

Nota van Beantwoording zienswijzen op het bestemmingsplan Stationsweg 114 Heerhugowaard

Hoofdstuk 1

Inhoud

Hoofdstuk 1

- 1.1 Inleiding
- 1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2

- 2.1 Inleiding
- 2.2 Overzicht indieners (geanonimiseerd in digitale versie)
- 2.3 Beantwoording individuele zienswijzen

Hoofdstuk 3

- 3.1 Overige door het college voorgestelde ambtshalve wijzigingen:
 - 3.1.1 In de toelichting
 - 3.1.2 Op de verbeelding
 - 3.1.3 In de regels

1.1 Inleiding

De bekendmaking van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Stationsweg 114 is op 10 juli 2018 gepubliceerd in het huis-aan-huisblad het Heerhugowaards Nieuwsblad, op de site met de officiële bekendmakingen van de gemeente (www.overheid.nl) en in de Staatscourant. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens van 13 juli tot en met 23 augustus 2018 ter inzage gelegen. In de periode dat de stukken ter inzage lagen konden zienswijzen worden ingediend. Er zijn 4 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen zijn verwerkt in dit zienswijzen- en wijzigingsoverzicht, dat onderdeel uitmaakt van het vaststellingsbesluit van dit bestemmingsplan. Met de vaststelling van dit bestemmingsplan stemt de gemeenteraad in met de behandeling en verwerking van de ingekomen zienswijzen, met de door het college voorgestelde ambtshalve wijzigingen, en met de daaruit voortvloeiende aanpassingen van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

1.2 Leeswijzer

Dit zienswijzen- en wijzigingsoverzicht is als volgt opgebouwd.

Hoofdstuk 2 geeft een samenvatting weer van de ingekomen zienswijzen. Er wordt onder 2.2 een overzicht gegeven van de indieners van zienswijzen. Vervolgens zijn onder 2.3 de zienswijzen per indiener weergegeven, met daarbij een reactie. De gemeenteraad heeft inzage in een complete set van de ingekomen zienswijzen. Er is aangegeven of een (onderdeel van een) zienswijze aanleiding heeft gegeven het bestemmingsplan aan te passen. De wijze waarop de aanpassingen in het nu voorliggende plan zijn verwerkt maakt onderdeel uit van de reactie van de gemeenteraad op de zienswijzen. Hoofdstuk 3 van dit zienswijzen- en wijzigingsoverzicht betreft de door het college voorgestelde overige ambtshalve aanpassingen/wijzigingen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan.

Commissie Stad en Ruimte

De indieners van de zienswijzen krijgen per mail dit zienswijzen- en wijzigingsoverzicht toegestuurd samen met de uitnodiging om bij de behandeling van dit bestemmingsplan in de commissie Stad en Ruimte hun zienswijzen desgewenst mondeling toe te komen lichten.

Hoofdstuk 2 Zienswijzen

2.1 Inleiding zienswijzen

Er zijn 4 zienswijzen ontvangen. In dit wijzigingsoverzicht wordt gemotiveerd of een ingekomen zienswijze al dan niet aanleiding geeft tot een aanpassing van bestemmingsplan.

2.2 Indieners zienswijzen

Nr.	Datum ontvangst	Naam	Adres	Postcode/plaats
1	26 juli 2018	Provincie Noord- Holland	Postbus 3007	2001 DA Haarlem
2	8 augustus 2018	Gemeente Langedijk	Postbus 15	1723 ZG Noord - Scharwoude
3	1 augustus 2018	Stichting Veldzorg	Dorpstraat 86	1721 BM Broek op Langedijk
4	13 augustus 2018	Stichting Waterrijk	Postbus 47	1723 ZG Noord-Scharwoude

1. Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan

1					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	<p>Het bestemmingsplan voldoet nog niet aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening, omdat er nog geen regionale afspraken over woningbouw zijn gemaakt. Reclamant vertrouwt er echter op dat deze afspraken er wel tijdig zullen zijn. Met de provincie en met de gemeenten in de regio Alkmaar is op 6 juli 2018 een werkafspraken gemaakt om alle woningbouwplannen die tot eind oktober 2018 in de regio in procedure worden gebracht in beeld te brengen. Deze lijst met plannen wordt voorgelegd aan alle colleges van B&W in de regio Alkmaar, als regionale afspraak totdat er een woningbouw-programmering is. De kans is daarmee groot dat er nog vóór vaststelling van dit bestemmingsplan een regionale afspraak over het woningbouwplan 'Stationsweg 114' is.</p>	<p>De bedoelde werkafspraken is intussen door alle colleges in de regio vastgesteld en daarmee geformaliseerd. Daarmee is er voor dit woningbouwplan een regionale afspraak tot stand gekomen. In de toelichting wordt de daarop betrekking hebbende tekst in paragraaf 4.3 overeenkomstig aangepast.</p>	Ja	nee	nee
2.	<p>Er is aangegeven dat de speelruimte voor programmawijzigingen in het bestemmingsplan voor woningbouw in 'de Draai' wordt ingeperkt van 450 naar 200 woningen. Daardoor worden 250 woningen uit de plancapaciteit geschrapt. Reclamant vindt dit een mooie eerste stap richting een regionaal planaanbod dat past bij de woningbehoefte. Wel wordt er formeel een zienswijze ingediend, hoewel reclamant aangeeft vertrouwen te hebben in een goede afloop.</p>	<p>Op 19 juni 2018 heeft het college van B&W besloten tot het schrappen van woningbouwcapaciteit in nieuwbouwwijk 'De Draai'. De gemeenteraad van Heerhugowaard is daar op 28 juni 2018 over ingelicht. Inmiddels is er een bestemmingsplan in voorbereiding waarin het maximaal aantal te bouwen woningen in de Draai met een herziening van dit bestemmingsplan wordt teruggebracht. Naar verwachting zal de gemeenteraad dit bestemmingsplan in maart 2019 vaststellen, gelijktijdig met de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.</p>	Nee	Nee	Nee

3.	Voor wat betreft het onderdeel wonen voldoet het ontwerpbestemmingsplan nu nog niet aan artikel 5a van de PRV en artikel 2 van de Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen 2017 omdat de gemeenten in de regio Alkmaar nog niet tot deze afspraken zijn gekomen.	Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 1.1.	ja	nee	nee
4.	De onderbouwing van de behoefte in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking voldoet niet. De onderbouwing dient aangescherpt te worden. In de conclusie van deze paragraaf wordt verwezen naar de Woonvisie van uw regio en naar de Monitor Plancapaciteit van Noord-Holland. Deze gelden niet als onderbouwing voor de Ladder voor duurzame verstedelijking van het Rijk. Belangrijk voor de onderbouwing is de geraamde regionale woningbehoefte. In de genoemde paragraaf 4.2.3 staat de zin: De realisatie van 60 appartementen [...] is door de provincie Noord-Holland opgenomen als zachte plancapaciteit. Dit moet zijn: De realisatie van 60 appartementen [...] is door de gemeente Heerhugowaard opgenomen als zachte plancapaciteit.	<p>Mede gelet op de vooroverlegreactie van de provincie, het ontbreken van regionale afspraken en het bestaande tekort aan woningen, heeft het college van b en w van Heerhugowaard op 19 juni 2018 ingestemd met een 'Strategie Woningbouwopgave'. Het doel van dit besluit is om zowel de gemeentelijke als de regionale ambities te valideren met een actuele feitelijke onderbouwing. Hiervoor is onderzoek gedaan op zowel lokaal als regionaal niveau. Het voorlopige resultaat van dit regionale woningbehoefte-onderzoek (uitgevoerd door Companen) geeft regionaal een tekort aan van met name appartementen). Voor Heerhugowaard blijkt dat er tekorten zijn voor (bijna) alle woningtypen, maar met name van huur- en koopappartementen en koopwoningen in rij.</p> <p>Het woningbouwplan aan de Stationsweg 114 bestaat uit 60 appartementen en daarom voorziet dit plan in de huidige regionale behoefte en vraag in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Vooralsnog is er gekozen voor koopappartementen, maar ook indien er sprake zal zijn van huurappartementen wordt met dit plan antwoord gegeven aan de regionale woningbehoefte in de regio Alkmaar.</p> <p>De voorgestelde aanpassing van de zin in paragraaf 4.2.3. wordt overeenkomstig overgenomen in de toelichting.</p>	Ja	nee	nee

