

## NOTULEN

Onderwerp	:	<b>Raadsc commissie Stadsontwikkeling d.d. 23 februari 2009</b>
Aanwezigen	:	Mevrouw P.M. Bunte (voorzitter), dhr. J.M. Hoogland (raadsgriffier), dhr. A.G.W. Jongenelen (Burgerbelang), dhr. T. Mars (VVD), dhr. G. Boellaard (VVD), mw. H. Güse-van Laar (CDA), dhr. F.J.J. Zuurbier (CDA), mw. A.M. Valent-Groot (PvdA), mw. M. Troostwijk (PvdA), dhr. P. de Groot (GroenLinks), dhr. H.J.J.H. Huls (ChristenUnie), dhr. R.K. Appers (HOP)
Bestuurlijk	:	---
Ambtelijk	:	---
Afwezig	:	Mw. C.P.M. van 't Schip-Nieuwboer (HOP), dhr. J.M. Schipper (Burgerbelang), dhr. P.A. Visser (ChristenUnie), mw. E.M. de Goede-van der Crabben (PvdA), dhr. R.H. Schoemaker (GroenLinks)
Notuliste	:	Mw. M.A.J. Wijnker-Jaspers

Nummer	Onderwerp
<u>23-02-01</u>	<p><b><u>Opening en mededelingen</u></b> De <u>voorzitter</u> opent de vergadering en heet eenieder van harte welkom.</p> <p>Er zijn afberichten van dhr. J.M. Schipper (Burgerbelang), dhr. Visser (ChristenUnie), mw. De Goede-van der Crabben (PvdA), dhr. Schoemaker (GroenLinks) en mw. Van 't Schip-Nieuwboer (HOP). Mw De Goede-van der Crabben wordt met instemming van de commissie in de vergadering vervangen door mw. M. Troostwijk.</p> <p>Zes personen en Staatsbosbeheer hebben een zienswijze ingediend over het bestemmingsplan "Oosttangent tussen Rustenburgerweg en Beukenlaan". Vanavond maken vijf van hen gebruik van de geboden gelegenheid hun zienswijze mondeling toe te lichten.</p> <p>Tijdens de commissievergadering van 3 maart kan de commissie zich uitspreken over het al dan niet gegrond verklaren van deze zienswijzen. Op 24 maart vindt de raadsbehandeling plaats van het bestemmingsplan.</p>
<u>23-02-02</u>	<p><b><u>Horen indieners zienswijzen bestemmingsplan "Oosttangent tussen Rustenburgerweg en Beukenlaan"</u></b></p> <p>Er zijn vijf indieners die hun zienswijze willen toelichten.</p> <p><u>Als eerste wordt de heer Mr. R.G.M.F. Lantman namens mw. M.G. Lantman gehoord.</u> Onderstaand de samenvatting van de pleitnota die de heer Lantman tijdens de hoorzitting van de commissie heeft voorgelezen. De pleitnota is door hem voor de vergadering uitgereikt aan de commissieleden.</p> <p>Geachte commissieleden,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wij zijn vandaag bijeen voor een hoorzitting ter zake de zienswijzen die zijn ingediend ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan "Oosttangent tussen Rustenburgerweg en Beukenlaan".</li> <li>2. Bij de uitnodiging voor de hoorzitting is door de gemeente Heerhugowaard de voorlopige reactie van het college van Burgemeester en Wethouders op de zienswijzen gevoegd, een en ander in de vorm van een concept raadsbesluit.</li> </ol>

3. In het concept raadsbesluit zijn de zienswijzen woordelijk overgenomen. Evenwel, de zienswijze van Lantman is niet volledig opgenomen, aangezien de lijst met begrippen die Lantman heeft gehanteerd en de Bijlage 1 (welke een overzichtstekening bevat), hierna gezamenlijk aan te duiden als: de "**Ontbrekende Stukken**", niet zijn opgenomen.

4. Ondanks het verzoek van Lantman om de Ontbrekende Stukken op te nemen in het concept raadsbesluit (desnoods als bijlage) teneinde het raadsbesluit leesbaar en begrijpelijk te maken, is de gemeente Heerhugowaard blijven weigeren om aan dit verzoek gehoor te geven.

5. In verband met het ontbreken van de Ontbrekende Stukken ziet Lantman zich genoodzaakt om thans de Ontbrekende Stukken te overleggen. Nu in het concept raadsbesluit de lay-out van de zienswijze van Lantman is verwijderd, waardoor het stuk slecht leesbaar is geworden, ziet Lantman zich genoodzaakt om de zienswijze thans integraal in te brengen. De volledige zienswijze van Lantman is opgenomen als Bijlage A bij de pleitnota die Lantman voor deze hoorzitting heeft opgesteld.

6. Lantman heeft in de zienswijze het volgende niet opgenomen.

7. Voor u ligt het document <Wegverkeerslawaaai - FtMW-2006, doorgetrokken Oosttangent t.b.v. rapport - doorgetrokken Oosttangent - Doorgetrokken Oosttangent mt vz2020 def [J:\SO\Omg\home\klijg1\Geonoise\tm\Geonoise\_nieuw\2008\BKO8-025BSP], Geonoise V5.40>.

8. Dit document is een weergave van de modellering van de geluidsbelasting ten gevolge van het doortrekken van de Oosttangent op de omgeving. Deze weergave weerspiegelt (de uitkomsten van) het geluidsonderzoek dat door de gemeente Heerhugowaard als onderdeel van het bestemmingsplan "Oosttangent tussen Rustenburgerweg en Beukenlaan" is uitgevoerd, zulks door middel van isopleten (hoogtelijnen).

9. In dit document is door Lantman in de kleur zwart een gedeelte van de geluidsvoorzieningen weergegeven (namelijk voor zover dit is gelegen nabij Lommerhof 24). Tevens zijn een aantal symbolen ingetekend, te weten een rondje, een kruisje en een sterretje. Wat opvalt, is dat bij het kruisje een geluidstek in de geluidsvoorziening aanwezig is, hetgeen uiteraard overeenkomt met de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan.

10. Uit dit document blijkt overduidelijk dat de geluidsbelasting bij het kruisje even groot is als de geluidsbelasting bij het rondje en het sterretje. Het rondje en het sterretje zijn echter (tientallen) meters verderop achter de geluidsvoorzieningen gelegen, terwijl het kruisje 'in' het geluidstek ligt.

11. Met andere woorden: uit het geluidsonderzoek van de gemeente volgt dat de geluidsbelasting nabij het geluidstek even groot is als de geluidsbelasting achter de geluidsvoorzieningen.

