

Nota van antwoord overlegreacties voorontwerpbestemmingsplan De Scheg, Heerhugowaard

Algemeen

Het voorontwerpbestemmingsplan is vanaf 8 oktober 2022 voor 6 weken ter inzage gelegd. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om een inspraakreactie in te dienen. Er zijn geen inspraakreacties ontvangen.

Overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) is bij de voorbereiding van het bestemmingsplan vooroverleg gevoerd met de besturen van de instanties die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan betrokken zijn. Van de volgende instanties is een overlegreactie ontvangen:

- Bedrijfskring Heerhugowaard
- Provincie Noord-Holland
- Veiligheidsregio Noord-Holland Noord
- ProRail

De ontvangen reacties zijn hieronder van beantwoording voorzien.

Bedrijfskring Heerhugowaard

1. De Bedrijfskring Heerhugowaard is geen voorstander van woningbouw op deze locatie. De Bedrijfskring is van mening dat de ontwikkeling van woningen en werklocaties gelijk op dienen te lopen. Doordat woningbouw de overhand neemt, kan dit op de langere termijn zorgen voor ontvruchting van de economische structuur van Dijk en Waard. Door het wegbestemmen van dit bedrijfsareaal tot woningbouw, wordt de disbalans die nu al wordt ervaren, verder versterkt. De Scheg is volgens de Bedrijfskring een uitstekende zichtlocatie voor bedrijven. Gelegen langs zowel de provinciale weg N242 als de spoorverbinding Alkmaar – Heerhugowaard, biedt de locatie een uiterst geschikte vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven en bedrijven die binnen Dijk en Waard een nieuwe vestigingslocatie zoeken. Door een tekort aan bedrijfsruimte trekken bedrijven nu al weg uit de gemeente. Daarbij ziet Bedrijfskring Heerhugowaard tevens een vertragende factor ontstaan bij de transformatie van onder andere De Frans en het Stationsgebied door een te kort aan verplaatsingsmogelijkheden. Verzocht wordt om meer balans aan te brengen tussen de ontwikkeling van woningbouwlocaties en werklocaties voor een duurzame ontwikkeling van Dijk en Waard op korte én langere termijn.

Reactie gemeente

Met de vaststelling van het bestemmingsplan Broekhorn op 24 juni 2008 hebben de gronden van het plangebied De Scheg de bestemming Gemengde Doeleinden gekregen. Binnen deze bestemming zijn categorie 1 en 2 bedrijven waaronder kantoren, al dan niet met publieksfunctie en gebouwen ten behoeve van maatschappelijke en educatieve doeleinden toegestaan. Met uitzondering van de realisatie van het Oogcentrum Noordholland aan de noordoostzijde van het plangebied, is de locatie 15 jaar later nog niet tot ontwikkeling gekomen. De gronden zijn vooralsnog extensief agrarisch in gebruik. Gelet op de grote woningbehoefte wil de gemeente inzetten op woningbouw in het plangebied. De locatie nabij het station en het centrum van Heerhugowaard leent zich hier goed voor.

Voor de Vaandel Noord is op 4 oktober 2022 een voorbereidingsbesluit genomen. Deze locatie is een logische uitbreidingslocatie voor de Vaandel Midden en wordt door de gemeente onderzocht op haalbaarheid. De gemeente ziet de urgentie om bestaande werklocaties uit te breiden.

2. Volgens de Bedrijfskring Heerhugowaard is het plangebied De Scheg geen goede plek om te wonen in verband met de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer en de spoorlijn. De Bedrijfskring verwacht dat het geplande openbaar gebied tussen de provinciale weg, de spoorlijn en de beperkt gebruikte spooronderdoorgang het gevoel van sociale veiligheid tot een minimum zal beperken.

Reactie gemeente

Voor zowel wegverkeerslawaaï als railverkeerslawaaï geldt dat de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden. De gecumuleerde geluidbelasting is passend binnen het gemeentelijk geluidbeleid. Op grond hiervan is sprake van een goed woon- en leefklimaat. Volgens het

gemeentelijk geluidbeleid zullen de woningen moeten beschikken over een geluidluwe gevel. Tevens zal bij de aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen moeten worden aangetoond dat wordt voldaan aan de wettelijke binnenwaarde van 33 dB. Hiervoor zullen bouwkundige maatregelen moeten worden getroffen. De geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer en railverkeer staat een goed woon- en leefklimaat niet in de weg.

De drie woongebouwen worden omgeven door een openbaar groengebied. De mening dat hier sprake zal zijn van een minimale sociale veiligheid wordt niet gedeeld. Met betrekking tot de spooronderdoorgang wordt hierbij opgemerkt dat deze op ruime afstand (circa 400 meter) van het meest westelijke woongebouw is voorzien.

3. De Bedrijfskring stelt voor om te stoppen met de huidige procedure op de Scheg en samen met BPD een ontwikkeling te starten op Westpoort. BPD zou na een grondruil met de gemeente op Westpoort een gelijkwaardig gedeelte van het woningprogramma kunnen realiseren dat nu op de Scheg is geprojecteerd. De gemeente kan dan vervolgens zelf de gronden van de Scheg ontwikkelen en uitgeven als bedrijfskavels. Misschien wel met een voorrangsregeling voor ondernemers die zich verplaatsen uit toekomstige transformatiegebieden om de woningbouw binnen de gemeente op gang te houden en verder aan te jagen. De verplaatsingsruimte voor bedrijven die op de Scheg ontstaat, zal naar verwachting per saldo ruimte bieden aan meer dan 325 woningen. De verkennende berekeningen van de Bedrijfskring laten zien dat de opbrengstpotentie van de Scheg voor bedrijvigheid niet minder is dan na transformatie tot woningbouw. De Bedrijfskring voorziet dus geen negatieve financiële gevolgen voor zowel de gemeente als voor BPD.

Reactie gemeente

Gelet op de grote woningbehoefte is aanvullend op De Scheg ook woningbouw voorzien op Westpoort. Hier zijn circa 420 huur- en koopwoningen gepland. Een grondruil tussen gemeente en BPD is niet in beeld. Wel zijn gemeente en BPD voornemens om een samenwerking aan te gaan voor ontwikkeling en realisatie van woningen in Westpoort door BPD. Hiertoe is een Intentieovereenkomst tussen partijen gesloten en een samenwerkingsovereenkomst in voorbereiding.

Provincie Noord-Holland

Paragraaf 3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 en Omgevingsverordening NH2020 bevat geen tekst. Er zal gelet op artikel 6.3 Omgevingsverordening NH2020 in elk geval een omschrijving van de regionale afstemming van de nieuwe stedelijke ontwikkeling moeten komen. De toelichting op dit punt graag aanvullen.

Reactie gemeente

De omissie is hersteld. De gemeenten in de regio Alkmaar hebben een regionale woningprogrammering opgesteld. Deze wordt enkele malen per jaar geactualiseerd. Het project De Scheg is met 345 woningen opgenomen in deze programmering. De toelichting is op dit punt aangevuld. Daarnaast is een tekst over klimaatadaptatie toegevoegd.

Veiligheidsregio Noord-Holland Noord

Het plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van de N242 (Westerweg). Daarom is voor de besluitvorming, in het kader van externe veiligheid, een advies van de veiligheidsregio benodigd die inzicht geeft in de bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in geval van een calamiteit.

De realisatie van de woningen heeft invloed op een eventueel rampscenario. Mogelijke scenario's die van invloed zijn op het plangebied bestaan uit een giftige wolk en een BLEVE. Er wordt geadviseerd de brandweer te betrekken bij een verdere uitwerking van de plannen. Ten behoeve van de bereikbaarheid en vluchtmogelijkheden adviseert de veiligheidsregio een tweede ontsluiting te realiseren. Het bevoegd gezag heeft de vrijheid dit advies zelf af te wegen.

Reactie gemeente

De brandweer zal worden betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen. Er wordt een calamiteitenontsluiting en spoortunnel naar de Abe Bonnemaweg op de locatie Westpoort gerealiseerd. Mogelijk dat dit in de toekomst een volwaardige ontsluiting zal worden. Gelet op de complexiteit van de aanleg van de spooronderdoorgang is deze naar verwachting niet gereed voordat de woningen worden opgeleverd. Vanwege deze reden vindt overleg met de provincie Noord-Holland

plaats over een tijdelijke calamiteitenontsluiting op de N242. Het advies van de Veiligheidsregio is in de paragraaf externe veiligheid verwerkt.