--	--	--	--	--	--

2.					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Via een mail d.d. 8 juli 2018 is de kennisgeving toegestuurd inzake het ontwerpbestemmingsplan Stationsweg 114 te Heerhugowaard. Zoals bekend heeft reclamant op het voorontwerpbestemmingsplan gereageerd. Het bevreemdt reclamant dat de inhoudelijke reactie op deze overlegreactie pas is toegestuurd nadat reclamant er zelf om heeft gevraagd.	Er bestaat geen wettelijke verplichting om het ontwerpbestemmingsplan separaat toe te zenden. Op grond van het bepaalde in artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening is voorgeschreven dat de kennisgeving omtrent de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan aan de vooroverlegpartners, waaronder de gemeente Langedijk, wordt toegezonden opdat daarop binnen de zienswijzetermijn eventueel kan worden gereageerd. In deze kennisgeving, die op 8 juli 2018 aan de gemeente Langedijk is toegezonden, is onder meer aangegeven dat van het ontwerpplan langs elektronische weg kan worden kennisgenomen en is tevens aangegeven waar dit plan te vinden is. Als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is de gemeentelijke reactie opgenomen.	nee	nee	nee
2.	Vanaf 2007 vraagt reclamant bij diverse plannen aandacht voor het behoud van de belevingswaarde van het Oosterdelgebied en heeft reclamant zorgen geuit over de gevolgen van hoogbouw op de belevingswaarde van het Oosterdelgebied. In de afgelopen periode hebben op bestuurlijk niveau diverse gesprekken plaatsgevonden over de ontwikkelingen in het Stationsgebied. Dit heeft helaas niet tot een bevredigend resultaat geleid. Uit de reactie blijkt op geen enkele manier dat het belang van het Oosterdelgebied voldoende in acht wordt genomen en dat er bereidheid bestaat om het plan aan te passen overeenkomstig vastgestelde Structuurvisie Stationsgebied Heerhugowaard.	Ook door de gemeente Heerhugowaard wordt de (belevings)waarde van het Oosterdelgebied erkend. Mede n.a.v. de ingekomen zienswijze is er door de gemeentebesturen van Heerhugowaard en Langedijk is na de zomer van 2018 overleg geweest over samenwerking in gebiedsontwikkelingen, zoals het Heerhugowaardse stationsgebied. Er is afgesproken dat er op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau samen gewerkt wordt aan de verdere ontwikkeling van het stationsgebied in relatie tot de directe omgeving, met daarbij bijzondere aandacht voor het Oosterdelgebied. De afgelopen jaren zijn de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied en het Langedijker programma 'Langedijk Ontwikkelt met Water' in relatie tot elkaar gebracht. Er is	nee	nee	nee

	<p>Dat reclamant zeer veel waarde hecht aan het Oosterdelgebied moge duidelijk zijn. Reclamant realiseert zich uiteraard ook dat de relatie tussen Heerhugowaard en Langedijk meer is dan die van een buurgemeente en vindt een goede relatie en verstandhouding met Heerhugowaard van zeer groot belang. Dat betekent echter niet dat zij de belangen in het 'grensgebied' daaraan ondergeschikt vinden. Vandaar dat reclamant een zienswijze indient tegen het ontwerpbestemmingsplan Stationsweg 114 en het bijbehorende m.e.r. beoordelingsbesluit.</p>	<p>bijvoorbeeld recentelijk gezamenlijk opgetrokken om de 'groene rand' op de Westdijk te behouden. De ontwikkeling van het stationsgebied als OV-knooppunt wordt door beide gemeentebesturen gezien als een gedeelde opgave. Bestaande afspraken en vastgestelde visies (waaronder de Structuurvisie van Heerhugowaard) vormen het uitgangspunt voor verdere samenwerking.</p> <p>Dat er rekening wordt gehouden met de belevingswaarden van het Oosterdelgebied, blijkt onder andere uit het feit dat het te realiseren hoogbouwaccent landschappelijk dient te worden ingepast, ondanks de afstand van zo'n 125 m tussen het bouwinitiatief en het Oosterdelgebied en het feit dat de tussenliggende Westerweg en het dijklichaam langs het kanaal Alkmaar -Kolhorn met beplanting (gedeeltelijk) als een fysieke scheiding functioneert. In de regels is daarvoor een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. Weliswaar zal het appartementsgebouw dus zichtbaar zijn vanuit het Oosterdelgebied, maar dit leidt niet automatisch tot het oordeel dat er sprake zal van een relevante verslechtering van de belevingswaarde van het Oosterdelgebied.</p> <p>Uit de ten behoeve van het bestemmingsplan verrichte onderzoeken naar de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en ook de impact van het bouwinitiatief op de omgeving is gebleken dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is en er geen significante negatieve gevolgen voor de belevingswaarde van het Oosterdelgebied zullen optreden. Ook kan in aanmerking worden genomen dat hoogbouw op deze locatie binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie past, aangezien daarin is aangegeven dat "naast de</p>			
--	---	---	--	--	--

		<p>nieuwe fietsbrug is een bescheiden (hoogte)accent denkbaar is (tot 6 a zeven lagen)", zie paragraaf 4.8.5 van deze Structuurvisie). Bovendien staat het vigerende bestemmingsplan – zoals ook reeds in de Nota van Beantwoording op de ingekomen artikel 3.1.1. Bro-reacties is weergegeven – ter plaatse een maximale bouwhoogte van 18 meter toe (met de mogelijkheid om hier 15% van af te wijken, tot 20,7 m over de gehele lengte van de Zandhorst). Een hoogte van 6-7 bouwlagen zoals de Structuurvisie weergeeft is (vrijwel) overeenkomstig deze toegestane bouwhoogten. Slecht voor een klein deel (daar waar een bouwhoogte van 27 m wordt toegestaan) wordt afgeweken van de reeds op basis van het vigerende bestemmingsplan toegestane bouwhoogten. Een (geringe) afwijking van het in de Structuurvisie opgenomen hoogteaccent op deze locatie is om de volgende redenen te verdedigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is een grote behoefte aan het woningbouwprogramma zoals met het initiatief wordt beoogd (zie ook beantwoording onder 1.4 t.a.v. onderzoek Companen). De marktomstandigheden zoals die er waren ten tijde van het opstellen van de Structuurvisie (2012, crisis) zijn inmiddels wat dat betreft veranderd. Door hoger te bouwen, kunnen er meer woningen worden gerealiseerd; - Vanuit het Knooppuntenprogramma van de Provincie wordt (inmiddels) gesteld dat OV-knooppunten een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de woningbouw-opgave in Noord-Holland en tegelijkertijd het waardevolle landschap zo open houden. Met het realiseren van nieuwbouwwoningen in de directe 			
--	--	---	--	--	--