12. Nu het zowel in de praktijk als in theorie volstrekt onmogelijk is dat de geluidsbelasting nabij het geluidstek niet groter is dan de geluidsbelasting achter de geluidsvoorzieningen, is maar één conclusie mogelijk: **Het geluidsonderzoek is niet juist uitgevoerd.**

13. Lantman veronderstelt dat in het geluidsonderzoek het geluidstek niet is opgenomen. Indien dat immers het geval is, geeft dit eenzelfde resultaat als in het thans voorliggende document is weergegeven.

**14. Alleen al op basis van deze conclusie kan de gemeente Heerhugowaard het bestemmingsplan "Oosttangent tussen Rustenburgerweg en Beukenlaan" niet vaststellen. Het aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende geluidsonderzoek is immers onjuist.**

15. In het concept raadsbesluit heeft de gemeente Heerhugowaard een reactie gegeven op de standpunten, stellingen en constatering van Lantman.

16. Aangezien de reactie van de gemeente op nagenoeg alle standpunten, stellingen en constatering van Lantman geen stand houdt en/of onvoldoende is onderbouwd, ziet Lantman zich genoodzaakt om op iedere reactie van de gemeente Heerhugowaard een reactie te geven. De reactie van Lantman is in de pleitnota weergegeven met onderstreepte tekst.

17. Dat de reactie van de gemeente op nagenoeg alle standpunten, stellingen en constatering van Lantman geen stand houdt, houdt verband met het feit dat de gemeente Heerhugowaard geen argumenten aandraagt waarom de standpunten, stellingen en constatering van Lantman onjuist zouden zijn. Veelal laat de gemeente Heerhugowaard het erbij om te stellen dat de zienswijze van Lantman onjuist is; een onderbouwing daarvan blijft in de regel achterwege.

18. Om deze hoorzitting niet onnodig lang te laten voortduren, zal Lantman zijn reactie niet woord voor woord voordragen, maar verwijst Lantman in deze naar de schriftelijke weergave in de pleitnota. Lantman wenst de inhoud van de pleitnota dan ook in te brengen in deze hoorzitting.

19. Om u als leden van de commissie stadsontwikkeling op dit moment toch enig gevoel te geven bij de reactie van Lantman, stipt Lantman hierbij enkele onderdelen van de reactie van Lantman aan:

- Om een goede verkeersafwikkeling te waarborgen, heeft Lantman voorgesteld om de bypass die in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen te verlengen tot voorbij de nieuwe rotonde. Hiervoor heeft Lantman een goede en uitgebreide onderbouwing gegeven, welke niet inhoudelijk door de gemeente Heerhugowaard is weerlegd. In het kader van de zorgvuldigheid en een goede afweging van alternatieve oplossingen voor de verkeersproblematiek, dient dit voorstel van Lantman nader te worden onderzocht en niet zonder gegronde redenen terzijde te worden geschoven. Als er gegronde redenen zijn om dit voorstel van Lantman terzijde te schuiven, dan is dit uiteraard anders, maar de gemeente Heerhugowaard heeft niet doen blijken dat er gegronde redenen aanwezig zijn;
- Lantman heeft overtuigend gesteld dat de verkeersaantallen die voor het jaar 2020 te verwachten zijn volstrekt niet overeenkomen met de verkeersaantallen waar in de onderzoeken van wordt uitgegaan. Nu de gemeente Heerhugowaard stelt dat hiervoor een regionaal verkeersmodel is gebruikt, zonder hierbij de noodzakelijke correcties aan te brengen die voortvloeien uit de huidige verkeersaantallen, is het Lantman duidelijk waardoor deze verschillen zijn ontstaan. Dit neemt niet weg dat in de onderzoeken wordt uitgegaan van verkeerde veronderstellingen en uitgangspunten;
- In het geluidsonderzoek is door de gemeente Heerhugowaard uitgegaan van een snelheid van automobilisten van tenminste 30 km/uur, of het nu op een recht wegdeel is of op de rotondes. Afgezien van het feit dat het volstrekt onverantwoord is om op een rotonde tenminste 30 km/uur te rijden (hetgeen door Lantman nader wordt onderbouwd), blijkt dit in de praktijk toch echt onmogelijk. Slechts in de nachtelijke uren en wellicht in de rustige uren tussen 10.00 uur en 15.00 uur lukt het om de drukkeren rotondes in Heerhugowaard op te rijden zonder eerst (nagenoeg) tot stilstand te zijn gekomen. Veelal zal er sprake zijn van filevorming (hetgeen uiteraard door Lantman nader onderbouwd is). Dat de gemeente Heerhugowaard in het geluidsonderzoek ervan uitgaat dat gemiddeld gezien automobilisten ten minste 30 km/uur rijden is volstrekt onrealistisch. Dit gezegd hebbend dient tegelijkertijd te worden geconstateerd dat de correctie op de geluidsbelasting vanwege optrekkend en afremmend verkeer door de gemeente Heerhugowaard niet is meegenomen, waardoor de geluidsbelastingen in de omgeving van rotondes veel te laag is vastgesteld.
- De meethoogte voor de geluidsbelasting van Lommerhof 24 is door de gemeente

Heerhugowaard vastgesteld op 5 meter, hoewel Lantman stelt dat dit 8 meter dient te zijn. De reactie van de gemeente Heerhugowaard op dit punt wordt door Lantman in de pleitnota op overtuigende wijze weerlegd. Nu het geluidsonderzoek uitgaat van een meethoogte van 5 meter, terwijl dit toch echt 8 meter dient te zijn, is ook hierdoor het geluidsonderzoek onjuist.

- Tot slot heeft Lantman overtuigend gesteld dat vergelijking van de geluidsbelasting van Lommerhof 24 met de geluidsbelasting van andere woningen en de geluidbelasting die voortvloeit uit een eerder onderzoek volledig spaak loopt. De gemeente Heerhugowaard is er niet in geslaagd dit/deze standpunt(en) van Lantman te weerleggen, laat staan argumentatie daarvoor aan te dragen.

20. Tot slot vraagt Lantman zich toch echt af waarom de gemeente Heerhugowaard de onderhavige bestemmingsplanprocedure doorloopt. Uiteraard omdat dit een wettelijk vereiste is. Maar om vervolgens in het concept raadsbesluit te moeten vernemen dat het voorstel is om alle zienswijzen, hoe gegrond en hoe uitgebreid beargumenteerd deze ook zijn, te verwerpen, gaat iedere redelijkheid te buiten (om over fatsoen maar niet te spreken). Met name omdat elke inhoudelijke onderbouwing van de gemeente Heerhugowaard om (een onderdeel van) een zienswijze ongegrond te verklaren, **volstrekt afwezig** is.

#### **Verduidelijkingvragen Commissieleden**

Mevrouw Valent-Groot (PvdA) vraagt dhr. Lantman of hij geen gebruik kan maken van de second opinion die de gemeente heeft aangeboden met dezelfde uitgangspunten, zodat hij kan aantonen of het juist is dat dit er uitkomt.

Dhr. Lantman antwoordt dat de ontwerpbestemmingsplanprocedure voor hem bij uitstek de procedure is die geschikt is om het ontwerpbestemmingsplan en de onderzoeksmethode ter discussie te stellen. In dat opzicht vond hij het niet noodzakelijk om een second opinion af te dwingen terwijl er volgens hem sowieso een nieuw onderzoek zou moeten plaatsvinden.

In de tweede plaats heeft hij voldoende argumenten aangedragen waarom het geluidsonderzoek niet juist is. De gemeente wilde de uitgangspunten voor 2007 aanhouden en niet de uitgangspunten van 2020 door het onderzoeksbureau laten bekijken op redelijkheid zoals dhr. Lantman had gevraagd, en dit terwijl de uitkomst voor beide partijen bindend zou zijn.

De heer De Groot (GroenLinks) vraagt dhr. Lantman of hij goed begrepen heeft dat dhr. Lantman de raad vraagt om deze pleitnota integraal over te nemen in het conceptraadsbesluit. Dhr. Lantman geeft aan dat hij gevraagd heeft om de zienswijze die hij vanavond heeft rondgedeeld integraal op te nemen.

Dhr. Jongenelen (Burgerbelang) vraagt of dhr. Lantman een second opinion is toegezegd op basis van de getallen die de gemeente de eerste keer al heeft gehanteerd.

Dhr. Lantman geeft aan dat dit niet het geval is, hij heeft een toezegging gehad voor een second opinion bij een door hem aan te wijzen onderzoeksbureau, dat hij samen met de gemeente de opdracht mocht formuleren, maar dat de gemeente in de voorzet voor de opdracht vervolgens alle input van het verkeersmodel 2007 als vaststaand wilde aannemen en toetsing van het model niet mogelijk wilde maken. Dhr. Lantman heeft daarop een tegenvoorstel gedaan, waarin hij o.a. vroeg om het onderzoeksbureau een eigen toetsing te laten doen, dit voorstel is niet geaccepteerd door de gemeente.

Dhr. Jongenelen vraagt of het probleem zit in de inschatting van de aantallen (geluidsbelasting) in 2020, dit klopt. Als de input van het geluidsmodel niet ter discussie kan worden gesteld dan is hier geen sprake van een second opinion vindt dhr. Lantman.

#### Als tweede wordt de heer G.L. van 't Hull gehoord.

Onderstaand de tekst die dhr. Van 't Hull tijdens de hoorzitting heeft voorgelezen.

Omdat de natuur geen stem heeft wil ik mij als lid van het Natuur en Milieuplatform HHW en als natuurgids IVN opwerpen als belangenbehartiger voor de natuur. Als aanvoerder

van de 'Vrienden van de Waarderhout' ben ik de afgelopen drie jaar nauw betrokken geweest om samen met SBB en de gemeente de vernieuwing van ons aller Waarderhout op een constructieve manier uit te werken in het zgn. masterplan Waarderhout.

#### De voorgenomen aanleg van de Oosttangent door de Waarderhout

**Wat opvalt.** In het plan van de gemeente staat de weg tot op de centimeter nauwkeurig ingetekend. Maar, als het gaat om mitigerende en compenserende maatregelen dan lees ik steeds de geruststellende woorden à la Colijn: het komt straks allemaal wel goed, **SBB is een goede belangenbehartiger**. Een concreet antwoord op mijn constructieve vragen wordt nergens gegeven.

#### Mijn concrete 3 punten/vragen (met de focus op de vleermuis)

1. De Inventarisatie beschermde Flora en Fauna (Digitale versie rapport van de Goes en Groot 2007) in de Waarderhout langs de Oostertocht is geen onderzoek geweest maar een zgn. quick scan. Het later op verzoek van de gemeente uitgevoerde onderzoek 2008 betrof wederom een zgn. quick scan, bovendien was deze keer de opdracht om inzicht te krijgen in het voorkomen en de verspreiding van beschermde planten- en diersoorten in het gehele Waarderhout. *(Niet bedoeld als extra onderbouwing voor het bestemmingsplan, maar te gebruiken voor een 'make over' van het gebied).*

Mijn conclusie is dat het gevraagde onderzoek naar de foerageer- en verblijfplaatsen van vleermuizen bij de Oosttangent dus niet heeft plaatsgevonden.

2. Het rapport van De Goes en Groot (dus de quick scan 2007) geeft aan dat het foerageergebied van vleermuizen nauwelijks wordt aangetast en dat op dit punt geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden. Dit is m.i. een onjuist standpunt. Ik maak u erop attent dat in het Bestemmingsplan van de gemeente bij punt 5.8 (Natuurwaarden) het volgende staat:

**Het is mogelijk dat zich in het plangebied permanent soorten bevinden uit het zwaarste beschermingsregime (bittervoorn en vleermuissoorten). Een ontheffing is voor deze soorten noodzakelijk.**

**Voor de eventueel aanwezige foeragerende vleermuizen die onder het zwaarste beschermingsregime vallen hoeft, gezien het feit dat het foerageergebied nauwelijks wordt aangetast, eveneens geen ontheffing te worden aangevraagd omdat er geen significant effect op hun leefgebied is. Met andere woorden de 'gunstige staat' komt niet in het geding.**

Als u nu weet dat in de quick scan van 2007, op de strook van de a.s. Oosttangent een vijftigtal foeragerende vleermuizen zijn geregistreerd, dan is de conclusie dat het foerageergebied nauwelijks wordt aangetast m.i. niet correct, het foerageergebied wordt weggevaagd, het wordt een rijbaan. (V DGG 2008: 25 vleermuizen in geheel WH).

3. Compensatie voor de soort.

Vanwege de a.s. uitvoering van het LARGAS concept op de Westtangent wordt een vleermuisbunker als compensatie aangelegd, tevens worden er diverse vleermuisbunkers in de omgeving geplaatst. Waarom wordt bij de aanleg van de Westtangent wel een compensatie toegepast en wordt een compensatie bij de Oosttangent niet nodig geacht?

#### **Verduidelijkingvragen Commissieleden**

Dhr. Jongenelen (Burgerbelang) vraagt of er de afgelopen drie jaren door de Vrienden van het Waarderhout objectief rekening gehouden is met beide opties (wel of niet doortrekken Oosttangent). Dhr. Van 't Hull geeft aan dat Staatsbosbeheer aan bewoners en gebruikers van het Waarderhout heeft gevraagd om na te denken over de waarde van het bos en de gebruiksmogelijkheden, rekening houdend met het feit dat er mogelijk een weg zou komen (en mogelijk niet). In de participatiecommissie is dit ook uitgewerkt.

#### Als derde wordt de heer Ir J.G.J. Seebolt gehoord.

Onderstaand de tekst die dhr. Seebolt tijdens de hoorzitting heeft voorgelezen.

Op het bestemmingsplan "Oosttangent tussen Rustenburgerweg en Beukenlaan" is behalve door Staats Bos Beheer door 6 mensen een zienswijze ingediend. Al die

zienswijzen (op een redactiefout na) zijn door het college afgewezen. Het is mij de laatste jaren opgevallen (en ik hoop dat het u ook is opgevallen) dat bij bestemmingsplannen altijd alle zienswijzen door het college routinematig worden afgewezen. Dat kan twee dingen betekenen. In Heerhugowaard wonen alleen maar domme en onbekwame mensen die onzinargumenten produceren. Of het college is niet geïnteresseerd in democratie en de mening van de burgers en ziet inspraak alleen maar als een procedureel lastigheidje waar je zo snel mogelijk doorheen moet. Ik denk zelf dat het laatste aan de hand is. Het geeft opnieuw aan wat alle mooie woorden over "wij-gevoel", sociale samenhang, communicatie tussen burgers en overheid, breed maatschappelijk draagvlak, e.d. in de praktijk voor dit college betekenen.

Het is natuurlijk het volste recht van het college en de ambtenaren om zo met zienswijzen om te gaan. Het is wel opmerkelijk omdat dit bestemmingsplan het eerste is dat valt onder de nieuwe wet WRO. In die wet krijgt de gemeente meer bevoegdheden dan in het verleden. Die grotere macht kan het college inderdaad gebruiken om bestemmingsplannen er nog sneller door te jassen dan voorheen. De bedoeling van de wet is echter dat gemeentes zich juist meer verantwoordelijk gaan voelen voor goede bestemmingsplannen. Daar zult u zich een oordeel over moeten vormen in de komende periode.

In mijn zienswijze zeg ik nergens dat de weg er niet moet komen. Al mijn vragen en argumenten gaan over gebrek aan onderbouwing en afwezigheid van objectieve afwegingen. Dit bestemmingsplan is een moeilijke keuze tussen economische en verkeerstechnische argumenten enerzijds en argumenten van leefbaarheid, natuur en milieu anderzijds. Om zo'n moeilijk afweging te maken moeten eerst alle argumenten goed op een rijtje komen. Dit bestemmingsplan geeft geen enkele onderbouwing voor zo'n keuze maar springt naar de gewenste oplossing. Het XTNT-rapport geeft veel volzinnen maar weinig feitelijke objectieve onderbouwing, een complete en kwantitatieve verkeersanalyse ontbreekt, berekeningen van geluidsoverlast en luchtvervuiling zijn gebaseerd op steeds andere cijfers, de verkeersaantallen kloppen niet met het bestemmingsplan De Draai wat voor één van beiden consequenties zal hebben en nog een aantal van dat soort dingen.

Een risico van de nieuwe WRO is dat dit het college de macht geeft een slecht onderbouwd bestemmingsplan door te zetten. Die nieuwe wet vraagt dus van de raadsleden ook meer dan in het verleden. Zij nemen uiteindelijk de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit en houdbaarheid van het bestemmingsplan. Doen de raadsleden dat niet dan is de kans groot dat zo'n bestemmingsplan de toets van de Raad van State niet zal doorstaan. Die kans is in dit geval extra groot omdat er voor de nieuwe WRO nog geen jurisprudentie bestaat en er dus nog veel onzekerheden zijn.

Een autoweg aanleggen door een natuurgebied is een moeilijke afweging en vraagt een zorgvuldige onderbouwing. Mijn vraag aan u is dus niet om na te denken of de weg er moet komen of niet. De echte vraag is om u te verdiepen in de onderbouwing van dit bestemmingsplan waarvoor u als raad uiteindelijk de verantwoordelijkheid zult dragen tegenover de Raad van State. De zienswijzen die door zes betrokken en serieuze burgers zijn ingediend kunnen u bij uw overdenkingen vast ondersteuning geven.

#### **Verduidelijkingvragen Commissieleden**

Er worden geen vragen gesteld.

Als vierde wordt de heer F. de Bree gehoord.

Onderstaand de tekst die dhr. De Bree tijdens de hoorzitting heeft voorgelezen.

Geachte commissieleden,

Groot was de verbazing toen begin 2008 de voorlichtingsfolder "Oosttangent Langs het Waarderhout" bij mij in de bus viel.

Niet omdat de gemeente mij informeerde over haar wens een weg door het Waarderhout aan te leggen, immers hebben wethouder De Boer en onze Burgemeester al eerder openlijk hun wens voor deze weg uitgesproken, waardoor het volgens mij een liefdesbaby

in de maak geworden is. Maar meer omdat de reactie van de betrokken bewoners zo gelaten was.

Op de door de gemeente georganiseerde informatieavonden waren gelukkig toch nog de nodige mensen afgekomen. Echter leek het wel of de gemaakte bezwaren en soms ook goede ideeën tegen dovemansoren waren gericht.

Sterker nog de voorlichting uit monde van wethouder de Boer bleek niet altijd op waarheid te berusten. Uitspraken over het aansluiten op een mogelijke Westfrisiaweg en overeenstemming met Staatbosbeheer bleken al snel niet op waarheid te berusten.

Onbegrip en ongeloof alom. Helaas blijkt dat veel burgers zich machteloos voelen en zich neerleggen bij uitspraken van onze bestuurders. Algemene stemming hierover uit zich in uitspraken als "de gemeente doet toch waar ze zin in heeft" en "wat kunnen wij hier nog tegen doen".

Het is daarom dan ook niet zo vreemd dat slechts enkele betrokkenen de moeite hebben genomen de plannen en argumenten eens goed te bekijken.

Het oerwoud aan onderzoeken, metingen, veronderstellingen en wetten is niet makkelijk te doorgronden en het vergt zeer veel tijd om alles kritisch te bekijken. Wellicht is de complexiteit mede de reden dat het huidige bestemmingsplan zo slecht onderbouwd is. Zo zijn o.a. verkeerstellingen niet transparant. Men verwijst naar een verkeersmodel dat ook nog eens "dynamisch" wordt bijgesteld. Dit verkeersmodel is echter niet voor iedereen vrij toegankelijk en dus moeilijk op waarheid te beoordelen.

Verder lijkt men makkelijk te oordelen over het feit dat het Waarderhout onderdeel uit maakt van onze Ecologische Hoofdstructuur. En dus niet zomaar ruimte mag maken voor asfalt. Laat staan dat men zekerheid heeft over de aankoop van deze gronden.

De Westfrisiaweg en de aansluiting hier op is niet juist verwerkt in het bestemmingsplan. In bijlage 6 van het XTNT-rapport wordt gesproken over een verkeersmodel waarbij de Westfrisiaweg thv. De Vork en de Zandhorst zal aansluiten op het wegennet van Heerhugowaard. Inmiddels weten wij uit de voorlichtingsavonden van de gemeente dat de aansluiting op de Westfrisiaweg zal plaatsvinden thv de Oosttangent. Dit zal grote gevolgen hebben voor de verkeersbewegingen over het geplande Oosttangenttracé. Verder is nog niet bekend wanneer de Westfrisiaweg af zal zijn.

Natuurlijk heeft de gemeente compensatie voorgesteld. Echter is nu nog niet duidelijk waar deze moet plaatsvinden en wat deze compensatie omvat. Wethouder de Boer heeft wel tijdens de informatieavonden gewezen op het groen dat in de nieuwbouwwijk "de Draai" te vinden zal zijn. Dit is echter een schrale troost voor al die mensen die nu van het Waarderhout genieten.

Recreatie vindt plaats in het Waarderhout en niet in een nieuwbouwwijk. Ook hebben bewoners die nu dicht bij het Waarderhout wonen weinig tot niks aan verliescompensatie in een andere wijk. Ga bij uzelf maar eens na, wanneer gaat u in een andere wijk genieten van de natuur?

Kortom oude wijken en het Waarderhout worden ontgroend om zo elders groen te kunnen verkopen! Het is daarom extra zuur voor alle betrokkenen dat de gemeente uiterst zuinig is met oplossingen die het leed wellicht wat kunnen verzachten. Zoals genoemd in het rapport van XTNT is de variant "ingepakte Oosttangent" niet eens onderzocht. Dit omdat het simpelweg niet kostenefficiënt is. "Het moet economisch wel haalbaar zijn" is een veel gehoorde term bij de voorlichtingsavonden.

De gemeente zoekt de grens op van wat wettelijk verplicht gecompenseerd moet worden. Er wordt gestreden tegen verzoeken geluidsoverlast meer en beter te bestrijden en tegen elke centimeter extra geluidswering die nodig is om deze hinder te beperken.

Dit getuigt van weinig waardering voor mensen die vaak al meer dan 20 jaar met dit mooie stuk natuur leven. Het lijkt wel alsof deze mensen moeten 'betalen' voor het groen van toekomstige bewoners in de Draai.

Maar niet alleen omwonenden van het Waarderhout geven blijk van afkeur van het plan. Ook de vele bezoekers van het Waarderhout vinden het verschrikkelijk dat er een flink stuk bos moet worden geofferd om een doorgaande weg te realiseren. Maar helaas is ook bij hen gelatenheid het gevolg van zich onmachtig voelen.

Overigens is het nog maar de vraag of het ambitieuze project "de Draai" wel binnen de gestelde termijn haalbaar is. Juist de woningmarkt is gevoelig voor de economische crisis. Als de recessie in een depressie uitmondt, krijgen we misschien een herhaling van de jaren tachtig en wordt de Draai een tweede Waarderhout.

Ik vraag u dan ook om nog eens heel erg kritisch te zijn voordat u instemt met het huidige bestemmingsplan, en de vernietiging van een uniek stuk bos binnen onze gemeentegrenzen.

#### **Verduidelijkingvragen Commissieleden**

Er worden geen vragen gesteld.

#### Als vijfde en laatste wordt de heer H.J. Nijman gehoord.

Dhr. Nijman geeft aan zich grote zorgen te maken over de veiligheid van fietsers en voetgangers. De toegang aan weerszijden van de Oosttangent wordt belemmerd t.o.v. de huidige situatie. Er zijn nu drie fiets/voetpaden, dat wordt straks 1 fiets/voetpad, waardoor men vaker de drukke kruispunten moet oversteken. Er komen geen goede voorrangregels. Op het fietspad naast de Oostertocht heeft men geen voorrang en moet men in twee keer oversteken terwijl er geen middenstrook is. De Zuidtangent oversteken is gevaarlijk, er komt verkeer van alle kanten. Op de rotondes krijgen de fietsers voorrang, maar als je de Zuidtangent moet oversteken vanaf het fietspad dan hebben auto's voorrang. En dit op een drukke weg waar zoveel scholieren en ouderen fietsen.

Verder zal er een bypass komen tussen de rotondes Oosttangent en Zuidtangent. Je moet dan onder de rotonde door bij de Rustenburgerweg. De bypass is geen onderdeel van de rotonde en zal voorrang krijgen en men zal daar harder gaan rijden terwijl er veel langzaam verkeer over de rotonde gaat. Dit is gevaarlijk voor het langzaam verkeer. De gemeente bestrijdt deze zienswijze. "Het is toch nog steeds één Oosttangent die overgestoken moet worden, dit is toch niet onveilig?" Dhr. Nijman roept de gemeente op om dit in overweging te nemen.

De overrijdbare middenberm die volgens het Largasprincipe wordt aangelegd lokt ook gevaarlijke situaties uit, en voldoet niet aan de duurzaamveiligprincipes die de gemeente ook hanteert. Namelijk herkenbare wegen en verkeerssituaties in heel Nederland waardoor men weet hoe het rijgedrag af te stemmen. De beoogde verkeerssituatie is niet herkenbaar voor automobilisten en dit zal tot gevaarlijke situaties leiden (schrikreacties) als er over de middenberm hulpdiensten voorbijkomen die voor kruispunten en rotondes weer moeten invoegen. Dhr. Nijman roept de commissie op om zich daarin te verdiepen.

Verder geeft dhr. Nijman aan dat niet al zijn ingediende zienswijzen zijn behandeld. Hij heeft toevoegingen gedaan waarop door de gemeente geen (bevredigende) reactie is gegeven. Hij verwijst hierbij naar zijn zienswijze en de reactie van de gemeente hierop, aan de hand waarvan de raad zich een beeld hiervan kan vormen. Dhr. Nijman weet niet of hij nog moet reageren op hetgeen bij de zienswijze is beantwoord of dat hij de procedure tot aan de Raad van State zal laten komen voor een beter gehoor van de onloochenbare feiten.

Dhr. Nijman vindt dat er met verkeerscijfers is gegoocheld. Uit de verkeerstellingen 2003-



	<p>2008 blijkt dat er niet planmatig in bepaalde periodes is geteld en geen logboek is bijgehouden van bijzondere gebeurtenissen. Verkeersonderzoeken zijn belangrijk omdat luchtkwaliteitonderzoek en akoestisch onderzoek op basis hiervan plaatsvinden. Kan de raad het college misschien opdracht geven om vertaling van verkeersgegevens systematisch te laten plaatsvinden en een betrouwbare opzet te kiezen die recht doet aan het belang van gegevens en het belang van de onderzoeken? De antwoorden van de gemeente op de zienswijze van dhr. Nijman spreken elkaar hier en daar tegen, dit wil hij eventueel wel op papier zetten als naslag.</p> <p>In mei, toen het voorontwerp ter inzage lag, heeft dhr. Nijman een gesprek gehad met dhr. Rood over de plankaart. Gesproken m.n. over de grens van de plankaart aan de zijde van de Oosttangent aan de zijde van de bebouwing. Dhr. Nijman heeft voorgesteld om de grens te leggen op de rand van de Oostertocht. Dit is toen gebeurd. Inmiddels is in de toelichting op het bestemmingsplan de grens blijven staan van de oude plankaart. Dit heeft dhr. Nijman aangegeven maar de gemeente zegt 'dat het allemaal goed is', aldus dhr. Nijman.</p> <p>Mitigeren betekent volgens dhr. Nijman iets anders dan substitueren. In dit verband betekent dit dat verwacht wordt dat de initiatiefnemende partij zorg draagt dat de overblijvende natuur beschermd wordt tegen kwalijke gevolgen van bijv. geluidsoverlast, licht- en luchtvervuiling. Er wordt aangegeven dat er wordt gesubstitueerd, dit is echt iets anders.</p> <p>Tenslotte wil dhr. Nijman wijzen op een punt dat hij kwalijk vindt. Bij Lommerhof is er ten opzichte van het eerste plan een stuk geluidswal bijgekomen, de hoek om vanaf de Rustenburgerweg. Op zich is daar geen reden voor want de Rustenburgerweg wordt niet aangepast. Er zijn andere plekken waar wel degelijk sprake is van een reconstructie, bijvoorbeeld Lijsterbeslaan en Oosttangent die meer geluidsoverlast krijgen en waar een veel lagere geluidswal ligt. Daar worden voorlopig geen voorzieningen getroffen. Dhr. Nijman vindt dat mensen hier niet gelijk worden behandeld en vraagt de gemeenteraad om hierin actie te ondernemen.</p> <p><b>Verduidelijkingvragen Commissieleden</b>  Dhr. <u>Appers</u> (HOP) geeft aan dat de raad veel tijd en aandacht aan het Largasprincipe heeft besteed. Ongelukken kun je nooit uitsluiten maar de raad heeft dit goed afgewogen tegenover de wens tot de mogelijkheid van snelle hulpverlening. Dhr. Nijman antwoordt dat hij niet tegen het Largasprincipe is maar met de principes van Duurzaam veilig klopt dit niet, zoals hij heeft aangegeven. Dhr. <u>Appers</u> is het daarmee eens maar gaat er van uit dat de hulpverleningsdiensten hun best doen om veilig en volgens de regels te rijden.</p>
<p><u>23-02-03</u></p>	<p><b><u>Sluiting</u></b>  De <u>voorzitter</u> sluit de vergadering om 21.20 uur na alle aanwezigen te hebben bedankt voor hun inbreng.</p> <p>Eind deze week krijgt de commissie via de mail de weerslag van de inbreng van deze avond.</p>

Geachte commissiëden

Onderstaand de schriftelijke vastlegging van de heer Nijman van zijn inbreng op de hoorzitting van 23 februari jl.

### **Onveilig voor fietsers en voetgangers**

Waar ik de speciale aandacht van de commissie voor vraag is de onveiligheid voor fietsers en voetgangers in het bestemmingplan. Ik maak mij daar echt zorgen over. Denk daarbij aan scholieren en ouderen. In mijn zienswijze heb ik, met verwijzing naar de plankaart, gewezen op de onveilige situatie die gaat ontstaan als het plan volgens tekening wordt gerealiseerd. Door het college is daar weinig diepgaand op ingegaan en vindt de bezwaren ongegrond. *Antwoord gemeente: (Zie de tekst van de gemeente bij zienswijze nr. 31 van de heer Seebolt) 'Niet juist is dat het fietsverkeer door het verwijderen van deze fietspaden meer oversteekbewegingen zullen moeten maken. Er ligt immers maar één Oosttangent. Ook de voorrangsregels zullen niet veranderen in het nadeel van de fietsers. Zoals bekend hebben fietsers in Heerhugowaard op alle rotondes voorrang op het autoverkeer en dus ook op de Oosttangent.*

De onveiligheid ontstaat niet alleen doordat het aantal fietspaden wordt teruggebracht van 3 naar 1 in het traject Rustenburgerweg tot en met Zuidtangent, maar vooral omdat fietsers en voetgangers wel degelijk veel vaker dan in de huidige situatie meerdere drukke wegen moeten oversteken. In de huidige situatie kunnen fietsers en voetgangers, komend van 't Kruis of van de Westfrieslandsingel het fietspad langs Lommerhof volgen en zonder de Oosttangent over te steken het fiets- of voetpad langs de Oostertocht inslaan. Voor de terugweg geldt mutatis mutandis hetzelfde. In de situatietekening op de plankaart moeten fietsers en voetgangers op de rotonde Rustenburgerweg/Oosttangent de Oosttangent oversteken en daarna de Zuidtangent om op het fietspad langs de Oostertocht richting Beukenlaan te komen. Op de rotonde hebben fietsers en voetgangers voorrang. In de plankaart is echter ruimte voor het aanleggen van een bypass. Na aanleg van de bypass zal ook die moeten worden overgestoken. Het vergt weinig verbeeldingsvermogen om te visualiseren dat auto's die kiezen voor de bypass, na het verlaten van de rotonde Oosttangent/Zuidtangent, al vaart willen maken. Daar is de bypass ook voor bedoeld. De bypass maakt geen deel uit van de rotonde en fietsers en voetgangers hebben geen voorrang. Krijgen ze wel voorrang, dan is een bypass zinloos. Het autoverkeer zal in dat geval immers frequent voorrang moeten geven aan overstekende fietsers en voetgangers en staan de auto's op de bypass stil.

Voor de onveilige situatie die ontstaat voor fietsers en voetgangers die de Zuidtangent willen oversteken kan de huidige voorrangssituatie bij de rotonde Haringvliet/Oosttangent als voorbeeld worden genomen. Fietsers op het fietspad langs de Oostertocht hebben geen voorrang op auto's die de rotonde verlaten en de Haringvliet op rijden. Het is daar onveilig. Dezelfde situatie bestaat thans bij het oversteken van de Zuidtangent. Na aanleg van de rotonde daar, in plaats van de huidige bocht, zal de situatie nog onoverzichtelijker dus nog onveiliger worden. Ook bij de Beukenlaan zal na aanleg van de rotonde eenzelfde onveilige situatie ontstaan.

Een voor fietsers (scholieren!) en voetgangers veiliger situatie ontstaat als het fietspad langs Lommerhof wordt gehandhaafd en langs de Oosttangent door het Waarderhout wordt doorgetrokken tot aan de rotonde Beukenlaan. Bij oversteken van de rotonde in de Beukenlaan hebben fietsers voorrang. Na de rotonde sluit het fietspad aan op het fietspad dat in de Draai wordt aangelegd.

Het fiets- en voetpad langs de Oostertocht behoort niet tot het onderhavige bestemmingsplan. Op de plankaart zijn daarom(?) de oversteekplaatsen Zuidtangent en Beukenlaan voor fietsers en voetgangers niet ingetekend.

### **Een overrijdbare middenberm is niet conform het principe Duurzaam Veilig**

De gemeente heeft voor wegeaanleg de principes LARGAS en DUURZAAM VEILIG omarmd. Het ontwerp van de verlengde Oosttangent wordt aangeduid als Largas-weg. (Bij de geplande rotondes ter hoogte van de Zuidtangent en de Beukenlaan ontstaan echter voor fietsers en voetgangers onveilige situaties, wat strijdig is met het principe Largas.) Het ontwerp van de verlengde Oosttangent omvat twee rijbanen van elk 3 meter breed en een middenberm van 4 meter breed. Een dergelijk dwarsprofiel past wel bij het Largas-principe, maar een overrijdbare middenberm is strijdig met het principe Duurzaam Veilig.

Het ontworpen dwarsprofiel met een voor hulpdiensten overrijdbare middenberm, is een wegtype dat in Nederland alléén in Heerhugowaard zal voorkomen. Dit wegtype voldoet daardoor per definitie niet aan het principe Duurzaam Veilig.

Het principe Duurzaam Veilig is gebaseerd op het landelijk uniformeren van een beperkt aantal wegtypes. De grotere veiligheid die daarmee wordt nagestreefd is het gevolg van duidelijkheid voor elke automobilist. Die weet, door de vormgeving van een weg, direct welke regel geldt en welk rijgedrag van hem/haar wordt verwacht.

Brandweerwagens en/of ambulances en/of politiewagens die met sirenes en zwaailichten over de middenberm tussen de rijbanen rijden en voor elk kruispunt of elke rotonde moeten invoegen op de rijbaan, zullen verwarring oproepen bij automobilisten met onvoorspelbaar rijgedrag tot gevolg.

### **Verkeersgegevens deugen niet**

Uitkomsten van verkeerstellingen zijn niet alleen belangrijk voor het ontwerp van wegen, maar vormen ook de basis voor Geluidsonderzoek en Luchtkwaliteitonderzoek. En zijn ook onmisbaar voor verkeersprognoses van het **Verkeersmodel HAL**.

De indruk is ontstaan, niet alleen bij mij, dat verkeerscijfers door de gemeente in presentaties en rapporten die door de gemeente worden vermeld inconsistent zijn. Dit was reden voor mij om, met verwijzing naar de Wet openbaarheid van bestuur, de uitkomsten van de verkeerstellingen in de jaren 2003 t/m 2008 op te vragen bij de gemeente. De door mij ontvangen gegevens zijn verhelderend. Duidelijk is dat verkeerstellingen in Heerhugowaard onsystematisch plaatsvinden en de uitkomsten daardoor niet voldoen aan redelijk te stellen eisen. De uitkomsten zijn geen betrouwbare basis voor onderzoeken en prognoses.

Er is bestaat geen duidelijke en systematische planning waar, wanneer en hoeveel dagen tellingen moeten plaatsvinden. Verder ontbreekt een 'logboek' waarin wordt vastgelegd wanneer, waar en hoe lang wegen gesloten zijn voor onderhoud en/of vernieuwing of bij voorbeeld dicht door het houden van een (jaar)markt. In een dergelijk logboek dienen ook voor verkeersdrukte belangrijke gegevens te staan als feestdagen en school- en bouwvakvakanties. Alleen met die gegevens zijn min of meer verklaringen mogelijk van verschillen in periodieke meetresultaten op hetzelfde meetpunt, maar ook het effect op andere meetpunten kan dan verklaarbaar worden.

Voor vorengenoemde doelen zijn verkeersgegevens onmisbaar. Medewerkers die met verkeerscijfers moeten werken kunnen in de bestaande situatie niet veel anders doen dan er

‘een mouw aan passen’. De gebruikte ‘uitkomsten’ van verkeerstellingen berusten voor een deel op subjectieve invullingen. De uitkomsten van Geluidsonderzoek en Luchtkwaliteitonderzoek zijn niet betrouwbaarder dan die van de gebruikte ‘uitkomsten’ van verkeerstellingen en zijn dus per saldo van onvoldoende kwaliteit. Naar mijn oordeel vormt dit een smet op het blazoen van onze gemeente.

Het is noodzakelijk dat aan het verbeteren van de systematiek van verkeerstellingen hoge prioriteit wordt gegeven.

Ik pleit er ook voor dat verkeerstellingen en bijbehorende gegevens openbaar worden en net als inwonersaantallen jaarlijks worden gepubliceerd.

### **Overtreding artikel 1 van de Grondwet**

*Grondwet artikel 1: Allen die zich in Nederland bevinden, worden in gelijke gevallen gelijk behandeld. Discriminatie wegens godsdienst, levensovertuiging, politieke gezindheid, ras, geslacht of op welke grond dan ook, is niet toegestaan.*

Uit de plankaart en de genoemde maatregelen in paragraaf 4.4 op blz. 47 van het Ontwerp bestemmingsplan blijkt dat de voorzieningen voor geluidswering langs Lommerhof opvallend riant worden uitgevoerd. “Bij aanleg van de aarden wal bij het Lommerhof zal rekening worden gehouden met het bestaande groen. Daar waar mogelijk dient deze behouden te blijven. De aarden wal bij het Lommerhof wordt bovendien voorzien van bosschages. Dat leidt tot een groen beplante wal en de waarborging van de privacy voor de woningen achter de wal. Een deel van de geluidsvoorziening langs heet Lommerhof bestaat uit een 3,5 meter hoog groen geluidsscherm. Bij de aanleg van dit scherm wordt eveneens rekening gehouden met een groene inrichting rondom het scherm.”

Verder zal, conform de wens van een bewoner het fietspad langs Lommerhof worden verwijderd. Dit ten nadele van de vele fietsers, waaronder veel scholieren, die het huidige fietspad gebruiken en in de nieuwe situatie meerdere keren drukke wegen moeten oversteken. Ook wordt de aarden geluidswal niet alleen langs de Oosttangent aangebracht, zoals in het eerste ontwerp was voorzien, maar wordt nu doorgetrokken zodat ook een tweetal woningen in Lommerhof die uitzien op de Rustenburgerweg schuil zullen gaan achter de rijk beklede wal. Het doortrekken van de geluidswal vloeit niet voort uit de bepalingen van de wet geluidshinder, omdat ter plaatse geen reconstructie plaats vindt van de weg.

De riante voorzieningen die ten behoeve van de bewoners van Lommerhof in het plan zijn opgenomen staan in schril contrast met het niet aanbrengen van geluidwerende voorzieningen voor woningen langs de bestaande Oosttangent tussen Rustenburgerweg en Haringvliet. Voorgesteld wordt slechts daar op termijn (?) maatregelen te treffen. Geadviseerd wordt maatregelen te treffen door het verhogen van de al aanwezige geluidswal of bij vervanging van het wegdek te kiezen voor stiller asfalt.

Ook voor de woningen langs de Beukenlaan tussen de Sparrenlaan zal de geluidsbelasting fors toenemen als gevolg van het doortrekken van de Oosttangent. Berekend is dat gaat om een orde van grootte van 4 dB(A). Heel merkwaardig is dat in het Akoestisch onderzoek wordt gesteld dat geen sprake is van een fysieke wijziging van de weg en het daarom ook geen reconstructie betreft. De bedoelde woningen liggen echter binnen de geluidscoutour van de door te trekken Oosttangent. Daarnaast zal een rotonde in de Beukenlaan worden aangelegd, wat als reconstructie van de weg moet worden aangemerkt. Gesteld wordt echter

dat maatregelen niet wettelijk verplicht zijn (?). Voor die woningen wordt voorgesteld bij het in de toekomst vervangen van asfalt (over 20 à 30 jaar ?) te kiezen voor stiller asfalt om hierdoor de geluidsbelasting op de gevels van de aan deze weg gesitueerde woningen terug te brengen.

De geplande rotonde Oosttangent/Beukenlaan leidt voor alle woningen binnen de geluidscontour van de weg (200 meter aan weerszijden) tot aanzienlijke toename van het verkeersgeluid. Ook de opname in het plan van een bypass ten westen van de rotonde Oosttangent/Rustenburgerweg leidt tot vergroting van het geluidsniveau voor de Molenwijk en zeker voor de woonwagenlocatie Kopermolen.

Het beeld ontstaat dat het wijkje Lommerhof speciale gunsten krijgt. Vanwege het gelijkheidsprincipe dienen de geluidsmaatregelen opnieuw te worden bekeken vanuit een objectieve totaalaanpak en dienen de maatregelen die zijn toegezegd aan de bewoners van de Lommerhof te gelden voor alle wijken of voor geen enkele wijk. Ik wijs u met nadruk op mogelijke strijdigheid bij het maken van voornoemde keuzen met artikel 1 van de Grondwet.

### **De beantwoording van de ingediende zienswijzen is niet serieus te nemen**

De beantwoording van de ingediende zienswijzen is gericht op het 'dood' maken van de zienswijzen. Zelfs gebeurt dat bij het objectief melden van een fout in de tekst van het ontwerp bestemmingsplan. Ik noem een tweetal voorbeelden.

#### **1. Onjuiste beschrijving van het plangebied (zie blz. 25 paragraaf 1.2)**

Deze beschrijving stond woordelijk ook al in het voor-ontwerpbestemmingsplan. Tegen de noordwestelijke grens van de plankaart behorende bij het voor-ontwerpbestemmingsplan had ik gegronde bezwaren. Tijdens de periode van ter inzage ligging heb ik daarover (in)gesproken met de heren Herman Rood en Patrick Rentinck. In dat gesprek heb ik voorgesteld als noordwestelijke grens de rand van de Oosttangent aan te houden. Die rand wordt gevormd door een beschoeiing, is lijnrecht en goed zichtbaar in het landschap. Zoals u kunt zien op de nieuwe plankaart is dat voorstel conform uitgevoerd. De omschrijving in het huidige Ontwerpbestemmingsplan is niet aangepast op de wijziging van de plankaart. Ik heb dit verwoord in mijn zienswijze 2. Het (onjuiste) antwoord van de gemeente luidt: "De tekst in de toelichting en plankaart corresponderen met elkaar."

#### **2. Veel zienswijzen zijn voorzien van een nietszeggend antwoord**

Voorbeeld: waar aantoonbare onjuistheden in het Eindrapport van XTNT worden aangeduid is veelvuldig het (droevig geformuleerde) antwoord vermeld: "Nu reclamant geen rapport van een deskundige, waaruit het tegendeel blijkt, heeft overgelegd mag van de juistheid van het XTNT worden uitgegaan."

### **Opmerking**

De gemeente heeft mijn zienswijzen voor een aanzienlijk deel niet becommentarieerd. Opgemerkt is terecht dat een aantal zienswijzen van mij en de heer Seebolt met elkaar overeenkomen. De gemeente stelt dat daarom alleen op de zienswijzen van mij die afwijken van die van de heer Seebolt is ingegaan. Voor de overige zienswijzen wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen van de heer Seebolt. De gemeente heeft daarbij de vrijheid genomen een groot deel van mijn zienswijzen niet op te nemen en een vernumming van mijn zienswijzen door te voeren zonder overleg met mij. Deze ingreep van de gemeente in mijn zienswijzen werkt buitengewoon verwarrend. Niet alleen voor mij, maar ik naar ik moet

vaststellen ook voor de gemeente. Ook zienswijzen die op onderdelen wel degelijk afwijken van die van de heer Seebolt zijn namelijk door de gemeente niet opgenomen en is op die zienswijzen dus ook niet geantwoord. Daarnaast moet ik vaststellen dat op enkele van mijn zienswijzen in het geheel niet is ingegaan. Dit acht ik verwijtbaar onzorgvuldig.

Heerhugowaard, 27 februari 2007  
H.J. Nijman