

Het ontwerp-bestemmingsplan plan is (per e-mail) verzonden aan:

- Provincie Noord-Holland
- Regionale uitvoeringsdienst
- Veiligheidsregio Noord-Holland
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Nuon
- PWN
- Gasunie
- Archeologie West-Friesland
- Welstandszorg Noord-Holland
- Gemeente Koggenland
- Gemeente Drechterland
- Gemeente Hoorn
- Gemeente Enkhuizen
- Gemeente Opmeer
- Gemeente Hollands Kroon

Het plan heeft vanaf 27 mei 2016 6 weken ter visie gelegen.

Er zijn 4 zienswijzen ontvangen:

1. Provincie Noord-Holland
2. Gasunie
3. Rijkswaterstaat West-Nederland Noord
4. De bewoner van de locatie Jan Schagenlaan 28.

Ad. 1 De Provincie Noord-Holland geeft aan dat het ontwerp bestemmingsplan geen aanleiding heeft gegeven tot het indienen van een zienswijze.

Ad. 2 De Gasunie deelt mede:

"Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)".

"Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling".

Ad. 3 Rijkswaterstaat heeft naar aanleiding van het ontwerp-bestemmingsplan met betrekking tot het rapport geluidsonderzoek geconstateerd dat in het rapport een aantal gegevens van het geluidregister onjuist in het geluidmodel zijn ingevoerd. Het verzoek is om door het adviesbureau een memo te laten opstellen waaruit blijkt wat de gevolgen van de veranderde input zijn van het geluidmodel, en deze aan het ontwerpbestemmingsplan toe te voegen.

Reactie

Er is een gewijzigd rapport geluidsonderzoek beschikbaar waarin de juiste gegevens zijn verwerkt.

Hierin is de volgende toelichting opgenomen:

Dit rapport WG2016-08-31A Versie 1.0 "Geluidsbelasting toekomstige woningen Bouwplan "De Eendragt" Oosteinderweg Wognum" vervangt het eerder in 2015 uitgebracht concept exemplaar WG2015-08-25 Versie 0.9, Van 25 augustus 2015. Reden is dat een actualisatie is uitgevoerd van de brongegevens die in 2015 niet geheel beschikbaar was in het geluidregister Rijkswegen van het ministerie van infrastructuur en Milieu. Met deze registergegevens moet de geluidbelasting op gevels van woningen langs rijkswegen worden berekend. De brongegevens die thans (augustus 2016) per download zijn verkregen bevatten nu de juiste data, waaronder nu ook het aanwezige geluidswerend scherm op het viaduct over de Oosteinderweg. Ook zijn enige aanpassingen uitgevoerd aan het bodemgebied voor de juiste overdrachtsberekeningen naar het bouwplan. Bijlage V van dit rapport bevat een notitie WG2016-08-25-ACT-A7, waarin is aangegeven hoe met de brongegevens van het geluidregister op de locatie Oosteinderweg in dit onderzoek is omgegaan.

Heerhugowaard, 31 augustus 2016

De relevante tekst in het ontwerp-bestemmingsplan is aangepast (paragraaf 5.2.4).

Ad. 4 **Samenvatting zienswijze**

De bezwaren van de indiener van de zienswijze hebben betrekking op de aanleg van de rotonde, de verplaatsing van de bushalte van de Oosteinderweg naar de Nieuweweg en het gebruik van het trottoir aldaar als fietspad en fietsenstalling. Er is zijns inziens sprake van een onoverzichtelijke situatie. Ook zouden er te weinig parkeerplekken zijn in de omgeving Jan Schagenlaan, Nieuweweg, Raadhuisstraat, Oude Hoornseweg en Oosteinderweg.

De vraag wordt gesteld hoe de gemeente het te veel aan verkeer van auto's en fietsen denkt te verminderen, als ook de verkeersbewegingen naar aanleiding van de realisering van de woningen in het plan de Eendragt, de verbouwing van het politiebureau tot appartementen, de woningen aan de Grietje Slagterlaan en de nieuwbouw van de Kreeklanden daar nog eens bekijken.

Daarnaast worden vragen gesteld / kanttekeningen gezet bij het ontwerpbesluit hogere grenswaarde, de gevolgen van het inrichten van de nieuwe kavels, de afvoer van oppervlaktewater, regelgeving op het punt van natuurbescherming, de zendmast bij het politiebureau, de uitritten van percelen in de Jan Schagenlaan, overstekende fietsers en de openbare verlichting.

Verder stelt de indiener geluid- en lichthinder te verwachten van de uitrit voor het plangebied en de situering van de uitrit verkeerstechnisch gezien onlogisch te vinden. Tevens wordt aangegeven dat als gevolg van het plan planschade zal ontstaan.

Reactie gemeente

Rotonde / bushalte / indeling Nieuweweg

Voor het ontwerpbestemmingsplan en de keuze van het betreffende gebruik zijn de aanwezigheid van de rotonde, de fietspaden en de bushalte Nieuweweg een gegeven geweest. Het woningbouwplan brengt hierin geen wijziging.

Parkeerruimte omgeving

Met het plan wordt voorzien in de parkeerbehoefte van de te realiseren woningen uitgaande van de norm van 2,3 parkeerplaatsen per woning. De parkeerbehoefte is bepaald op basis van de Nota Parkeernormen van de gemeente Medemblik. Deze norm is gebaseerd op het gemiddelde van de bandbreedte die door het CROW wordt aangegeven. Deze normering wordt algemeen in Nederland gehanteerd.

De benodigde parkeerplaatsen worden volledig gerealiseerd binnen het plangebied. In de bouw- en gebruiksregels van het bestemmingsplan zijn hiervoor bepalingen opgenomen waarmee dit is gewaarborgd.

Het plan brengt dan ook geen wijziging in het gebruik van de bestaande parkeerruimte in de omgeving en leidt dan ook niet tot een verhoging van de parkeerdruk.

Verkeersafwikkeling / toename verkeersbewegingen

Het aantal woningen dat met het plan gerealiseerd wordt is zodanig beperkt, dat dit voor het aantal verkeersbewegingen op de Oosteinderweg en de Nieuweweg geen substantiële toename betekent (maximaal 56 extra verkeersbewegingen per etmaal) op het huidige aantal per etmaal.

De Nieuweweg betreft een gebiedsontsluitingsweg. Dit type weg valt onder de categorie '8.000 en meer voertuigbewegingen per etmaal'. Deze wegen zijn bedoeld voor de afwikkeling van verkeerssituaties, waarbij meer dan 8.000 voertuigbewegingen per etmaal moeten worden verwerkt. Uit verkeerstellingen is gebleken dat op werkdagen sprake is van maximaal 5.500 (telling 2010) voertuigbewegingen per etmaal. De 'capaciteit' van de Nieuweweg is dan ook ruim voldoende om maximaal 56 extra bewegingen op te vangen.

Van de Oosteinderweg maken 7.976 motorvoertuigen per etmaal gebruik. Ook dit is een gebiedsontsluitingsweg, welke valt onder de categorie '8.000 en meer voertuigbewegingen per etmaal'. Er is dan ook hier ruim voldoende capaciteit aanwezig om maximaal 56 extra bewegingen op te vangen.

De verkeerstoeename als gevolg van andere nieuwbouwplannen wordt verantwoord in het kader van de betreffende planontwikkelingen.

Toename verkeersbewegingen in akoestisch onderzoek / ontwerpbesluit hogere grenswaarde

Bij de opstelling van het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de meest recente tellingen voor de omliggende wegen. Deze tellingen zijn vervolgens opgehoogd met een jaarlijkse cumulatieve verhoging, uitgaande van een planperiode van 10 jaar. Dit betekent dat de verkeerstellingen vanaf het jaar van de telling tot en met het tiende jaar van de bestemmingsplanperiode jaarlijks cumulatief zijn opgehoogd met 1%. Hierdoor wordt rekening gehouden met een jaarlijkse verkeersgroei op deze wegen. De toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het woningbouwplan valt binnen deze verkeersgroei. Op basis van deze 'opgehoogde' verkeerstellingen zijn vervolgens de geluidsberekeningen uitgevoerd en is de geluidbelasting op de gevels van de te realiseren woningen bepaald.

Gevolgen inrichting kavels

In de bouw- en gebruiksregels van het bestemmingsplan zijn de mogelijkheden bepaald voor de inrichting van de kavels in het plan. De verschillende kavels grenzen met hun voortuinen en zijtuin aan de openbare weg en kunnen met inachtneming van het bepaalde in het bestemmingsplan worden ingericht.

Bij de inrichting van de uitrit van het plangebied is rekening gehouden met het benodigde zicht op de Nieuweweg door tussen het voet- en fietspad enerzijds en de rijweg anderzijds een opstelplaats te creëren.

Afvoer oppervlaktewater

Ter voorbereiding op het plan is een watertoets uitgevoerd en heeft er overleg plaatsgevonden met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Dit onderdeel is beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan.

Voor de compensatie van het hemelwaterafvoer ten gevolge van de toename van de verharding is rekening gehouden met de normen van het Hoogheemraadschap.

Regelgeving natuur

Dit aspect is afdoende beschreven in paragraaf 5.8 van de toelichting van het bestemmingsplan. Voor de planontwikkeling is een quick scan Flora & Fauna uitgevoerd. Bij de uitvoering van het plan zullen de aanbevelingen uit de quick scan in acht worden genomen.

Zendmast

De in de zienswijze genoemde zendmast maakt geen onderdeel uit van het plan.

Er is overigens geen reden om aan te nemen dat het wonen in de buurt van zendmasten gevaarlijk is voor de gezondheid. Tot nu toe zijn er geen wetenschappelijke aanwijzingen dat gezondheidseffecten optreden.

Vanuit milieu zijn er geen eisen waaraan voldaan moet worden bij ruimtelijke plannen.

Uitritten Jan Schagenlaan

De in de zienswijze genoemde uitritten maken geen onderdeel uit van het plan.

Fietsers op rotonde / Nieuweweg

Met het plan wordt de huidige afwikkeling van het fietsverkeer via de Nieuweweg en de rotonde niet gewijzigd. Fietsverkeer vanuit het plangebied kan worden afgewikkeld via het bestaande fietspad langs de Nieuweweg en de fietsstroken op de rotonde.

Licht – en geluidhinder uitrit / situering uitrit

Tussen het woonperceel van de indiener van de zienswijze en het plangebied ligt de Nieuweweg met de bushalte. Verder ligt het woonperceel binnen de geluidzone van de A7. Hierdoor is in de huidige situatie reeds sprake van straatverlichting en verkeersgeluid in de directe omgeving van het woonperceel. Gelet op de beperkte toename van de verkeersbewegingen als gevolg van het plan, de afstand tussen de woning en de uitrit van het plangebied (circa 35 m.) en de situering van de uitrit ter hoogte van de achtertuin van de woning, is de toename van licht- en geluidhinder als gevolg van het plan zeer beperkt. Verder wordt de openbare verlichting in het plan zorgvuldig qua plaats en intensiteit bepaald met als uitgangspunt van een veilige afwikkeling van alle verkeer.

Er komen geen individuele/particuliere uitritten vanaf de kavels op de openbare weg; er is sprake van één gezamenlijke toegang, op voldoende afstand van de rotonde, met voldoende zicht en zodanig vormgegeven, dat een veilige afwikkeling van alle verkeerssoorten mogelijk is. Ter plaatse van de uitrit wordt het fietspad uitgebogen, zodat weggebruikers die het plangebied verlaten in twee keer oversteken: eerst het fietspad en daarna de Nieuweweg.

Planschade

In de zienswijze wordt gewezen op het ontstaan van planschade. Op basis van jurisprudentie dient naar de volgende aspecten gekeken te worden in het kader van planschade:

- Aantasting van het uitzicht;
- Verminderde dag- en zonlichttoetreding, toegenomen schaduwhinder;
- Intensivering van de woon- en leefomgeving;
- Privacy-vermindering;
- Geluid-, licht- en stankhinder;
- Wijziging verkeerssituatie, toename parkeerhinder;
- Verminderde ligging c.q. situeringswaarde.

De gemeente verwacht geen hoge kosten voor planschade. Hieronder wordt dat toegelicht.

Huidig bestemmingsplan

Op basis van het geldende bestemmingsplan, 'Wognum 1971', heeft het plangebied een bedrijfsbestemming en een woonbestemming. Binnen deze bestemmingen zijn al ruime mogelijkheden voor de oprichting van bedrijfs- en woonbebouwing. Planologisch gezien is er dus nu ook al geen sprake van onbebouwd gebied. Deze toegestane bebouwing en gebruiksmogelijkheden hebben reeds de nodige invloed op de hiervoor genoemde aspecten. Op basis van het nieuwe bestemmingsplan zijn acht woningen toegestaan binnen de vastgelegde bouwvlakken, met bijbehorende bouwwerken.

Saldobenadering

Bij planschade moet altijd een saldobenadering worden gedaan. Dit betekent dat de negatieve en positieve aspecten tegen elkaar worden afgewogen. Voor het aspect hinder is de ontwikkeling van acht woningen een positieve ontwikkeling. Een bedrijfsbestemming brengt de nodige hinder met zich mee, die nu wordt verminderd.

Normaal maatschappelijk risico

De locatie ligt binnen stedelijk gebied. Nu de voorgenomen bebouwing past binnen de bebouwingsstructuur en de aard van de omgeving en is opgenomen in gemeentelijk beleid, valt planschade (als daar al sprake van zou zijn) naar verwachting volledig binnen het normaal maatschappelijk risico.

Conclusie

Alle factoren bij elkaar levert een lage verwachting op voor planschade. Planschade valt echter nooit volledig uit te sluiten. Gelet hierop is in de met de ontwikkelaar gesloten exploitatieovereenkomst het verhaal van een eventuele toe te kennen tegemoetkoming in planschade vastgelegd.

Standpunt

De zienswijze geeft geen aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan aan te passen.