernormen 2020-2027 geen, of onvoldoende rekening houdt met de berekening voor de parkeerplaatsen van bezoekers. De parkeernormen houden, afhankelijk van de grootte van de woning, rekening met een aandeel van 0,2 of 0,3 parkeerplaatsen per woning voor bezoekers. Dit aandeel zit verwerkt in de parkeernorm voor iedere woning.
	Conclusie De zienswijze is ontvankelijk. Naar aanleiding van de zienswijze is aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd, waarbij ook de drie overige bouwplannen op bedrijventerrein Oudorp zijn geïntegreerd. De aanbeveling uit het verkeersonderzoek, de verlenging van de opstelruimte tot aan de Pieter Zeemanstraat, zal worden meegenomen in het inrichtingsplan. De zienswijze heeft verder geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Nr. R02	Zienswijzen en beantwoording Reclamanten
2.1	<u>Bouwhoogte en bezonning</u> Reclamant vindt de bouwhoogte van 50 meter te hoog en vreest een reductie van het aantal uren ochtendzon in de tuin. Een bezonningsstudie is niet uitgevoerd, waardoor de gevolgen van de geprojecteerde hoogbouw onvoldoende zijn onderzocht. Er is niet aangetoond of het aantal uren zon in de tuin van respondent ongewijzigd blijft. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Hoogteaccent</i> Op 4 juli 2019 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelbeeld voor bedrijventerrein Oudorp vastgesteld. In het Ontwikkelbeeld Oudorp is opgenomen dat de maximale bouwhoogte 35 meter is met ruimte voor vier torens van maximaal 50 meter, waarvan één markant gebouw hoger mag zijn. De ruimtelijke ambitie voor enkele hoogteaccenten van 50 meter is daarmee al in het Ontwikkelbeeld Oudorp opgenomen. Bestemmingsplan De Staalmeester kenmerkt zich door een strooiing van losse bouwvolumes in een groene landschappelijke setting. De stedenbouwkundige opbouw geeft veel ruimte aan de historische dijk. Dit is ook de plek waar de meest unieke volumes van het plan landen in het grootst denkbare contrast. Enerzijds de kleinschalige 'special' die solitair in de 'voortuin' van het plan staat en anderzijds het hoogteaccent dat met 50 meter hoog boven alles uit torent en 'nieuw' Oudorp vanuit de omgeving op de kaart zet. De positie van dit hoogte accent is ontleend aan de zichtas die via het Heiligeland en de Westfriese Omringdijk het gebied in loopt. Door de terug liggende positie en het brede profiel aan de dijk heeft het hoogteaccent voldoende lucht en ruimte om zich op een passende manier te voegen in de directe omgeving. Het accent heeft op ieder schaalniveau een functie en ruimtelijke impact, waardoor een 'drie-eenheid' ontstaat. Het basement (onderste gedeelte) richt zich op de menselijke maat en de directe

	omgeving aan de Westfriese Omringdijk. Het middenstuk gaat een relatie aan met de volumes aan het Jaagpad. De kop van het volume manifesteert zich vooral vanuit de bredere omgeving waar het als baken van herkenning richting geeft aan bezoekers van het gebied. Daarnaast maakt het onderdeel uit van de reeks accenten in de verschillende deelgebieden langs het kanaal die daarmee het verloop van de kanaalgebieden markeren. <i>Schaduwwerking</i> Bedrijventerrein Oudorp betreft een transformatiegebied waar een gemixt woon-werkgebied zal ontstaan. Binnen een stedelijke context met grote ruimtelijke en programmatische ambities is het niet te voorkomen dat er sprake kan zijn van enige vorm van schaduwwerking op bestaande woningen en percelen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient getoetst te worden of het bestaande woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast door de voorliggende bouwplannen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is een bezonningsstudie opgesteld. Bij de bezonningsstudie is de schaduwwerking van de bouwvolumes in kaart gebracht van ieder uur tussen 9:00 en 20:00 uur op 21 maart, 21 juni, 21 september en 21 december. Dit zijn gangbare tijden en data voor een bezonningsstudie. Uit de bezonningsstudie blijkt dat zowel het hoogteaccent van 50 meter als de overige bebouwing in het plangebied geen schaduwwerking heeft op het perceel van reclamant. Op basis van de bezonningsstudie concludeert de gemeente dat het aantal zonuur voor reclamant ongewijzigd blijft.
2.2	<u>Verkeersonderzoek</u> Reclamant is het niet eens met de conclusies van het verkeersonderzoek en is in de veronderstelling dat de capaciteit van de wegen in de wijk onvoldoende gaat zijn. Reclamant vreest dat de bereikbaarheid van de eigen woning verslechtert en daarmee de reistijd woon-werk gaat toenemen. De gehanteerde uitgangspunten van het verkeersonderzoek zijn niet volledig. In het verkeersonderzoek is geen rekening gehouden met de overige geplande ontwikkelingen op het industrieterrein Oudorp. Ook de ontwikkelingen LeKo-terrein, De Poort van Oudorp en DOK6 gaan meer verkeer tot gevolg hebben. Er dient een integraal verkeersonderzoek uitgevoerd te worden. <i><u>Gemeentelijke beantwoording</u></i> De gemeente erkent dat de gewijzigde planopzet en de transformatie van bedrijventerrein Oudorp effect zullen hebben op de verkeersgeneratie en doorstroming op de kruispunten Nieuwe Schermerweg en Edisonweg. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is de verkeersgeneratie die dit bouwplan genereert onderzocht. Hierbij is gekeken naar de doorstroming op de Edisonweg en de kruispunten met de Nieuwe Schermerweg. Uit het onderzoek blijkt dat met name in de avondspits de doorstroming op de kruispunten Edisonweg – Nieuwe Schermerweg afneemt. Aangezien de doorstroming op deze kruispunten ook bij autonome groei, zonder transformatie van dit plangebied, al een (beginnend) knelpunt vormt, is de vermindering van de doorstroming niet direct aan dit bouwplan toe te schrijven. Maatregelen die nodig zijn om de doorstroming op de Nieuwe Schermerweg te verbeteren, dienen in breder perspectief te worden aangepakt. In dat kader is aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd, waarbij ook de overige drie bouwplannen in dit gebied (De Poort van Oudorp, LeKo-terrein en Dok6) zijn geïntegreerd. In het aanvullend onderzoek is gebruik gemaakt van gemiddelde waarden voor een transformatiegebied, waardoor de uitkomsten als bruikbaar en robuust worden beoordeeld. Uit het aanvullend verkeersonderzoek blijkt dat het extra verkeer van de ontwikkelingsgebieden verwerkt kan worden door de huidige kruispunten. In het onderzoek wordt de aanbeveling gedaan om de opstelruimte bij het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Edisonweg - Saturnusstraat te verlengen tot aan de Pieter Zeemanstraat. Deze aanpassing zal worden meegenomen in het inrichtingsplan voor bedrijventerrein Oudorp en vallen onder de wijkse infrastructuur. Op basis van verkeersonderzoeken die zijn uitgevoerd en de voorgestelde maatregel om de doorstroming op het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Edisonweg - Saturnusstraat te verbeteren, stelt de gemeente zich op het standpunt dat de gewijzigde planopzet niet zorgt voor een onevenredige afname van de doorstroming door voorliggend bestemmingsplan.
