

Agendanr. : 10
Voorstelnr. : 2008-017
Onderwerp : Vaststelling gewijzigd ontwerpbestemmingsplan Planetenwijk - Schrijverwijk

Aan de Raad,

Heerhugowaard, 16 januari 2008

Beknopt voorstel

Ontwerpbestemmingsplan Planetenwijk – Schrijverwijk conform besluit gewijzigd vaststellen

Toelichting

Het plangebied

Het gebied waarvoor het bestemmingsplan 'Schrijverswijk en Planetenwijk' de bestemming, het gebruik van de gronden en de bebouwing regelt, ligt noordoostelijk ten opzichte van het hoofdcentrumgebied en wordt begrensd door: de Westtangent, de Van Foreeststraat, de Van Duivenvoordestraat, de Basiusstraat, de Vondellaan, de Middenweg en de Zuidtangent. Het bestemmingsplan Planetenwijk – Schrijverswijk vervangt de bestemmingsplannen Centrum Zuid-West 1972, Centrum West 1973, Planetenwijk 1973, de uitwerking Centrum Zuid-West E 1976 en het paraplubestemmingsplan Prostitutieregeling.

Conserverend plan

Het plangebied bestaat uit de Schrijverswijk en de Planetenwijk; bestaande wijken, waar, behoudens de inbreidlocaties Ter Braaklaan, Van Wijngaardenplein en De Horst weinig ontwikkelingen zijn te verwachten. Van deze drie inbreidlocaties zijn alleen de Ter Braaklaan en De Horst in het bestemmingsplan opgenomen. Voor De Horst en de bouw van 8 woningen aan de Ter Braaklaan zijn inmiddels bouwvergunningen verleend. De bestemming voor het Van Wijngaardenplein is nog niet bekend. De gronden zijn daarom conform het huidige gebruik bestemd. Voor een andere bestemming zal het bestemmingsplan moeten worden gewijzigd. Om onnodige planschade vanwege een te ruim bemeten wijzigingsbevoegdheid te voorkomen, is bewust afgezien van het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO.

Controversiële zaken in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan zijn een paar regelingen opgenomen die wij speciaal onder de aandacht wil brengen.

De op de plankaart aangewezen gronden voor maatschappelijke doeleinden zijn bestemd voor welzijnsvoorzieningen. In het bestemmingsplan is aangegeven wat daar onder wordt verstaan. Deze opsomming is echter niet limitatief, zodat ook andere vormen van welzijnsvoorzieningen dan de in het bestemmingsplan genoemde voorzieningen zijn toegestaan.

Op gronden met de bestemming maatschappelijke doeleinden, water, groenvoorziening, verkeersdoeleinden en verblijfsdoeleinden is het toegestaan om kunstobjecten tot een hoogte van maximaal 12.00 meter te plaatsen. Deze bestemmingen laten ook ontmoetingsplaatsen toe (zgn. jops).

In het bestemmingsplan is ook het parkeren in de voortuin geregeld

De procedure

Het ontwerpbestemmingsplan Planetenwijk / Schrijverswijk heeft vanaf 29 november 2007 gedurende 6 weken ter visie gelegen. Gedurende de termijn van ter visielegging kon een ieder zienswij-

zen bij de gemeenteraad tegen het ontwerpplan indienen. Van de gelegenheid om zienswijzen in te dienen is gebruik gemaakt door:

1. Dhr. M van der Velde, Themislaan 34, 1702 AX Heerhugowaard;
2. R. H. Mellema, Ter Braaklaan 10 1703 SJ Heerhugowaard en 7 anderen;
3. S. Overtoom, 1704 BT Heerhugowaard;
4. Wijkpanel Planetenwijk p/a Eroslaan 4, 1702 CA Heerhugowaard;
5. C. Weitz, Themislaan 73, 1702 AT Heerhugowaard.

Nu tegen het plan zienswijzen zijn ingediend, dient het plan derhalve binnen 4 maanden na einde datum ter visielegging te worden vastgesteld. Het plan dient derhalve uiterlijk 8 mei 2008 te worden vastgesteld.

Ontvankelijkheid

De zienswijzen 1 t/m 3 zijn voor of op 9 januari 2008 ingediend en derhalve ontvankelijk. De zienswijzen 3 en 4 zijn respectievelijke 10 en 11 januari 2008 ingediend. Omdat de enveloppen niet zijn bewaard, kan niet met zekerheid worden vastgesteld dat de zienswijzen te laat zijn ingediend. Gelet hierop dienen de indieners van de zienswijzen 4 en 5 ontvankelijk te worden verklaard.

De zienswijzen

- 1 dhr. M van der Velde
 - a. In de plantoelichting staat op pagina 32 ten aanzien van "Verkeer en vervoer" het volgende aangegeven: De wegen in het woongebied zijn of worden in het kader van duurzaam veilig uitgevoerd als 30 km zone. Het gebied tussen de Zuidtangent en de Stationsweg is aangelegd als woonerf (bestemming verblijfsgebied). Op de overige wegen is een maximum snelheid van 50 km/u toegestaan. Zelf ben ik woonachtig in de Themislaan, een straat die ook als woonerf is aangelegd. Door de gemeente is tijdens bijeenkomsten met de bewonerscommissie aangegeven dat dit na de herinrichting ook zo blijft. Ik vind dit alleen niet in de toelichting terug. Kan dit hieraan worden toegevoegd?

Antwoord gemeente

- a. De toelichting op het bestemmingsplan is op dit punt aangepast. Conclusie: zienswijze gegrond.

- 2 R. H. Mellema en 7 anderen
 - a. Het ontwerpplan geeft aan het achterliggende gedeelte van de diepe tuinen aan de zuidzijde van de Stationsweg de bestemming "Tuin" waarop niet mag worden gebouwd en evenmin mag worden geparkeerd. Deze bestemming doet recht aan het open karakter van dit gebied en is ons inziens dan ook terecht in het plan opgenomen. In dat kader past naar ons oordeel dan ook niet het eventueel in een later stadium wijzigen van deze bestemming ten behoeve van woningbouw indien de eigenaren van de erven Stationsweg 21 tot en met 33 daartoe een (bouw)plan bij de gemeente zouden indienen.

In het kader van de inspraak hebben deze eigenaren immers, zo blijkt uit de toelichting op het plan, burgemeester en wethouders om een bestemmingswijziging verzocht. Naar aanleiding van de door deze eigenaren naar voren gebrachte zienswijze heeft dit college gesteld dat "het wijzigen van de bestemming van deze achtertuinen teneinde woningbouw mogelijk te maken, niet in het economisch belang van de gemeente is. Het mogelijk maken van het bebouwen van de achtertuinen in het bestemmingsplan zonder exploitatieovereenkomst betekent dat de kosten (planschade) en de al gemaakte kosten (de aangelegde infrastructuur) niet verhaald kunnen worden en ten laste van de gemeente komen. Daarnaast zal er een ruimtelijke afweging moeten worden gemaakt. Als genoemde insprekers van mening zijn dat deze tuinen bebouwd moeten worden, dienen zij een plan bij de gemeente in te dienen, zodat er over onderhandeld kan worden."

Naar ons oordeel wordt hier ten onrechte een eventuele koppeling aangebracht tussen de economische belangen van een beperkte groep belanghebbenden (i.e. alleen de eigenaren van de achtertuinen in het gehele plangebied achter de Stationsweg die - toevallig - grenzen aan een weg in dat plangebied) en het economisch belang van de gemeente. Wij hechten er aan dat het open karakter van het gebied ten zuiden van de Stationsweg wordt gehand-

haafd. Terecht is in de toelichting op het bestemmingsplan met betrekking tot de ontsluiting van de Stationsweg vanaf de Ter Braaklaan gewezen op de zowel ruimtelijk als verkeers-technisch ongewenste situatie. De in het bestemmingsplan opgenomen ontwikkeling van deze locatie (locatie Tromp), om bij te dragen aan de versterking van de ruimtelijke structuur zonder dat daarbij de eigen identiteit van de deelgebieden wordt aangetast, wordt door ons van harte ondersteund. Zoals in de toelichting gesteld, is in de huidige situatie met name op deze locatie het gebied niet af. Om tot een afronding te komen is op deze plaats ruimtelijke versterking die ondersteund wordt door bebouwing in een heldere opzet gewenst. De ontsluiting vanaf de Stationsweg kan daardoor sterk verbeteren".

Wij delen dan ook met de gemeente de conclusie in de toelichting dat "het groene middengebied alsmede de bestaande woonbebouwing aan de Ter Braaklaan hiermee een passende afronding krijgen" Deze conclusie onderschrijft onze hiervoor omschreven zienswijze over de in het bestemmingsplan aan deze diepe achtertuinen gegeven bestemming "Tuinen". Wij stemmen dan ook in met het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan.

Overigens verwijzen wij u naar onze in het kader van de inspraak naar voren gebrachte zienswijze over recente ontwikkelingen rond het parkeren van caravans op het erf met de bestemming "Tuin" (waarop niet mag worden geparkeerd) achter de Stationsweg 23. Alhier is naar de zijde van de Stationsweg onlangs illegaal een inrit aangelegd en reeds een caravan geplaatst. Wij achten het aannemelijk dat op dit erf meerdere caravans zullen worden gestald. In de reactie van burgemeester en wethouders op deze zienswijze is gesteld dat de illegale inrit geen zaak van het bestemmingsplan is en dat de gebruiker van de inrit bij een gemeente een inritvergunning zou aanvragen, dat college geen reden ziet om deze te weigeren. Voor zover de desbetreffende inrit geen zaak van het bestemmingsplan is, is de stalling van een of meerdere caravans dat echter wel. Daaraan is in de gemeentelijke reactie voorbijgegaan. Met verwijzing naar het bestemmingsplan vertrouwen wij er op dat de gemeente het parkeren op de bestemming "Tuin" niet zal tolereren en dat nu en in de toekomst daartegen zal worden opgetreden.

Antwoord gemeente

- a. In het kader van de inspraak hebben de bewoners van Stationsweg 21 t/m 33 verzocht om de achtertuinen van de panden aan de Stationsweg die grenzen aan de Ter Braaklaan te bestemmen voor woningbouw. Met het bestemmen van deze achtertuinen voor woningbouw is geen gemeentelijk belang gemoeid. Niet te min had de gemeente een ruimtelijke afweging kunnen maken en bij een positieve uitkomst daarvan de onderhavige achtertuinen kunnen bestemmen voor woningbouw. Dit is echter niet in het economisch belang van de gemeente. Wanneer het recht om te bouwen is vastgelegd moet om het recht te kunnen verwezenlijken de bouwvergunning worden verleend. Kosten die niet direct met het verwezenlijken van het plan te maken hebben, zoals de reeds gemaakte kosten voor de weg en de riolering, planschade, bovenwijkse kosten, enz., kunnen dan niet meer worden verhaald. Daarom is er gereageerd zoals er gereageerd is.

In het kader van de inspraak hebben de bewoners van de Ter Braaklaan aangegeven grote waarde te hechten aan de diepe tuinen achter de woningen aan de Stationsweg. Zij verwijzen daarbij naar het beeldkwaliteitsplan voor de Stationsweg. Dit beeldkwaliteitsplan is een intern stuk dat noch door het college, noch door de gemeenteraad is vastgesteld. Het stuk heeft dus geen status, maar is wel gebruikt bij het opstellen van de Welstandsnota. Het beeldkwaliteitsplan hecht grote waarde aan de diepe achtertuinen van de woningen aan de Stationsweg. Citaat uit het beeldkwaliteitsplan: "De diepte van de tuinen achter de woningen bedraagt zo'n 60 meter. Deze achtertuinen zijn vrijwel niet bebouwd en zorgen voor een dieptewerking die vanaf de straat merkbaar is. Men kan vanaf de straat tussen de bebouwing doorkijken. Deze doorkijken leveren een uniek beeld op. Hoewel de Stationsweg omgeven is door verstedelijking, zorgen zij voor het behoud van het karakteristieke landelijke karakter". Onder de uitgangspunten en aanbevelingen wordt aangegeven dat om het landelijk karakter te waarborgen: de diepte van de achtertuinen behouden dient te blijven, het onbebouwd laten van de achtertuinen hierbij noodzakelijk is en ook de zichtlijnen vrij moeten blijven van bebouwing om de doorkijk te waarborgen. In de Welstandsnota zijn deze aanbevelingen niet overgenomen. Juridisch zijn deze doorzichten in het nu vigerende bestemmingsplan (Centrum Zuid-West 1972) ook nooit beschermd, omdat de gronden achter de

achtergevellijn bestemd waren voor erven. Deze gronden mogen voor 1/3 worden bebouwd met een maximum tot 40 m². In het nieuwe bestemmingsplan is deze bestemming weer overgenomen. Langs de hele Stationsweg zijn er maar 2 doorzichten en die leveren zeker geen uniek beeld op (zien uit op een flatgebouw).

Waar de bewoners verwijzen naar de motivering voor het toestaan van woning aan de Ter Braaklaan merken wij op dat die niet gebruikt kan worden voor het bebouwen van de achtertuinen van de woningen aan de Stationsweg, omdat het een andere situatie is en die gronden al bebouwd waren. Bovendien wordt in die analyse opgemerkt dat het middengebied (de diepe achtertuinen) maar een geringe belevings- en gebruikswaarde heeft, omdat het gebied slecht ontsloten is.

In juli 2008 treedt de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening in werking. In die wet krijgen burgers de mogelijkheid om de gemeenteraad te verzoeken het bestemmingsplan te wijzigen. De weigering een bestemmingsplan te wijzigen staat dan niet langer op de negatieve lijst en is dan een voor beroep vatbare beschikking. Als de bewoners van de Stationsweg een verzoek in dienen om het bestemmingsplan te wijzigen om woningbouw in achtertuinen mogelijk te maken, zal daar inhoudelijk op moeten worden ingegaan. Een ruimtelijke afwijking die uitkomt op het niet bebouwen van de achtertuinen zal beter moeten worden gemotiveerd dan het beeldkwaliteitsplan. Gelet hierop is terecht afstand genomen van het beeldkwaliteitsplan.

Met betrekking tot uitritvergunning en het handhavingverzoek delen wij mee dat deze respectievelijk door de afdeling bouwen en wijkbeheer zullen worden afgedaan. Deze zaken zijn daar gemeld. Conclusie: zienswijzen ongegrond.

3. S. Overtoom

- a. Na aanleiding van mijn bouwvraag (nr. 0876 in behandeling bij mvr. S. Smit-Praat) voor uitbreiding van de garage wil ik bezwaar maken tegen de voorgestelde verdeling van tuin, tuin 2, erven bouwvlak t.p.v. Erasmussingel 14 zie detail plankaart. Uitgaande van detail A; behorende bij bestemming Wv1 zou voor dit perceel met een breedte van 27m een bouwvlak moeten gelden van 23m breed met aan weerszijden 2m erf. Begrijpelijk is dat dit vanwege de hoekligging van het perceel niet geheel opgaat. Mijn inziens zou het voldoende zijn om het bouwvlak met het naast gelegen deel erven tot tegen de lijn tussen T en T2 uit te rekken.

Antwoord gemeente

- a. Detail A is alleen van toepassing op de vier kavels langs de Middenweg, waarvan het bouwvlak nog niet is bepaald. Tegen de bouw van een dubbele garage op het perceel Erasmussingel bestaat geen bezwaar. Het bouwvlak is conform het ingediende bouwplan aangepast en de bestemming van de gronden achter de garage is gewijzigd van tuin in erf. Conclusie zienswijze gegrond.

4. Het wijkpanel Planetenwijk

- a. blz. 15 Milieubeleidsplan 2004-2007, 4e bullit "Het voorkomen van overmatige geluidsbelasting". Vraag: Hoe denkt de gemeente bovenstaande te gaan realiseren ten opzichte van het op blz. 12 gestelde in "milieukwaliteitsplan HAL" waarin wordt gesteld "De drie gemeenten hebben ervoor gekozen om voor de woningbouwlocaties een hoger ambitieniveau te realiseren dan gebruikelijk is? Wat zijn de gevolgen voor de ontsluitingswegen (lees West- en Zuidtangent) van de genoemde maximaal 16.000 te realiseren woningen en met name in de woonwijk de Draai? Daarnaast geeft Heerhugowaard zelf aan (blz. 16) een stad te zijn "die te hard is gegroeid".

blz 18 Hoofdwegenstructuur Heerhugowaard Herzien

Het is aantrekkelijk om het verkeer te bundelen op een beperkt aantal verkeersaders. Reactie: Dit is het zeker niet voor de bewoners van de vele huizen langs deze verkeersaders. Welke compenserende maatregelen worden genomen om daar de leefbaarheid op een aanvaardbaar niveau te handhaven? Ook hier verwijzend naar blz. 15 Milieubeleidsplan. Voor het structuurbeeld betekent dit het afmaken van de stad; verkeer niet volgend, maar sturend benaderen. Reactie: Hoe wordt bovenstaande gerealiseerd. Momenteel zien we uitsluitend een volgend beleid, namelijk toename verkeer, onaantrekkelijk maken (binnenstedelijk) openbaar vervoer in plaats van sturing.

- b. 4.2 Voorschriften met betrekking tot de bestemmingen
blz. 27 De aanduidingen Tuin, Tuin 1 en Tuin 2
Welke eisen worden aan het parkeren in tuinen gesteld ? Hier staat niets over vermeld. Hoe omgaan met grote bestelbussen/bedrijfswagens en campers die het zicht ontnemen in smalle tuinen 'Tuin I'
- c. 5.10.1 Overleg en inspraak
blz. 39 Waarom is het concept niet toegezonden aan de betrokken wijkpanels?
- d. blz. 41 Reactie gemeente 3C alinea: De route gevaarlijke stoffen is verlegd naar de Jan Glijnisweg. Hoe staat het met het transport gevaarlijke stoffen via Westtangent vanwege de vele huizen die vlak langs deze weg liggen ?
- e. Blz. 43 Reactie gemeente: In de toelichting wordt verwezen naar de akoestische onderzoeken. Het opnemen van de onderzoeken in het plan voegt niets toe. Graag krijgt het wijkpanel inzage in deze onderzoeken.
- f. 5.10.2 blz. 51 Reactie gemeente: "Dat wil niet zeggen dat er ten gevolge van de autonome groei van het autoverkeer geen ongewenste situaties kunnen zijn ontstaan"
Reactie: De groei van Heerhugowaard wordt hierbij maar even buiten beschouwing gelaten. Welke verbetering wordt verwacht bij het verleggen van de rijbaan van de Westtangent? Dit zal overigens weer teniet gedaan worden door de uitbreidingsplannen van Heerhugowaard. Overigens geldt dit maar voor een beperkt aantal huizen langs de tangenten.
- g. Blz. 52 (kolom reactie gemeente)
Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn voor met name de Westtangent bij het inrichten van 30 km gebieden? In hoeverre wordt hiermee rekening gehouden; het besluit om 30 km zones in te stellen is inmiddels al genomen. Blz. 52 laatste alinea kolom reactie gemeente: "Tot die tijd kan het vrachtverkeer niet van de Westtangent worden geweerd".
Reactie: Hoe denkt de gemeente daarna doorgaand vrachtverkeer te weren? Sommige gemeenten zoals Zaanstad nemen hierin al acties: het 'Convenant schone voertuigen en milieuzonering'. Weren van vervuilend vrachtverkeer kan door het instellen van milieuzones. Binnen die zones mag vervuilend vrachtverkeer, in vrijwel alle gevallen vrachtwagens van voor 1995, niet meer komen. Verschillende gemeenten weren al vrachtverkeer uit het centrum. Welke acties onderneemt Heerhugowaard hierin?
- h. Tot slot willen wij aangeven, dat in onze eerdere reactie dd 10 mei 2007 op het concept bestemmingsplan, een toelichting is bijgevoegd, welke niet bij hoofdstuk 5.10 Overleg en Inspraak is opgenomen. Deze tekst luidde: De Westtangent is, in de periode dat de Planetenwijk werd ontworpen, opgezet als wijkontsluitingsweg en was dat ook vele jaren. De ellende is begonnen met het doortrekken destijds van deze weg naar Obdam en Hoorn. Langzamerhand nam de overlast van het doorgaande verkeer toe. Ook zijn in deze omgeving, denk aan Obdam en Avenhorn, een paar forse industriegebieden bijgekomen, vanwaar de vrachtauto's achter en voor onze huizen langs razen, de Vork en de Draai nog maar even niet meegerekend, maar de toekomst stelt ons daarin bepaald niet gerust. Daarnaast is er nooit controle op snelheid op de Westtangent, hoewel algemeen bekend is dat er harder dan de toegestane snelheid wordt gereden. Met name in de nachtelijke uren leidt dit tot de nodige verstoring van de nachtrust van bewoners. Daarbij heeft de school (Horizoncollege) met z'n enorme glaspui geen goed gedaan aan de weerkaatsing van geluid. De bomen, die nog enigszins geluid dempten zijn inmiddels door de gemeente gerooid. In de achtertuinen, grenzend aan de Westtangent, kan men spreken van "verkeersgenot".

Antwoord gemeente

- a In het kader van de inspraak zijn wij ingegaan op de geluidssituatie rond met name de Westtangent. Voor de wet is sprake van een bestaande situatie en deze situatie is wettelijk geaccepteerd. Waar mogelijk wordt ingezet op technische maatregelen. De wet gaat nog steeds uit van stillere voertuigen (motoren, banden e.d.). Bij groot onderhoud wordt bezien of de toepassing van fluisterasfalt mogelijk is. Fluisterasfalt heeft echter als nadeel dat het harder slijt en dus zijn er meer onderhoudskosten. Het nadeel van hogere kosten moet worden af-

gewogen tegen het voordeel van minder geluidsoverlast en dat is geen automatische keuze voor minder geluidsoverlast. Zie ook punt g.

- b. Op de bestemming Tuin mag niet worden geparkeerd. Op de bestemmingen Tuin 1 en 2 mogen respectievelijk 1 en 2 auto's worden geparkeerd. Voor het parkeren gelden geen specifieke voorschriften. Het is niet de bedoeling dat er bestelauto's, vrachtauto's, caravans e.d. in voortuin worden gestald. De voorschriften zijn dit punt aangepast. In plaats van auto's wordt er nu gesproken van personenauto's.
 - c. Er is geen conceptreactie Overleg en inspraak. Het college handelt het overleg en inspraak af en de reactie wordt aan de betrokken toegezonden.
 - d. Over de Westtangent worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd.
 - e. De akoestische onderzoeken zijn u inmiddels toegemailed.
 - f. Door het verleggen van de Westtangent zal de geluidsbelasting op de gevels van de woningen langs de Westtangent met 0,1 tot 0,9 dB(A) afnemen. Zie geluidsrapport.
 - g. De Middenweg wordt niet autoluw gemaakt voordat de Oosttangent is aangelegd. De Oosttangent vangt dus het verlies aan verkeercapaciteit op dat met het autoluw maken van de Middenweg verloren gaat. Om alle verkeersstromen te kunnen bepalen beschikt de gemeente over een verkeersmodel. Dat verkeersmodel gaat uit van de verkeerssituatie in 2020. In dat jaar zijn de Oosttangent en de Westfrisiaweg al aangelegd. Deze wegen, maar ook het effect van het autoluw maken van de Middenweg, de bouw van nieuwe woningen, de aanleg van nieuwe industrieterreinen zijn al in het model opgenomen. Akoestische onderzoeken zijn gebaseerd op het verkeersmodel. Ook in het akoestisch onderzoek naar de geluidssituatie in de Planetenwijk – Schrijverswijk is rekening gehouden met deze ontwikkelingen. Daarnaast wordt voor de aanleg van de Westfrisiaweg ingezet op een variant die een maximale reductie van het verkeer op de Kruzemanlaan en Westtangent laat zien. Als die variant wordt aangelegd is het niet aantrekkelijk meer om de Westtangent als sluiproute te nemen. Het voert te ver om in het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan uitvoerig in te gaan op de uitvoering van allerlei beleidsvoornemens, die, omdat ze niet aanpassingen leiden, voor de vaststelling van het bestemmingsplan niet van belang zijn.
 - h. De inspraakreacties worden weergegeven voor zover ze relevant zijn voor de beantwoording. Het door u aangehaalde gedeelte van uw inspraakreactie was voor de beantwoording van dat punt niet relevant en is daarom weggelaten. Conclusie zienswijze b gegrond, overige zienswijzen ongegrond.
4. C. Weitz
- a. Mijn bezwaar omvat een viertal punten waarvan ik van mening ben dat deze essentieel zijn voor mijn woongenot in deze straat c.q. wijk. Ten eerste is het parkeren in een woonerf,(want dat is het nog steeds) geregeld via richtlijnen betreffende woonerven waarbij het parkeren alleen mag in de daarvoor bestemde vakken/parkeergelegenheden, aangegeven door belijning of borden.
 - b. Ten tweede door de tuinen in categorie tuinen 1 en tuinen 2 te verdelen scheidt U een ongelijkwaardige situatie, waarbij het lot bepaald waar geparkeerd mag worden. Als bewoner van de Themislaan eis ik hetzelfde parkeerrecht als mijn buurman of overbuur.
 - c. Ten derde, als de bewoners van tuinen 2 op eigen grond parkeren maar niet van plan zijn het stuk gemeentegrond te huren, moet de gemeente er alsnog voor zorgen dat deze mensen via de gemeentetuin op hun eigen grond kunnen komen. Zij hebben dus een extra voordeel (= niet gehuurd, toch in gebruik). Ook hier is er mijns inziens sprake van rechtsongelijkheid.
 - d. Ten vierde wordt zowel mijn woongenot als de waarde van mijn huis (Uitzicht!!!!) tekort gedaan door deze beslissing. Temeer omdat in het voortraject van de herinrichting er juist m.b.t. het parkeerprobleem alles aan is gedaan om zoveel mogelijk extra parkeerruimte te

creëren. U, als gemeente heeft zelf aangegeven dat de genoemde extra parkeerruimte ruim binnen de norm is en er dus mijns inziens geen noodzaak is voor parkeren in de mooie, groene, gezichtsbepalende tuinen.

Antwoord gemeente

- a. De voorschriften met betrekking tot het parkeren in een woonerf gelden alleen voor de openbare buitenruimte en niet voor het parkeren op eigen erf. Alleen in die situaties waarin gedeeltelijk op openbaar terrein en gedeeltelijk op eigen erf wordt geparkeerd zal het openbare gedeelte conform de verkeerswetgeving moeten worden ingericht.
- b. Niet het lot maar de situatie bepaalt waar op eigen erf geparkeerd mag worden en waar niet. In zijn algemeenheid mag in de Themislaan geparkeerd worden in het voorste gedeelte van diepe voortuinen en in de voortuinen van hoekpercelen, waar er naast de woning geparkeerd kan worden.
- c. Voor het bereiken van het eigenterrein over gemeentegrond is een inritvergunning nodig. Het is aan de gemeente om te bepalen of deze vergunning wordt verleend. Tegen het gemeentelijk besluit staat bezwaar en beroep open.
- d. Themislaan 73 is een tussenwoning zonder diepe voortuin. Dat geldt ook voor de burens en de overburens. In de directe omgeving van het perceel Themislaan 73 mag niet op eigen erf worden geparkeerd. Noch het woongenot, noch het uitzicht, noch de waarde van de woning worden aangetast door deze parkeerregeling.

Ambtelijke aanpassingen

Het is wenselijk om in het bestemmingsplan de volgende aanvullen / verbeteringen aan te brengen.

Hoogtebepalingen vrijstaande bijgebouwen

In andere recente bestemmingsplannen is een vrijstelling opgenomen die het mogelijk maakt om bij vrijstaande woningen, indien dat uit oogpunt van welstand gewenst is, een bouwhoogte van 4,50 toe te staan. Uit oogpunt van uniformiteit dient deze vrijstelling ook in het bestemmingsplan Planetenwijk – Schrijverswijk te worden opgenomen.

De gemeente gaat aan de Westtangent groot onderhoud uitvoeren (uitvoering november 2008). In het kader van het groot onderhoud is tevens studie verricht naar het (toekomstig) functioneren van de weg. Uit die studie komt naar voren dat het Largas model (langzaam rijden gaat sneller) de optimale oplossing is. Largas gaat uit van een rijbaanbreedte van 2,75 meter. Op grond van het ontwerpbestemmingsplan Planetenwijk – Schrijverswijk is een inrichting van het wegprofiel volgens het Largas principe mogelijk.

Uit overleg met de hulpdiensten over het wegprofiel van de Oosttangent, waar ook het Largas principe wordt toegepast, is de wens naar voren gekomen om op de belangrijkste hoofdwegen een voorziening te creëren, om bij calamiteiten, versneld een rij (stilstaande) auto's te kunnen passeren. Een berijdbare middenberm biedt daartoe de beste mogelijkheid omdat deze als hulpstrook in beide richtingen kan worden benut. Deze wijze van uitvoering, die bij de Oosttangent wordt toegepast, wil men ook toepassen bij de reconstructie van de Westtangent. Het ontwerpbestemmingsplan Planetenwijk – Schrijverwijk voorziet daar niet in. De dwarsprofielen 1 en 4 hebben betrekking op de Westtangent. Om deze wijze van uitvoering mogelijk te maken dienen deze dwarsprofielen te worden aangepast. Het huidige dwarsprofiel 1 gaat uit van een rijbaan van 3,60 meter, een middenberm (op de bestemmingsplankaart groenstrook genoemd) van 7.00 meter en weer een rijbaan van 3,60. Om een berijdbare middenberm mogelijk te maken dient dit dwarsprofiel versmald te worden en dient de term groenstrook te worden vervangen door middenberm. Dit dwarsprofiel komt er dan als volgt uit te zien: rijbaan 3.00 meter, middenberm 4.00 meter en weer een rijbaan van 3.00 meter. Ten opzichte van het huidige dwarsprofiel komen bij rijbanen dus deels in de middenberm te liggen. De consequenties voor dwarsprofiel 4 laten zich niet beschrijven omdat het geen standaard situatie is. Tevens is het gewenst om bij de kruispunten de bestemming verblijfsdoeleinden te wijzigen in de bestemming verkeersdoeleinden, zodat de kruispunten geheel in de bestemming verkeersdoeleinden komen te liggen. Hoewel de kruispunten ook binnen de bestemming verblijfsdoeleinden kunnen

worden uitgevoerd, is het om eventuele discussie te voorkomen beter om ze in de bestemming verkeersdoeleinden te leggen.

De verschuiving van beide rijbanen heeft geen gevolgen voor de geluidsbelasting op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen langs de Westtangent (woningen langs de oostzijde en een school langs de westzijde van de weg). Zoals de weg nu in het bestemmingsplan is opgenomen, kan deze zonder meer worden uitgevoerd, omdat er geen sprake is van een reconstructie van de weg in de zin van de wet geluidhinder (een verhoging van de geluidsbelasting met meer dan 1,5 dB(A)). Voor de woningen langs de Westtangent treedt een lichte verbetering op (0,1 tot 0,9 dB(A) en voor de school verandert er door het toepassen van fluisterasfalt niets. Omdat in de nieuwe situatie beide rijbanen naar elkaar toeschuiven, waarbij de ene baan iets verder en de andere rijbaan iets dichterbij de woningen komt te liggen, verandert er niets en blijft de eerder getrokken conclusie van kracht. De geluidsberekening die voor nieuwe situatie is gemaakt, geef dan ook geen andere uitkomsten te zien dan die in het akoestisch rapport BK-07-058BPS (het rapport dat in de toelichting op het bestemmingsplan op blz. 30 wordt genoemd) in beeld zijn gebracht.

Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,

De secretaris,

de burgemeester,


Advies Raadsconvent d.d. 8 april 2008

Akkoordstuk



Nr. 2008-017

de Raad van de gemeente Heerhugowaard;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 16 januari 2008

artikel 25 van de Wet op de Ruimtelijke ordening

b e s l u i t

de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren;

de zienswijzen van dhr. M v.d. Velde en S. Overtoom gegrond te verklaren, zienswijze b van het wijkpand Planetenwijk gegrond te verklaren en de overige zienswijzen ongegrond te verklaren en de zienswijzen van dhr. R.H. Mellema en 7 anderen en C. Weitz ongegrond te verklaren;

de volgende wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan Planetenwijk – Schrijverswijk aan te brengen:

1. in de toelichting de Themislaan onder het hoofdstuk "Verkeer en Vervoer" noemen als woonerf;
2. het op de plankaart aangegeven bouwvlak op het perceel Erasmuslaan 4 zodanig aanpassen dat de bouw van een dubbele garage mogelijk wordt;
3. in de voorschriften Tuin I en Tuin II (de artikelen 5 en 6) de term auto te vervangen door de term personenauto;
4. in artikel 6 Wonen Wv, Wv1 en Wp een vrijstelling op te nemen die het mogelijk maakt om voor vrijstaande bouwwerken als dat uit oogpunt van welstand wenselijk is, vrijstelling te verlenen voor een bouwhoogte van 4,50 meter;
5. de dwarsprofielen 1 en 4 op de plankaart zodanig aan te passen dat een berijdbare middenberm mogelijk wordt en de term groenstrook in alle dwarsprofielen te vervangen door de term (midden) berm;
6. de bestemming Verblijfsdoeleinden rond de kruispunten Westtangent / Jupiterlaan, Westtangent / Icaruslaan en Westtangent / Van Foreestraat zodanig te wijzigen in de bestemming Verkeersdoeleinden, zodat de kruispunten geheel in de bestemming Verkeersdoeleinden komen te liggen;

het aldus gewijzigde ontwerpbestemmingsplan Plantenwijk – Schrijverswijk vast te stellen.

Heerhugowaard, 22 april 2008

De Raad voornoemd,

de griffier,



de voorzitter,

