



TAM omgevingsplan Westpoort

Reactienota in het kader van de terinzagelegging van het ontwerp TAM omgevingsplan

Vastgesteld door Gemeenteraad d.d. **vul in**

Inleiding

Ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerp TAM omgevingsplan
Vanaf 17 augustus 2024 gedurende zes weken ter inzage gelegen

De volgende personen hebben gereageerd:

- [REDACTED]
- Liander

1. ALGEMEEN

De aanleiding voor het opstellen van een TAM-omgevingsplan is het voornemen om op de planlocatie Westpoort in Heerhugowaard een woonontwikkeling mogelijk te maken.
Dit TAM-omgevingsplan is het eerste plan dat onder de nieuwe Omgevingswet wordt voorgelegd. Het TAM-omgevingsplan is een tijdelijke alternatieve maatregel uit de nieuwe Omgevingswet. Het gemeentebestuur van Dijk en Waard zet deze maatregel in om ontwikkelingen soepel door te laten gaan vanuit het stelsel van de Wet ruimtelijke ordening naar de nu vigerende Omgevingswet.

Westpoort is een groot open terrein wat zich aan de westzijde van Heerhugowaard bevindt. Het gebied wordt begrensd door de spoorlijn (met de treinverbindingen Amsterdam – Den Helder en Alkmaar – Hoorn) in het noorden, de N242 in het westen, de Westtangent in het zuiden en de Abe Bonnemaweg in het oosten. Westpoort is gemeentelijk eigendom en is op dit moment in gebruik als grasland. De locatie was een paar jaar geleden in beeld als locatie voor het nieuwe ziekenhuis van de Noordwest Ziekenhuisgroep als vervanging van het voormalig Medisch Centrum Alkmaar en ook als zodanig bestemd in het bestemmingsplan Westpoort. Deze plannen vonden wegens financiële redenen geen doorgang. Daardoor zijn de gronden binnen Westpoort beschikbaar gekomen voor een nieuwe invulling. De nieuwe invulling bestaat uit een woongebied met een diversiteit aan woningen. Het gebied wordt omringd door water en in het woongebied zelf zal veel aandacht zijn voor klimaatadaptiviteit door middel van het toepassen van onder andere wadi's en een groene inrichting. Het aantal woningen is gemaximaliseerd op 500. De wijziging van het Omgevingsplan Dijk en Waard middels het TAM-omgevingsplan maakt de voorgenomen woningbouw in het plangebied planologisch mogelijk.

2. COMMENTAAR OP REACTIES

Ad 1.

<i>Ingekomen reactie</i>	<i>Gemeentelijk commentaar</i>	<i>Aanpassingen plan</i>
1. De geluidsoverlast rondom de N242 en de Westtangent is al te hoog, en dit zal toenemen door nieuwe woonontwikkelingen, zoals Westpoort. Ondanks bestaande maatregelen, zoals snelheidsbeperkingen en waarschuwingen voor geluidsoverlast, zorgen straatraces en toenemende verkeersdruk voor verdere problemen. Uit een studie blijkt dat het geluid voor zowel nieuwe als bestaande woningen in de omgeving te hoog is, wat om extra mitigerende maatregelen vraagt. Er wordt 1,5 dB extra geluidsbelasting verwacht door de ontwikkeling van Westpoort, maar er is geen cumulatieve berekening voor de totale geluidsbelasting van alle projecten in de omgeving. Er wordt opgeroepen tot betere geluidwerende voorzieningen, zoals geluidswallen, en een betere naleving van wetgeving om het woon- en leefklimaat te beschermen. De gemeente wordt gevraagd hierop actie te ondernemen.	Gezien het stadium van de planvorming is gekozen voor een flexibel TAM-omgevingsplan. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek heeft aangetoond dat er overschrijdingen van de standaardwaarden/voorkeursgrenswaarde plaatsvinden. De gecumuleerde waarde bedraagt maximaal 65 dB. Dit vindt plaats aan de randen van het plangebied. Op de meeste plekken waar de woningbouw gerealiseerd zal worden is de gecumuleerde waarde lager. Bovendien is uit de visualisaties in de rapportage op te maken dat ook in de wijken in de buurt dergelijke geluidsniveaus aanwezig zijn. Afgewogen wordt dat deze waarden binnen het voorliggende plangebied acceptabel zijn. Er bestaat immers een grote woningbehoefte waar voorliggend plan in voorziet. Er wordt gebouwd voor diverse doelgroepen. De ruime en groene opzet van het plan zorgt ervoor dat er een kwalitatief goede openbare ruimte wordt gerealiseerd. De ligging nabij de N242 en het stationsgebied van Heerhugowaard maken het plan vanuit het oogpunt van mobiliteit ook sterk. Wanneer deze aspecten worden betrokken bij de afweging over het accepteren van het geluidsklimaat, wordt geconcludeerd dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan en dat daarom het geluidsklimaat - ook vanuit het aspect gezondheid - acceptabel is. In de regels is in artikel 5.4 geborgd dat wanneer een omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit	nee