	<u>Conclusie</u> De zienswijze is ontvankelijk. Naar aanleiding van de zienswijze is een bezonningsstudie en aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd. De bezonningsstudie is toegevoegd als bijlage en de resultaten zijn verwerkt in de toelichting. De aanbeveling uit het verkeersonderzoek, de verlenging van de opstelruimte tot aan de Pieter Zeemanstraat zal worden meegenomen in het inrichtingsplan. De zienswijze heeft verder geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Nr. R03	Zienswijzen en beantwoording Reclamanten
3.1	<u>Meer aandacht voor Cultuur-historische waarden in relatie tot een Integrale visie voor Bedrijventerrein Oudorp</u> Reclamant stelt dat de het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende rekening houdt met de (ruimtelijk) verbindende rol van de Westfrie Omringdijk als provinciaal monument. In Gebiedsbiografie Noord-hollandsch Kanaal (SteenhuisMeurs, 2023) zijn deze punten onder de Gouden regels benoemd. Reclamant constateert dat in beide nu voorliggende ontwerpbestemmingsplannen (LeKo-terrein en De Staalmeester) de aanwezigheid en betekenis van de oude Westfrie Omringdijk is opgenomen in de gebiedsontwikkeling, en met name in de bijlagen is uitgewerkt. Aan het uitgangspunt in Ontwikkelbeeld Oudorp dat de Omringdijk herkenbaar moet zijn als doorgaande route in het groen, wordt nu meer tegemoetgekomen. Reclamant doet een aantal suggesties voor het versterken van de Westfrie Omringdijk als bepalende structuur in het gebied, namelijk: 1. Zorg dat de ruimtelijke uitgangspunten op een universele wijze worden opgenomen in het bestemmingsplan. 2. Zorg voor samenhang tussen de bestemmingsplannen LeKo-terrein en De Staalmeester. 3. Geeft het dijkprofiel de bestemming 'Groen' in plaats van 'Gemengd'. 4. Zorg voor een breder groen talud. 5. Zorg dat het voorgenomen wegprofiel voor de Schermerweg voldoet aan de uitgangspunten van het beeldkwaliteitsplan Westfrie Omringdijk. 6. Daar waar de Schermerweg primair wordt aangewezen als fietspad is de bestrating met rood asfalt de meest voor de hand liggend. 7. Onderzoek de mogelijkheid voor het terugbrengen van een wegsloot langs de Schermerweg in plaats van een wadi. 8. Een inrichtingsplan voor het gehele tracé van de Westfrie Omringdijk op het bedrijventerrein Oudorp. <u>Gemeentelijke reactie</u> De gemeente stelt zich op het standpunt dat een bestemmingsplan vormvrij is. De initiatiefnemers van de twee bestemmingsplannen zijn niet verplicht om hun ruimtelijke ambities op een vergelijkbare methode te presenteren in het bestemmingsplan. De gemeente kan dan ook niet de verplichting opnemen. Aangezien de twee bestemmingsplannen invloed op elkaar hebben, zullen bepaalde omgevingsaspecten wel integraal onderzocht worden. Het gaat hierbij om de wind- en bezonningsstudie. Daarnaast worden perceelsoverstijgende onderwerpen, zoals de (her)inrichting van de Westfrie Omringdijk, meegenomen in het ontwikkelkader Oudorp dat momenteel in ontwikkeling is. <i>Westfrie Omringdijk</i> Het Beeldkwaliteitsplan Westfrie Omringdijk (Provincie Noord-Holland, 2009) omschrijft de dijk als 'best bewaarde geheim van Alkmaar' wat minder geheim mag zijn. In het Beeldkwaliteitsplan is opgenomen dat door diverse ontwerpprincipes aan te wenden, het traject meer helder gemaakt kan worden. De verhoogde ligging en groene trajectdelen kunnen elkaar daarbij afwisselen. Vanwege de diversiteit van dit stedelijke gebied dat doorkruist wordt en de deels beperkte mogelijkheden van het profiel, is het in ieder geval aan te bevelen een herkenbare bestrating en straatmeubilair te gebruiken. De gemeente onderschrijft het belang en de potentie van de Westfrie Omringdijk bij de transformatie van het bedrijventerrein Oudorp. De Westfrie Omringdijk vormt een belangrijk element in het landschap en de geschiedenis van het gebied. Door het herstellen en behouden van de dijk als herkenbare structuur, kan het gebied zich ontwikkelen tot een aantrekkelijke en duurzame leefomgeving met respect voor het verleden. De transformatie van het bedrijventerrein vormt de aanleiding om de ruimtelijke kwaliteiten van het dijkprofiel en verbindende rol die de dijk heeft tussen de verschillende deelgebieden te versterken. De Westfrie Omringdijk ligt echter buiten het plangebied van het bestemmingsplan. De ontwerpprincipes en inrichtingsplan die moeten bijdragen aan het versterken van het dijkprofiel, zoals de kleurstelling van de bestrating, zullen worden opgenomen in het gemeentelijk ontwikkelkader dat op dit moment in ontwikkeling is. In het (concept) ontwikkelkader is de Westfrie Omringdijk een van de ruimtelijke dragers, waarvoor eigen ontwerpprincipes zijn opgesteld.

	Dit betekent niet dat het bestemmingsplan geen rekening houdt met de toekomstige herinrichting van de Schermerweg en de Westfriese Omringdijk. Door middel van de positionering van het bouwvlak zullen verschillende losse gebouwen, met wisselende hoogten, aan de dijk komen te staan. In het voorliggend bestemmingsplan ligt het bouwvlak op verschillende afstanden van het dijkprofiel, met verspringende rooilijnen. Hierdoor ontstaat een afwisselend beeld, dat passend is binnen de historische context van de Westfriese Omringdijk. Verder is het bestemmingsplan globaal van karakter. Het bouwvlak geeft de minimaal maatvoering aan tussen het bouwvolume en de Schermerweg. In de uitwerking van het bouwplan, bij de aanvraag omgevingsvergunning, zal blijken of het groene talud ook breder uitgevoerd zal worden. Het Beeldkwaliteitsplan De Staalmeester houdt wel rekening met een geleidelijke overgang tussen het dijkprofiel (openbaar gebied) en de terreininrichting van het plangebied. Het globale karakter van het bestemmingsplan heeft geresulteerd in gebruik van één bestemming: Gemengd. Dit voorkomt dat na voltooiing van de bebouwing het talud, de ruimte tussen de dijk en de bebouwing, twee bestemmingen heeft. Binnen de bestemming Gemengd zijn waterlopen en waterpartijen, en groenvoorzieningen toegestaan. Hiermee zijn voldoende gebruiksmogelijkheden opgenomen in de planregels voor een gewenst talud. <i>Slot</i> Op 19 maart 2024 en 25 april 2024 hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen reclamant en het ambtelijk programmteam Bedrijventerrein Oudorp. Reclamant heeft nogmaals aandacht gevraagd voor de cultuurhistorische waarden van de Westfriese Omringdijk. Vanuit de gemeente is de intentie uitgesproken om de structuur van de Westfriese Omringdijk waar mogelijk te herstellen en te versterken. De transformatie van bedrijventerrein Oudorp vormt de aanleiding om deze monumentale structuur beter tot zijn recht te brengen in de openbare ruimte. Reclamant zal betrokken worden bij de herinrichting van de Schermerweg.
<u>Conclusie</u> De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze heeft geresulteerd in twee gesprekken met de reclamant, waarbij de ruimtelijke uitgangspunten met betrekking tot de Westfriese Omringdijk zijn besproken. De zienswijze heeft niet geresulteerd in een aanpassing van het bestemmingsplan.	

Nr. R04	Zienswijzen en beantwoording Reclamanten
4.1	<u>Bouwhoogte</u> Reclamant maakt bezwaar tegen de voorgestelde bouwhoogte van 50 meter respectievelijk accenten van 35 meter en vreest een reductie van het aantal uren zon in de tuin. Een uitgebreide bezonningsstudie is niet uitgevoerd, waardoor de gevolgen van de hoogbouw onvoldoende zijn onderzocht. Er is niet aangetoond of het aantal uren zon in de tuin van respondent ongewijzigd blijft. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> <i>Hoogteaccent</i> Op 4 juli 2019 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelbeeld voor bedrijventerrein Oudorp vastgesteld. In het Ontwikkelbeeld Oudorp is opgenomen dat de maximale bouwhoogte 35 meter is met ruimte voor vier torens van maximaal 50 meter, waarvan één markant gebouw hoger mag zijn. De ruimtelijke ambitie voor enkele hoogteaccenten van 50 meter is daarmee al in het Ontwikkelbeeld Oudorp opgenomen. Bestemmingsplan De Staalmeester kenmerkt zich door een strooiing van losse bouwvolumes in een groene landschappelijke setting. De stedenbouwkundige opbouw geeft veel ruimte aan de historische dijk. Dit is ook de plek waar de meest unieke volumes van het plan landen in het grootst denkbare contrast. Enerzijds de kleinschalige 'special' die solitair in de 'voortuin' van het plan staat en anderzijds het hoogteaccent dat met 50 meter hoog boven alles uit torent en 'nieuw' Oudorp vanuit de omgeving op de kaart zet. De positie van dit hoogte accent is ontleend aan de zichtas die via het Heiligeland en de Westfriese Omringdijk het gebied in loopt. Door de terug liggende positie en het brede profiel aan de dijk heeft het hoogteaccent voldoende lucht en ruimte om zich op een passende manier te voegen in de directe omgeving. Het accent heeft op ieder schaalniveau een functie en ruimtelijke impact, waardoor een 'drie-eenheid' ontstaat. Het basement (onderste gedeelte) richt zich op de menselijke maat en de directe omgeving aan de Westfriese Omringdijk. Het middenstuk gaat een relatie aan met de volumes aan het Jaagpad. De kop van het volume manifesteert zich vooral vanuit de bredere omgeving waar

	het als baken van herkenning richting geeft aan bezoekers van het gebied. Daarnaast maakt het onderdeel uit van de reeks accenten in de verschillende deelgebieden langs het kanaal die daarmee het verloop van de kanaalgebieden markeren. <i>Schaduwwerking</i> Bedrijventerrein Oudorp betreft een transformatiegebied waar een gemixt woon-werkgebied zal ontstaan. Binnen een stedelijke context met grote ruimtelijke en programmatische ambities is het niet te voorkomen dat er sprake kan zijn van enige vorm van schaduwwerking op bestaande woningen en percelen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient getoetst te worden of het bestaande woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast door de voorliggende bouwplannen. Het perceel van reclamant ligt, ten opzichte van het ontwikkelgebied, in het zuidoosten. Dit betreft een relatief gunstige oriëntatie met betrekking tot mogelijke schaduwwerking van toekomstige bebouwing in het ontwikkelgebied. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is een bezonningsstudie opgesteld. Bij de bezonningsstudie is de schaduwwerking van de bouwvolumes in kaart gebracht van ieder uur tussen 9:00 en 20:00 uur op 21 maart, 21 juni, 21 september en 21 december. Dit zijn gangbare tijden en data voor een bezonningsstudie. Uit de bezonningsstudie blijkt dat de geprojecteerde bebouwing in de avonden op en rond 21 juni voor enige mate schaduwwerking zorgt op het achterste deel van het perceel. Aangezien er slechts een korte periode in het jaar, daarbij uitsluitend in de avonden, sprake is van schaduwwerking op het achterste deel van het perceel, stelt de gemeente zich op het standpunt dat het bestemmingsplan niet resulteert in een onredelijke toename van schaduwwerking op de woning en het perceel van reclamant.
4.2	<u>Privacy</u> Reclamant vreest dat door de komst van hoogbouw er geen sprake meer zal zijn van privacy in de tuin. <i><u>Gemeentelijke beantwoording</u></i> Met de vaststelling van het Ontwikkelbeeld Oudorp op 4 juli 2019, heeft de gemeenteraad de ambitie uitgesproken om het bedrijventerrein te transformeren naar een hoogstedelijk gebied aan het kanaal. De gemeente erkent dat met de daarmee vernieuwde opzet van het plangebied mogelijk sprake is van zicht op het hoogteaccent en vanuit het hoogteaccent op het perceel van reclamant. De gemeente stelt zich niettemin op het standpunt dat het bestemmingsplan blijf geeft van een evenwichtig belangenafweging. Ten eerste constateert het college dat de afstand tussen het bebouwingsvlak van de dichtstbijzijnde bebouwing en het perceel van reclamant 77 meter is. De afstand tussen het perceel van reclamant en het hoogteaccent is ongeveer 135 meter. De gemeente stelt zich op het standpunt dat de afstand van 77 meter niet onredelijk is binnen een ontwikkelgebied als bedrijventerrein Oudorp. Binnen de gemeente Alkmaar zijn recentelijk verschillende plannen in ontwikkeling gekomen waarbij de onderlinge afstand minder dan 77 meter bedraagt, zoals Kooimeer, Highlands, De Goyer en Polderhof. Ten tweede stelt de gemeente vast dat het bestemmingsplan niet in strijd is met het Burenrecht, artikel 5:50 BW. Het bouwvlak, waarbinnen de woongebouwen planologisch zijn toegestaan, bevindt zich op meer dan 2,0 meter van de erfgrans (art. 5:50, lid 1 BW). Doordat het bouwvlak op meer dan 2,0 meter van de erfgrans komt, ontstaat er bij de verdere uitwerking van het plan geen privaatrechtelijke belemmering met betrekking tot het Burenrecht. Op basis van de afstand tussen de geprojecteerde bouwvolumes en het perceel van reclamant, en de afstand tussen het bouwvlak en de erfgrans, stelt de gemeente zich op het standpunt dat het bestemmingsplan geen onevenredige inbreuk veroorzaakt op de privacy van reclamant.
4.3	<u>Ruimtelijke kwaliteit</u> Reclamant stelt dat de geprojecteerde bouwhoogte van 50 meter niet passend is in de wijk. Vanaf de stad gezien is de woningbouw tot aan de Schermerweg twee of drie verdiepingen hoog. Bij project Jaagpad worden de gebouwen direct gelegen aan de Schermerweg vijf verdiepingen hoog, met één gebouw dat acht verdiepingen hoog is. Op het terrein van Derco zouden torens van 50 meter hoog met accenten van 35 meter hoog worden gebouwd. Deze gebouwen worden gevolgd door laagbouw aan de Schermerweg 37, 39 en 41, waarbij ook op Schermerweg 35 laagbouw is gepland. Woontorens van 50 meter en accenten van 35 meter zorgen voor onvoldoende samenhang in de wijk, en respecteren de bestaande bebouwing niet.

	<u>Gemeentelijke beantwoording</u> Op 4 juli 2019 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelbeeld voor bedrijventerrein Oudorp vastgesteld. In het Ontwikkelbeeld Oudorp is opgenomen dat de maximale bouwhoogte 35 meter is met ruimte voor vier torens van maximaal 50 meter, waarvan één markant gebouw hoger mag zijn. De ruimtelijke ambitie voor enkele hoogteaccenten van 50 meter is daarmee al in het Ontwikkelbeeld Oudorp opgenomen. Bestemmingsplan De Staalmeester kenmerkt zich door een strooiing van losse bouwvolumes in een groene landschappelijke setting. De stedenbouwkundige opbouw geeft veel ruimte aan de historische dijk. Dit is ook de plek waar de meest unieke volumes van het plan landen in het grootst denkbare contrast. Enerzijds de kleinschalige 'special' die solitair in de 'voortuin' van het plan staat en anderzijds het hoogteaccent dat zich met 50 meter hoog boven alles uit tomt en 'nieuw' Oudorp vanuit de omgeving op de kaart zet. De positie van dit hoogte accent is ontleend aan de zichtas die via het Heiligeland en de Westfriese Omringdijk het gebied in loopt. Door de terug liggende positie en het brede profiel aan de dijk heeft het hoogteaccent voldoende lucht en ruimte om zich op een passende manier te voegen in de directe omgeving. Het accent heeft op ieder schaalniveau een functie en ruimtelijke impact, waardoor een 'drie-eenheid' ontstaat. Het basement (onderste gedeelte) richt zich op de menselijke maat en de directe omgeving aan de Westfriese Omringdijk. Het middenstuk gaat een relatie aan met de volumes aan het Jaagpad. De kop van het volume manifesteert zich vooral vanuit de bredere omgeving waar het als baken van herkenning richting geeft aan bezoekers van het gebied. Daarnaast maakt het onderdeel uit van de reeks accenten in de verschillende deelgebieden langs het kanaal die daarmee het verloop van de kanaalgebieden markeert.
4.4	<u>Windhinder</u> De voorgestelde hoogbouw zorgt volgens reclamant voor windhinder elders in de wijk. Een onderzoek naar de effecten van de hoogbouw op de wind in dit deel van de wijk is niet uitgevoerd. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> In het kader van de bestemmingsplanprocedure dienen alle relevante omgevingsaspecten te worden onderzocht. Voor het bestemmingsplan De Staalmeester is een windonderzoek uitgevoerd die als bijlage is toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan. Uit het windonderzoek blijkt dat met name rond de hoekpunten van het hoogteaccent enige mate van windhinder ervaren kan worden. Naar aanleiding van de zienswijze is aanvullend windonderzoek uitgevoerd, waarbij ook de ontwikkelingen van bestemmingsplan LeKo-terrein zijn geïntegreerd. Door middel van het aanvullend windonderzoek is de totale windhinder van de twee ontwikkelingen in beeld gebracht. Het aanvullend windonderzoek heeft niet geresulteerd in gewijzigde uitkomsten. Mogelijk windhinder kan plaatsvinden rond de hoeken van het hoogteaccent. Verder zal geen sprake zijn van onevenredige windhinder op de naastgelegen percelen of elders in de omgeving. De uitkomsten van het windonderzoek zullen gebruikt worden bij de verdere uitwerking van het bouwplan. Hierbij gaat het om de positionering van de entrees en de inrichting van de openbare ruimte.
