

Reactienota vooroverleg Stationsgebied

Naam indiener	Reactie	Antwoord	Aanpassing bestemmingsplan
HHNK	Het effect op het watersysteem moet worden onderbouwd. (aanleveren breedte huidige sloten in stedenbouwkundig plan en verhouding verhard oppervlak nu en toekomstige inrichting).	Er is overleg gevoerd met het Waterschap en de verplichte watertoets is doorlopen. Dit is verwerkt in paragraaf 5.11 van de toelichting. In deze paragraaf is onderbouwd wat het effect van het planvoornemen is op het watersysteem en zal, indien nodig, worden aangeven welke maatregelen er worden getroffen.	Nee
HHNK	Aangegeven moet worden welke maatregelen zullen worden getroffen.	idem	Nee
Provincie	Er wordt nu een parkeernorm aangehouden van 0,6 parkeerplaats per woning exclusief 0,2 voor bezoeker parkeren. In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat dit conform de richtlijnen voor stationsgebieden is en een matige norm is. Gelet op de doelgroep is deze norm nog vrij hoog. Met deelmobiliteit zou je ook een deel van de behoefte kunnen ondervangen. Is daarover nagedacht in het plan? Kortom, kan de parkeernorm niet lager?	In het besluit van de gemeenteraad van 8 december 2020 waarbij het stedenbouwkundig plan voor de Poort van Hoorn is vastgesteld, is de keuze voor het deze parkeernorm gemotiveerd. Conform landelijke aanbevelingen voor stationsgebieden is daarom gekozen voor een gematigde parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning. Deze norm speelt in op de directe beschikbaarheid van het openbaar vervoer, speelt in op de behoeftes van doelgroepen die niet per se autobezit nastreven en houdt rekening met het gemeten autobezit van de huidige bewoners van de binnenstad van Hoorn. In het noordelijk stationsgebied wordt het parkeren voor bewoners vormgegeven in een collectieve gebouwde parkeervoorziening. Er is nog niet gesproken over deelmobiliteit. Dit zal bij de verdere planuitwerking vanzelfsprekend wel worden meegenomen. In dat kader zal de parkeernorm dan mogelijk ook worden heroverwogen.	Nee
Provincie	In het bestemmingsplan is een zogenaamd 'zoekgebied openbaar vervoer' opgenomen voor het busstation. De locatie en omvang van het nieuwe busstation staan vast.	Het zoekgebied is opgenomen ten behoeve van ontwerprijmte. De omvang van het busstation staat vast. Omdat nu echter nog niet geheel duidelijk is hoe	Nee

	Dat is samen met de gemeente en het betrokken stedenbouwkundig bureau uitgewerkt. Vanwaar dan nog deze gevoelsmatige onzekere status in het bestemmingsplan?	bijvoorbeeld de luifel van het busstation wordt vormgegeven of waar de kolommen komen te staan, is gekozen voor een zoekgebied. Hiermee ontstaat voor het ontwerpproces de benodigde flexibiliteit.	
Provincie	Vanuit de behoefteraming NHN is nog wel in algemene zin te stellen dat er in West-Friesland een tekort is aan bedrijventerreinen. Daarentegen is er een overaanbod aan kantoorlocaties, dus toevoegen van extra kantoorruimte ligt niet voor de hand.	Uit de quickscan ladderonderbouwing voor dienstverlening komt naar voren dat er in de PvH een kwantitatieve behoefte aan kantoren is van 500 m ² bvo. Dit betreft deels een vervangingsvraag en vraag naar kantoorruimte op aantrekkelijker locaties (multimodaal ontsloten). Het gaat hier om lokaal/regionaal verzorgende kantoorhoudende dienstverlening. In de quickscan ladderonderbouwingen is aangegeven dat (omdat de ladderruimte in Hoorn beperkt is) elders incurante/monofunctionele locaties moeten worden getransformeerd voordat kantoorruimte ontstaat in de Poort van Hoorn.	Nee
ProRail	<i>Artikel 9 Verkeer- Railverkeer</i> In dit artikel ontbreekt (of lijkt te ontbreken) in de bestemming Verkeer- Railverkeer de mogelijkheid om voorzieningen ten behoeve van bijvoorbeeld treinonderhoud en parkeervoorzieningen te realiseren. Die dient echter mogelijk te zijn. Uw gemeente wil de service (onderhouds) voorzieningen graag naar de zuidzijde van het spoor verplaatsen (bij het toekomstige onderstation), maar daar lijkt helemaal geen ruimte voor. De locatie op de kop van de service sporen 4 en 6 is nog steeds een optie en daarom verzoekt ProRail uw gemeente om dit in dit bestemmingsplan niet onmogelijk te maken.	De huidige gebouwde voorziening is ten behoeve van onderhoud, opslag, douches en kantine. Daarbij zijn parkeerplaatsen nodig. Omdat nog niet duidelijk is of de parkeerplaatsen naar de zuidzijde (nabij het nieuw te realiseren onderstation) worden aangelegd, wordt in de bestemmingsplanregels toegevoegd dat gebouwen mogelijk ten behoeve van treinonderhoud, met de daarbij behorende voorzieningen en parkeervoorzieningen zijn toegestaan.	Ja
ProRail	<i>Artikel 17. 7 Overige zone - zoekgebied podium en stationsfuncties</i> In dit artikel staan de regels voor het zoekgebied voor de nieuwe traverse. Daarin lijkt niet te passen dat onder de trap van de te realiseren traverse aan de noordzijde mogelijk een relaishuis wordt gevestigd. Deze locatie is nog in onderzoek en daarom verzoekt ProRail uw gemeente om	Tot nu toe zijn altijd twee opties voor het relaishuis aangehouden: handhaven op de huidige locatie of verwerken in de aanlanding van de traverse. Dit is ook opgenomen in het eind 2020 vastgestelde stedenbouwkundig plan. Per abuis is laatstgenoemde optie niet in de regels vertaald. De regels zijn hierop aangevuld.	Ja

	dit in dit bestemmingsplan niet onmogelijk te maken.		
ProRail	<i>Toelichting- Paragraaf 5. 5 Milieuhinder geluid weg- en railverkeer</i> In deze paragraaf staat: "Door het vaststellen van een hogere grenswaarde en het uitvoeren van een onderzoek naar de geluidwering ten tijde van de aanvragen omgevingsvergunningen.". ProRail ziet graag een geluidweringsonderzoek geborgd in een voorwaardelijke verplichting in de Regels van dit bestemmingsplan. ProRail wenst aanvullend nog op te merken dat voor een goed leefklimaat niet alleen het leven in de binnenruimte een rol speelt, maar ook het 'leven' buiten de woningen en/of bijvoorbeeld de 'ontvangst' van railverkeerslawaaï op andere gevels van de woning. Meer en meer ontvangt ProRail klachten van omwonenden die naast het spoor wonen, welke geluidsoverlast ondervinden als zij in zomerse dagen ramen en deuren openhouden en/of in de tuin zitten. Door bewoners van woningen die bij het spoor wonen wordt dit ervaren als aantasting van hun leefklimaat. ProRail adviseert derhalve om nogmaals kritisch te kijken naar de ligging van deze specifieke woonfuncties en naar "nut en noodzaak" om deze op zeer korte afstand van een spoorlijn te realiseren.	In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waaruit blijkt dat bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen een geluidweringsonderzoek uitgevoerd moet worden.	Ja
ProRail	<i>Toelichting - Paragraaf 5.6 Milieuhinder trilling</i> In deze paragraaf staat: "Deze zone wordt opgenomen op de verbeelding en krijgt zijn doorwerking in de regels door middel van een voorwaardelijke verplichting trillingen overeenkomstig de handreiking.". ProRail ziet dit net als uw gemeente graag geborgd in een voorwaardelijke verplichting in de Regels van de bestemmingsplannen.	Dit aspect was wel vanuit het uitgevoerde milieuonderzoek in de toelichting van beide plannen opgenomen, maar niet in de regels. In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die stelt dat voldaan moet worden aan de eisen overeenkomstig de Handreiking.	Ja
ProRail	<i>Toelichting- 5.8 Windhinder</i> In deze paragraaf ontbreekt de windbelasting op de assets van ProRail. Hoogbouw rond het station heeft ook invloed op de windcirculatie/windstromen en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan	In het uitgevoerde windhinderonderzoek is niet ingegaan op de windbelasting op de assets van ProRail. Op basis van dit onderzoek kan de opmerking dan ook niet worden beantwoord. De reden hiervoor is dat het met Computational Fluid Dynamics model (CFD) met de	Nee

	daken/kappen) door veranderende windbelastingen. ProRail verzoekt uw gemeente dit in haar onderzoek mee te nemen.	huidige stand van de techniek niet mogelijk is de dynamische windbelasting op een gebouw of kap in een bebouwde omgeving op betrouwbare wijze te bepalen. De norm voor windbelasting NEN-EN 1991-1-4 (Eurocode) biedt in bijlage A.4 echter wel handvatten om te bepalen of er ten gevolge van de realisatie van de toekomstige bebouwing een verhoging van de ontwerpwindbelasting te verwachten is. De vergunninghouder dient aan te tonen dat bestaande bebouwing geen hogere windbelasting krijgt dan in de huidige situatie. Indien nodig worden nadere voorwaarden aan de omgevingsvergunning gekoppeld. Op het moment dat dit niet of moeilijk haalbaar is kan gekozen worden voor versterkingen van bestaande gebouwonderdelen. Een en ander dient in overleg en met goedkeuring van de gebouweigenaren plaats te vinden.	
ProRail	<i>Toelichting - Spoorwegemplacement</i> Verder ontbreekt aandacht voor de inrichting, zijnde het spoorwegemplacement Hoorn, waarvoor een omgevingsvergunning milieu is verleend. ProRail verzoekt u dit aspect toe te voegen aan het bestemmingsplan.	Het klopt dat in de toelichting nog niet was ingegaan op het spoorwegemplacement Hoorn. Het onderzoek bedrijven en milieuzonering was nog niet afgerond. Inmiddels is het onderzoek (in concept) afgerond en is in paragraaf 5.7 van de toelichting hier nader op ingegaan. Het onderzoek zelf is als bijlage 14 bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat een aantal bedrijfsactiviteiten om nadere aandacht vragen. Onder andere het spoorwegemplacement leiden tot hoge geluidbelastingen ter plaatse van de gevels van de beoogde milieugevoelige functies. Hier zullen maatwerkvoorschriften en/of maatregelen benodigd zijn. Mogelijk zullen er daarnaast randvoorwaarden in het bestemmingsplan opgenomen moeten worden om te komen tot een inpasbare situatie. Het nadere onderzoek wordt uitgevoerd en de uitkomsten zullen na afronding worden verwerkt in het bestemmingsplan.	Ja

ProRail	<i>Toelichting - Overwegen</i> In de nabijheid van overwegen mogen geen situaties met stilstaande voertuigen ontstaan, waardoor een goede ontruiming van de overwegen wordt belemmerd. Dit kan worden voorkomen door in de nabijheid van overwegen onder andere geen in-/uitritten, bushaltes, containers en parkeerplaatsen te projecteren. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de in-/uitrit nabij de overweg in het bestemmingsplan Pelmolendpad, die kan leiden tot ontruimingsproblemen op de overweg, waardoor voertuigen op de overweg stil kunnen komen te staan met een eventuele aanrijding tot gevolg. ProRail verzoekt u in beide bestemmingsplannen met het vorenstaande rekening te houden en de bestemmingsplannen hierop aan te passen.	De ontwerp-opgave van de parkeergarage is in april 2020 met ProRail besproken en akkoord bevonden. De ontsluiting van de parkeergarage in het plangebied Pelmolendpad zal worden vormgegeven door een eenrichtingswegregime. Het regime vanaf het Keern is rechts in en rechts uit. De opstelplekken zullen niet op het Keern zijn, maar naast het nieuwe parkeergebouw. Bij de nadere uitwerking van de parkeergarage wordt de ook de ontsluiting ervan nader bezien. Gezien de nabijheid van overwegen zal dit in overleg met ProRail gebeuren. Planologisch levert dit geen problemen op in het bestemmingsplan. In de fase van de omgevingsvergunning wordt rekening gehouden met de gemaakte opmerkingen, worden hier verdere afspraken over gemaakt en zal de indien nodig ProRail worden betrokken bij de concrete uitwerking.	Nee
Museum-stoom-tram	Zoals bekend, zijn zaken als geluidsbelasting en uitstoot / (fijn)stof van onze activiteiten (met name rijden, rangeren en opstoken) op de omgeving nog niet meegenomen. Dit gaat verder, dan de door u aangegeven werkloads. Het betreft onder andere ook het gebruik van sporen. Zo is voor ons ook nog niet duidelijk of de nieuw aan te leggen verlenging van de sporen 7 en 8 zijn meegenomen in het advies van Peutz. Hoogstwaarschijnlijk zullen er diverse metingen aan onze voertuigen moeten plaatsvinden om tot een goed advies te kunnen komen.	De aangegeven zaken zijn onderdeel van het onderzoek 'Bedrijven en milieuzonering' dat door bureau Peutz is uitgevoerd. In paragraaf 5.7 van de toelichting is hier nader op ingegaan. Het onderzoek zelf is als bijlage 14 bij het bestemmingsplan gevoegd. Zowel de uitbreiding (fase 3) als de verlenging van sporen 7 en 8 maken onderdeel uit van het aanvullende onderzoek dat Peutz momenteel uitvoert. Geluidmetingen aan de voertuigen zijn, naar alle verwachting, niet nodig. De voertuigen zijn reeds beschouwd in het akoestisch onderzoek uit 2019, waarmee nu geen aanleiding is tot het uitvoeren van (nieuwe) geluidmetingen op locatie.	Nee

Museum- stoom- tram	Het is voor ons onduidelijk of de geplande toegangsweg vanaf de Van Dedemstraat naar ons werkplaatsgebouw is meegenomen in de bepaling van mogelijke overlast op de omgeving (vrachtverkeer leveranciers). Het recent in de pers aangekondigde, toekomstige verbod op vrachtverkeer met verbrandingsmotor in de binnenstad van Hoorn (waar dit gebied ook onder gaat vallen), is hierbij zeker ook een punt van aandacht / bespreking.	De geplande toegangsweg loopt vanaf de Van Dedemstraat, langs de oostzijde van het plangebied, naar de werkplaats. Onderzoek naar genoemd aspect wordt meegenomen in het onderzoek van Peutz (zoals in het vorige punt is benoemd). Dit aspect maakt deel uit van de bedrijfsvoering van de Museumstoomtram en wordt in het onderzoek beschouwd.	Nee
Museum- stoom- tram	De Museumstoomtram krijgt onder normale omstandigheden veel bezoekers die met een touringcar worden gebracht. Deze zullen mogelijk meegenomen moeten worden in de berekening van de overlast op de omgeving en ook daar komt het vraagstuk op het toekomstige verbod op voertuigen met verbrandingsmotor aan de orde.	De touringcar komt aan op het busstation waarna bezoekers naar de Museumstoomtram lopen. Onderzoek naar genoemd aspect wordt meegenomen in het onderzoek van Peutz (zoals in het vorige punt is benoemd). Dit aspect maakt deel uit van de bedrijfsvoering van de Museumstoomtram en wordt in het onderzoek beschouwd.	Nee
Museum- stoom- tram	Zoals in uw mail aangegeven, ontbreekt nog de toekomstige, verdere, uitbreiding van ons werkplaatsgebouw.	Het onderzoek betreffende de uitbreiding fase 3 en de verlenging van de sporen 7 en 8 wordt uitgevoerd en de uitkomsten worden na afronding verwerkt in het bestemmingsplan.	Ja
Museum- stoom- tram	De langdurige stalling van materieel op sporen is tot slot een punt van aandacht, waarvan wij niet kunnen beoordelen of dit aandacht heeft in het bestemmingsplan.	Onderzoek naar genoemd aspect wordt meegenomen in het onderzoek van Peutz (zoals in het vorige punt is benoemd). Dit aspect maakt deel uit van de bedrijfsvoering van de Museumstoomtram en wordt in het onderzoek beschouwd.	Nee