	van de woningen wordt aangevraagd opnieuw een akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd, maar dan op gebouwniveau. Er zal moeten worden aangetoond dat wordt voldaan aan de in het akoestisch onderzoek geconstateerde maximale waarden – inclusief hogere waarden – en dat middels maatregelen zal worden voldaan aan het minimaal vereiste binnenklimaat vanuit het Besluit bouwwerken leefomgeving. Gezien de situering van de woningen en woonblokken en de voorgenomen gesloten bouwblokken, zullen de woningen beschikken over een geluidluwe zijde. Het aspect geluid vormt hiermee geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het TAM-omgevingsplan.	
2. In bijlage 5 van de stukken over Westpoort staat: <i>“Niettemin zijn er geen bedrijven en/of inrichtingen in de omgeving die mogelijk voor hinder zullen zorgen daar het plangebied op voldoende grote afstand van deze functies is gelegen.”</i> Ik wil de gemeente hierbij wijzen op de McDonald's die om de hoek ligt van Westpoort en momenteel al voor veel geluidsoverlast zorgt bij omwonenden: bezoekers die per auto komen en op de parkeerplaats staan met harde muziek (bassen die in je slaapkamer doordreunen ook al heb je alle ramen dicht) en/of de motoren van hun auto laten 'brullen'. Ook wordt er flink gescheurd bij het benaderen en verlaten van de McDonald's en wordt afval langs de kant van de weg gedumpt. De McDonald's is elke dag van de week tot diep in de nacht open (en dat hoor je). Als hier niks aan gedaan wordt, zal dit het wonen in Westpoort zeker negatief beïnvloeden. Zie ook bijlage 3 van dit document met een Fixi melding (niet van mij) om de geluidsoverlast aan te tonen.	Zoals hierboven beschreven is, is uit onderzoek geconcludeerd dat er een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zal ontstaan, en dat het geluidsklimaat - ook vanuit gezondheidsperspectief - acceptabel is. De overlast van McDonald's heeft geen betrekking op de voorliggende planontwikkeling. Tevens is de eventuele hinder van McDonalds op een zodanige afstand dat dit weinig of geen invloed zal hebben op de verderop gelegen nieuwe woonwijk. De gemeente zal via de afdeling Handhaving hier extra aandacht aan geven.	nee