4.5	<u>Verkeersonderzoek</u> Reclamant is het niet eens met de conclusies van het verkeersonderzoek en is in de veronderstelling dat de capaciteit van de wegen in de wijk onvoldoende gaat zijn. Reclamant vreest dat de bereikbaarheid van de eigen woning verslechtert en daarmee de reistijd woon-werk gaat toenemen. De gehanteerde uitgangspunten van het verkeersonderzoek zijn niet volledig. In het verkeersonderzoek is geen rekening gehouden met de overige geplande ontwikkelingen op het industrieterrein Oudorp. Ook de ontwikkelingen LeKo-terrein, De Poort van Oudorp en DOK6 gaan meer verkeer tot gevolg hebben. Er dient een integraal verkeersonderzoek uitgevoerd te worden. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De gemeente erkent dat de gewijzigde planopzet en de transformatie van bedrijventerrein Oudorp effect zullen hebben op de verkeersgeneratie en doorstroming op de kruispunten Nieuwe Schermerweg en Edisonweg. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is de verkeersgeneratie die dit bouwplan genereert onderzocht. Hierbij is gekeken naar de doorstroming op de Edisonweg en de kruispunten met de Nieuwe Schermerweg. Uit het onderzoek blijkt dat met name in de avondspits de doorstroming op de kruispunten Edisonweg – Nieuwe Schermerweg afneemt. Aangezien de doorstroming op deze kruispunten ook bij autonome groei, zonder transformatie van dit plangebied, al een (beginnend) knelpunt vormt, is de vermindering van de doorstroming niet direct aan dit bouwplan toe te schrijven.

	Maatregelen die nodig zijn om de doorstroming op de Nieuwe Schermerweg te verbeteren, dienen in breder perspectief te worden aangepakt. In dat kader is aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd, waarbij ook de overige drie bouwplannen in dit gebied (De Poort van Oudorp, LeKo-terrein en Dok6) zijn geïntegreerd. In het aanvullend onderzoek is gebruik gemaakt van gemiddelde waarden voor een transformatiegebied, waardoor de uitkomsten als bruikbaar en robuust worden beoordeeld. Uit het aanvullend verkeersonderzoek blijkt dat het extra verkeer van de ontwikkelingsgebieden verwerkt kan worden door de huidige kruispunten. In het onderzoek wordt de aanbeveling gedaan om de opstelruimte bij het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Edisonweg - Saturnusstraat te verlengen tot aan de Pieter Zeemanstraat. Deze aanpassing zal worden meegenomen in het inrichtingsplan voor bedrijventerrein Oudorp en vallen onder de wijkse infrastructuur. Op basis van verkeersonderzoeken die zijn uitgevoerd en de voorgestelde maatregel om de doorstroming op het kruispunt Nieuwe Schermerweg/Edisonweg - Saturnusstraat te verbeteren, stelt de gemeente zich op het standpunt dat de gewijzigde planopzet niet zorgt voor een onevenredige afname van de doorstroming door voorliggend bestemmingsplan.
Conclusie De zienswijze is ontvankelijk. Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullend wind- en verkeersonderzoek uitgevoerd. Het windonderzoek is toegevoegd als bijlage en de resultaten zijn verwerkt in de toelichting. De aanbeveling uit het verkeersonderzoek, de verlenging van de opstelruimte tot aan de Pieter Zeemanstraat zal worden meegenomen in het inrichtingsplan. De zienswijze heeft verder geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan.	

Nr. R05	Zienswijzen en beantwoording Reclamanten
5.1	Onderhoudsstrook Er dient voldoende ruimte te moeten zijn voor het plegen van onderhoud aan de aanwezige watergangen ten oosten van het plangebied. In het middendeel -ter hoogte van de parkeergarage- is het voorgenomen bouwvlak vrij dicht op de watergang (schatting +/- 2 meter). Hier biedt het bestemmingsplan geen enkele garantie dat de gebouwen op voldoende afstand van de watergang komen te staan. Op dit punt houdt het bestemmingsplan geen rekening met een vrije strook van 5 meter voor het benodigde onderhoud. Reclamant verzoekt de gemeente om het bouwvlak op voldoende afstand van de waterloop te projecteren en te borgen dat er naast de waterloop een vrije strook van 5 meter beschikbaar is in de toekomst. <i>Gemeentelijke beantwoording</i> De gemeente erkent het belang van de bestaande watergang aan de noord- en oostzijde van het plangebied. De watergang heeft een landschappelijke functie die verschillende percelen en toekomstige plangebieden met elkaar in verbinding brengt. Daarnaast vormt de watergang een belangrijk onderdeel bij een klimaatadaptieve inrichting van het plangebied. Voor de instandhouding van deze functies, is het van belang dat er periodiek onderhoudswerkzaamheden plaats kunnen vinden, in en rondom de watergang. Op 13 december 2023 heeft er een overleg plaatsgevonden tussen reclamant, initiatiefnemer en ambtelijke organisatie. Tijdens dit overleg zijn de zorgen over de minimale afmeting van de onderhoudsstrook, ten oosten van de geprojecteerde parkeergarage, kenbaar gemaakt. Tijdens dit overleg is afgesproken om gezamenlijk tot een oplossing te komen. In navolging op het overleg en de zienswijze is de obstakelvrije zone van minimaal 3,0 meter opgenomen in de planregels. In artikel 3.2.4, onder a, is opgenomen dat er sprake dient te zijn van een obstakelvrije zone van 3,0 meter. De obstakelvrije zone is gerekend vanaf de insteek van de watergang. In de Wijze van Meten (artikel 2.6) staat opgenomen hoe de insteek van de watergang gedefinieerd en gemeten dient te worden. Hierdoor wordt in de planregels geborgd dat de onderhoudsstrook vlak en vrij van obstakels dient te zijn. De toevoeging van het artikel geeft het Hoogheemraadschap voldoende zekerheid voor de instandhouding van een functionele onderhoudsstrook. De gemeente stelt zich dan ook op het standpunt dat met de hierboven genoemde aanvullingen in de planregels de bestaande watergang voldoende onderhouden kan worden.
Conclusie	

De zienswijze is ontvankelijk. De zienswijze heeft geresulteerd in de toevoeging van een obstakelvrije zone van minimaal 3,0 meter in de planregels en verbeelding.

Nr. R06	Zienswijzen en beantwoording Reclamanten
6.1	<u>Hoogbouw</u> De hoogste gebouwen, respectievelijk 34 en 45 meter hoog, zijn direct grenzend aan onze wijk, ter hoogte van de Nieuwe Schermerweg, Oudorperdijkje en Jaagpad, geprojecteerd. Vanaf de eerste inloopavond (juni 2023) hebben betrokken buurtbewoners feedback gegeven aan de projectontwikkelaars dat de beoogde hoogte van de gebouwen opvalt en schril afsteekt tegen de bestaande bouw op het Oudorperdijkje en Schermerweg. Er is een groot verschil tussen de hoogte van de bestaande woningen in de wijk Het Schermereiland (3 – 5 bouwlagen), de bebouwing aan het Jaagpad (9 bouwlagen) en de beoogde bouwplannen. Men heeft meermaals aangegeven niet gelukkig te zijn met de positionering van de hoogste gebouwen vanaf de bestaande bebouwing Schermerweg op de nieuwbouw Staalmeesters. Er wordt een voorstel gedaan om de hoogteaccenten niet direct tegen de bestaande woongebieden te positioneren. De positionering zou noordoostelijk moeten zijn en de hoogte moet oplopend zijn, gezien vanuit het Schermereiland, in plaats van aflopend. De hoge nieuwbouw wordt volgens reclamant geprojecteerd op 15 tot 30 meter van de bestaande woonwijk, waar de bouwhoogte slechts 3 tot 5 bouwlagen hoog is. Het verzoek is om een meer evenwichtige hoogbouw te realiseren die qua hoogte in lijn is met de overige hoogbouw in de wijk en dus lager dan deze 34 en 45 meter hoogte. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Op 4 juli 2019 heeft de gemeenteraad het Ontwikkelbeeld voor bedrijventerrein Oudorp vastgesteld. In het Ontwikkelbeeld Oudorp is opgenomen dat de maximale bouwhoogte 35 meter is met ruimte voor vier torens van maximaal 50 meter, waarvan één markant gebouw hoger mag zijn. De ruimtelijke ambitie voor enkele hoogteaccenten van 50 meter is daarmee al in het Ontwikkelbeeld Oudorp opgenomen. Bestemmingsplan De Staalmeester kenmerkt zich door een strooiing van losse bouwvolumes in een groene landschappelijke setting. De stedenbouwkundige opbouw geeft veel ruimte aan de historische dijk. Dit is ook de plek waar de meest unieke volumes van het plan landen in het grootst denkbare contrast. Enerzijds de kleinschalige 'special' die solitair in de 'voortuin' van het plan staat en anderzijds het hoogteaccent dat met 50 meter hoog boven alles uit torent en 'nieuw' Oudorp vanuit de omgeving op de kaart zet. De positie van dit hoogte accent is ontleend aan de zichtas die via het Heiligeland en de Westfriese Omringdijk het gebied in loopt. Door de terug liggende positie en het brede profiel aan de dijk heeft het hoogteaccent voldoende lucht en ruimte om zich op een passende manier te voegen in de directe omgeving. Het accent heeft op ieder schaalniveau een functie en ruimtelijke impact, waardoor een 'drie-eenheid' ontstaat. Het basement (onderste gedeelte) richt zich op de menselijke maat en de directe omgeving aan de Westfriese Omringdijk. Het middenstuk gaat een relatie aan met de volumes aan het Jaagpad. De kop van het volume manifesteert zich vooral vanuit de bredere omgeving waar het als baken van herkenning richting geeft aan bezoekers van het gebied. Daarnaast maakt het onderdeel uit van de reeks accenten in de verschillende deelgebieden langs het kanaal die daarmee het verloop van de kanaalgebieden markeren. De gemeente stelt dat het bestemmingsplan een gevarieerd bebouwingsbeeld voorschrijft met wisselende bouwhoogten van 12, 21, 35 en 50 meter. Hiermee wordt op verschillende schaalniveaus aansluiting gezocht met de bestaande bebouwing, waarbij zo min mogelijk hinder ontstaat voor de bestaande woningen. Daarnaast zorgen de hogere bouwvolumes voor een gewenst woningbouwprogramma dat passend is binnen de woningbouwopgaven van de gemeente. Op grond van bovenstaande punten kan de gemeente zich in redelijkheid op het standpunt stellen dat alle belangen zijn gewogen.
6.2	<u>Beeldkwaliteitsplan – maquette</u>

	Reclamant stelt dat uit de gepresenteerde plannen niet kan worden opgemaakt wat de ruimtelijke effecten zijn van de beoogde nieuwbouw op de openbare ruimte. Men verzoekt de gemeente om bij vervolgstappen van dit traject de belanghebbenden inzicht te verschaffen middels een maquette. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> Om de ruimtelijke effecten van bouwplannen voor alle belanghebbenden inzichtelijk te maken, hecht de gemeente veel waarde aan goede en betrouwbare visualisaties. De methodiek die hiervoor gebruikt wordt is echter aan de initiatiefnemer van het bouwplan. Ondanks het feit dat de gemeente geen eisen kan stellen aan de methodiek, zal de wens van reclamant worden doorgegeven aan de initiatiefnemers.
6.3	<u>Windhinder</u> De beoogde nieuwbouw zal effect hebben op windhinder. In voorliggend bestemmingsplan is de windhinder slechts berekend voor de eigen ontwikkeling. Daarbij is geen rekening gehouden met de overige ontwerpbestemmingsplannen die ook ter inzage liggen. Op het Schermereiland is aan het Noordhollands Kanaal hoogbouw gerealiseerd van 9 bouwlagen en tussen deze hoogbouw in is er al sprake van hoog risico windgevaar. De beoogde nieuwbouw wordt hoger, waardoor er volgens reclamant meer sprake zal zijn van een hoog risico windhinder / -gevaar. De ervaring op het Schermereiland / Jaagpad leert dat de daar geplaatste zitplaatsen / bankjes nauwelijks worden gebruikt omdat ook daar sprake is van windhinder en een tochtgat. Verzoek om een integrale quickscan windhinder uit te voeren voor de drie nieuwbouwprojecten. Daarnaast dient in de modellen ook al reeds rekening te worden gehouden met toekomstige hoogbouw op bedrijventerrein Oudorp. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> In het kader van de bestemmingsplanprocedure dienen alle relevante omgevingsaspecten te worden onderzocht. Voor het bestemmingsplan De Staalmeester is een windonderzoek uitgevoerd die als bijlage is toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan. In dit onderzoek is de nieuwbouw aan Jaagpad reeds meegenomen. Uit het windonderzoek blijkt dat met name rond de hoekpunten van het hoogteaccent enige mate van windhinder ervaren kan worden. Naar aanleiding van de zienswijze is aanvullend windonderzoek uitgevoerd, waarbij ook de ontwikkelingen van bestemmingsplan LeKo-terrein zijn geïntegreerd. Door middel van het aanvullend windonderzoek is de totale windhinder van de twee ontwikkelingen in beeld gebracht. Het aanvullend windonderzoek heeft niet geresulteerd in gewijzigde uitkomsten. Mogelijk windhinder kan plaatsvinden rond de hoeken van het hoogteaccent. Verder zal geen sprake zijn van onevenredige windhinder op de naastgelegen percelen of elders in de omgeving. De uitkomsten van het windonderzoek zullen gebruikt worden bij de verdere uitwerking van het bouwplan. Hierbij gaat het om de positionering van de entrees en de inrichting van de openbare ruimte.
6.4	<u>Groen</u> Reclamant maakt zich zorgen over de groene ambities van de gemeente Alkmaar bij (her)ontwikkelingsprojecten. De ervaring leert bij nieuwbouwprojecten op het Schermereiland dat het groen in de wijk in de loop der tijd niet is toegenomen. Daarnaast wordt gerefereerd aan nieuwbouwplannen in Alkmaar waarbij vooraf groene impressies werden getoond (Jaagpad en Dockside I). Volgens reclamant worden bomen niet op de juiste manier geplant waardoor zij niet tot wasdom komen. Dit terwijl bomen zorgen voor reductie hittestress en windhinder en ter bevordering van waterberging. Reclamant doet het verzoek om absolute eisen te stellen voor de groene ambities bij nieuwbouwprojecten. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De gemeente erkent het belang van een groene stedelijke omgeving. Ruimte voor waterberging en maatregelen tegen hittestress zorgen voor gezonde en toekomstbestendige woongebieden. Daarnaast draagt een groene openbare inrichting bij aan de sociale cohesie in de buurt: 'Groen ontmoet' en nodigt uit voor sport en recreatie. De gemeente heeft de ambitie om in 2050 klimaatbestendig te zijn. Om deze ambitie waar te maken heeft de gemeenteraad op 12 maart 2024 het Beleidsplan Klimaatadaptatie vastgesteld. In dit beleidsplan zijn doelstellingen geformuleerd voor nieuwbouwlocaties, zoals De Staalmeester. In het

	Ontwikkelbeeld Oudorp is al het uitgangspunt opgenomen dat, ten behoeve van infiltratie, minimaal 20% van het plangebied onbebouwd en onverhard dient te zijn. De ambities uit het Ontwikkelbeeld en Beleidsplan Klimaatadaptatie zijn opgenomen in het bestemmingsplan en geborgd in de planregels. In de planregels is per bouwvolume de maximale oppervlakte van de eerste verdiepingvloer opgenomen. In totaal is maximaal 5.100 m² bebouwing mogelijk. Het plangebied heeft een oppervlakte van ongeveer 11.550 m². Dit betekent dat binnen het plangebied nog geen 45% bebouwd mag worden. De gemeente stelt zich op het standpunt dat er voldoende onbebouwde ruimte beschikbaar blijft om de groene ambities van de gemeente en de initiatiefnemer verder uit te werken.
6.5	<u>Milieu Effect Rapportage (MER): wateroverlast</u> "Waterparagraaf schermerweg 33" wordt verwezen naar het stabiliteitsonderzoek dat destijds uitgevoerd is voor de voorgenomen aanleg van de parkeergarage voor project Jaagpad. In de drie afzonderlijke bestemmingsplannen staat opgenomen dat een vormvrije MER volstaat. Maar, zou er voor de som van deze drie bouwprojecten toch een MER uitgevoerd moeten worden? Reclamant vreest een vergelijkbare situatie zoals bij de nieuwbouw aan het Jaagpad, waarbij door de nieuwbouw ernstige waterschade is ontstaan aan de woningen aan het Jaagpad/Schermerweg/Scheepsjagersstraat. <i><u>Gemeentelijke beantwoording</u></i> Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Het bouwplan van De Staalmeester is aangemerkt als de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, wat als activiteit D11.2 is opgenomen in het Besluit m.e.r.. Omdat het plan niet meer dan 2.000 woningen omvat, het niet gaat om een oppervlakte van 100 hectare of meer, of om een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000m² of meer, volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling om te bepalen of (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen op kunnen treden. Ook met de toevoeging van de overige ruimtelijke ontwikkelingen die nu in procedure zijn, wordt niet voldaan aan bovenstaande criteria. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is voldoende. De gemeente stelt voorop dat het bestemmingsplan De Staalmeester met betrekking tot de grondwaterstroming niet vergelijkbaar is met de woningbouwontwikkeling aan het Jaagpad. In het kader van 'water en bodem sturend' bij ruimtelijke plannen en de hoge stichtingskosten wordt bij De Staalmeester geen gebruik gemaakt van een ondergrondse parkeergarage. Hierdoor vindt geen beïnvloeding van de grondwaterstroming plaatst.
6.6	<u>Verkeersoverlast tijdens de bouw</u> Reclamant vreest het zwaar verkeer tijdens de bouwfase. De verkeersoverlast door zwaar verkeer vindt met name plaatst in de straten Oudorperdijkje, Schermerweg en Jaagpad. Het verzoek aan de gemeente om voorafgaand aan de start van de nieuwbouw zorg te dragen dat er een verbod is voor zwaar verkeer in de genoemde straten en er ook zorg voor te dragen dat dit verbod opgenomen is in GPS-systemen. Daarnaast moeten ook de projectontwikkelaars met hun leveranciers duidelijke afspraken maken dat zij op de juiste wijze de nieuwbouwprojecten benaderen. <i><u>Gemeentelijke beantwoording</u></i> De gemeente heeft begrip voor de vrees van reclamant voor het bouwverkeer. Zeker als de vier nieuwbouwlocaties tegelijk in ontwikkeling in, kan dit invloed hebben op de doorstroming van en naar het Schermereiland. In het kader van de transformatie van bedrijventerrein Oudorp is de gemeente, in samenwerking met de verschillende ontwikkelaars, aan het onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om tijdens de bouw de overlast voor bestaande bewoners en gebruikers te beperken. Een bestemmingsplanprocedure is echter niet de procedure om een uitvoeringsaspecten te adresseren. Een bestemmingsplan bepaalt namelijk welk gebruik van gronden en gebouwen is toegestaan en welke bouwmogelijkheden er voor een bepaald perceel gelden. Onderwerpen die betrekking hebben op de planning of uitvoering, staan niet in het bestemmingsplan, maar worden getoetst in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning. In het kader van de bestemmingsplanprocedure is dan ook niet op voorhand te bepalen welke maatregelen nodig zijn om de overlast tijdens de bouwfase te minimaliseren. Dit onderwerp zal in de uitwerking van de verschillende bouwplannen verder onderzocht en geconcretiseerd worden.

6.7	<u>Parkeerdruk</u> De beoogde nieuwbouw zal de parkeerdruk, die al hoog is op het Schermereiland, verder laten toenemen. Het is van belang dat er qua infrastructuur rekening wordt gehouden met parkeermogelijkheden in de nabijheid van het Schermereiland. Dat betekent minder ver als de huidige P+R Oudorp. Ook verzoeken wij om in verband met dichte bebouwing/hoge bebouwing maatregelen te treffen om uitwassen qua parkeren in de toekomst te voorkomen. Daarbij zou de gemeente kunnen overwegen om het huidige parkeervergunningsgebied Schermereiland uit te breiden naar de locaties van de nieuwbouw. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De gemeente stelt dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure aangetoond dient te worden dat er sprake is van een haalbare ontwikkeling met voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. De uiteindelijke parkeerbehoefte is exact te bepalen op het moment dat er sprake is van een Definitief Ontwerp, waarbij getoetst kan worden aan het geldende Parkeerbeleid en Nota Parkeernormen. De definitieve toetsing vindt plaats bij de aanvraag omgevingsvergunning. Binnen het plangebied worden minimaal 244 parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd: 233 parkeerplaatsen in de bovengrondse parkeergarage en elf parkeerplaatsen op maaiveld. De parkeergarage is in het midden van het plangebied geprojecteerd. Hierdoor is het voor alle toekomstige bewoners en bezoekers goed bereikbaar, en valt het grotendeels uit het zicht door de omliggende woongebouwen. Door middel van de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd – mobiliteits-hub' is de parkeergarage in de planregels geborgd. De gemeente stelt zich op het standpunt dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure geen aanvullende maatregelen nodig zijn, omdat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden aangelegd. Verder heeft het college op 2 juli jl. het parkeervergunningsgebied voor het Schermereiland uitgebreid en treedt in werking op 1 oktober 2024. Dit besluit volgt op een enquête onder de bewoners van het betreffende gebied. Met de uitbreiding van het parkeervergunningsgebied is geregeld dat toekomstige bewoners en bezoekers zonder parkeervergunning niet voor 20:00 uur kunnen parkeren in het Schermereiland. Toekomstige bewoners van de nieuwbouwlocaties komen daarnaast niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Aangezien voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd kunnen worden en het parkeervergunningsgebied voor het Schermereiland per 1 oktober 2024 wordt uitgebreid, stelt de gemeente zich op het standpunt dat met dit bestemmingsplan de parkeerdruk in het Schermereiland niet onevenredig toeneemt en aanvullende maatregelen op voorhand noodzakelijk zijn. Mochten de bewoners van de nieuwbouwlocaties in Oudorp in de toekomst de behoefte hebben aan de uitbreiding van het parkeervergunningsgebied, zullen zij zelf het initiatief moeten nemen.
6.8	<u>Behoefte aan supermarkt</u> Het voorliggend bestemmingsplan, en overige bestemmingsplannen die reeds in procedure zijn gegaan, maken geen ruimte voor een supermarkt. Vanuit het Schermereiland is er een brede oproep voor een supermarkt in de buurt. Voor de bewoners van het Schermereiland is de dichtbij zijnde supermarkt de Albert Heijn op het Oudorperplein. Loopafstand is 1,0 – 1,5 kilometer. De bevolking van het Schermereiland is vergrijsd en daarom is het van belang dat er een buurtsupermarkt op loopafstand beschikbaar komt. Bovendien zal een centrale positionering ervoor zorgen dat huidige en toekomstige bewoners de boodschappen lopend of per fiets zullen halen. Reclamant doet het verzoek om een supermarkt planologisch mogelijk te maken. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De gemeente heeft de ambitie om met de transformatie van Bedrijventerrein Oudorp de leefbaarheid van het gehele gebied, ten zuiden van de Nieuwe Schermerweg, te verbeteren. Het toevoegen van voorzieningen, zoals een supermarkt, kan een positieve bijdrage leveren aan de verbetering van de leefbaarheid. Een supermarkt vraagt om een centrale locatie en goede bereikbaarheid voor bezoekers en bevoorradig. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan voldoet hier echter niet aan. Het perceel is via de Schermerweg niet goed bereikbaar voor vrachtwagens en aan de oostzijde van het perceel komt uitsluitend een toegang tot de parkeergarage. Hierdoor is de gemeente niet voornemens om voor deze locatie een procedure te starten om de functie detailhandel mogelijk te maken. Momenteel wordt voor de transformatie van Bedrijventerrein Oudorp een ontwikkelkader ontwikkeld. Hierbij zal de mogelijkheid van de realisatie van een supermarkt, op een daarvoor geschikte locatie nader worden onderzocht. Voor de komst van een nieuwe supermarkt dient de nut en noodzaak

	aangetoond te worden door middel van Distributie Planologisch Onderzoek (dpo). Met een dpo wordt inzicht verkregen in de detailhandelsstructuur en de mogelijke marktruimte voor een supermarkt. Daarnaast is regionale afstemming noodzakelijk.
6.9	<u>Nulmeting: risico op schade en overlast tijdens bouw</u> Reclamant stelt dat op het moment de drie bouwplannen tegelijk in ontwikkeling gaan, er veel bouwactiviteiten plaatsvinden. Deze bouwactiviteiten kunnen schade veroorzaken aan de bestaande bouw. Het risico van de gecombineerde bouw is dat er schade kan ontstaan en bewoners verhaal willen halen, terwijl de oorzaak lastig vast te stellen is als meerdere ontwikkelingen tegelijk plaatsvinden. Verzoek aan de gemeente Alkmaar om zorg te dragen voor een zorgvuldig proces waarbij er bij direct omwonenden een nulmeting wordt uitgevoerd en dat dit proces ook zodanig ingericht zal zijn dat eventuele schade als gevolg van deze bouwactiviteiten wordt vergoed en bewoners niet met ingewikkelde juridische procedures worden geconfronteerd. <u>Gemeentelijke beantwoording</u> De gemeente heeft begrip voor de vrees van reclamant voor de mogelijke overlast tijdens de bouw-fase. Een bestemmingsplanprocedure is echter niet de procedure om een uitvoeringsaspecten te adresseren. Een bestemmingsplan bepaalt welk gebruik van gronden en gebouwen is toegestaan en welke bouwmogelijkheden er voor een bepaald perceel gelden. Onderwerpen die betrekking hebben op de planning of uitvoering, vormen geen onderdeel van het bestemmingsplan. Eventuele schade als gevolg van sloop- en bouwactiviteiten, en de afhandeling daarvan ligt bij de ontwikkelende en uitvoerende partijen. In het kader van de transformatie van bedrijventerrein Oudorp is de gemeente voortdurend in overleg met de ontwikkelende partijen om de overlast voor bestaande bewoners en gebruikers tijdens de bouw-fase te beperken.
<u>Conclusie</u> De zienswijze is ontvankelijk. Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullend windonderzoek uitgevoerd. Het windonderzoek is toegevoegd als bijlage en de resultaten zijn verwerkt in de toelichting. De zienswijze heeft verder geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan.	