		<p>nabijheid van OV-knooppunten wordt zowel de bestaande ruimte beter benut en komt er minder druk te liggen op het landschap. Knooppuntontwikkeling zal zo leiden tot een duurzamer ruimtegebruik, hoger potentieel gebruik van het OV en andere stedelijke voorzieningen en een beter vestigingsklimaat voor bedrijven. De Zaancorridor, waar OV-knooppunt Heerhugowaard onderdeel van uit maakt, is door Gedeputeerde Staten bovendien als pilotlocatie aangewezen binnen 'Maak Plaats!'. De gebiedsontwikkeling van het stationsgebied van Heerhugowaard is een concrete activiteit binnen deze pilot. De met dit bestemmingsplan voorgestane ontwikkeling past daarin. Het stedelijk gebied van Heerhugowaard en Alkmaar heeft namelijk een belangrijke regionale functie, met regionale voorzieningen, een gevarieerd woningaanbod en goede treinverbindingen met Amsterdam en Haarlem. Dit stedelijke hart van de regio zal zich verder kunnen gaan ontwikkelen als een schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord. Het ontwikkelt zich hiermee als een goed bereikbare stedelijke agglomeratie in de nabijheid van de metropoolregio. Heerhugowaard kiest in dat kader voor de ontwikkeling van het OV-knooppunt en ontwikkelt vanuit dat perspectief het stationsgebied en de directe omgeving. Ook de woon-, werk en recreatiegebieden van gemeente Langedijk, met het toeristische cultuurlandschap, worden op deze wijze beter bereikbaar. Ten slotte, biedt de</p>			
--	--	--	--	--	--

		gemeente Heerhugowaard ruimte in de transformatie van grote delen van de omliggende werklocaties tot gemengde locaties met wonen, kantoren en voorzieningen in een straal van 1.200 meter van het station. Hoogbouw op deze locatie past binnen de uitgangspunten van het Knooppuntenprogramma en levert o.a. een bijdrage aan duurzaam ruimtegebruik.			
3.	<p>Reclamant heeft in de zienswijze tegen de in 2012 vastgestelde structuurvisie ten aanzien van het hoogte-accent (6-15 lagen) in deelgebied Stationsgebied de zorg uitgesproken voor de gevolgen daarvan op het Landschapsreservaat Oosterdel. In de genoemde Structuurvisie is voor het deelgebied, waar het perceel Stationsweg 114 in ligt, een bouwhoogte van 2-4 lagen aangegeven. In paragraaf 3.2.3.3 van deze Structuurvisie wordt tevens aangegeven dat naast de 6 meter hoge fietsbrug over de N242 een <i>subtiel hoogteaccent</i> denkbaar is. Dit beperkend onderdeel gaf reclamant destijds geen aanleiding om te reageren. Verder blijkt uit de strekking van de Structuurvisie over de invulling van de Stationsweg (zie o.a. op punt 4.8.5) dat continuïteit met de bestaande schaal en lintbebouwing beoogd wordt, al met iets grotere schaal zoals stadsvilla's tot 4 lagen hoog.</p> <p>In de "Nota inspraak- en overlegreacties" wordt aangegeven dat de bouwhoogte van 2-4 bouwlagen op basis van deze zinsnede inderdaad wordt opgerekt. Daarnaast wordt aangegeven dat de grotere hoogte van maar liefst 6-7 bouwlagen aansluit op de maximale bouwhoogte die het vigerende</p>	<p>In de vastgestelde Structuurvisie staat in paragraaf 4.8.5. voor zover hier van belang de volgende tekstpassage opgenomen: ' Aan de stadszijde geldt de maat, schaal en korrel van bestaande lintbebouwing als uitgangspunt en de bestaande architectuur en cultuurhistorie als inspiratie. Aan de landschapszijde, over het spoor richting de fietsbrug, is de ruimtelijke opzet vergelijkbaar, maar is de schaal groter. Hier kan bijvoorbeeld worden ingezet op urban villa's tot vier lagen hoog. Naast de nieuwe fietsbrug is een bescheiden (hoogte)accent denkbaar (tot zes à zeven lagen)". Vaststaat dat de beoogde ontwikkeling is gelegen <i>naast</i> de fietsbrug en is gesitueerd ter plaatse van een in de structuurvisie in paragraaf 4.8.5. op de afbeelding opgenomen hoogbouwaccent. Het standpunt van reclamant dat op geen enkele wijze verklaard is dat de 6-7 bouwlagen in verhouding tot de beoogde 2-4 bouwlagen als subtiel hoogteaccent gelden kan niet gevolgd worden, aangezien e.e.a. immers in de vastgestelde Structuurvisie als zodanig is opgenomen, benoemd en uitgewerkt. Het geldende planologische regime voor het betreffende perceel is momenteel het bestemmingsplan Zandhorst. Beoogd is aan te geven dat bij een maximale planologische invulling momenteel ter plaatse bouwhoogten</p>	Nee	Nee	Nee

	<p>bestemmingsplan voor de bedrijven op bedrijventerrein Zandhorst toestaat (namelijk 18 meter +15% met afwijking, gemeten vanaf maaiveld). In het kader van de goede ruimtelijke ordening acht reclamant dit argument en de verwijzing naar het bestemmingsplan Zandhorst inconsequent en van geen enkel gewicht om deze toekomstige overschrijding te rechtvaardigen. Op geen enkele wijze is verklaard dat 6-7 bouwlagen in verhouding tot de beoogde 2-4 bouwlagen als <i>subtiel hoogteaccent</i> gelden. Vooralnog is daarom sprake van een grofmazige overschrijding en onjuiste uitleg van de structuurvisie. De tekening die in de "Nota inspraak- en overlegreacties" is opgenomen om aan te tonen dat het verschil in hoogte vanuit het Oosterdelgebied verwaarloosbaar is, is onduidelijk en overtuigt geheel niet. De tekening toont slechts één betrekkelijk gunstig, te nabij gelegen, maar onbepaald punt. Bij een realistischer grotere afstand is zeker sprake van storend zicht. Bovendien lijkt weer uitgegaan van een ouder regiem dat in de structuurvisie is verlaten. De tekening is daarom krachteloos. Reclamant wijst daarom nogmaals op de beelden in de studie van Feddes Olthof.</p>	<p>zijn toegestaan tot 18 meter en met gebruikmaking van een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid tot 20,7 meter. Dit komt ongeveer overeen met de 6-7 bouwlagen, zoals overigens ook in de beantwoording onder punt 2 is aangegeven en nader is uitgewerkt.</p> <p>Op de studie van Feddes Olthof zal hieronder worden ingegaan onder punt 2.4.</p>			
4.	<p>In "Nota inspraak- en overlegreacties" wordt op geen enkele wijze ingegaan op de studie van Feddes Olthof. Derhalve herhaalt reclamant hieronder haar motivering uit de overlegreactie op het voorontwerpbestemmingsplan, als zijnde onbehandeld. Hoewel de plannen voor het stationsgebied van Heerhugowaard niet direct fysiek ingrijpen op het Oosterdelgebied, hebben zij door de nabijheid, een sterk negatieve</p>	<p>Zoals in de beantwoording hiervoor is weergegeven past de gewenste ontwikkeling binnen het door de gemeente Heerhugowaard vastgestelde ruimtelijke beleid in de vorm van de Structuurvisie uit 2012. Daarnaast past de ontwikkeling qua toegestane maatvoering voor een groot deel in de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan ter plaatse momenteel toestaat. Dat is beoogd aan te geven in de Nota inspraak- en overlegreacties</p>	Nee	Nee	Nee

	<p>impact op de cultuurhistorische betekenis en de beleving van het landschap. Reclamant heeft bureau Feddes Olthof opdracht gegeven onderzoek te doen naar het effect van de bouwhoogten in het Masterplan op de cultuurhistorische, landschappelijke en belevingswaarden van het Oosterdelgebied. Het resultaat van dit onderzoek is bij onze reactie op het voorontwerp-bestemmingsplan meegestuurd en dus bekend. Het Landschapsreservaat Oosterdel, laatste restant van de vroegere vaarpolder Geestmerambacht, is van bovenlokale betekenis. In regionale en provinciale plannen wordt het aangewezen als een gebied met hoge cultuurhistorische waarden en een belangrijke schakel voor natuur en recreatie.</p>	<p>als reactie op de door reclamant ingediende rapport van Feddes Olthof. Uit de diverse verrichte onderzoeken, ook ten aanzien van het aspect cultuurhistorie (en archeologie) blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Daarnaast is er op gewezen dat de afstand tussen de ontwikkeling en het Oosterdelgebied ongeveer 125 m bedraagt en het feit dat de tussenliggende Westeweg en het dijklichaam langs het kanaal Alkmaar -Kolhorn met beplanting (gedeeltelijk) als een fysieke scheiding functioneert. Reclamant heeft diverse malen verwezen naar het onderzoek van Feddes Olthof, zonder de in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen conclusies gemotiveerd te bestrijden. In dit rapport, dat in opdracht van reclamant is opgesteld, wordt een helder beeld gegeven van de bijzondere kwaliteiten en waarden van het Oosterdelgebied. Er is een analyse gemaakt van de ontwikkeling zoals die door Heerhugowaard in het stationsgebied wordt voorgesteld. Ter ondersteuning is daarbij een reeks visualisaties gemaakt op basis van het concept masterplan. De belangrijkste conclusie die wordt getrokken is dat de geplande ontwikkeling van het knooppunt afbreuk doet aan het landschapsbeeld en betekenis van het Oosterdelgebied vanwege de negatieve effecten van de voorgestelde bebouwing. Als handreiking/alternatief wordt voorgesteld om vooral in het gebied rondom de Zuidtangent te verdichten en rondom het huidige NS-station laag en compact te bouwen. Een dergelijk alternatief is in de voorfase van de planontwikkeling rondom de spooronderdoorgang en gebiedsontwikkeling uitgebreid onderzocht maar niet realistisch gebleken. Een volledig nieuw station ontwikkelen bij de Zuidtangent is niet reëel</p>			
--	---	--	--	--	--

		<p>(investering, meerdere partijen bij betrokken, beschikbare ruimte ontbreekt, geen mogelijkheden voor- en na transport). Bovendien is er in deze zone langs de Zuidtangent weinig ruimte om te kunnen intensiveren. Het huidige Stationsplein met (spoor gerelateerde) voorzieningen, winkels, horeca, ontwikkelmogelijkheden gemeentelijke gronden, centraal gelegen in het gebied, nabij de scholen en kantoren, is de beste plek om tot stedelijke vernieuwing te komen. De ontwikkeling van het stationsgebied heeft zeker invloed op het landschapsbeeld maar naar het oordeel van Heerhugowaard niet in die mate zoals dat in het rapport wordt voorgesteld. In het bestaande stationsgebied van Heerhugowaard is al relatief veel hogere bebouwing aanwezig. De geschetste ontwikkelingen sluiten grotendeels aan op de bouwhoogten die in de bestaande situatie aanwezig zijn met uitzondering van een enkel hoogteaccent. Wel zal er intensiever worden gebouwd en gaat de kwaliteit van de gebouwen en openbare buitenruimte fors omhoog om een aantrekkelijk gebied te kunnen realiseren dat ook naar de omgeving toe een aantrekkelijk bebouwingbeeld laat zien. Het stationsgebied van Heerhugowaard vormt een scherp contrast met het Oosterdelgebied dat op korte afstand ligt. Dat scherpe contrast is ook in de huidige situatie aanwezig, immers direct achter de dijk (vanuit Langedijk gezien) ligt een moderne stad met bijna 60.000 inwoners. Die valt niet te ontkennen. Sterker nog: dat mag best gezien worden. Een scherp contrast is een kwaliteit omdat op korte afstand van elkaar twee geheel verschillende werelden kunnen worden beleefd. Het één met een grote cultuurhistorische waarde en betekenis, het ander met het karakter van een moderne polderstad. In het</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>rapport van Feddes Olthof wordt geconcludeerd dat de geschetste ontwikkeling een groot horizonbeslag heeft en "koud tegen het landschap staat". Dat is vooral een interpretatie maar feitelijk niet een juiste weergave, want er wordt niet direct aan het landschap gebouwd, er wordt slechts gesuggereerd dat dat het beeld zal zijn. De impact van het silhouet is sterk afhankelijk van de opbouw en kwaliteit van de bebouwing. Naar het oordeel van de gemeente Heerhugowaard zal het bebouwingbeeld en de impact daarvan veel genuanceerder zijn dan in het rapport wordt voorgesteld. Er is slechts één hoog en slank accent, de overige bebouwingshoogten zullen zich begeven tussen de 6 en 8 bouwlagen. Gebouwen met heldere volumes die tezamen een rustig bebouwingsbeeld laten zien.</p>			
5.	<p>Lokaal is de groen-blaauwe parel Oosterdel voor de inwoners het hart van de identiteit en bron van activiteiten voor bewoners, bezoekers en (culturele) ondernemers. Deze waarden zijn onder andere verwoord en verbeeld in de Visie Langedijk ontwikkelt met water, die zowel lokaal als bovenlokaal door vele partijen (waaronder de gemeente Heerhugowaard) is omarmd. In de studie van Feddes Olthof zijn de effecten van het Masterplan, zoals verbeeld in de 3Dsimulatie, op het landschapsreservaat Oosterdel onderzocht. Dit is gedaan aan de hand van foto's en visualisaties vanuit verschillende standpunten. Vervolgens zijn de effecten beschreven aan de hand van de kernkwaliteiten van het landschap, en worden door reclamant nader toegelicht in zijn zienswijze.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2, 2.3 en 2.4. Aanvullend wordt nog opgemerkt dat waar het gaat om de effecten van de voorgestelde nieuwe bebouwingmogelijkheden in het Heerhugowaardse Stationgebied op het Oosterdelgebied er naar de mening van gemeente Heerhugowaard geen sprake zal zijn van aantasting van het Oosterdelgebied. De afstanden zijn daarvoor te groot en de bebouwingshoogtes veel te beperkt. De effecten gaan derhalve vooral over beleving en uitstraling van de horizon. Deze zijn in feite volledig subjectief en niet meetbaar of wetenschappelijk te onderbouwen. De effecten van de voorgestelde bouwhoogte zullen een beperkt deel van de horizon veranderen, maar de effecten en beleving daarvan in het Oosterdelgebied zijn beperkt. De gemeente Heerhugowaard heeft bewust gekozen voor het inzetten op een aanzienlijke intensivering van</p>	Nee	Nee	Nee

		<p>stedelijk programma binnen het Stationsgebied. De overtuiging is dat daarmee het gebruik van openbaar vervoer kan worden gestimuleerd, een aantrekkelijke entree voor Heerhugowaard en ook Langedijk kan ontstaan en nieuwe hoogwaardige werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen in de toekomst een kans krijgen, waar de leefbaarheid van de regio als geheel van kan profiteren.</p> <p>Daarnaast zal met deze binnenstedelijke intensivering de noodzaak tot toekomstige uitbreiding in het buitengebied beperkt worden. Het Stationsgebied Heerhugowaard biedt de unieke kans om deze waardes te realiseren. De gemeente heeft daarbij bewust gekozen voor een groen-stedelijke opzet, waarbij het creëren van een aantrekkelijke, groene verblijfsruimte samen gaat met het toevoegen van compacte en hoogwaardige bebouwing. Dit betekent op sommige plekken dat de hoogte in zal worden gegaan. Tevens wordt de bouwhoogte op een aantal plekken ook ingezet als blikvanger voor het Stationsgebied. Deze vergroot de oriëntatie en markeert deze belangrijke plek in onze stad en regio. Zoals van oudsher kerktorens het hart van een stad of dorp aangeven, zo verdienen ook het Stationsgebied en Stadshart van Heerhugowaard de herkenningspunten. Belangrijke plekken zoals de vervoersknoop rond het station en de nieuwe fietsbrug naar de Broekhornpolder krijgen in die gedachte een markering. In het verlengde van voorgaande is het een bewuste keuze geweest om bebouwingshoogte te koppelen aan slankheid. In de structuurvisie is expliciet meegegeven dat hoe hoger het gebouw wordt, hoe slanker deze zal moeten zijn. In de structuurvisie wordt de 'groene slinger' waar het Oosterdelgebied onderdeel van uit maakt ook voor Heerhugowaard, voor de Broekhorn, het</p>			
--	--	---	--	--	--

		Stadshart en het Stationsgebied, als een belangrijke kwaliteit benoemd. De insteek is om met de ruimtelijke opzet van het Stationsgebied de stad Heerhugowaard als het ware af te ronden en de groene slinger als landelijk woon-, recreatie en natuurgebied te benadrukken.			
6.	<p>De aanmeldnotitie m.e.r. bevat een aantal tekortkomingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het plan Stationsweg 114 staat niet op zichzelf en moet worden gezien in het kader van het gehele Masterplan. Voor de Structuurvisie Stationsgebied Heerhugowaard en het Masterplan is geen m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Ten behoeve van het voorontwerp bestemmingsplan Stationsweg 114 is nu wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Het is echter niet toegestaan om één samenhangende activiteit op te splitsen in meerdere fasen om op deze wijze een m.e.r.-plicht te ontlopen. In de "Nota inspraak- en overlegreacties" wordt aangegeven dat ten aanzien van de m.e.r.-beoordeling op dit moment geen sprake is van andere concrete ontwikkelingen in het stationsgebied die in procedure zijn of waar besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Van het opsplitsen in meerdere fasen is dan ook volgens u geen sprake. Tegelijkertijd wordt meerdere keren naar het Masterplan, dat kennelijk voldoende status heeft. Het verwijzen naar het Masterplan bewijst dat er wel sprake is van een totaalplan. 	<p>Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan in paragraaf 4.4.1. staat vermeld, is het masterplan – dat moet worden gezien als een nadere uitwerking van de in 2013 vastgestelde Structuurvisie Stationsgebied – (ambtelijk) in de maak en heeft dit stuk nog geen status. Er heeft (nog) geen bestuurlijke besluitvorming over het masterplan, noch over andere mogelijke ontwikkelingen die zich in een onderzoeksfase bevinden plaatsgevonden. Er is dan ook nog geen sprake van andere ontwikkelingen, die voldoende concreetheid hebben om in het kader van het Besluit m.e.r. te worden onderzocht t.a.v. locatie, programma en uitvoerbaarheid.</p>	Nee	Nee	Nee

	<ul style="list-style-type: none"> - De recente publicatie in het Noordhollands Dagblad over de Stationsweg 101 (woontoren van 50 meter hoog!) en het noemen van dit plan in het overzicht van de regionale afstemming zoals bedoeld in de Provinciale Ruimtelijke Verordening en de bijbehorende Uitvoeringsregeling regionale afspraken nieuwe stedelijke ontwikkelingen bewijzen wel dat er nog meer plannen, maar separaat in ontwikkeling zijn binnen het totaalplan. Hierdoor is wel degelijk sprake van splitsing in onderdelen, met ongewenst gevolg ten aanzien van de m.e.r.-voorschriften. - Bij cultuurhistorie en archeologie wordt alleen ingegaan op de directe invloed van het gebouw op de verkaveling. Er wordt niet ingegaan op de 'zachtere invloed'. Reclamant acht met name bij cultuurhistorie en archeologie belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu niet uitgesloten. 	<p>Voor de Stationsweg 101 bestaat een initiatief in de onderzoeksfase om op deze locatie woningen te ontwikkelen. Er is nog echter nog geen sprake van een dermate concreet initiatief dat hiervoor de noodzakelijke (milieu)onderzoeken naar de mogelijke ruimtelijke gevolgen voor verricht kunnen worden. Er is geen aanvraag ingediend, bestuurlijke besluitvorming heeft niet plaatsgevonden. Voor deze locaties is in de Structuurvisie Stationsgebied overigens een bouwhoogte tot 15 lagen opgenomen.</p> <p>Ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie en de door reclamant aangedragen 'zachtere invloed' kan het volgende worden opgemerkt. Vast staat dat het appartementsgebouw zichtbaar zijn vanuit het Oosterdelgebied. Dit hoeft echter geenszins te betekenen dat er sprake is van een relevante verslechtering van de belevingswaarde van het Oosterdelgebied. Dienaangaande wordt er verwezen naar de beantwoording onder 2.4. Daarbij kan tevens worden gewezen op de uitkomsten van de diverse onderzoeken en studies, de mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan, de afstand van zo'n 125 m tussen het bouwinitiatief en het Oosterdelgebied, het feit dat de tussenliggende Westerweg en het dijklichaam langs het kanaal Alkmaar -Kolhorn met beplanting (gedeeltelijk) als een fysieke scheiding functioneert. Van belang is daarbij ook dat dit bouwplan een bijdrage levert aan het (oplossen van het) woningbouwtekort. Daarbij levert reclamant</p>			
--	--	---	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Bij Lichthinder wordt alleen ingegaan op de 'lux' vanuit de appartementen. Er wordt voorbijgegaan aan verlichting op balkons en galerijen die vaak nog meer verstorend zijn. Voor de beleving van het gebied, waar het echt donker is, en waar jaarlijks de Nacht van de nacht wordt gevierd, vormt een appartementengebouw met verlichting een grote afbreuk. - Bij natuur en ecologie ontbreken de onderzoeken naar de gevolgen van het gebouw op het Oosterdelgebied. Er wordt alleen uitgegaan van aannames. <p>Bovenstaande punten in overweging nemende, concludeert reclamant dat het plan moet leiden tot een m.e.r.-procedure, met name vanwege de invloed op de cultuurhistorie en het onjuist splitsen in onderdelen.</p>	<p>overigens geen nadere onderbouwing voor de stelling dat belangrijke negatieve gevolgen niet zijn uitgesloten t.a.v. de aspecten cultuurhistorie en archeologie.</p> <p>Ten aanzien van lichthinder blijkt uit het verrichte onderzoek dat in de m.e.r.-beoordeling is opgenomen, dat balkons en galerijen wel degelijk zijn meegenomen bij de beoordeling. Hieruit blijkt, mede gelet op de bestaande straatverlichting van de Westerweg dat verlichting van galerijen en balkons, ruim onder de lichtsterkte van de Westerweg blijven en niet leiden tot een significante bijdrage aan lichthinder.</p> <p>De stelling dat ten aanzien van het aspect natuur en ecologie alleen wordt uitgegaan van aannames wordt niet nader door reclamant gemotiveerd. Waarom de in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen en verantwoorde onderzoeken niet deugen, wordt niet gemotiveerd bestreden. Uit de verrichte onderzoeken blijkt dat het bestemmingsplan (ook) t.a.v. dit aspect uitvoerbaar is.</p> <p>Zoals hierboven is weergegeven, is er geen sprake van het splitsen in onderdelen. Daarnaast is voor het project een zgn. vormvrije m.e.r.- beoordeling uitgevoerd. Uit deze beoordeling blijkt dat het initiatief geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu met zich brengt. Daarbij kan er overigens ook nog op worden gewezen dat de voorgenomen activiteit gelet op aard en omvang ruim onder de in het Besluit m.e.r. opgenomen drempelwaarden blijft.</p>			
--	---	--	--	--	--

7.	<p>Het Landschapsreservaat Oosterdel ligt binnen de invloedssfeer (cirkel van 1200 meter of 10 minuten lopen vanaf station) van het OV-knooppunt Heerhugowaard. Volgens het MAAK PLAATSbeleid bepaalt deze invloedssfeer de identiteit van het stationsgebied. Deze invloedssfeer werkt volgens Langedijk twee kanten op, een gemeentelijke grens is geen ruimtelijke barrière. De uitwerking in het Masterplan is slechts vanuit het stedelijk perspectief, de moderne stad. Daarmee wordt slechts lokaal gekeken en met de rug naar Langedijk. De uitwerking vanuit het landschappelijk perspectief: het stationsgebied als poort naar het buitengebied is daarom onvoldoende. Het verdient namelijk naast een uitwerking in het platte vlak, goede verbindingen en voorzieningen tussen Langedijk en Heerhugowaard, ook een driedimensionale vertaling. Het Masterplan houdt hier geen rekening mee en doet geen recht aan de directe omgeving van het plangebied. Het is een gezamenlijk belang dat de waarde van het Oosterdelgebied in stand blijft. In de "Nota inspraak- en overlegreacties" wordt dit argument kort en niet behoorlijk afgedaan. Reclamant handhaaft haar standpunt van een gezamenlijk belang dat de waarde van het Oosterdelgebied in stand blijft. Heerhugowaard beoogt ook buiten de spits om meer reizigers te trekken. Heerhugowaard ziet daarvoor het Oosterdelgebied en Museum Broeker Veiling als belangrijke bezoekerstrekkers. Het bevreemdt reclamant dat met deze doelstelling het Stationsgebied volgens de huidige plannen wordt ontwikkeld.</p>	<p>Het Masterplan waarnaar door reclamant wordt verwezen kent (nog) geen enkele status. Ten aanzien van de aantasting van het Oosterdelgebied wordt verwezen naar de beantwoording hierboven, met name onder 2.4.</p>	Nee	Nee	Nee
----	--	---	-----	-----	-----

7.	<p>Ook de handreiking van reclamant in de overlegreactie wordt kort en niet behoorlijk gemotiveerd afgedaan. Derhalve herhaalt reclamant deze als zijnde onbehandeld. Het onderzoek van Feddes Olthof biedt argumentatie tegen de bouwhoogte van Stationsweg 114. Daarnaast is een handreiking opgenomen voor een, vanuit landschappelijk perspectief, wenselijker Masterplan met eenzelfde bouwprogramma. Vastgesteld kan worden dat voor het nu voorliggend plan de kaders worden opgerekt op basis van oudere plannen, waarvoor geen ruimtelijke onderbouwing is gegeven. Tevens heeft reclamant aangetoond dat het alternatief juist binnen de nieuwe ruimtelijke kaders past. Reclamant vraagt dit argument derhalve naar waarde te behandelen.</p>	<p>Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.2, 2.3 en 2.4.</p>	Nee	Nee	Nee
8.	<p>De regionale woningbouwbehoefte wordt momenteel in beeld gebracht. Het is de bedoeling dat daarover eind 2018 regionale afspraken worden gemaakt. Het plan Stationsweg 114 loopt daarop vooruit. Reclamant is uiteraard zeer benieuwd hoe de kwalitatieve en de kwantitatieve inbreng van Heerhugowaard zal zijn in de regionale woningbouw-programmering. Vanuit dit oogpunt is het ook van belang duidelijkheid te scheppen of het plan bestaat uit sociale huur- of koopappartementen. In de plancapaciteit van de Provincie is inmiddels opgenomen (aangepast) dat het koopwoningen betreft (categorie 1 en 2), maar in de woningbouwlijst bij de regionale afspraken is opgenomen dat het sociale huurwoningen betreft.</p> <p>Onder 4.2.3 in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat dat er een</p>	<p>Zoals ook reeds is aangegeven uit de beantwoording onder 1.1. zijn er inmiddels regionale afspraken tot stand gekomen, onder andere t.a.v. dit project. In het PORA is voor het plan Stationsweg 114 in het PORA in eerste instantie huur doorgegeven, categorie 1 en 2. Zoals blijkt uit de toelichting van het bestemmingsplan wordt er echter uitgegaan van koop(appartementen, maar – mede gelet op de grootte van de appartementen van goedkope koop, die bereikbaar is voor 1/2 persoons-huishoudens.</p>	Ja	Nee	Nee

	<p>groei van inwoners is tot 2040. Uit de laatste provinciale prognoses blijkt dat niet, wel is er sprake van een (lichte) groei van het aantal huishoudens. Daarnaast wordt aangegeven dat de provincie het plan zou hebben opgenomen als zachte plancapaciteit. Dat klopt niet. De gemeenten vullen zelf de provinciale planmonitor in, dat doet de provincie niet.</p> <p>Zowel in de beantwoording in de Nota inspraak- en overlegreacties bestemmingsplan "Stationsweg 114" als in de toelichting in het bestemmingsplan wordt gesproken over een beleidsvoornemen bij besluit van het college van B&W van Heerhugowaard op 19 juni 2018 om over te gaan tot het schrappen van capaciteit elders. Nadere uitwerking van het beleidsvoornemen brengt mee dat een planologisch procedure moet worden doorlopen, vóórdat bestaande planologische rechten voor woningbouw-aantallen ook daadwerkelijk zijn ontnomen en sprake kan zijn van compensatie in woningbouw-aantallen. Het doorlopen van de benodigde planologische procedure(s), alsmede de uitkomst van de planologische procedure(s) zijn op dit moment niet gewaarborgd.</p>	<p>De tekst inzake de provinciale planmonitor wordt aangepast, overeenkomstig de beantwoording onder 1.1.</p> <p>De planologische procedure voor het afwaarderen van de woningen in bestemmingsplan de Draai is inmiddels opgestart. De gemeenteraad zal het bestemmingsplan dat deze afwaardering mogelijk maakt in maart 2019 vaststellen, gelijktijdig met de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan. Daarmee wordt de beoogde compensatie geborgd.</p>			
8.	<p>Op structuurniveau werken de gemeenten Heerhugowaard en Langedijk sinds 2015 samen aan plannen voor de versterking van de verbinding tussen het OV-knooppunt en 'Langedijk ontwikkelt met water'. Reclamant vindt het teleurstellend dat waar met die samenwerking de waarde van het Oosterdelgebied wordt erkend, die tegelijkertijd binnen hetzelfde RO-werkveld lijkt te worden genegeerd.</p>	<p>De waarde van het Oosterdelgebied wordt geenszins genegeerd, zie daarvoor ook de beantwoording onder 2.4. Door de gemeentebesturen van Heerhugowaard en Langedijk is overleg geweest over samenwerking in gebiedsontwikkelingen, zoals het Heerhugowaardse stationsgebied. Er is door beide colleges een statement bekendgemaakt waarin is aangegeven dat er op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau samen gewerkt wordt aan</p>	Nee	Nee	Nee

		<p>de verdere ontwikkeling van het stationsgebied in relatie tot de directe omgeving, met daarbij bijzondere aandacht voor het Oosterdelgebied.</p> <p>Daarmee samenhangend is de afgelopen jaren de ontwikkeling van het Heerhugowaardse stationsgebied en het Langedijker programma 'Langedijk Ontwikkelt met Water' in relatie tot elkaar gebracht. Ook wordt gezamenlijk opgetrokken om de 'groene rand' op de Oost-Westdijk te behouden.</p> <p>De ontwikkeling van het stationsgebied als OV-knooppunt wordt door beide gemeentebesturen gezien als een gedeelde opgave. OV-knooppuntontwikkelingen vormen de komende jaren immers de podia van veranderende steden in Nederland en in Europa. Die gebiedsontwikkelingen zijn er om maatschappelijke vraagstukken op te kunnen pakken. Vraagstukken die zich niet alleen manifesteren in het RO-werkveld.</p> <p>Woningbouwopgaven, economische en sociaal-maatschappelijke vraagstukken en mobiliteitsvraagstukken komen bij elkaar in knooppuntontwikkeling. De gemeentebesturen van de regio Alkmaar en de gemeente Heerhugowaard in het bijzonder hebben daar heldere ambities over verwoord, bijvoorbeeld in het 'Omgevingsbeeld Regio Alkmaar, diversiteit als troef'.</p> <p>Naar het oordeel van de gemeente Heerhugowaard zal de voorgestane ontwikkeling in het Heerhugowaardse stationsgebied, die (grotendeels) in overeenstemming kan worden geacht met de uitgangspunten uit de Structuurvisie Stationsgebied, mede gelet op onder andere de afstand tot het Oosterdelgebied en de</p>			
--	--	--	--	--	--

		uitkomsten van de diverse verrichte onderzoeken, geen afbreuk doen aan de waarde hiervan. Volledigheidshalve wordt voor een uitgebreide motivering verwezen naar de beantwoording hierboven.			
--	--	--	--	--	--

3					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	Het bestuur van de Stichting Veldzorg Oosterdel was april jongstleden onaangenaam verrast door de hoogte van de bouwplannen van het bouwplan Stationsweg 114 in Heerhugowaard en zag zich als beheerder van dit unieke landschap genoodzaakt als direct belanghebbende, een formele zienswijze in het kader van de inspraak- en vooroverlegprocedure van het bestemmingsplan Stationsweg 114 in te dienen. Reclamant heeft bericht ontvangen dat deze zienswijze die zowel per brief als per mail is ingediend blijkbaar een tijd is zoekgeraakt en daardoor een reactie van de gemeente Heerhugowaard niet is meegenomen in de afronding van het voorontwerpbestemmingsplan naar het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant betreurt deze niet erg professionele werkwijze van de gemeente Heerhugowaard.	Gebleken is dat de bedoelde inspraakreactie abusievelijk niet eerder ter kennis is gekomen van de bij dit bestemmingsplan betrokken ambtenaren, waardoor deze niet is meegenomen in de 'Nota inspraak- en overlegreacties bestemmingsplan "Stationsweg 114'. Hoewel de inspraakprocedure formeel geen onderdeel uitmaakt van de bestemmingsplanprocedure betreurt de gemeente deze gang van zaken en biedt daarvoor nogmaals excuus aan.	Nee	Nee	Nee
2.	Vandaar dat reclamant een formele zienswijze indient, waarbij hij korthedshalve verwijst naar zijn inspraakreactie (<i>de bedoelde inspraakreactie is hieronder weergegeven (red.)</i>). In deze inspraakreactie is beargumenteerd waarom reclamant zich	De bedoelde inspraakreactie is in deze nota opgenomen en wordt hieronder (bij zienswijze 3.3) gemotiveerd beantwoord. Als Langedijkse handreiking/alternatief wordt voorgesteld om vooral in het gebied rondom de Zuidtangent te verdichten en rondom het huidige	Nee	Nee	Nee

	<p>tot het uiterste zal verzetten tegen hoogbouw in het stationsgebied, waarin reclamanten zich scharen achter de zienswijze van de gemeente Langedijk en waarin er nog een alternatief wordt aandrazen door het station van HHW een halve kilometer zuidwaarts te verplaatsen en daar dan de plannen voor hoogbouw te ontwikkelen. De zienswijze geldt niet alleen voor het project Stationsweg 114 maar ook voor de plannen van een flat met 20 woonlagen nagenoeg naast het station.</p>	<p>NS-station laag en compact te bouwen. Voor een reactie op dit alternatief kan worden verwezen naar de beantwoording onder 2.4. Een dergelijk alternatief is in de voorfase van de planontwikkeling rondom de spooronderdoorgang en gebiedsontwikkeling uitgebreid onderzocht maar niet realistisch gebleken: Een volledig nieuw station ontwikkelen bij de Zuidtangent is niet reëel (investering, meerdere partijen bij betrokken, beschikbare ruimte ontbreekt, geen mogelijkheden voor- en na transport). Bovendien is er in deze zone langs de Zuidtangent weinig ruimte om te kunnen intensiveren.</p> <p>Voor zover deze zienswijze ziet op een project voor een flat van 20 woonlagen naast het station is deze niet ontvankelijk. Zoals hiervoor onder 2.6 reeds is aangegeven, bestaat er geen concreet initiatief voor een dergelijke toren. Er is nog geen duidelijkheid over de haalbaarheid en de uitvoerbaarheid van een dergelijk initiatief. Ook is er nog geen aanvraag omgevingsvergunning, c.q. is er een ruimtelijke procedure gestart waar in dit kader middels zienswijzen op gereageerd kan worden</p>			
3.	<p>In de studie van Feddes Othof getiteld; 'Oosterdel in Langedijk' staat uitgebreid beschreven wat de consequenties van hoogbouw zijn voor de mensen die werken en recreëren in dit cultuurlandschap en voor de bewoners van Langedijk dan wel verkeersdeelnemers, die nu uitzicht hebben richting Heerhugowaard. Reclamant sluit zich aan bij de conclusies die beschreven staan in dit rapport</p> <p>De gemeente Langedijk draagt via het eerdergenoemde rapport alternatieven aan voor het gebouw Stationsweg 114 en</p>	<p>Ten aanzien van het in opdracht van de gemeente Langedijk opgestelde rapport van Feddes Olthof wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.4.</p> <p>Het voorgestelde alternatief is zoals hiervoor is weergegeven in de voorfase van de planontwikkeling rondom de spooronderdoorgang en gebiedsontwikkeling al uitgebreid onderzocht</p>	Nee	Nee	Nee

	<p>voor andere nog te bouwen objecten vanuit het totale masterplan. Weliswaar is dan de schade voor de Oosterdel enigszins gemitigeerd echter er blijft sprake van detonerende hoogbouw.</p> <p>Ook reclamant wil graag meedenken over een alternatief. Reclamant vraagt zich af of er wel eens serieus gekeken is naar een nieuw NS-station 400 meter naar het zuiden en dan daar die hoogbouw realiseren. De desbetreffende grond is voor zover reclamant weet nog van de gemeente Heerhugowaard en op die plek zou hoogbouw beter passen. Bovendien zou dit kunnen bijdragen aan de oplossing van verkeersproblematiek van de Zuidtangent daar er dan meer ruimte komt voor een toekomstige tunnel onder het spoor.</p> <p>Reclamant geeft aan een kopie van deze zienswijze aan de provincie met de vraag of Bureau PARK in deze kwestie (nog) een rol kan (en gaat) spelen zoals indertijd is gebeurd met hoogbouw in de noordkant van de Broekhorn Polder.</p>	<p>maar niet realistisch gebleken. Een volledig nieuw station ontwikkelen bij de Zuidtangent is niet reëel (investering, meerdere partijen bij betrokken, beschikbare ruimte ontbreekt, geen mogelijkheden voor- en na transport). Bovendien is er in deze zone langs de Zuidtangent weinig ruimte om te kunnen intensiveren. Het huidige Stationsplein met (spoor gerelateerde) voorzieningen, winkels, horeca, ontwikkelmogelijkheden gemeentelijke gronden, centraal gelegen in het gebied, nabij de scholen en kantoren, is de beste plek om tot stedelijke vernieuwing te komen.</p>			
--	--	---	--	--	--

4					
Nr.	Zienswijze	Antwoord	Aanpassing		
			Toelichting	Verbeelding	Planregels
1.	<p>De Stichting Langedijk Waterrijk maakt zich ernstige zorgen over de hoogbouwplannen binnen de gemeente Heerhugowaard en ziet zich als hoeder van de Langedijker cultuurhistorie genoodzaakt om u van onze zorgen en zienswijze op de hoogte te brengen. Het landschapsreservaat Oosterdel is het laatste stukje oorspronkelijk landschap in Noord-Holland. Dit landschap is</p>	<p>Het initiatief houdt rekening met de belevingswaarden van het Oosterdelgebied. Dit blijkt onder andere uit het feit dat het te realiseren hoogbouwaccent landschappelijk dient te worden ingepast, ondanks de afstand van zo'n 125 m tussen het bouwinisiatief en het Oosterdelgebied en het feit dat de tussenliggende Westerweg en het dijklichaam langs het kanaal Alkmaar -Kolhorn met beplanting (gedeeltelijk) als een fysieke</p>	Nee	Nee	Nee

	<p>authentiek en heeft ook een omgeving dat visueel nauwelijks aangetast is. Een beeld van duizend jaar geschiedenis. De ensemblewaarde maakt dit stukje Nederland zo uniek! Nergens kunt u de geschiedenis beleven in een onaangetast landschap met alle daarbij behorende elementen zoals hier. De eilanden in het vaarlandschap, een molen, de sluis, tuindersschuren, de schuithelling met vaartuigen en tenslotte de Broekerveiling. Het is als een levend museum. Hoogbouw op de bodem van de nabij gelegen polder (1630) zou de omzoming van het gebied definitief en onherstelbaar aantasten.</p>	<p>scheiding functioneert. In de regels is daarvoor een zogenaamde 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. Weliswaar zal het appartementsgebouw dus zichtbaar zijn vanuit het Oosterdelgebied, maar dit leidt niet automatisch tot het oordeel dat er sprake zal van een relevante verslechtering van de belevingswaarde van het Oosterdelgebied.</p> <p>Uit de ten behoeve van het bestemmingsplan verrichte onderzoeken naar de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en ook de impact van het bouwinitiatief op de omgeving is gebleken dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is en er geen significante negatieve gevolgen voor de belevingswaarde van het Oosterdelgebied zullen optreden. Ook kan in aanmerking worden genomen dat hoogbouw op deze locatie binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie past, aangezien daarin is aangegeven dat "naast de nieuwe fietsbrug is een bescheiden (hoogte)accent denkbaar is (tot 6 a zeven lagen)", zie paragraaf 4.8.5 van deze Structuurvisie). Bovendien staat het vigerende bestemmingsplan ter plaatse een maximale bouwhoogte van 18 meter toe (met de mogelijkheid om hier 15% van af te wijken, tot 20,7 m over de gehele lengte van de Zandhorst). Een hoogte van 6-7 bouwlagen zoals de Structuurvisie weergeeft is (vrijwel) overeenkomstig deze toegestane bouwhoogten. Slecht voor een klein deel (daar waar een bouwhoogte van 27 m wordt toegestaan) wordt afgeweken van de reeds op basis van het vigerende bestemmingsplan toegestane bouwhoogten. Een motivering waarom deze geringe afwijking van de structuurvisie opgenomen bouwhoogte aanvaardbaar wordt geacht is opgenomen in de beantwoording onder zienswijze 2.2.</p>			
--	---	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--