3. In de documentatie Westpoort bijlage 4 staat: <i>“RIVM meet de luchtkwaliteit in Nederland. In onderstaande tabel zijn de gegevens van belangrijke indicatoren (NO2, PM10, PM2,5) voor de luchtkwaliteit opgenomen (Infomil, z.d.). Hierin is te zien dat de waarde van luchtkwaliteit onder de grenswaarde liggen, maar wel boven de WHO-advieswaarde.”</i> Ook de OER Dijk & Waard toont dat luchtkwaliteit nu al een issue is. En ook hier, Westpoort is maar 1 project, maar er wordt heel veel gebouwd in dit gebied. Wat doet dit met de luchtkwaliteit; ligt deze dan nog onder de grenswaarde? Wat gaat de gemeente hier doen om omwonenden te beschermen?	De voorgenomen ontwikkeling betreft de realisatie van maximaal 500 woningen. Deze ontwikkeling past binnen de lijst met categorieën van gevallen die vallen onder NIBM (niet in betekenende mate bijdragen) zoals opgenomen in artikel 5.54 Besluit kwaliteit leefomgeving. De voorgenomen ontwikkeling draagt om deze reden niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarbij mag in acht worden genomen dat er planologisch reeds een gezondheidszorgfunctie is toegestaan met een maximale oppervlakte van 200.000 m2 BVO. Aan het bestemmingsplan dat die functie mogelijk maakt, lag een luchtkwaliteitsonderzoek ten grondslag. In dat onderzoek waren zowel voor de toenmalige huidige situatie, de autonome ontwikkeling als voor de plansituatie berekeningen uitgevoerd voor de toetsjaren 2012, 2015, 2020 en 2022. Voor deze toetsjaren bleek dat de grenswaarden voor de concentraties NO2 en PM10 (fijnstof in de lucht met een diameter kleiner dan 10µm) niet werden overschreden. Nu de woonontwikkeling die met voorliggend plan wordt mogelijk gemaakt minder verkeer genereert dan het oorspronkelijke plan, kan worden geconcludeerd dat er geen nader luchtkwaliteitsonderzoek nodig is. Tevens is het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) geraadpleegd om de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied vast te stellen. Hieruit blijkt dat ten aanzien van NO2, PM10, PM2,5 en EC geen grenswaarden worden overschreden in de omgeving van het plangebied. Derhalve kan gesteld worden dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plekke van het plangebied. Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.	nee
4. Uit de documentatie Westpoort bijlage 1	Het huidige bestemmingsplan voor Westpoort	nee

(interviews met omwonenden) blijkt dat laagbouw de voorkeur heeft (geen massieve hoogbouw). In de huidige plannen staan er 2 enorme woontorens ingetekend van 30 meter hoog. Dit gaat ervoor zorgen dat mensen die nu al in dit gebied wonen, en hier vaak zijn gaan wonen vanwege de ruime opzet en het vrije, landelijke gevoel, tegen deze torens aankijken. Waarom niet luisteren naar wat omwonenden hebben aangegeven en wat meer aansluiten bij de wijken die er nu al staan en de torens niet zo hoog maken dat iedereen ze ziet (maar misschien wel wat breder)? Dan komen er wel woningen bij, maar past het beter in het bestaande landschap.	staat momenteel overal een maximale bouwhoogte van 30 meter toe, met zelfs een maximale bouwhoogte van 35 meter in de zone langs het spoor. Bij de huidige ontwikkeling van het plangebied wordt voornamelijk laagbouw gerealiseerd. Slechts voor twee appartementencomplexen zal nu een maximale hoogte van 30 meter behouden worden en voor één appartement een maximale bouwhoogte van 16 meter. Hieruit wordt geconcludeerd dat de mogelijkheden voor hoogbouw binnen het voorliggende TAM-omgevingsplan aanzienlijk zijn beperkt ten opzichte van de mogelijkheden binnen het huidige bestemmingsplan.	
5. In bijlage 11 (onderzoek Goudappel ontsluiting Westpoort) staat: Ander punt voor bezwaar is dat het kruispunt het niet aankan in 2040: De huidige situatie (2021) kan het verkeer in zowel de ochtend - en avondspits op basis van de gemiddelde cyclustijd verwerken, de avondspits is drukker dan de ochtendspits en daardoor maatgevend. Wanneer ook naar de benodigde opstelcapaciteit wordt gekeken valt op dat er tijdens piekmomenten op verschillende richtingen blokkades van richtingen mogelijk zijn. De 2040 situatie is in de avondspits overbelast, de huidige kruispuntvormgeving heeft daarmee te weinig verwerkingscapaciteit. Ik zou hier de gemeente willen uitdagen eens heel anders te kijken naar de huidige inrichting en de plek die de Westtangent inneemt in de toekomst. Het past namelijk allemaal niet waardoor de gemeente niet voldoet aan de eis om de situatie zo in te richten dat deze '2040 proof' is. Waarom de plek van de Westtangent niet kleiner maken in	Uit het onderzoek van Goudappel blijkt inderdaad dat de huidige vormgeving van het kruispunt Westtangent/Abe Bonnemaweg de in de toekomst verwachte verkeersstromen niet goed kan verwerken. Daarom heeft Goudappel een aanpassing van de kruising voorgesteld, namelijk het toevoegen van een extra rechtsafvak vanaf de Abe Bonnemaweg de Westtangent op richting de N242. De gemeente neemt dit advies over. Met die aanpassing is de kruising "2040 proof". De toevoeging van het extra rechtsafvak maakt het tevens mogelijk om aan de zuidwestzijde van de kruising een fiets- en voetgangersoversteekplaats in de verkeersregeling in te passen. Hiermee ontstaat er een goede langzaam verkeersverbinding tussen Westpoort en de bestaande wijken. Wat betreft de functie van de Westtangent is in het Omgevingsprogramma Mobiliteit bepaald dat de tangenten in Heerhugowaard bedoeld zijn om het verkeer van buiten de gemeente te faciliteren naar een bestemming in Dijk en Waard en tussen de wijken onderling. Deze tangenten moeten dan wel aantrekkelijker zijn om te berijden dan routes door	nee