ProRail

1. In het bestemmingsplan wordt niet gesproken over het ontwerp-tracébesluit van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (OTB PHS) Alkmaar – Amsterdam. ProRail verzoekt om hieraan aandacht te besteden in de beleidsparagraaf in hoofdstuk 3, of dat hierover in een paragraaf over toekomstige ontwikkelingen in hoofdstuk 4 een beschrijving wordt opgenomen.

Reactie gemeente

Het akoestisch onderzoek en paragraaf 4.8 van het bestemmingsplan is hierop aangepast. Voor het bepalen van de invloed van het Tracébesluit is gebruik gemaakt van het door ProRail verstrekte Soundbase model dat ten grondslag ligt aan het OTB PHS Alkmaar-Amsterdam.

2. In de toelichting staat dat voor het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde een scherm van 8 meter hoogte en een lengte van 700 meter nodig is. Een dergelijk scherm stuit op bezwaren van financiële en landschappelijke aard. Dit wordt niet nader onderbouwd. Overigens kan ook een maatregel waarmee de geluidbelasting niet (op alle woningen) tot de voorkeursgrenswaarde wordt teruggebracht voor verbetering van het akoestisch klimaat zorgen.

Reactie gemeente

Uit de actuele berekeningen blijkt dat de hoogte van het scherm circa 9 meter moet bedragen over een lengte van circa 700 meter. Een scherm met deze afmetingen zorgt voor een onaanvaardbare inbreuk op het landschappelijke beeld. Aanvullend is een berekening uitgevoerd met een scherm langs het spoor van 2,5 meter hoog. Dit leidt er toe dat alleen op de gevel van de woningen gelegen op begane grondniveau aan de grenswaarde van 55 dB wordt voldaan. Omdat deze verlaging slechts tot verlaging op een relatief beperkt aantal woningen leidt, is deze maatregel vanuit landschappelijk- en financieel oogpunt, niet doelmatig.

3. Er is niet aangegeven welke financiële criteria zijn toegepast om de doelmatigheid van de geluidmaatregelen te toetsen. Dit is in strijd met het gemeentelijk geluidbeleid waarin is opgenomen dat een geluidniveau boven de ambitiewaarde gemotiveerd moet worden met een doelmatigheidstoets. Het plan maakt het realiseren van 345 woningen mogelijk. Voor een dergelijk omvangrijk plan zijn geluidmaatregelen niet per definitie te duur. Kosten inzichtelijk maken per woning maakt die afweging inzichtelijker en transparanter.

ProRail verzoekt om overeenkomstig artikel 110a lid 5 van de Wet geluidhinder alsnog de benodigde maatregelen uit te werken. De doelmatigheid van de bronmaatregelen en overdrachtsmaatregelen kan met behulp van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen beoordeeld worden. Indien overdrachtsmaatregelen stuiten op bezwaren van stedenbouwkundige of landschappelijke aard dan verzoekt ProRail u daar een nadere onderbouwing voor aan te leveren.

Reactie gemeente

In de regel wordt de doelmatigheid van bronmaatregelen uitgewerkt conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen. In voorliggend geval is reeds bepaald dat een scherm zeer lang en hoog moet worden gerealiseerd om aan de grenswaarde te voldoen. Ook is bepaald dat een lager scherm niet voldoende effect heeft. Hieruit wordt geconcludeerd dat ook zonder toepassing van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen duidelijk is dat bronmaatregelen niet uitvoerbaar worden geacht.

4. Er is uitgegaan van de geluidregisterdata in plaats van de gegevens behorend bij het reeds gepubliceerde OTB PHS Alkmaar-Amsterdam. Aangezien het OTB gepubliceerd is zou van deze gegevens uitgegaan moeten worden. De gegevens van PHS Alkmaar-Amsterdam kunnen worden aangeleverd door ProRail. Ter hoogte van het bestemmingsplan is deels sprake van een verhoging van het geluidproductieplafond (zie figuur). Er worden geen maatregelen getroffen in het kader van PHS Alkmaar-Amsterdam.

Reactie gemeente

Het akoestisch onderzoek en paragraaf 4.8 van het bestemmingsplan is hierop aangepast. Voor het bepalen van de invloed van het Tracébesluit is gebruik gemaakt van het door ProRail verstrekte Soundbase model dat ten grondslag ligt aan het OTB PHS Alkmaar-Amsterdam.

5. Volgens paragraaf 4.2 Railverkeer kunnen raildempers alleen op spoor met betonnen dwarsliggers geplaatst worden. Volgens het Geluidregister zijn niet overal betonnen dwarsliggers aanwezig. De gegevens in het Geluidregister zijn gebruikt om de geluidproductieplafonds te berekenen. Het Geluidregister bevat geen actuele informatie over de aanwezigheid van betonnen dwarsliggers. Ook wordt er in deze paragraaf gesteld dat er een aanzienlijke hoeveelheid goederentreinen (categorie 8 en 9) rijden. Deze conclusie is onjuist. Goederentreinen zijn niet aanwezig in het geluidregister en ook niet in de gehanteerde prognose voor PHS Alkmaar-Amsterdam. Daarnaast vallen goederentreinen in categorie 4 en 11 en niet in categorie 8 en 9. Tekst en argumentatie dienen aangepast te worden.

Verder staat er dat raildempers niet op basis van projecten kunnen worden uitgevoerd. Het is niet duidelijk wat hier bedoeld wordt. Het is mogelijk dat ProRail op verzoek van een gemeente vanwege een woningbouwproject raildempers plaatst. Tenslotte staat er in dezelfde paragraaf dat de procedure voor het verlagen van geluidproductieplafonds door ProRail in werking moet worden gesteld.

Op grond van artikel 11.28 lid 4 van de Wet milieubeheer kan de minister op verzoek van Burgemeester en Wethouders een geluidproductieplafond verlagen als er op kosten van de gemeente een maatregel wordt getroffen. In dat geval wordt de procedure niet door ProRail in werking gesteld maar door de gemeente.

Reactie gemeente

Een voorwaarde voor het aanbrengen van raildempers is dat deze alleen in combinatie met betonnen liggers toegepast kunnen worden. Volgens het Geluidregister spoor juli 2022 zijn ter plaatse van het plangebied deels houten en deels betonnen liggers aanwezig. Hierdoor zal de geluidafname ter plaatse van de gevels van de woningen minder dan 3 dB bedragen. Omdat deze maatregel slechts tot beperkte verlaging op de woningen leidt, is deze maatregel in relatie tot de hoge kosten niet doelmatig. Ook in het door ProRail verstrekte Soundbase model dat ten grondslag ligt aan het OTB PHS Alkmaar-Amsterdam blijkt dat er geen extra voorzieningen aan het spoor ter plaatse van het plangebied plaatsvinden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de spoorbeheerder op dit moment geen plannen heeft om op korte termijn voorzieningen te treffen. Particulier initiatief voor het aanbrengen van maatregelen aan het spoor is niet mogelijk. Op projectbasis kan de spoorbeheerder maatregel uitvoeren. Hiervoor dient de betreffende gemeente een verzoek voor het treffen van maatregelen bij de spoorbeheerder te doen. De kosten voor de uitvoering van de afgesproken maatregelen zijn voor de gemeente. Indien gekozen wordt voor toepassing van raildempers dan dient het effect hiervan in het Geluidsregister te worden verwerkt. Er zal hiervoor een GPP (geluidproductieplafonds)-wijzigingsprocedure doorlopen moeten worden, waarbij de vigerende geluidproductieplafonds lager vastgesteld dienen te worden. Deze procedure zal door Burgemeester en Wethouders van de betreffende gemeente in werking gesteld moeten worden bij de minister. De gemeente is niet voornemens om dit in werking te zetten. De tekst over goederentreinen is in het akoestisch onderzoeksrapport verwijderd.

6. Door het ontbreken van het Trillingsonderzoek is het voor ProRail niet mogelijk om dit aspect te beoordelen.

Reactie gemeente

Het trillingsonderzoek is inmiddels uitgevoerd. Uit het onderzoek volgt dat de kans op schade aan de geplande bebouwing door spoortrillingen verwaarloosbaar klein is (<1%). Ter plaatse van een gedeelte van de twee oostelijke woongebouwen worden trillingssterkten hoger dan de streefwaarde verwacht. Uitgangspunt is dat met het aanhouden van stijve vloeren, betonbouw en een paalfundering geen sprake zal zijn van een overschrijding van de streefwaarden. In de regels van dit bestemmingsplan is hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen.