

Nota van zienswijzen

inzake de procedure als bedoeld in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening ten behoeve van de totstandkoming van het bestemmingsplan 'Spitsbusbaan N235 2016',

Formele aspecten.

Het ontwerp van het bestemmingsplan "Spitsbusbaan N235 2016" heeft, vergezeld van de daarop betrekking hebbende relevante stukken, met ingang van 25 maart 2016 tot en met 5 mei 2016 ter inzage gelegen. Gedurende de periode van ter inzage ligging is een ieder in de gelegenheid gesteld (schriftelijk of mondeling) zienswijzen omtrent het ontwerpbesluit naar voren te brengen. Hiervan is melding gemaakt door middel van voorafgaande kennisgeving in de rubriek 'officiële mededelingen' zoals gepubliceerd in het Purmerends Nieuwsblad d.d. 24 maart 2016 alsmede in de editie van de Staatscourant van dezelfde datum. In beide publicaties is verwezen naar de mogelijkheid stukken digitaal te raadplegen via de gemeentelijke website www.purmerend.nl en via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Hiermee is aan de wettelijke vereisten van openbare kennisgeving en terinzagelegging voldaan.

Naar aanleiding hiervan is 1 schriftelijke zienswijze ontvangen, geregistreerd onder nummer 1291863. Voor de gegevens van de indiener wordt verwezen naar bijlage A. Het schrijven is blijkens de poststempel binnen de daarvoor openstaande termijn, te weten op 3 mei 2016, ter post bezorgd. De zienswijze is daarmee ontvankelijk, kan in behandeling worden genomen en integraal in de overwegingen worden betrokken. Daartoe is de naar voren gebrachte reactie hieronder verkort weergegeven en van commentaar voorzien.

Alvorens inhoudelijk op de zienswijze in te gaan, wordt hieronder eerst algemeen en procesmatig een toelichting gegeven.

Algemeen.

Beschrijving project

Het project behelst de ontwikkeling van een nieuwe spitsbusbaan langs de N235. Deze spitsbusbaan kan in de huidige situatie in één richting gebruikt worden. In de nieuwe situatie kan de spitsbusbaan in twee richtingen gebruikt worden (tidal flow).

Huidig planologisch regime

Voor het plangebied geldt tot op het moment van inwerkingtreding van het onderhavige bestemmingsplan het bestemmingsplan 'De Gors 2010', vastgesteld op 21-10-2010.

Deels heeft het plangebied de verkeersbestemming, deels de bestemming water. Omdat de nieuwe spitsbusbaan vanwege veiligheidseisen gescheiden moet worden van de hoofdrijbaan (middels een tussenberm), schuift de spitsbusbaan op in het Noord Hollandskanaal.

In dit verband heeft het college vastgesteld¹ dat, het (ontwerp)bestemmingsplan, incl. bijbehorende stukken, voldoet aan de daaraan te stellen inhoudelijke en (wets-)technische vereisten en dat vaststelling door de gemeenteraad zal bijdragen aan een goede ruimtelijke ordening.

Vervolgens is, gedurende de hiervoor genoemde periode van ter inzage ligging, een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen omtrent de ontwerpen van de besluiten naar voren te brengen.

¹ B&W-besluit d.d. 23-02-2016 (reg.nr. 1265648), "Start Wro-procedure bestemmingsplan "Spitsbusbaan N235 2016"

Gelet op al het vorenstaande is het gemeentebestuur van mening dat met het gevolgde proces sprake is van een zorgvuldige voorbereiding.

Zienswijze.

1. Reclamant 1

Zienswijze A

Reclamant stelt dat op basis van het tot heden gevoerde overleg nog niet voldoende resultaat is bereikt en daardoor een zienswijze wordt ingediend. Reclamant hoopt op een uitnodiging om in constructief vervolgoverleg het ontwerp van de nieuwe Jaagweg (N235) zodanig te krijgen dat er ook op het gebied van geluidhinder een voor de reclamant acceptabel resultaat ligt en de vinger aan de pols kan worden gehouden voor de groene invulling inclusief de bomen.

Reactie A

Met reclamant is gesproken over het wegontwerp van de N235. In de reactienota overleg en inspraak is aangegeven dat ten aanzien van het wegontwerp met betrokkenen de mogelijkheden worden verkend om groen te realiseren binnen het project (berm tussen Noordhollandsch Kanaal en N235), het invullen van open plekken in de groenstructuur binnen de bebouwde kom van IJpendam en rondom bouwkavels gelegen aan weerszijden van het Noordhollandsch Kanaal en de N235.

Dit onderzoek heeft geleid tot een gewijzigd wegontwerp dat als bijlage 4 bij het vast te stellen bestemmingsplan zal worden gevoegd. In dit definitief wegontwerp zijn de bomen tussen de N235 en het Noordhollandsch Kanaal ingetekend, dat concreet inhoud dat langs de N235 tussen de Verzetslaan te Purmerend en de bebouwde kom van IJpendam een nieuw lint aan bomen langs de N235 zal worden gepland.

Ten aanzien van het onderwerp geluid is als bijlage 9 van het bestemmingsplan het akoestisch onderzoek gevoegd. Op verzoek van reclamant is doorgerekend wat de geluidproductie is van de busbaan in relatie tot de rijbanen van de N235 en zijn deze resultaten toegezonden. In deze berekening is uitgegaan van het realiseren van geluid reducerend asfalt op de spitsbusbaan, uitgezonderd het gebied nabij de bushalte bij IJpendam.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft aanleiding om voor de onderwerpen geluid en groen een overleg met reclamant te organiseren om het definitieve ontwerp toe te lichten. Dit overleg heeft plaatsgevonden voordat alle stukken voor het gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan naar beide colleges van burgemeester en wethouders is gestuurd.

Zienswijze B

Reclamant verzoekt om de busbaan uit te voeren in geluidreducerend asfalt. Verwezen wordt naar de N235 tussen IJpendam en het Schouw waar deze busbaan ook geluidreducerend is uitgevoerd. Daarbij haalt reclamant ook het actieplan geluid van de provincie Noord-Holland aan. Ook vraagt reclamant om het toepassen van andere maatregelen om de geluidhinder te beperken zoals het terugbrengen van de snelheid naar 70 km/uur.

Reactie B

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het nieuwe tracé van de N235, zie bijlage 9 van het bestemmingsplan.

Uit de berekeningsresultaten [inclusief stil asfalt op de busbaan] blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging van de N235 zal toenemen met ten hoogste

0,42 dB en afnemen met ten hoogste 2,90 dB ter plaatse van de gevels van de woningen. De toename bedraagt minder dan 2 dB en daarmee is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Verdere toetsing kan achterwege blijven. De afname in de geluidbelasting is verklaarbaar doordat in de toekomstige situatie het wegdek wordt gewijzigd in het stil asfalttype Dunne deklagen B.

In het 'Actieplan geluid provinciale wegen 2014-2018' van de provincie Noord-Holland is in tabel 10 op pagina 25 de N235 opgenomen tussen Ipendam en Purmerend. Vanaf hectometer 4,9 tot hectometer 7,0 is over een lengte van 2.100 meter het toepassen van stil asfalt opgenomen waarbij de precieze uitvoering in het onderhoudstraject wordt meegenomen.

De geluidreductie van stil asfalt hangt af van de gereden snelheid en intensiteit. Stil asfalt kan niet worden toegepast op plekken met afslaand verkeer omdat dat tot verhoogde slijtage leidt en daarmee een negatief effect heeft op de onderhouds- en vervangingscyclus in relatie tot onderhoud van de totale weg. Bij een relatief lage rijsnelheid is mogelijk het motorgeluid, vooral bij afremmen en optrekken, maatgevend. Dit geluid wordt niet door het stil asfalt gereduceerd. Stil asfalt heeft alleen effect op het verminderen van het bandengeluid.

Door toepassing van een dunne deklaag in plaats van referentiewegdek op de busbaan wordt een reductie verkregen variërend van 0,07 tot 0,34 dB. Een belangrijke reden voor de beperkte reductie is dat de bus als zwaar vrachtverkeer wordt gerekend. Dit betreffende wegdek heeft een grote reductie voor lichte motorvoertuigen maar een beperkte reductie voor vrachtverkeer.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat ter hoogte van het correspondentieadres van reclamant de geluidbelasting afneemt tussen de 1,17 dB en 1,44 dB. Er is derhalve geen sprake van een toename van geluidhinder.

Hoewel niet wettelijk verplicht zal de busbaan naar aanleiding van onder andere deze zienswijze toch worden uitgevoerd met stil asfalt. De reden hiervoor is dat dit bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid voor de omwonenden en past bij de eerdere afweging om stil asfalt op de busbaan van het zuidelijk deel van de N235 toe te passen.

Het uitvoeren van de busbaan met geluidreducerend asfalt is meegenomen in het definitieve wegontwerp van de N235, bijlage 4 van het bestemmingsplan en in het akoestisch onderzoek, bijlage 9 van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van alternatieve maatregelen om de geluidhinder terug te brengen zoals reclamant aangeeft overwegen wij het volgende. Er is in deze situatie geen wettelijke verplichting om aanvullende (alternatieve) maatregelen te treffen om geluidhinder te beperken. Op grond van de Wet geluidhinder is er geen sprake van een reconstructie in de zin van die wet en zijn maatregelen niet noodzakelijk.

De provincie volgt het landelijk Duurzaam Veilig beleid met betrekking tot de wegencategorisering met bijbehorende snelheden. Het beleid van de provincie is dat er op gebiedsontsluitingswegen (GOW's) 100 of 80 km/uur wordt gereden. 70 km/uur hoort alleen bij een eventuele stadsautoweg maar niet op een provinciale weg.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft aanleiding om stil asfalt op de spitsbusbaan mee te nemen in het wegontwerp van de N235 en daarmee de bijlage 4 (definitief wegontwerp) en bijlage 9 (akoestisch onderzoek) aan te passen.

Zienswijze C

Reclamant stelt dat het profiel van de weg alsnog kan worden aangepast zodat demping van het kanaal minder of niet nodig is. In het gevoerde overleg is toegelicht dat de minimale eisen vanuit de CROW voor het wegprofiel worden gevolgd. Reclamant mist een goede afweging en verwijst daarbij naar jurisprudentie (bijvoorbeeld het plan "Spaarne Buiten").

Reactie C

In de uitspraak van de Raad van State wordt (zie <http://www.haarlemmerliede.nl/producten-en-diensten/bouwen-en-wonen/bestemmingsplannen/spaarnebuiten.htm>) juist ook door de Raad van State de CROW-richtlijnen als een soort minimumnorm gevolgd ondanks dat deze geen wettelijke status hebben. Deze redenering sluit aan bij de uitgangspunten van de provincie Noord-Holland om de CROW-richtlijnen te volgen.

Voor het wegontwerp zijn de CROW en de provinciale ERBI (Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten) toegepast. Waar nodig is maatwerk toegepast in het ontwerp ondermeer bij de bestaande in- en uitritten langs de Jaagweg voor de percelen langs de N235.

Voor het wegontwerp van de N235 is vanuit het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming de CROW-richtlijnen gevolgd voor het bepalen van het profiel van de weg zoals opgenomen in bijlage 4 van het bestemmingsplan.

Bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur gaat de provincie uit van een gewenst wegprofiel waardoor het verkeer vlot en veilig door kan rijden. Een minimum profiel dient alleen voor locaties waar door ruimtelijke beperkingen echt geen andere oplossing mogelijk is. Binnen dit project is hier geen sprake van, immers door het plaatselijk versmallen van het kanaal is het gewenste profiel realiseerbaar.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze D

Reclamant stelt dat de verbreding van het wegprofiel van de N235 die nu westelijk is gericht ook mogelijk zou kunnen zijn aan de oostzijde van de N235 door aankoop van gronden langs de provinciale weg. Het zou daardoor mogelijk kunnen zijn om het kanaal niet of minder te dempen. Daarmee is deze optie zeker ook goedkoper, aldus reclamant.

Reactie D

Voor het groot onderhoud en de doorstromingsmaatregelen aan de N235 is vanuit de provincie Noord-Holland overleg georganiseerd om de eisen en wensen voor deze weg op te halen. Naast wegbeheerder is de provincie Noord-Holland ook vaarwegbeheerder. Omdat voor het Noordhollandsch Kanaal een minimale vaarbreedte van 36 meter is vastgelegd biedt het kanaal ruimte voor uitbreiding van het wegprofiel.

Zoals reclamant ongetwijfeld heeft gemerkt zijn in de afgelopen jaren ook de oostelijke damwanden van het Noordhollandsch Kanaal, ter hoogte van reclamant, vervangen. Het vervangen van de damwanden wordt nu gecombineerd met de aanpassingen van de N235 zodat de overlast beperkt blijft tot één werk.

De provincie heeft in de studiefase een belangenafweging gemaakt waarbij enerzijds de ruimtelijke (on-)mogelijkheden zijn verkend en anderzijds een profiel waarbij zo min mogelijk grond hoeft te worden verworven. De realiseerbaarheid van een project en de doorlooptijd van de planvorming hangt mede af van de verkrijgbaarheid van grondposities. Er was geen noodzaak aanwezig om gronden te verwerven aan de oostzijde van de N235 omdat de provincie het project vrijwel geheel binnen haar eigen eigendomsgrenzen kan realiseren.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze E

Reclamant stelt dat de toelichting van het bestemmingsplan onvolledig is en dat provinciaal beleid is weggelaten. Reclamant geeft in haar zienswijze niet aan welke beleidskaders nog relevant zijn en van invloed kunnen zijn op het bestemmingsplan.

Reactie E

Nu reclamant niet aangeeft welke beleidskaders zouden leiden tot andere uitgangspunten of effecten van het bestemmingsplan kan hier inhoudelijk niet op worden gereageerd. Naar onze mening zijn de relevante provinciale beleidsstukken opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Juridisch zijn de gevolgen voor de omgeving vastgelegd in de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend maar beschrijft, samen met de onderzoeken die als bijlagen bij het bestemmingsplan zijn opgenomen, de effecten van het project op de omgeving.

Wel is op basis van deze reactie opnieuw gekeken naar de betreffende artikelen van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (hierna PRV) en is een nadere toelichting gegeven op de relevante artikelen van de PRV.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze heeft aanleiding gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan door alinea 3.2.3 van de toelichting aan te passen.

Zienswijze F

Reclamant stelt dat de onderzoeken gebrekkig zijn op het gebied van verkeer, geluid, flora en fauna, water en de overige opgenomen onderzoeken. Reclamant stelt dat de bijlagen niet voldoende zijn om de conclusies te kunnen controleren. Reclamant stelt ook dat het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage zal moeten worden gelegd. Ten aanzien van de onderzoeken geeft reclamant voor het flora en fauna onderzoek aan dat diverse soorten niet zijn onderzocht. Reclamant stelt voor de watertoets dat het dempen van het kanaal moet worden gecompenseerd en moet worden geregeld.

De doorstroming van het kanaal zal minder worden tenzij de pompcapaciteit wordt opgevoerd. Nu het bezit van reclamant goeddeels op kanaalpeil ligt wordt reclamant in haar belang geraakt.

Reactie F

Reclamant onderbouwt de stelling van de gebrekkige onderzoeken op een aantal onderdelen waar in deze reactie dan ook op kan worden gereageerd. Voor de overige zaken wordt door reclamant niet aangetoond waar het gebrek zich zou bevinden waardoor een reactie hierop dan ook niet mogelijk is.

De uitgevoerde natuurtoets voor het project is opgenomen als bijlage 16 van het bestemmingsplan. In dit onderzoek zijn op basis van bureaustudie en landelijke en provinciale verspreidingsatlassen de beschermde soorten in paragraaf 5.2.1 samengevat. Daarnaast is op 16 juli 2015 een veldbezoek uitgevoerd naar het daadwerkelijk voorkomen van (beschermde) soorten in het plangebied. Op grond van het onderzoek wordt een aanvullend vleermuisonderzoek uitgevoerd waarbij maatregelen worden meegenomen in het aanbestedingscontract. De redenatie van reclamant dat er met zekerheid soorten voorkomen die niet zijn onderzocht wordt niet gedeeld.

Voor het project is een watertoets uitgevoerd en wordt met de waterbeheerders, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de gemeente Waterland, afspraken gemaakt over de watercompensatie.

In totaal wordt 1.571 m² van het Noordhollandsch Kanaal gedempt door aanleg van de nieuwe damwand en aanvulling van grond voor de aanleg van de N235.

| | Functie | Locatie | Te dempen oppervlak kanaal |
|--|------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| 1 | Noordhollandsch Kanaal | Spitsbusbaan halte IJpendam | 131 m ² |
| 2 | Noordhollandsch Kanaal | hm 5,2 | 2 m ² |
| 3 | Noordhollandsch Kanaal | hm 6.0 - hm 6,3 | 125 m ² |
| 4 | Noordhollandsch Kanaal | hm 6.5 – hm 7.2 | 1.313 m ² |
| Totaal aan demping water Noordhollandsch Kanaal | | | 1.571 m² |

Daarnaast is er door het nieuwe wegprofiel sprake van een toename aan verharding van 5.430 m². De compensatie van demping (1 op 1) en extra verharding is in totaal 2.386 m² aan nieuw oppervlaktewater.

Gelet op de beperkte demping van het kanaal (1.571 m²), de breedte van het Noordhollandsch Kanaal na demping (minimaal 36 meter) en het totale wateroppervlak van het kanaal ter hoogte van het plangebied (> 100.000 m²) is er geen sprake van negatieve effecten op de aangrenzende percelen.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze G

Reclamant stelt dat het belang van een voldoende doorvaarbreedte wordt miskend. Dit is ook belangrijk voor de veiligheid van de scheepvaart. Het voornemen is in strijd met de waterverordening die het belang van veilige scheepvaart borgt.

Reactie G

De aanpassingen aan het Noordhollandsch Kanaal zijn voorgelegd aan de vaarwegbeheerder van het kanaal. De minimale breedte van 36 meter kan over het grootste deel van het kanaal worden geborgd. Ter hoogte van de bushalte IJpendam is door de ligging van de pont al een bestaande versmalling aanwezig die in lengte iets zal toenemen. In het ontwerp is deze verlenging van de versmalling voorzien van een aanvaarconstructie en is deze afgestemd met de vaarwegbeheerder.

Daarnaast wordt tussen hm 6,4 en 6,5 van de N235 het kanaal ook iets versmald ten opzichte van de huidige situatie en de minimale breedte van 36 meter. Hiervoor is op 23 maart 2016 een ontheffingsaanvraag van de provinciale waterverordening ingediend waarbij de beslistermijn 8 weken bedraagt en in de maand mei de vergunning wordt verwacht.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze H

Reclamant stelt dat gezien alle omissies in het onderzoek ook de vormvrije m.e.r.-beoordeling incorrect is. Deze is niet uitgevoerd volgens de Europese richtlijn. De conclusie had behoren te zijn dat er in deze specifieke situatie juist aanleiding bestaat om een MER uit te voeren.

Reactie H

De voorgenomen activiteiten zijn, zoals in bijlage 8 van het bestemmingsplan is opgenomen, getoetst aan de m.e.r.-regelgeving zoals wettelijk vastgelegd. Zoals in de bijlage van het

bestemmingsplan beschreven vallen de activiteiten onder de drempelwaarde van categorie D1.2 en is derhalve een vormvrije m.e.r.-beoordeling van toepassing. In hetgeen reclamant naar voren brengt bestaat geen aanleiding om een andere conclusie te trekken.

De stelling van reclamant dat nog niet onderzochte overige opties moeten worden afgewogen wordt niet gedeeld. Er is sprake van een bestaande provinciale weg N235 en geen studie naar varianten om deze weg op een andere wijze aan te leggen. Het project behelst maatregelen aan de weg om de verkeersveiligheid, doorstroming en onderhoud te verbeteren. Er is daarom ook geen sprake van alternatieven die moeten worden onderzocht.

Zoals uit de Natuurtoets is gebleken zijn er geen negatieve effecten te verwachten op Natura2000-gebieden in de omgeving van het plangebied. Deze conclusie is ook bevestigd door het bevoegd gezag per brief d.d. 18 april 2016. De conclusie uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling en natuurtoets blijven ongewijzigd.

De conclusie of een vormvrije m.e.r. nodig is, hangt ook af van de te verwachten milieueffecten van de voorgenomen activiteit. Aangezien in dit project sprake is van een reconstructie, en niet leidt tot een grote toename van het verkeer, behalve de autonome groei, zijn de milieueffecten niet dusdanig dat een MER opgesteld dient te worden. Dit wordt mede onderbouwd door alle verrichte onderzoeken die als bijlage bij het bestemmingsplan zijn toegevoegd.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze I

Reclamant stelt dat de toelichting van het bestemmingsplan zelf al vast dat het huidige plan financieel niet haalbaar is. Er bestaat nog geen overeenstemming tussen de diverse betrokken overheden over de financiering. Dat betekent dat het bestemmingsplan niet vastgesteld kan worden.

Reactie I

Anders dan reclamant stelt is in hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan de uitvoerbaarheid onderbouwd. In paragraaf 6.2. is aangegeven hoe het budget dat nodig is voor de realisatie van het plan is geborgd.

Op 26 november 2015 heeft de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland besloten de spitsbusbaan tussen IJpendam en Purmerend te realiseren en hiervoor een budget beschikbaar te stellen van € 26,21 miljoen en deze te dekken uit onderstaande budgetten:

- Onderhoud (PMO)
- Korte termijn (Bereikbaarheid Waterland)
- Subsidiebijdrage Beter Benutten 2 (I&M)
- Lange termijn (Bereikbaarheid Waterland)

Op 14 december 2015 hebben Provinciale Staten het totale krediet beschikbaar gesteld. Daarmee is de financiële haalbaarheid gegarandeerd.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft aanleiding om paragraaf 6.2 van de toelichting van het bestemmingsplan aan te passen. Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid luidt de tekst nu:

Met de in hoofdstuk 2 beschreven ontwikkeling zijn kosten gemoeid. Deze kosten worden gedekt vanuit het beschikbare budget van project Bereikbaar Waterland. Op 26 november 2015 heeft de Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland besloten de spitsbusbaan tussen

IJpendam en Purmerend te realiseren en hiervoor een budget beschikbaar te stellen van € 26,21 miljoen en deze te dekken uit onderstaande budgetten:

- Onderhoud (PMO)
- Korte termijn (Bereikbaarheid Waterland)
- Subsidiebijdrage Beter Benutten 2 (I&M)
- Lange termijn (Bereikbaarheid Waterland)

Tussen de provincie en gemeente een overeenkomst gesloten, waarmee tevens de economische uitvoerbaarheid gegarandeerd wordt. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan neemt de Provincie Noord-Holland voor haar rekening. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van dit project geborgd en op basis hiervan mag het voorliggende bestemmingsplan economisch uitvoerbaar worden geacht.

Zienswijze J

Reclamant wil graag een fietsgoot zodat de schoolgaande jeugd, die met het veerpont vanuit Landsmeer komen, via de tunnel de N235 kan passeren. Reclamant haalt in haar zienswijze aan dat is toegezegd dat er een goot in de geplande tunnel komt zodat de fiets meegenomen kan worden van de ene naar de andere kant van de N235.

Reactie J

Voor zover bij ons bekend is deze toezegging niet gedaan.

Een fietsgoot is niet wenselijk omdat voorkomen moet worden dat OV-gebruikers hun fiets bij de westelijke bushalte gaan stallen. Fietsers vanuit IJpendam kunnen de fiets stallen aan de oostzijde van de tunnel. OV-gebruikers vanuit Landsmeer stallen hun fiets aan de westzijde van het kanaal. Schoolgaande jeugd vanuit Landsmeer kan veilig de N235 oversteken omdat de pontwachter zelf handmatig de VRI op rood zet voor het overige verkeer zodra hij aankomt aan de zijde van de N235. Hoewel een VRI zelf al veilig is om over te steken zal vanwege de aanwezigheid van de pontwachter dit ook voor het gevoel een zeer veilige oversteek zijn. Daarnaast betwijfelen wij of kinderen, indien er een gemakkelijke en veilige oversteek in de VRI is, via trappen en hellingen onder de N235 door zullen gaan omdat dit een omweg is.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze K

Reclamant geeft aan dat de damwand wordt verhoogd en het nieuwe uitzicht zal gaan bestaan uit een enorm lelijke damwand met daarboven bussen en auto's.

Reclamant geeft ook aan dat een hogere damwand betekent dat te water geraakte mensen of dieren niet meer op de kant kunnen komen. Voorzieningen hiervoor zijn nodig en ontbreken, beter is het de damwand niet te verhogen.

Reactie K

Zoals reclamant in haar zienswijze zelf al aangeeft zal het uitzicht wijzigen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan nu de bomenrij langs het Noordhollandsch Kanaal wordt teruggeplaatst na uitvoering van de werkzaamheden. De groene inpassing is onderdeel van het definitieve wegontwerp dat als bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd.

Als eis is door de vaarwegbeheerder van het kanaal gesteld dat de damwand in een rechte lijn geplaatst dient te worden waarbij rekening wordt gehouden met een minimale kanaalbreedte van 36.00 meter. Tevens dient de damwand zo veel als mogelijk op een gelijke hoogte te worden aangebracht op plaatsen waar het kanaal nu al smaller is dan 36.00 meter. In het ontwerp is hier rekening mee gehouden en hierdoor zijn er een aantal vakken aangegeven waar de damwand op een vaste hoogte ligt en met geleidelijke overgang een

andere hoogte wordt bereikt. Hoogteverschil tussen busbaan en damwand wordt opgevangen in de berm en variabele taluds (schuine berm).

In het verticale aanzicht moet voorkomen worden dat er een “zonk” ontstaat in de rechte zichtlijn van de (bovenzijde) van de damwand. In het horizontale aanzicht zijn uitbollingen van de damwand in het kanaal (golvende beschoeiing) niet gewenst.

De veiligheid van de vaarweg is vastgelegd in het aanbestedingscontract, systeemeis 0705. Conform de eisen van de vaarwegbeheerder worden er bij het plaatsen van de nieuwe damwand in totaal 5 uitklimvoorzieningen geplaatst.

Wijzigingen naar aanleiding van zienswijze

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Ambtshalve wijzigingen

De nieuwe spitsbusbaan wordt voor het overgrote deel gerealiseerd op grondgebied van de gemeente Waterland, een klein deel ligt op het grondgebied van de gemeente Purmerend. Beide gemeenten bereiden een bestemmingsplan voor, en deze bestemmingsplannen liggen parallel aan elkaar ter inzage bij beide gemeenten. Het gemeentebestuur van Waterland heeft 6 zienswijzen ontvangen. Enkele van deze zienswijzen leiden tot aanpassingen van de toelichting en de bijlagen van het bestemmingsplan op het grondgebied van Purmerend. Voor het bestemmingsplan van Purmerend zijn deze opgenomen als ambtshalve wijzigingen.

Toelichting

Paragraaf 2.6 van de toelichting wordt aangevuld met onderstaande tekstpassage voor de alinea 'Doorstroming':

Uit het OV onderzoek blijkt dat er in totaal 97 unieke OV gebruikers uit IJpendam met de fiets komen (23% van 422). Er komen in totaal 120 stallingen. Dat zijn er meer dan uit de telling blijkt om de volgende reden:

- Het is aannemelijk dat in de zomerperiode meer mensen met de fiets komen;
- Er is niet 24 uur geteld, dus het aantal unieke gebruikers zal hoger zijn;
- Vanwege de aanpassing van de APV moet er in ieder geval voldoende stallingsmogelijkheid zijn. Anders kan er niet worden gehandhaafd met betrekking tot fietsen die niet in de stalling staan;
- Sommige fietsen zijn breder, groter etc. waardoor de maximale capaciteit per unit niet altijd 8 is.
- Voorkomen moet worden dat gebruikers lang naar een vrije plek moeten zoeken omdat ze anders geneigd zijn om de fiets toch maar weer ergens anders te plaatsen. Ter referentie: in parkeergarages voor auto's is altijd een klein percentage vrije plaatsen aanwezig ondanks dat het bord "vol" aangeeft.

Paragraaf 3.2.3 van de toelichting wordt aangevuld met onderstaande tekstpassages.

- Eerste zin aanvullen: In deze verordening, versie van 15 januari 2016, worden regels (...) mee gemeoid is.
- Gehele schema van blz. 17 verwijderen en onderstaande hiervoor in de plaats stellen:

| | | |
|--|---|--|
| Hoofdstuk 3 Regels voor bestaand bebouwd gebied Artikel 9 Bestaand bebouwd gebied | Een zeer beperkt deel van het plangebied is gelegen in de kern IJpendam. Het betreft het woonperceel op het adres Zonneweg 1 te IJpendam waarop een bepaalde oppervlakte aan bebouwing is toegestaan voor een woning (stedelijke functie) en bijbehorende bouwwerken. | Met dit bestemmingsplan wordt de woning op het perceel Zonneweg 1 te IJpendam wegbestemd en maakt plaats voor de bestemming Verkeer-Verblijf waarop een openbare fietsenstalling wordt gerealiseerd. Hierdoor is er sprake van een afname van het bestaand bebouwd gebied. |
| Hoofdstuk 4 Regels voor het landelijke gebied Artikel 15 Ruimtelijke kwaliteitseis in verband met verstedelijk in landelijk gebied | Alle overige gronden van het plangebied vallen onder het begrip Landelijk Gebied, waarbij geen sprake is van een extra verstedelijking. Zie verder onder artikel | De aanleg van de spitsbusbaan met bijbehorende activiteiten is niet in strijd met de PRV omdat er geen sprake is van een toename van een verstedelijking in het |

| | | |
|--|--|--|
| | 24. | landelijk gebied. Voor het plangebied is bij de kruising te IJpendam een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Voor het overige deel van het plangebied is een Natuur en landschapsplan opgesteld. Zie verder onder artikel 24. |
| Hoofdstuk 5 De Groene Ruimte Artikel 24 Bufferzones | Het grootste deel van plangebied ligt in en Bufferzone. Conform lid 4 van artikel 4 wordt in het bestemmingsplan en de toelichting daarop aangegeven op welke wijze: a. de open en groene ruimte wordt beschermd; b. de ruimtelijke kwaliteit wordt beschermd; c. de dagrecreatieve functie wordt versterkt, en; d. rekening wordt gehouden met de specifieke kernkwaliteiten van de verschillende voormalige Nationale Landschappen; waarbij de ontwikkelingen zijn afgestemd op het aangrenzend stedelijk gebied en de ruimtelijke kwaliteitseisen zoals bedoeld in artikel 15 in acht zijn genomen. | Met de inrichting van een nieuw wegprofiel/aanleg spitsbusbaan is rekening gehouden met de bestaande aanwezige ruimtelijke kwaliteiten, conform artikel 15. Dit uit zich in het beeldkwaliteitsplan te IJpendam en het Natuur- en landschapsplan voor het gehele plangebied. De inrichting van de N235 tussen IJpendam en Purmerend wordt zoveel mogelijk op dezelfde wijze uitgevoerd als de Spitsbusbaan tussen IJpendam en 't Schouw. Zo wordt opnieuw langs de N235 binnen het plangebied een bomenrij geplant. Op deze wijze is er vanuit landschappelijk oogpunt een beperkte aanpassing van een provinciale weg, dat met de nieuwe inrichting recht doet aan de kernkwaliteiten van het nationale Landschap Laag-Holland. |
| Hoofdstuk 6 De Blauwe Ruimte Artikel 30 Regionale waterkeringen | Wateringen die in een bestemmingsplan te worden beschermd en reconstructies niet onmogelijk worden gemaakt. | De bestaande waterkering wordt binnen het plangebied veranderd, verlegd en vernieuwd. De nieuwe waterkering wordt met een dubbelbestemming beschermd. |

Paragraaf 4.2 Nieuwe situatie

In de paragraaf 4.2 wordt een afbeelding van de nieuwe fietsenstalling toegevoegd, evenals de volgende tekst:

“De toe te passen fietsenstalling bestaat uit modules met elk 8 plaatsen. De goothoogte (de lage kant) is 2 meter en de bouwhoogte (de hoge kant) is 2,70 meter.”

Paragraaf 5.8.2 Analyse

De tekst is geactualiseerd aan de hand van het vergunningoverleg over de watervergunning. De tekst is aangevuld met de volgende alinea:

“Over de watervergunning heeft op 3 mei 2016 een overleg tussen gemeente Waterland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, provincie Noord-Holland en Antea Group plaatsgevonden, waarin definitieve afspraken zijn gemaakt. Voor de compensatie van het te dempen water (versmalling van het Noordhollandsch Kanaal) is afgesproken dat gebruik zal worden gemaakt van de waterbank die voor de Waterlandse boezem (waarbij het kanaal een onderdeel vormt) is ingesteld. Op de balans van deze waterbank is voldoende capaciteit aanwezig, om de benodigde waterberging van dit project te vereffenen. De gemeente Waterland gaat akkoord met deze boeking van de waterbank, wel zullen de gemeente Waterland en de provincie nog nadere afspraken over maken over de wijze waarop zij daarna deze regeling met elkaar verrekenen. Voor de ontheffing is het voldoende, dat de gemeente Waterland akkoord gaat met deze regeling.”

Paragraaf 7.2 Bestemmingsregeling

In paragraaf 7.2 is onder Algemene regels bij de algemene gebruiksregels de volgende tekst toegevoegd:

“Daarnaast is een voorwaardelijke bepaling ten behoeve van het onderzoeksaspect ecologie opgenomen. Dit ten behoeve van het aantonen van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op het moment van de vaststelling. Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan dienen de onderzoeksresultaten bekend te zijn, zodat het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar is. In het voorliggende geval betreft het het uitvoeren van nader vleermuisonderzoek op grond van de Flora- en faunawet (hierna: Ffw). Uit jurisprudentie blijkt dat het evenwel mogelijk is om een bestemmingsplan vast te stellen, voordat de uitvoering van nader vleermuisonderzoek is afgerond. De vraag of voor de uitvoering van het plan een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in beginsel immers pas aan de orde in een mogelijke procedure op grond van de Ffw. Wel dient in een bestemmingsplan te worden aangetoond dat de gemeenteraad op voorhand in redelijkheid kan stellen dat de Ffw niet de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat. Het is van belang om te voorkomen dat overtreding van verbodsartikelen uit de Ffw plaatsvindt. Immers, wanneer geen overtreding plaatsvindt, hoeft ook geen ontheffing van de Ffw te worden aangevraagd.

In de Algemene gebruiksregels van het voorliggende bestemmingsplan is opgenomen dat, wanneer uit het nader vleermuisonderzoek blijkt dat er boven het Kanaal een belangrijke foerageer- en/of vliegroute voor vleermuizen aanwezig is, de spitsbusbaan niet eerder mag worden gebruikt, dan dat de mitigerende maatregelen zijn gerealiseerd en worden behouden. Uitgangspunt is dat een verbodsovertreding ten aanzien van vleermuizen wordt voorkomen. Mitigerende maatregelen zorgen ervoor dat beschermde soorten ook na de aantasting kunnen blijven voortbestaan in hun leefgebied en dat de ecologische functionaliteit blijft behouden. Het betreft hier een ruimtelijk relevant aspect (uitvoerbaarheid van het onderdeel ecologie) dat als voorwaardelijke bepaling in de regels wordt opgenomen. Het nader onderzoek is op het moment van de vaststelling van het bestemmingsplan nog niet geheel afgerond. Daarom is gekozen voor een worst-case benadering door middel van het opnemen van de voorwaardelijke bepaling. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake zal zijn van een foerageer- en/of vliegroute en er geen mitigerende maatregelen behoeven te worden genomen, dan heeft de regeling geen werking.”

Regels

In artikel 7 is de volgende bepaling toegevoegd:

“7.2 Voorwaardelijke bepaling

Onder verboden gebruik als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt tevens verstaan:

het gebruik van gronden en bouwwerken zoals bedoeld in Artikel 3 van dit plan vóórdát de mitigerende maatregelen zoals die zijn opgenomen in Bijlage 1 bij deze regels zijn nageleefd, gerealiseerd en worden behouden. Dit ten behoeve van het behoud van belangrijke foerageer- en/of vliegroute is voor vleermuizen. De uitvoering van de mitigerende maatregelen dient gereed te zijn binnen een termijn van 1 jaar na het afronden van de (bouw- en aanleg-)werkzaamheden zoals die zijn vergund in een omgevingsvergunning.”

Bij de regels is bijlage 1 mitigerende maatregelen toegevoegd.

Verbeelding

De plangrens aan de westkant ter hoogte van het Noordhollandsch Kanaal wordt aangepast gebaseerd op hart nieuwe damwand + 1 meter.

Bijlagen

Naar aanleiding van de aanpassingen van het definitieve wegontwerp (onder andere geluidsstil asfalt, aanplanten van de bomen en aanpassingen van de in- en uitritten van de woningen), zijn ook een groot aantal bijlagen aangepast.

De volgende bijlagen zijn gewijzigd:

Bijlage 4: Tekening van het concept ontwerp

Bijlage 6: Natuur en landschapsplan N235

Bijlage 7: Groencompensatieplan N235

Bijlage 9: Akoestisch onderzoek

Bijlage 15: Toelichting Watertoets N235

Bijlage 17: Archeologische onderzoek.