de ontwerpen? De Oosttangent is ook niet 4-baans en hoe wenselijk is het om een 4-baans weg te hebben tussen woonwijken (zonder geluidsschermen)? Zorg bv. in de toekomst voor betere verbindingen met de N242 vanuit de huidige woonwijken (meerdere onderdoorgangen? of via Beveland naar Zuidtangent onderdoorgang, zie bijlage 4?), verbreed de N242 (zoals al het plan is), scherm deze goed af, maak er een 50 km/u weg van waar de weg Heerhugowaard doorkruist en maak van de Westtangent een woonwijk met een enorme groenstrook en een mooi fietspad (en wellicht een hele smalle 1-baans 30 km/u weg met ruimte voor nooddiensten).	de woonwijken. Om die reden zal van een afwaardering in bestaande wegcapaciteit dan wel een lagere maximumsnelheid geen sprake zijn. Een dergelijke aanpassing zou tot meer verkeer door de woonwijken leiden, wat ongewenst is. De N242 is een provinciale weg. De provincie Noord-Holland heeft een verkenning uitgevoerd naar de aanpassing van deze weg. De uitvoering hiervan is ingewikkeld vanwege het spoorviaduct. Een verlaging van de maximumsnelheid naar 50km/uur is niet een van de maatregelen die in deze verkenning van de provincie is onderzocht. Voor meer informatie wordt verwezen naar de rapporten Probleemanalyse N242 Alkmaar-Verlaat en Verkenning N242 Alkmaar-Verlaat – Oplossingen (projectnummer 0478135.100, definitieve revisie 1.2, 14 april 2023). Deze documenten zijn openbaar en beschikbaar via de website van de provincie Noord-Holland.	

Ad 2. Liander		
<i>Ingekomen reactie</i>	<i>Gemeentelijk commentaar</i>	<i>Aanpassingen plan</i>
1. Liander, de regionale netbeheerder, beheert het hoogspanningsnet tot 50 kV en wil de ligging van kabelverbindingen beschermen tegen ruimtelijke ontwikkelingen die hun functionaliteit kunnen schaden. Bij de Westtangent loopt een 50 kV-kabel zonder beperkingengebied. Liander vraagt om het ontwerp aan te passen en een beperkingengebied toe te voegen om de kabel te beschermen	De gemeente en de initiatiefnemer zijn op de hoogte van de ligging van de 50 kV-kabel van Liander. Alleen kabels en leidingen waarvoor dit wettelijk verplicht is – zoals hogedrukaardgastransportleidingen – worden opgenomen op de verbeelding (kaart) van het bestemmingsplan. Voor de 50 kV-kabel geldt zo'n wettelijke verplichting niet. Bovendien is het vanuit planologisch-juridisch oogpunt niet nodig om de ligging van deze kabel specifiek aan te geven. Dergelijke kabels vallen onder de algemene bestemming 'nutsvoorzieningen', die in het bestemmingsplan al is opgenomen. Een extra dubbelbestemming of	nee

	aanvullende regels worden daarom niet noodzakelijk geacht. Bij werkzaamheden in de grond moet altijd een KLIC-melding worden gedaan. Daarmee wordt voorkomen dat kabels of leidingen worden beschadigd. Op die manier wordt ook met deze 50 kV-kabel rekening gehouden. We begrijpen dat netcongestie momenteel een belangrijk thema is. Tegelijkertijd moet het bestemmingsplan juridisch correct en uitvoerbaar blijven. In dit geval is er geen wettelijke reden én geen noodzaak vanuit het planologisch kader om de kabel op te nemen, en daarmee wijkt het beleid niet af van hoe we met andere kabels omgaan.	
--	---	--

3. AMBTELIJKE WIJZIGINGEN

Wijziging	Reden
<i>Bijlagen toelichting</i>	
BKP vervangen	Het beeldkwaliteitsplan is ambtelijk aangepast om de regels en voorwaarden duidelijker en eenduidiger te formuleren
Stikstofnotitie vervangen	Gewijzigde inzichten
<i>Toelichting</i>	
1.3.2, verwijderd: Aan de noordoostzijde van het plangebied wordt de mogelijkheid geboden om een calamiteitenontsluiting en een langzaamverkeersroute te realiseren vanaf het spoor. Hiermee wordt rekening gehouden met de ontsluiting via de doorgang onder het spoor die aansluit bij het Vaanpark.	Deze mogelijkheid wordt niet geboden binnen dit TAM-omgevingsplan. In een eerdere fase was daar nog wel sprake van. Was per abuis blijven staan in het ontwerp TAM-omgevingsplan.
3.9: Onder 'beschouwing' en 'gebiedsbescherming' is een zin toegevoegd over de actualisering van de stikstofnotitie.	Nieuwe AERIUS-calculator en uitspraak RvS d.d. 18 december 2024 (intern salderen)
3.10: bij de conclusie aangevuld dat dit onderdeel (omgevingsveiligheid) niet van toepassing is op deze ontwikkeling.	Conform wens OD

3.6.7: tekst onder 'beschouwing' aangepast	De oorspronkelijke tekst was uitgebreider en bevatte delen die niet zozeer relevant waren voor het TAM-omgevingsplan. De tekst is nu meer 'to the point' en begrijpelijker.
4.3.2: tekst gewijzigd vanwege de ingediende zienswijzen	Plan is ter inzage geweest
In het kader van externe veiligheid kan worden geconcludeerd dat dit onderdeel niet van toepassing is en daarmee is het plan uitvoerbaar.	In de conclusie van het aspect externe veiligheid is benadrukt dat dit aspect eigenlijk niet van toepassing is, conform het advies van de OD.
We hebben de toelichting op het deel "bodem" ontdaan van informatie die niet relevant is voor het TAM-Omgevingsplan. Zo wordt de toelichting meer 'to the point' en zou het helderder moeten zijn voor de lezer. Achtergrondinformatie is altijd beschikbaar in de bij de toelichting gevoegde onderzoeken.	Door de OD is aangegeven dat de onderbouwing met betrekking tot bodem in de toelichting moest worden aangepast.
In de toelichting van het omgevingsplan is een nadere toelichting opgenomen over de betekenis van het woord 'toegestaan' in de planregels.	Naar aanleiding van interne afstemming is in de toelichting verduidelijkt dat het bouwen van hoofdgebouwen op basis van artikel 5.3.1 vergunningplichtig is, omdat er geen verwijzing is naar artikel 22.36 (binnenplanse vergunningvrije activiteiten). Voor bijbehorende bouwwerken (artikel 5.3.2) is die verwijzing er wél. Deze toelichting verduidelijkt de bedoeling van de regels, zonder wijziging van de juridische inhoud.
<i>Regels</i>	
Artikel 2.8: zinsdeel "mits de afwijking van de plaatsingseisen niet meer dan 1,5 m bedraagt", gewijzigd in "mits de afwijking van de plaatsingseisen niet meer dan 1 m bedraagt"	
Artikel 2.8, toegevoegd: Overschrijdingen van niet meer dan 1 m worden niet meegerekend bij de bepaling van de oppervlakte van een bouwwerk als bedoeld in lid 2.6.	Deze aanpassing betreft het per abuis niet opgenomen teksten die wel onderdeel van de standaard Wijze van meten zijn.
Artikel 2.8, toegevoegd: Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van de goothoogte van bouwwerken als bedoeld in lid 2.3, worden bouwdelen als dakkapellen, dakopbouwen en wolfseinden niet meegerekend.	Deze aanpassing betreft het per abuis niet opgenomen teksten die wel onderdeel van de standaard Wijze van meten zijn.
Artikel 5.3.4, toegevoegd "en overkappingen"	Deze aanpassing is noodzakelijk omdat het plan geen tuinbestemming kent en er anders overkappingen aan de voorzijde gebouwd kunnen worden. Dit van vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk.