

Nummer: 159-266

Portefeuillehouder: drs. L. Bromet

Onderwerp: Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan Spitsbusbaan N235-2016

De raad van de gemeente Waterland,

gelet op artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 6 juni 2016;

overwegende;

dat het voorontwerpbestemmingsplan ‘Spitsbusbaan N235-2016’, conform de inspraakverordening, in de periode van 4 december 2015 tot en met 15 januari 2016, voor een ieder ter inzage heeft gelegen met de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen;

dat van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt;

dat de inspraakreacties aanleiding hebben gegeven om de toelichting van het bestemmingsplan op een aantal punten aan te vullen;

dat de aanvullingen zijn benoemd in de ‘Reactienota overleg en inspraak’ en verwerkt zijn in het ontwerpbestemmingsplan;

dat conform het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening overleg is gevoerd met andere overheden;

dat een vijftal overlegpartners een reactie heeft gestuurd op het voorontwerpbestemmingsplan;

dat de inhoud van 2 van de 5 reacties van de overlegpartners aanleiding hebben gegeven het bestemmingsplan aan te passen;

dat de aanpassingen zijn benoemd in de ‘Reactienota overleg en inspraak’ en verwerkt zijn in het ontwerpbestemmingsplan;

dat het ontwerpbestemmingsplan ‘Spitsbusbaan N235-2016’ in de periode van 25 maart 2016 tot en met donderdag 5 mei 2016 ter visie heeft gelegen met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen;

dat van deze mogelijkheid door een zestal partijen gebruik is gemaakt;

dat de ingediende zienswijzen zijn overwogen en het resultaat is opgenomen in de “Reactienota zienswijzen tevens Nota van wijzigingen”;

dat dit leidt tot wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan;

dat de ambtshalve wijzigingen opgenomen in de “Reactienota zienswijzen tevens Nota van wijzigingen” tevens leiden tot wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan;

Dat alle aangebrachte wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan inzichtelijk zijn gemaakt in hoofdstuk 4 van de “Reactienota zienswijzen tevens Nota van wijzigingen”;

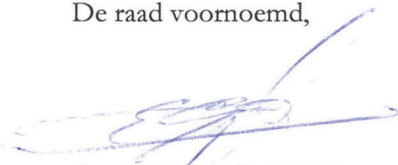
dat het bestemmingsplan voldoet aan goede ruimtelijke ordening.

B E S L U I T :

- I. De “Reactienota zienswijzen tevens Nota van wijzigingen” vast te stellen;
- II. Het bestemmingsplan ‘Spitsbusbaan N235-2016’ (GML-bestand: NL.IMRO.0852.BPKILspitsbusb-va01) met bijbehorende bestanden gewijzigd vast te stellen, waarbij voor de locatie van de geometrische planobjecten gebruik is gemaakt van een ondergrond die ontleend is aan de GBKN (Versie 9 april 2015) en is opgeslagen onder de bestandsnaam o_NL.IMRO.0852. BPKILspitsbusb-va01;
- III. De versie op papier van het bestemmingsplan vast te stellen;
- IV. Het vaststellingsbesluit en het bestemmingsplan ter inzage te leggen zoals voorgeschreven in artikel 3.8 Wro;
- V. Het afhandelen van de vervolgprocedure en het recht op het indienen van beroep over te laten aan het college.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Waterland, gehouden op 30 juni 2016.

De raad voornoemd,



drs. E.G.H. Dijk MPM
griffier



L.M.B.C. Wagenaar-Kroon
voorzitter

REACTIENOTA ZIENSWIJZEN TEvens NOTA VAN WIJZIGINGEN

BESTEMMINGSPLAN SPITSBUSBAAN N235 2016

Provincie Noord-Holland en de gemeenten Purmerend en Waterland
Reactienota zienswijzen tevens nota van wijzigingen
Bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016 Purmerend-IJpendam

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
<u>1. INLEIDING</u>	<u>3</u>
1. 1. Aanleiding voor de reactienota	3
1. 2. Leeswijze	3
1. 3. Vervolgprocedure	3
1. 4. Relatie bestemmingsplan en wegontwerp	4
<u>2. ZIENSWIJZEN</u>	<u>5</u>
2. 1. Reclamant 1	5
2. 2. Reclamant 2	14
2. 3. Reclamant 3	21
2. 4. Reclamant 4	23
2. 5. Reclamant 5	26
2. 6. Reclamant 6	28
<u>3. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN</u>	<u>35</u>
3. 1. Toelichting	35
3. 2. Bijlage van de toelichting	36
3. 3. Verbeelding	37
<u>4. OVERZICHT VAN DE AANPASSINGEN</u>	<u>38</u>
4. 1. Toelichting	38
4. 2. Bijlagen bij de toelichting	41
4. 3. Regels gemeente Waterland	41
4. 4. Regels gemeente Purmerend	42
4. 4. Verbeelding	42

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding voor deze reactienota tevens nota van wijzigingen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft betrekking op de provinciale weg N235 vanaf de Verzetslaan te Purmerend tot en met de kruising van de N235 met de Dorpsstraat te IJpendam. Naast het huidige gehele wegprofiel valt ook een kleine strook van het Noordhollandsch Kanaal binnen het plangebied en een stuk grond ter hoogte van de hoek Zonneweg/Merelstraat te IJpendam.

Met dit ontwerpbestemmingsplan wordt het planologisch mogelijk de bestaande busbaan om te bouwen naar een spitsbusbaan (busbaan in twee richtingen). Daarnaast wordt de aanleg van een voetgangerstunnel in IJpendam onder de N235 mogelijk gemaakt. Voor de uitvoering daarvan wordt de woning op de hoek Zonneweg/Merelstraat wegbestemd, zodat deze in de toekomst kan worden gesloopt.

Het ontwerpbestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016 heeft in de periode van vrijdag 25 maart 2016 tot en met donderdag 5 mei 2016 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn 6 zienswijzen ingediend.

1. 2. Leeswijzer

In deze reactienota zienswijzen tevens nota van wijzigingen zijn de binnengekomen zienswijzen samengevat en door de provincie Noord-Holland en de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Purmerend (uitsluitend betreffende zienswijze van reclamant 1) en Waterland voorzien van een reactie. In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen behandeld. In hoofdstuk 3 worden de ambtshalve wijzigingen weergegeven. Op een aantal punten leiden de ontvangen zienswijzen en de ambtelijke wijzigingen tot aanpassingen van het bestemmingsplan. Deze zijn overzichtelijk samengevat in hoofdstuk 4. De ontvangen zienswijzen worden om privacy redenen niet als aparte bijlage opgenomen.

Op basis van deze Reactienota zienswijzen tevens nota van wijzigingen zal de gemeenteraad van de gemeente Purmerend en de gemeenteraad van de gemeente Waterland het bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016 gewijzigd vaststellen.

1. 3. Vervolgprocedure

De reactienota zienswijzen tevens nota van wijzigingen wordt samen met de ontvangen zienswijzen en het concept van het vast te stellen bestemmingsplan door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Purmerend en door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Waterland voorgelegd aan de gemeenteraden van beide gemeenten ter gewijzigde vaststelling.

Nadat het bestemmingsplan door beide gemeenteraden is gewijzigd vastgesteld zal overeenkomstig artikel 3.8 lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan worden gepubliceerd met een beroepstermijn van 6 weken voor het desgewenst indienen van een beroepschrift bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State te Den Haag.

1. 4. Relatie bestemmingsplan en wegontwerp

Het bestemmingsplan biedt de ruimtelijke kaders om de grond te gebruiken voor het nieuwe tracé van de N235. Tegelijk met het bestemmingsplan wordt ook gewerkt aan het wegontwerp en de daadwerkelijke fysieke maatregelen die worden genomen in het kader van het programma Bereikbaarheid Waterland.

Ter illustratie en ter verduidelijking zullen bij het bestemmingsplan ook de relevante ontwerpen van de N235 worden toegevoegd. Reacties op het bestemmingsplan kunnen leiden tot ontwerpaanpassingen. Waar dat het geval is wordt dit in de beantwoording aangegeven.

De relatie tussen bestemmingsplan en wegontwerp is als volgt samen te vatten:

Planstatus bestemmingsplan	Planstatus wegontwerp
Voorontwerpbestemmingsplan	Voorlopig Ontwerp
Ontwerpbestemmingsplan	Concept Ontwerp
(Gewijzigd) Vastgesteld bestemmingsplan	Definitief Ontwerp

2. ZIENSWIJZEN

In dit hoofdstuk wordt door de provincie Noord-Holland en de gemeenten Purmerend (uitsluitend betreffende zienswijze van reclamant 1) en Waterland gereageerd op de ontvangen zienswijzen. Per opmerking wordt aangegeven of er aanleiding bestaat tot het aanpassen van het bestemmingsplan en/of de toelichting op het bestemmingsplan.

2. 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 inhoudt 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.

Standpunt

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 IJpendam 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 wegcategorisering 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.

Standpunt

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 redenatie 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.

Standpunt

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.

Standpunt

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 gegevens op de relevante artikelen van de PRV.

Standpunt

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 redenering 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.

Standpunt

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.

Standpunt

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.

Standpunt

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.

Standpunt

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.

Standpunt

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.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. 2. Reclamant 2

Zienswijze A

Reclamant stelt dat de woning van half 2009 tot 14 augustus 2015 te koop heeft gestaan, maar zowel de gemeente als provincie geen enkel initiatief heeft getoond om deze woning tijdig te verwerven, terwijl de wetgeving in de vorm van een voorkeursrecht, optie, etc. daar voldoende mogelijkheden voor biedt.

Reactie A

Voor de ontwerp-opgave vanuit Ilpendam naar de nieuwe bushaltes zijn diverse haal- en brengsessies georganiseerd om vanuit de omwonenden en gebruikers van het openbaar vervoer informatie te verzamelen. In het begin van de ontwerp-opgave zijn schetsen getekend met mogelijke oplossingen om met onder meer de Dorpsraad en omwonenden te bespreken.

Daarnaast zijn onderzoeken uitgevoerd onder meer naar de herkomst van de buspassagiers om de prominente loop- en fietsroutes vanuit Ilpendam en omgeving naar de bushaltes in beeld te krijgen. Deze informatie was voor 14 augustus 2015 niet gereed en heeft pas na deze datum geleid tot een gedragen besluitvorming om het perceel Zonneweg 1 bij het plangebied te betrekken. Zodra dit besluit bekend was is contact gezocht met de verkopend makelaar.

Op basis van alle beschikbare informatie is een keuze gemaakt om ruimte te zoeken rondom de hoek Merelstraat - Zonneweg en daarbij het perceel van de Zonneweg 1 ruimtelijk te gebruiken om tot een goede inpassing van de voetgangerstunnel, de rijweg en bijbehorende voorzieningen zoals de fietsenstalling te kunnen realiseren. Door op basis van de varianten een keuze te maken en deze keuze in het ontwerp te vertalen is er een goede afweging gemaakt tussen alle varianten.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze B

Reclamant stelt dat er bij de bevolking van Ilpendam beslist geen behoefte aan een voetgangerstunnel en een fietsenstalling is. Uitsluitend de forensen uit omliggende dorpen/gemeenten zullen het nut van een eventuele tunnel kunnen inzien. Gelet op het feit dat aan de zuid/westzijde nabij de Dorpsstraat een gelijkvloerse voetgangersoversteekplaats komt, die kennelijk bedoeld is voor minder validen en mensen met rollators, kinderwagens, koffers e.d., is reclamant en meerdere bewoners/belanghebbenden van mening dat het grootste deel van de reizigers geen of nauwelijks gebruik zullen gaan maken van de voetgangerstunnel. Ten eerste vanwege het grote aantal trappen en ten tweede vanwege het gevoel van onveiligheid.

Reactie B

In de huidige situatie is er te weinig stallingsruimte voor fietsen bij de bushaltes. Dit zal reclamant ongetwijfeld ook merken nu er diverse fietsen in de berm/talud van de Zonneweg worden geplaatst. De bestaande fietsenstalling aan de Merelstraat is niet voldoende voor het totale aanbod aan fietsen dat in de omgeving van de bushaltes in de huidige situatie wordt gestald.

Uit het wegontwerp van de N235 is duidelijk te herleiden dat door de komst van de voetgangerstunnel en het inpassen van deze tunnel in de openbare ruimte er te weinig fysieke ruimte aanwezig is om dit zonder het perceel Zonneweg 1 te kunnen realiseren. Door het aanpassen van de openbare ruimte en de aankoop van de Zonneweg 1 ontstaat er voldoende ruimte voor een goede ruimtelijke inpassing van de voetgangerstunnel, de rijbaan Zonneweg/ Merelstraat en de noodzakelijke ondersteunende voorzieningen (zoals een openbare fietsenstalling) die noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de OV halte Ilpendam.

Uit een recent OV-onderzoek (opgenomen als bijlage 1 bij het ontwerpbestemmingsplan) is gebleken dat slechts circa 18% van alle OV gebruikers naar de bushalte gaan via een route die theoretisch gezien via de oversteek bij het veerpont de kortste zou zijn. Omdat er bij het veerpont geen fietsenstallingen zijn zal van dit percentage alleen het deel voetgangers een potentiële gebruiker zijn. Dit komt neer op circa 12% van alle gebruikers. Naar verwachting zal een groot deel hiervan via de tunnel de N235 oversteken omdat men daarvoor niet hoeft te wachten voor de verkeerslichten. In totaal verwachten wij dus dat circa 95% van de OV-gebruikers zeker gebruik zal gaan maken van de nieuwe tunnel omdat dit simpelweg de kortste en snelste route naar de bushalte aan de westzijde van de N235 is.

Voor het aspect sociale veiligheid zal bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de tunnel aandacht worden besteed aan de verlichting en de aankleding van de tunnelwanden om een sociaal veilige onderdoorgang te creëren. De tunnel wordt breder dan gangbaar en door goede verlichting aan te brengen zal het gevoel van veiligheid worden vergroot.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze C

Ter onderbouwing van de stelling van reclamant dat een substantieel aantal van de bewoners van Ilpendam tegen het ontwerpbestemmingsplan is, heeft reclamant 200 petitie's in een paar straten, direct om haar woning gelegen, uitgedeeld. Van deze 200 petitie's heeft reclamant binnen 4 dagen maar liefst 71 stuks ondertekend retour ontvangen. Door deze reacties kan reclamant zich niet voorstellen, dat naar aanleiding van informatiebijeenkomsten door de initiatiefnemers van dit plan de conclusie is getrokken dat het onderhavige plan de voorkeur van de bevolking zou hebben.

Reactie C

Wij zien de ingeleverde petitie's als steunbetuigingen aan reclamant maar niet als zienswijzen. De zienswijzen van reclamant worden niet onderschreven en zij is ook niet gemachtigd om namens de bewoners die deze steunbetuiging hebben ingeleverd een zienswijze in te dienen. De petitie's worden daarom ter kennisgeving aangenomen.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze D

Wanneer reclamant kijkt naar de actuele parkeerproblematiek, waar zij als bewoner van de Zonneweg en de Merelstraat handhaving veelvuldig voor bellen en een dagtaak hebben middels briefjes onder de ruiten automobilisten te verzoeken elders te parkeren zodat onze straat vrij blijft voor bijv. hulpdiensten, goederenvervoer etc. en zodat onze uitritten toegankelijk blijven en de gele strepen vrij blijven waardoor overzicht en veiligheid gewaarborgd kan worden. Wanneer u op de 300 m² grond waar de woning van reclamant staat een centrale fietsenstalling plaatst, waarbij de sociale controle deels wegvalt, zal haar inziens het autoverkeer van elders, nog meer dan nu al het geval is, de auto's willekeurige parkeren zonder daarbij rekening te houden met bewoners en doorgaand verkeer zoals de post, pakketdienst en hulpdiensten.

Reactie D

De inrichting van het openbaar gebied rondom de voetgangerstunnel behelst meer dan alleen het aanleggen van een fietsenstalling. Door middel van een verkeersbesluit, het inrichten van de weg als éénrichtingsweg en een parkeerverbod (buiten de aangegeven vakken) wordt de situatie verbeterd ten opzichte van de huidige inrichting.

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de nieuwe inrichting meer autoverkeer aan zal trekken. Dit geldt ook voor het parkeergedrag. Overigens zijn de wegen gewoon openbaar en mag iedereen hier parkeren.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze E

Reclamant verzoekt nadrukkelijk om uw standpunt in deze te wijzigen en voor een variant te kiezen waarbij de voetgangerstunnel niet wordt aangelegd of op een plaats wordt gelegd waar de bevolking er de minste hinder van ondervindt en haar woning gespaard kan worden.

Ditzelfde geldt voor het stallen van de fietsen. Het moet mogelijk zijn om dit op een minder bezwaarlijke wijze te laten plaatsvinden. Een grootschalige fietsenstalling in een dorp van 750 huishoudens is volgens reclamant niet gewenst.

Reactie E

Het ontwerp en de nieuwe inrichting van het openbaar gebied rondom de voetgangerstunnel is zorgvuldig afgewogen en opgesteld. De uitgevoerde enquête naar herkomst van buspassagiers en routes en de afwegingen op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming hebben geleid tot de huidige locatie van de voetgangerstunnel. Naast de nieuwe verkeersbewegingen van alle verkeersstromen en de inrichting van het openbaar gebied met diverse voorzieningen (waaronder de fietsenstalling) geniet de nu voorliggende integrale inrichting de voorkeur.

Uit het OV onderzoek blijkt dat er in totaal 97 unieke OV gebruikers uit IJpendam met de fiets komen. Er komen in totaal 120 stallingen in units van 8 plaatsen. 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.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze F

Reclamant verzoekt nogmaals dringend het aspect nut en noodzaak nog eens goed af te zetten tegen de extreem hoge kosten (nb. gemeenschapsgeld). Slechts eenmaal heeft de initiatiefnemer in november 2015 een verkeersmeting laten uitvoeren en daarbij bezoekers geïnterviewd.

De drukte die op die ene dinsdag is gemeten/geconstateerd is beslist niet synoniem voor alle dagen en tijdstippen van de week en alle periode door het jaar heen. Iets waar de initiatiefnemer in het bijbehorende rapport van de Antea Groep wel vanuit bent gegaan maar wat reclamant als bewoner zeer beslist van de hand moet wijzen.

Reactie F

Op 20 november 2015 is door Mobycon (zie bijlage 1 van het ontwerpbestemmingsplan) de OV enquête IJpendam uitgevoerd.

Reclamant geeft niet aan waarom de resultaten van deze enquête niet synoniem zijn voor alle dagen en tijdstippen van de week en alle periode door het jaar heen. Ook worden er geen andere rapporten of resultaten aangehaald waaruit een ander beeld zou blijken van het gebruik van het openbaar vervoer. Gelet op de datum van onderzoek kan in de vakantieperiode een ander beeld ontstaan van het gebruik van het openbaar vervoer. In deze periode zal het regulier woon-werk gebruik minder zijn maar het recreatief gebruik (vakantie/ bezoek/ etc.) juist kunnen toenemen.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze G

Reclamant wil ook nogmaals de sociale veiligheid aankaarten. Wanneer de initiatiefnemer hier zou wonen zou u weten dat 's avonds en in het weekend de vrouwelijke bewoners en de jongere bewoners, tussen 19.00-01.00 uur, vaak alleen bij de bushalte staan. Wanneer deze bewoners straks eerst door een tunnel moeten lopen om vervolgens achter een vangrail met lichtschildjes volledig op te gaan in het niets, brengt hen ernstig in gevaar. Tevens wil reclamant wijzen op de jeugd die zaterdagavond op stap gaat. Deze brengen nu al vaak geluidsoverlast en andere hinder teweeg laat staan wanneer deze straks gezamenlijk door een voetgangerstunnel gaan allemaal in de richting van 1 centraal fietsenhok! Nu waaieren zij nog uit over de gehele straat. Maar denk ook aan het samenscholen van jeugd in het centrale fietsenhok en hoe makkelijk zij hierdoor bereikbaar zijn voor mogelijk kwaadwillenden op het gebied van drank en drugs.

Reactie G

De inrichting van de openbare ruimte rondom de OV-halte Ipendam is uitgewerkt in het Definitief Ontwerp. Hierin is ook de verlichting van de OV-halte opgenomen en zal voor de sociale controle ter hoogte van de bushalte geen sprake zijn van lichtschildjes op een geleiderail. Er wordt gewerkt met open hekwerken om het oversteken van rijbanen op maaiveld tegen te gaan waardoor er zicht is op deabri's van de bushaltes. Binnen de bebouwde kom wordt de weg en de OV-halte ook voorzien van openbare verlichting. Ook de fietsenstalling zal worden voorzien van verlichting zodat toezicht mogelijk is. De fietsenstallingen zijn open zonder dichte tussen of achterwanden waardoor er geen hoeken ontstaan welke geheel uit het zicht worden onttrokken.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze H

Reclamant blijft erbij dat met het plan op de laatste plaats tegemoet gekomen wordt aan de wensen en behoefte van de Ipendammers. Zo'n ambitieus plan past beslist niet in zo'n rustig, landelijk en sociaal dorp. Dit plan komt hoofdzakelijk tegemoet aan de belangen van mensen buiten Ipendam en is uitsluitend en alleen gebaseerd op de verkeersdrukke aan de Jaagweg en uitgedrukt in cijfers op papier. Op generlei wijze is in dit plan gekeken naar de gedragingen en behoefte van de Ipendammers en wat sociaal wenselijk is.

Reclamant verzekert dat het plan ernstige sociale onveiligheid teweeg gaat brengen. Het plan voorziet uitsluitend in de drukke spijstijden van maandag t/m vrijdag buiten alle vakantieperiode om. Waaruit wederom blijkt dat het niet gaat om de belangen van de Ipendammers maar om de belangen van de forensen.

Reclamant merkt ook op dat de woningen ten zuid/westen van de Dorpsstraat, die praktisch op de Jaagweg/N235 staan, de doorstroom van de auto's te allen tijde zal blijven beletten. Daar helpt geen enkele voetgangerstunnel of fietsenhok aan! Zeker niet wanneer daar ook nog eens een gelijkvloerse kruising wordt gesitueerd. Hiermee wordt volgens reclamant de problematiek verlegd. Tenzij deze woningen in een vervolg fase ook worden onteigend.

Reactie H

Het voorliggend bestemmingsplan richt zich op de spitsbusbaan tussen Ipendam en Purmerend. Het programma 'Bereikbaarheid Waterland' bevat meerdere maatregelen aan diverse provinciale wegen om in totaal een reistijdwinst te behalen in zowel de ochtend- als avondspits.

Op de [projectwebsite](#) en in de toelichting is een nadere onderbouwing opgenomen over de reistijdverbetering.

Het belang van een goed openbaar vervoer en de oversteekbaarheid van de N235 om de bushalte te bereiken voor de bewoners van Ipendam is de aanleiding om de voetgangerstunnel aan te leggen zodat gelijkvloers de N235 oversteken niet meer nodig is. Hierdoor verbeterd de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid van de buspassagiers.

Het definitief wegontwerp van de N235 richt zich op het totale gebied en is niet alleen operationeel in de drukke spijstijden. Op de vrijliggende busbaan zal altijd sprake zijn van busverkeer uitgezonderd de twee tijdvakken waarin de rijrichting zal worden aangepast.

Voor de doorstroming van het verkeer zijn de woningen aan de Dorpsstraat te IJpendam geen belemmeringen. De N235 en het nieuwe wegprofiel, inclusief de gelijkvloerse oversteek ter hoogte van de veerpont, past binnen de beschikbare ruimte. Om de doorstroming te garanderen zal naast de actieve bediening door de pontbaas de VRI voor de gelijkvloerse oversteek zo worden afgesteld dat gebruik van de voetgangerstunnel sneller is. Bovendien blijkt uit het uitgevoerde herkomstonderzoek van buspassagiers (zie de reactie hiervoor) dat de meeste passagiers niet uit de richting van de gelijkvloerse oversteek afkomstig zijn.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze I

Reclamant stel dat de informatie die op internet is gevonden met betrekking tot de 5 varianten die op 14 juli jl. zijn getoond aan de omwonenden op geen enkele wijze aangeeft dat er voor de woning van reclamant een voetgangerstunnel zou komen en dat de woning zou moeten verdwijnen voor het stallen van fietsen. Waarom zijn de beste van deze varianten niet verder uitgewerkt en is er door de initiatiefnemers een gewijzigd plan in procedure gebracht?

Reactie I

Voor de inpassing van de N235 in de kern IJpendam is een aantal varianten opgesteld en voorgelegd aan de bewoners van IJpendam en de Dorpsraad. De reacties op de varianten hebben geleid tot een ontwerp-opgave en verdere studie waarbij uiteindelijk een keuze is gemaakt om één voorkeursvariant tot op DO niveau uit te werken in het definitieve wegontwerp.

De opgestelde varianten en de reacties van stakeholders hebben geleid tot het huidige ontwerp. Daarmee is gezocht naar de beste oplossing voor IJpendam.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze J

Reclamant wil ter afsluiting wijzen op de mogelijkheid de 6 auto plaatsen aan de Merelstraat op te heffen en de huidige fietsenstalling door te trekken. Mocht de initiatiefnemer toch willen vasthouden aan een tunnel zou deze op passende wijze gesitueerd kunnen worden aan de zuid/oost zijde van haar woning. Hierbij zal de Merelstraat uitsluitend aanrijroute kunnen worden en de Zonneweg doodlopend worden gemaakt.

Een andere variant zou ook nog kunnen zijn dat de tunnel voor zowel voetgangers als fietsers (brommers aan de hand) toegankelijk gemaakt wordt. Hierbij zou dan aan de overzijde van de weg / aan het water een fietsenstalling kunnen worden gesitueerd iets dat ook de sociale veiligheid meer ten goede zal komen gezien er dan rondom de bushalte meer beweging zal blijven.

De allerbeste oplossing is nog altijd om het transferium waar u nu dit prachtige landelijke IJpendam mee belast te situeren bij het Schouw waar de N235 en N247 tezamen komen.

Reactie J

In de huidige situatie is er te weinig stallingsruimte voor fietsen. Dit zal reclamant ongetwijfeld ook merken nu er diverse fietsen in de berm/talud van de Zonneweg worden geplaatst. De bestaande fietsenstalling aan de Merelstraat is niet voldoende voor het totale aanbod aan fietsen dat in de omgeving van de bushaltes in de huidige situatie wordt gestald.

Uit het wegontwerp van de N235 is duidelijk te herleiden dat door de komst van de voetgangerstunnel en het inpassen van deze tunnel in de openbare ruimte er te weinig fysieke ruimte aanwezig is om dit zonder het perceel Zonneweg 1 te kunnen realiseren. Door het aanpassen van de openbare ruimte en de aankoop van de Zonneweg 1 ontstaat er voldoende ruimte voor een goede ruimtelijke inpassing van de voetgangerstunnel en de noodzakelijke ondersteunende voorzieningen (zoals een openbare fietsenstalling) die noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de OV halte IJpendam.

De parkeerplaatsen aan de zijde van de Merelstraat worden gebruikt door omwonenden en gebruikers van het openbaar vervoer. Op de locatie van deze parkeerplaatsen kan niet worden voorzien in de totale behoefte aan fietsenstallingen. Tevens hebben omwonenden eerder aangegeven dat er geen parkeerplaatsen mogen verdwijnen vanwege het parkeertekort waar ook reclamant in zienswijze D naar verwijst.

Omdat hellingen niet zijn in te passen en het meenemen van een fiets aan de hand met behulp van een fietsgootje voor veel mensen lastig dan wel onmogelijk is moeten de stallingen aan de oostzijde van de N235 komen. Ook kost het tijd om een fiets aan de hand mee te nemen via een trap. OV-gebruikers hebben over het algemeen haast en zullen snel geneigd zijn de fiets toch aan de oostzijde van de N235 ergens tegen een boom te leggen.

In tegenstelling tot wat reclamant stelt is in IJpendam geen sprake van een transferium. Wel wordt gewerkt aan een openbare ruimte waarbij plaats is voor alle benodigde voorzieningen voor een goed gebruik van de bushalte IJpendam. Binnen het programma Bereikbaarheid Waterland wordt, uiteraard, onderzocht welke maatregelen nog meer kunnen worden genomen in de regio om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Door de fietsen op één locatie te stallen zal het huidige beeld van fietsen aan bomen, palen, brugleuningen en in berm verdwijnen waardoor de ruimtelijke kwaliteit zal verbeteren. Ook kan er op die wijze worden gehandhaafd.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. 3. Reclamant 3

Zienswijze A

Reclamant stelt dat adequate maatregelen om geluidsoverlast voor de bewoners van de bebouwde kom van Ipendam te voorkomen worden gemist. Met de huidige technische mogelijkheden moet het toch mogelijk zijn om een toplaag op het wegdek aan te brengen die zowel geluid van voertuig banden kan dempen als wel fijnstof verspreiding kan tegengaan. Reclamant merkt ook als bewoner van de Zonneweg dat het versnellen en afremmen van voertuigen van en naar Purmerend voor veel geluidshinder zorgt, vooral ook 's avonds en in het weekend.

Reactie A

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 geluidshinder. 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, ter hoogte van 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 de woning van reclamant de geluidbelasting afneemt tussen de 0,56 dB en 1,25 dB.

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 wegontwerp van de N235, bijlage 4 van het bestemmingsplan en in het akoestisch onderzoek, bijlage 9 van het bestemmingsplan.

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.

Door het toepassen van stil asfalt wordt, zoals reclamant stelt, een toplaag op het wegdek aangebracht die geluid reduceert. Door de maatregelen in het wegontwerp verbeterd de doorstroming van het verkeer waardoor de uitstoot van stoffen die de luchtkwaliteit negatief beïnvloeden vermindert.

Tot slot wordt, om de snelheid in IJpendam te reduceren, ook aan de noordzijde van de kern IJpendam een uitbuiging van de rijbaan aangelegd als snelheidsremmende maatregelen naar de toegestane maximale snelheid van 50 km/uur in de bebouwde kom.

Standpunt

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.

2. 4. Reclamant 4

Zienswijze A

Reclamant stelt dat het geen nut heeft om een spitsbusbaan bij IJpendam te realiseren als er niets aan de oprit A10 wordt gedaan voor de ochtendspits. In de reactienota wordt ingegaan op de middag.

Reactie A

In de huidige situatie rijdt de bus op de busbaan van de N235 in de ochtend al in een vrije route richting Amsterdam (vanuit Purmerend). Door de aanpassing naar een spitsbusbaan kan de vrijliggende busbaan ook in de avondspits worden gebruikt en is dit een winst voor het busverkeer en autoverkeer in de avondspits.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze B

Reclamant stelt dat voor het akoestisch onderzoek een rekenmodel is gebruikt en niet is gemeten. De omschrijving van het akoestisch onderzoek is, volgens reclamant, niet duidelijk genoeg. Reclamant is het inhoudelijk niet eens met de gegevens uit het akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek gaat uit van 50 km/uur in de bebouwde kom, maar in de werkelijkheid rijden de meeste bestuurders (90%) harder. Dit heeft effect op de geluidsproductie.

Reactie B

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor het nieuwe tracé van de N235, zie bijlage 9 van het bestemmingsplan. In paragraaf 2.2 en hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten voor het onderzoek beschreven.

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 0,44 dB en afnemen met ten hoogste 2,65 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.

Het onderzoek is uitgevoerd zoals de wet vereist. Dit betekent dat de geluidbelasting moet worden berekend en niet hoeft te worden gemeten. Daarbij moet worden uitgegaan van de maximum toegestane snelheid. In het wegontwerp zijn snelheidsmaatregelen opgenomen ter hoogte van de bebouwde komgrens. De noordelijke komgrens wordt voorzien van een uitbuiging waardoor het verkeer moet afremmen bij het inrijden van IJpendam. Ook voor het uitgaand verkeer geldt deze uitbuiging als herkenning van het verlaten van de bebouwde kom. Hiermee zal het nieuwe wegontwerp het overschrijden van de maximum snelheid tegengaan.

In het 'Actieplan geluid provinciale wegen 2014-2018' van de provincie Noord-Holland is in tabel 10 op pagina 25 de N235 opgenomen tussen IJpendam 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, ter hoogte van 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 de woning van reclamant de geluidbelasting afneemt tussen de 1,03 dB en 1,43 dB.

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 wegontwerp van de N235, bijlage 4 van het bestemmingsplan en in het akoestisch onderzoek, bijlage 9 van het bestemmingsplan.

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.

Standpunt

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 verzoekt om vanaf 10 meter afstand van de verkeerslichten geluidreducerend asfalt aan te leggen. Er bestaat geluidreducerend asfalt dat beter bestand is tegen wringend verkeer (optrekken en stoppen). Ter ondersteuning van de zienswijze heeft reclamant de CROW factsheet 'stiller verkeer = gezondere leefomgeving' als bijlage toegevoegd.

Reactie C

In het wegontwerp is stil asfalt voorzien tot aan het begin van de opstelstroken waar verkeer snelheid mindert en zijwaarts beweegt. Zoals eerder aangegeven hangt 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.

Vanaf km 4,95 globaal ter hoogte van het perceel Gruttostraat 2 wordt geluidreducerend asfalt toegepast. Dit betekent dat ter hoogte van de woning van reclamant er geluidreducerend asfalt aanwezig is op de weg en busbaan. Daardoor is er ook sprake van een reductie van het geluid op de gevel van de woning van reclamant zoals aangegeven in de reactie onder B.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. 5. Reclamant 5

Zienswijze A

Reclamant maakt bezwaar tegen de aanleg van de Spitsbusbaan. Bij het tot stand komen van het ontwerpbestemmingsplan is volgens reclamant geen rekening gehouden met haar inspraakreactie van 11 januari 2016. In de bijlage van de zienswijze stuurt reclamant deze brief toe waarin is uitgelegd wat voor nadelige gevolgen dit plan heeft.

Reactie A

De inspraakreactie (door reclamant als zienswijze benoemd) tegen het voorontwerpbestemmingsplan is samengevat onder inspreker 12. Nu in deze zienswijze van reclamant (door reclamant bezwaar genoemd) niet wordt aangegeven waar geen rekening mee is gehouden wordt verwezen naar de bijlage 18 van het bestemmingsplan, de reactienota overleg en inspraak.

Ten aanzien van de inspraakreactie van 11 januari 2016 en de beantwoording daarvan is een aantal onderwerpen verder uitgewerkt waardoor de reactienota overleg en inspraak als volgt kan worden aangevuld.

1. Voor de in- en uitritten aan de Jaagweg zijn ontwerpen voorgelegd aan de bewoners van de Jaagweg. Er is sprake van een maatwerk in- en uitrit voor woonpercelen en bedrijfsperven. De oplossing is verwerkt in het definitief wegontwerp dat als bijlage 4 bij het bestemmingsplan wordt gevoegd.
2. In het wegontwerp zal er geen sprake zijn van verlichting in het openbaar gebied van de in- en uitritten. Langs de N235 zal er ook geen bebording worden geplaatst om de in- en uitritten aan te geven.
3. Ten aanzien van de halte Purmerlandersteiger heeft de Reizigers Advies Raad (RAR) van de regio Waterland een positief advies gegeven om de halte op te heffen. Op grond van alle argumenten is de RAR tot dit advies gekomen waarmee de Stadsregio Amsterdam het besluit zal nemen over het opheffen van de bushalte.
4. In het definitieve wegontwerp is het terugplanten van de bomen tussen het Noordhollandsch Kanaal en de N235 opgenomen. Deze aanpassing is verwerkt in het definitief wegontwerp en profiel van de weg.

Standpunt

Deze zienswijze geeft aanleiding om het gewijzigde wegontwerp van de N235 en daarmee de bijlage 4 (definitief wegontwerp) van het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze B

Reclamant is van mening dat met dit plan een achteruitgang ontstaat wat betreft veiligheid, bereikbaarheid van de woningen en leefgebied. Het plan betekent ook dat de objecten minder waard worden.

Reactie B

Met reclamant is tegelijk met het ter inzage liggen van het voorontwerpbestemmingsplan op 5 januari 2016 een overleg gevoerd over de in- en uitritten van de woningen langs de Jaagweg (N235). Bij de aanpassing van de N235 zullen ook de in- en uitritten worden aangepast op basis van een standaardoplossing voor woon-, bedrijfs- en agrarische percelen.

Het ontwerpvoorstel is toegezonden aan reclamant waarbij tijdens een inloopbijeenkomst kon worden gereageerd. Op deze bijeenkomst is één bewoner van de Jaagweg aanwezig geweest.

Indien reclamant meent dat er sprake is van waardedaling van haar objecten dan staat het reclamant vrij om na het in werking treden van het bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016 een verzoek tot planschade in te dienen bij de gemeente Waterland. De gemeente Waterland heeft hiervoor een [procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade](#) vastgesteld die zal worden doorlopen bij de afhandeling van het verzoek.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze C

Reclamant stelt dat de beoogde verbetering, mobiliteit regio Waterland, niet gehaald zal worden.

Reactie C

Het voorliggend bestemmingsplan richt zich op de spitsbusbaan tussen IJpendam en Purmerend. Het programma 'Bereikbaarheid Waterland' bevat meerdere maatregelen aan diverse provinciale wegen om in totaal een reistijdwinst te behalen in zowel de ochtend- als avondspits in de regio Waterland.

Op de [projectwebsite](#) en in de toelichting van het bestemmingsplan is een nadere onderbouwing opgenomen over de reistijdverbetering.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. 6. Reclamant 6

Zienswijze A

Reclamant stelt dat haar inspraakreactie (samengevat als inspreker 10) als volledig ingelast kan worden beschouwd bij deze zienswijze.

Reactie A

Ten aanzien van de inspraakreactie wordt verwezen naar de beantwoording van deze reactie die als bijlage 18 van het bestemmingsplan is opgenomen.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze B

Reclamant heeft grote bezwaren tegen de inrichting van het plan en met name tegen de locatie van de fietsenstallingen. Reclamant verwacht door de komst van de fietsenstallingen direct naast de woning aanzienlijke overlast. Reclamant vraagt zich af of de fietsenstallingen op deze locatie kunnen worden gerealiseerd nu de eigenaar van het perceel niet wenst te verkopen. Daarnaast vindt reclamant de maximale bouwhoogte van 3,5 meter van de fietsenstalling te hoog.

Reactie B

De inrichting van de openbare ruimte rondom de voetgangerstunnel, waaronder de fietsenstalling, is besproken met reclamant. Op basis van de gesprekken is de positie van de fietsenstallingen en de overkapping van de stallingen aangepast en als bijlage 4 bij het bestemmingsplan gevoegd. In het definitieve wegontwerp van de N235 is de inrichting vervolgens aangepast op het aantal te plaatsen stallingen.

Zoals in hoofdstuk 6 van de toelichting van het bestemmingsplan is verwoord is het uitgangspunt om het perceel Zonneweg 1 op minnelijke wijze te verwerven. Deze gesprekken zijn gaande. Indien er niet tot minnelijke overeenstemming kan worden gekomen zal de formele onteigeningsprocedure worden doorlopen op basis van het bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016 en de Onteigeningswet.

De overdekte fietsenstalling die wordt geplaatst op het perceel Zonneweg 1 zal een standaard R-Net voorziening zijn zoals deze op diverse andere locaties in de regio is toegepast. Op basis van een ontwerptekening van deze fietsenstalling zal de maximale hoogte 2,55 meter bedragen. Dat betekent dat de maximale bouwhoogte voor deze stallingen in het bestemmingsplan kan worden teruggebracht naar 2,7 meter. Gelet op de plaatsing van de fietsenstallingen met per module 8 stallingen bedraagt de goothoogte aan de zijde van de woning van reclamant ca. 2,00 meter omdat de stalling een schuine overkapping heeft.

Standpunt

Deze zienswijze geeft aanleiding om het gewijzigde wegontwerp van de N235 en daarmee de bijlage 4 (definitief wegontwerp) van het bestemmingsplan aan te passen.

Deze zienswijze geeft aanleiding om in de regels van het bestemmingsplan artikel 4.2.1 onder b als volgt aan te passen: “b. uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding ‘fietsenstalling’ zijn overkappingen toegestaan met een maximale bouwhoogte van 2,70 m.”

Zienswijze C

Reclamant stelt een aantal varianten voor om de fietsenstalling op een andere locatie of andere bouwwijze te realiseren. De realisatie van de fietsenstalling wordt in variant 1, variant 2 en variant 3 door reclamant beschreven.

Variant 1:

Reclamant is van mening, zonder verdere onderbouwing, dat de fietsenstalling op de huidige locatie volstaat. Door een andere inrichting van de locatie zijn er mogelijk meer stallingen op de huidige locatie mogelijk. Reclamant verwacht dat er niet meer mensen zullen in- of uitstappen in IJpendam na wijziging van het bestemmingsplan. Reclamant geeft aan dat in geen enkel document wordt aangegeven hoeveel fietsenstallingen op deze locatie noodzakelijk zijn en hoeveel stallingen er nu bestaan. Het plan is in zoverre onzorgvuldig tot stand gekomen.

Daarnaast is volgens reclamant niet gebleken dat er bezwaren bestaan tegen de huidige locatie van de fietsenstalling. Als bijlage overleg reclamant een tweetal foto's van de huidige fietsenstallingen waaruit blijkt dat er nog voldoende ruimte bestaat voor extra fietsenstallingen.

Reclamant stelt dat het wildparkeren van fietsen te maken heeft met de locatie van de fietsenstalling ten opzichte van de aanrijroute. Reclamant stelt dat een extra fietsenstalling aan de Zonneweg ter hoogte van aanrijroute 4 en 5 uit de OV Enquête een oplossing biedt.

Voor zover gesteld wordt dat er te weinig parkeerplaatsen aanwezig zijn vraagt reclamant zich af waarom variant 4 uit het rapport van Royal HaskoningDHV d.d. 14 oktober 2015 niet verder is uitgewerkt. Reclamant betwist dat zonder aankoop van het perceel Zonneweg 1 er fysiek te weinig ruimte is om de plannen te realiseren.

Reactie C

In de huidige situatie is er te weinig stallingsruimte voor fietsen bij de bushaltes. Dit zal reclamant ongetwijfeld ook merken nu er diverse fietsen in de berm/talud van de Zonneweg worden geplaatst. De bestaande fietsenstalling aan de Merelstraat is niet voldoende voor het totale aanbod aan fietsen dat in de omgeving van de bushaltes in de huidige situatie wordt gestald.

Uit het OV onderzoek blijkt dat er in totaal 97 unieke OV gebruikers uit IJpendam met de fiets komen. Er komen in totaal 120 stallingen in units van 8 plaatsen. 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.

Uit het wegontwerp van de N235 is duidelijk te herleiden dat door de komst van de voetgangerstunnel en het inpassen van deze tunnel in de openbare ruimte er te weinig fysieke ruimte aanwezig is om dit zonder het perceel Zonneweg 1 te kunnen realiseren. Door het aanpassen van de openbare ruimte en de aankoop van de Zonneweg 1 ontstaat er voldoende ruimte voor een goede ruimtelijke inpassing van de voetgangerstunnel en de noodzakelijke ondersteunende voorzieningen (zoals een openbare fietsenstalling) die noodzakelijk zijn voor het goed functioneren van de OV halte IJpendam.

Variant 1:

Voor de huidige situatie voegt reclamant een afbeelding bij (bijlage 9 van de zienswijze) van mei 2009 van het programma Google Maps. In deze foto's is al te zien dat ook fietsen naast de fietsenstalling worden geparkeerd. Gelet op deze situatie van 7 jaar geleden is er geen sprake van een actuele situatie. De foto's van de OV Enquête genomen op dinsdag 27 oktober 2015 zijn veel recenter en tonen een actueler beeld van het stallen van fietsen.

De redenatie van reclamant dat anders dan in de OV Enquête wordt gesteld de fietsenstalling aan de Merelstraat niet tot problemen leidt wordt dan ook niet gedeeld. Zoals hiervoor in de beantwoording is aangegeven zijn op basis van de OV Enquête (27 oktober 2015) 120 stallingsplaatsen voor fietsen nodig.

In het ontwerp van de N235 wordt de nieuwe stalling nabij de voetgangerstunnel gerealiseerd en wordt het illegaal oversteken van de rijbanen van de N235 om de bushalte langs het Noordhollandsch Kanaal te kunnen bereiken tegengegaan door het doortrekken en extra plaatsen van hekwerken.

Op basis van de benodigde capaciteit voor fietsenstallingen zoals opgenomen in het definitief ontwerp N235 is deze ruimte van ca. 230 m² niet te vinden ter hoogte van de bestaande fietsenstalling. De aanleg van 96 overdekte stallingsplaatsen en 24 niet-overdekte plaatsen kent een ruimtebeslag dat in de berm van de Merelstraat niet aanwezig is. Bovendien, mede gelet op de parkeerbehoefte, zijn er ook stallingsplaatsen voor motorvoertuigen voor bewoners noodzakelijk waardoor niet de volledige berm van de Merelstraat beschikbaar is.

In het wegontwerp wordt het gebruik van de voetgangerstunnel gestimuleerd door op één centrale locatie de voorzieningen te realiseren nabij de ingang van de onderdoorgang. Daarmee wordt voorkomen dat busreizigers kiezen voor een gevaarlijke gelijkvloerse oversteek van de provinciale weg N235. Omdat er één onderdoorgang is, is het niet wenselijk om een aparte fietsenstalling bij aanrijroute 4 en 5 te realiseren waarbij reizigers alsnog moeten lopen naar de onderdoorgang.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze D

Reclamant stelt een aantal varianten voor om de fietsenstalling op een andere locatie of andere bouwwijze te realiseren. De realisatie van de fietsenstalling wordt in variant 1, variant 2 en variant 3 door reclamant beschreven.

Variant 2:

Reclamant stelt voor om het deel naast het perceel Zonneweg 1 autoluw of zelfs te verbieden voor auto's. Dit kan door de Merelstraat naast het perceel Zonneweg 1 in te richten als een doodlopende straat welke is bedoeld voor bestemmingsverkeer en de Merelstraat zelfs gedeeltelijk als fietspad te bestemmen/ in te richten. Op het doodlopende deel naast de woning aan de Zonneweg 1 kan een fietsenstalling worden gecreëerd.

Reactie D

Door de realisatie van de voetgangerstunnel naar de bushalte van IJpendam is in het wegontwerp duidelijk dat het openbaar gebied naast het perceel Zonneweg 1 noodzakelijk is voor de nieuwe route van de Merelstraat en Zonneweg. Een deel van de voortuin van het perceel Zonneweg 1 is eveneens nodig voor de ontsluitingsweg. Gelet op de beschikbare ruimte en de veiligheid van voetgangers en fietsers wordt een éénrichtingsweg ingesteld vanaf de Merelstraat naar de Zonneweg toe zodat gemotoriseerd verkeer fietsers en voetgangers vanuit de tunnel en de hellingbaan tegemoet rijdt.

De openbare ruimte naast het perceel Zonneweg 1 biedt geen ruimte voor het plaatsen van extra fietsenstallingen. Een aanpassing van het ontwerp door alleen een fietspad tussen de Merelstraat en Zonneweg aan te leggen beperkt de ruimte aan wegpriofiel maar is eveneens onvoldoende om ruimte te bieden aan 96 overdekte fietsenstallingen en 24 onoverdekte stallingsplaatsen voor fietsen.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze E

Reclamant stelt een aantal varianten voor om de fietsenstalling op een andere locatie of andere bouwwijze te realiseren. De realisatie van de fietsenstalling wordt in variant 1, variant 2 en variant 3 door reclamant beschreven.

Variant 3:

Reclamant stelt voor de fietsenstalling verlaagd uit te voeren waarbij de situatie aan het tramplein te Purmerend wordt aangehaald. Door het toepassen van deze stalling kan de bouwhoogte worden teruggebracht. Reclamant stelt voor om op de verlaagde fietsenstalling lage bosschage/struiken aan te brengen.

Daarnaast stelt reclamant voor om de meest westelijke stalling niet te realiseren en de bestaande fietsenstalling aan de Merelstraat te laten bestaan omdat daarvoor nog voldoende ruimte is.

Reclamant stelt voor om bij deze variant het voorste gedeelte van het perceel Zonneweg 1 de bestemming 'Groen' te geven zodat in de toekomst niet alsnog een nieuwe (overkapte) fietsenstalling kan worden gerealiseerd.

Reactie E

Door de realisatie van de voetgangerstunnel naar de bushalte van IJpendam is in het wegontwerp duidelijk dat het openbaar gebied naast het perceel Zonneweg 1 noodzakelijk is voor de nieuwe route van de Merelstraat en Zonneweg. Een deel van de voortuin van het perceel Zonneweg 1 is eveneens nodig voor de ontsluitingsweg.

Een verdiepte ligging van de fietsenstallingen is niet wenselijk. Door de voetgangerstunnel en de inrichting van het openbaar gebied rondom de fietsenstallingen draagt een verdiepte ligging niet bij aan het gebruiksgemak. Gelet op de bouwhoogte van de overdekte fietsenstalling van 2,7 meter (zie hiervoor) en de terugliggende ligging ten opzichte van de woning van reclamant (ca. 2,7 meter achter de voorgevel) is de aantasting van het uitzicht minimaal. Daarnaast zal door de schuine overkapping de hoogte van de stalling grenzend aan het perceel van reclamant ca. 2,00 meter bedragen en wordt de stalling op ca. 1,0 meter uit de erfgrans geplaatst.

Overigens is het voor de burens van reclamant binnen het vigerend bestemmingsplan theoretisch mogelijk om een haag rond hun perceel te plaatsen. Deze haag zou achter de voorgevel dusdanig hoog kunnen zijn waarmee het uitzicht van reclamant naar het zuiden geheel zou worden ontnomen. De huidige situatie is dus geen garantie voor een toekomstig vrij uitzicht. Door de inrichting van de fietsenstallingen is de kans juist groter op een blijvend vrij uitzicht richting het zuiden.

In het wegontwerp van de N235 is de openbare ruimte aangepast rondom de voetgangerstunnel. Anders dan reclamant stelt is daarbij geen ruimte meer om de huidige fietsenstalling te handhaven. De hellingbaan voor fietsers vanaf de N235 naar de fietsenstalling toe en de aangepaste ligging van de weg en parkeervakken leiden tot het verwijderen van de huidige stalling voor verkeersbewegingen van en naar de fietsenstalling en voetgangerstunnel.

Reclamant stelt voor om het talud van de N235, de Zonneweg en een deel van de voorzijde van het perceel als 'Groen' te bestemmen. Gelet op de blijvende verkeersfunctie van de Zonneweg (als éénrichtingsweg) is de bestemming 'Groen' geen optie. Zoals in de reactienota overleg en inspraak (bijlage 18 van het bestemmingsplan) al aangegeven kunnen groenelementen worden geplaatst binnen de bestemming 'Verkeer'. De groene inpassing van de fietsenstalling is onderdeel van het definitief wegontwerp N235.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze F

Reclamant stelt dat de niet overdekte fietsenstalling niet is vastgelegd in het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant is van mening dat de locatie, de hoogte en het aantal fietsenstallingen van deze voorziening in de verbeelding en de planregels moet worden opgenomen. Daarnaast verzoekt reclamant ook om de bestemming 'Groen' op te nemen in het bestemmingsplan.

Reactie F

In het bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016 worden de kaders vastgelegd waarbinnen het definitieve wegontwerp kan worden gerealiseerd. Bij de realisatie van het werk heeft de aannemer enige ontwerpvrijheid om tot een optimalisatie te komen.

De fietsenstalling is bestemd als 'Verkeer - Verblijf'. Deze bestemming bestaat uit de bestaande Zonneweg en het perceel Zonneweg 1. Binnen de bestemmingsvlak is het mogelijk om met een functieaanduiding de ruimte aan te geven waarbinnen overkappingen voor het stallen van fietsen mogelijk is. Buiten deze aanduiding

kunnen dan alleen niet overdekte fietsenstallingen worden geplaatst. De verbeelding en regels worden hierop aangepast.

Standpunt

Deze zienswijze heeft aanleiding gegeven tot het aanpassen van het bestemmingsplan. In de regels wordt artikel 4.2.1 aangepast en luidt als volgt “b. uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding ‘fietsenstalling’ zijn overkappingen toegestaan met een maximale bouwhoogte van 2,70 m.”

Op de verbeelding van het bestemmingsplan wordt de functieaanduiding ‘fietsenstalling’, op de legenda aangeduid als (fis) opgenomen voor het perceel Zonneweg 1 waarbij de begrenzing aan de zijde van de Zonneweg op 2,0 meter achter het verlengde van de voorgevel van het pand Zonneweg 2 komt te liggen.

Zienswijze G

Reclamant stelt dat het onduidelijk is waar de reizigers hun fietsen stallen zolang het perceel Zonneweg 1 niet is aangekocht en de overige plandelen wel zouden worden uitgevoerd. Reclamant wenst duidelijkheid over de locatie van de (tijdelijke) fietsenstalling.

Reactie G

Het bestemmen van een locatie voor een tijdelijke fietsenstalling is geen onderwerp dat in het bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016 is geregeld. Een scenario waarbij de openbare ruimte rondom het perceel Zonneweg 1 als laatste wordt aangelegd is goed denkbaar.

Tijdelijke maatregelen worden door de nog te selecteren aannemer in overleg met de stakeholders besproken en voorgelegd aan de omwonenden. Op dit moment is de fasering van de werkzaamheden en de locatie van een tijdelijke fietsenstalling nog niet vastgelegd. In het faseringsplan wordt een deel van de Merelstraat / Zonneweg aangewezen als bouwterrein. Binnen dit terrein zullen ook de tijdelijke fietsenstallingen worden aangelegd. De aannemer moet tijdens de uitvoering het bestaande aantal fietsenstallingen, met bijbehorend aantal stalplaatsen voor fietsen, minimaal te garanderen binnen een straal van 50 m¹ van de bestaande fietsenstalling.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze H

Reclamant is tegen de plaatsing van een abri voor de woning waardoor het uitzicht vanuit de woning van reclamant wordt aangetast. Reclamant verzoekt om de toezegging uit de reactienota op te nemen in de planregels en verbeelding en toelichting van het bestemmingsplan.

Reactie H

In het wegontwerp, bijlage 4 van het bestemmingsplan, is te zien dat de positie van de abri's is afgestemd op de omliggende woningen. Het realiseren van een abri is een vergunningsvrije activiteit die, los van de verbeelding en regels in het bestemmingsplan, kan worden uitgevoerd.

Een bouwwerk ten behoeve van een infrastructureel of openbare voorziening kan op grond van artikel 18 lid 1 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) vergunningvrij

worden gerealiseerd. Beperkingen in regels en verbeelding van een bestemmingsplan doen hier niets aan af.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze I

Reclamant is van mening dat door de wijziging van het bestemmingsplan schade zal worden geleden. Reclamant zal door middel van een planschadeverzoek deze schade tracht te verhalen.

Reactie I

Indien reclamant meent dat er sprake is van schade c.q. waardedaling van haar objecten dan staat het reclamant vrij om na het in werking treden van het bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016 een verzoek tot planschade in te dienen bij de gemeente Waterland. De gemeente Waterland heeft hiervoor een [procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade](#) vastgesteld die zal worden doorlopen bij de afhandeling van het verzoek.

Standpunt

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van alle ambtshalve wijzigingen. Tevens wordt een toelichting gegeven op het aangepaste wegontwerp, zoals opgenomen in bijlage 4 van het bestemmingsplan.

3.1 Toelichting

Paragraaf 3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening

- Eerste zin aanvullen: In deze verordening, versie van 15 januari 2016, worden regels (...) mee gemoeid 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 24.	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 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 een 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;	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

	<p>c. de dagrecreatieve functie wordt versterkt, en;</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>
--	---	---

3.2 Bijlagen bij de toelichting

Als gevolg van het gewijzigde definitieve wegontwerp N235 is het ruimtebeslag van het project gewijzigd. Dit betekent dat een aantal onderzoeken zijn aangepast en de nieuwe onderzoek rapportages onderdeel uitmaken van de bijlagen van het vast te stellen bestemmingsplan Spitsbusbaan N235 2016. Per onderzoek wordt kort een toelichting gegeven op de wijzigingen.

Bijlage 4: Tekeningen concept ontwerp

Deze bijlage wordt vervangen door 'Tekeningen definitief ontwerp' waarbij onder andere de herplant van de bomenrij langs het Noordhollandsch Kanaal is verwerkt in het ontwerp. Daarnaast is ook de verharding in het wegontwerp aangepast onder meer gelet op het toepassen van geluidreducerend asfalt.

Bijlage 6: Natuur en landschapsplan N235

Het natuur en landschapsplan is aangepast op het definitieve ontwerp. De bomen langs het Noordhollandsch Kanaal komen terug waardoor het landschapsplan verandert. De omschrijving van het gebied en de impact op natuur en landschap is beperkter nu de bestaande situatie na realisatie van de werkzaamheden nagenoeg gelijk zal blijven.

Bijlage 7: Groencompensatieplan N235

De bomen langs het Noordhollandsch Kanaal die worden gekapt worden in het definitieve wegontwerp weer terug geplant. Voor het compenseren van het groen betekent dit een zeer beperkte opgave. Het onderdeel groencompensatie is daarom opgenomen in hoofdstuk 6 en hoofdstuk 7 van het Natuur en landschapsplan N235 en maakt onderdeel uit van bijlage 6. Bijlage 7 vervalt.

Bijlage 9: Akoestisch onderzoek

Door de wijziging van de verharding naar geluidreducerend asfalt wijzigen de geluidberekeningen in het voordeel van de omgeving. Door het toepassen van dit asfalt op zowel de rijbanen als de spitsbusbaan wordt de berekende geluidbelasting lager dan in het huidige akoestisch onderzoek.

Bijlage 15: Toelichting watertoets N235

Uit het definitief wegontwerp komen voor het dempen van het kanaal in m² en de compensatie door toename van verharding in m² andere cijfers. Voor zowel het dempen

van het kanaal als de aanpassingen aan de verharding van spitsbusbaan, rijbanen en fietspad is een herzien overzicht gemaakt dat de basis vormt voor de watercompensatie.

Bijlage 17: Archeologisch onderzoek N235

Uit het definitief wegontwerp komen voor het dempen van het kanaal in m² andere oppervlaktes naar voren. Deze grondwerkzaamheden moeten worden getoetst aan de onderzoeksplicht voor archeologisch onderzoek. De nieuwe verstoringen door het dempen van het kanaal en de realisatie van de voetgangersbrug zijn verwerkt in het aangepaste onderzoek.

3.3 Verbeelding

Op basis van het definitieve wegontwerp wordt de bestemmingsplangrens ter hoogte van het Noordhollandsch Kanaal aangepast. Uitgangspunt voor de verbeelding is het hart van de nieuwe damwand uit het definitieve wegontwerp + 1 meter. Deze meter bevat voldoende speelruimte om, indien de omstandigheden dat vereisen, de damwand te kunnen plaatsen door de aannemer. Uiteindelijk zal op basis van de 'as-build' ontwerptekeningen een verrekening plaatsvinden voor bijvoorbeeld de exacte hoeveelheid m² dat is gedempt van het Noordhollandsch Kanaal en leidt tot eenzelfde hoeveelheid nieuw oppervlaktewater in hetzelfde peilgebied.

4. OVERZICHT VAN DE AANPASSINGEN

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de aanpassingen die voortvloeien uit de zienswijzen.

4.1 Toelichting

1. 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. Er komen in totaal 120 stallingen in units van 8 plaatsen. 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.

2. Paragraaf 3.2.3 van de toelichting wordt aangevuld met onderstaande tekstpassages.

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

Artikel PRV	Toetsingscriterium	Conclusie
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 24.	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 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 dienen 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.

3. 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.”

4. Paragraaf 4.4 Landschappelijke inpassing

In de paragraaf 4.4 is de tekst aangepast op het nieuwe natuur- en landschapsplan N235.

5. 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 vorm) 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.”

6. Paragraaf 6.2 Economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt herschreven. De tekst luidt als volgt:

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.

7. Paragraaf 7.2 Bestemmingsregeling (gemeente Waterland)

In paragraaf 7.2 van de toelichting van het plan van de gemeente Waterland is onder de bestemmingsregels bij Verkeer-Verblijf de volgende tekst toegevoegd: “Voor de plaatsing van overdekte fietsenstallingen op de hoek Zonneweg-Merelstraat is een aanduidingsvlak op de verbeelding opgenomen. De stallingen moeten worden geplaatst op een afstand van tenminste 1 meter vanaf de perceelsgrens met de woning op het adres Zonneweg 2 in IJpendam.”

8. 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.”

4.2 Bijlagen bij de toelichting

1. Bijlage 4: wordt vervangen door definitieve ontwerptekeningen;
2. Bijlage 6: wordt vervangen door het aangepaste Natuur en landschapsplan N235;
3. Bijlage 7: vervalt;
4. Bijlage 9: wordt vervangen door het aangepaste Akoestisch onderzoek N235;
5. Bijlage 15: wordt vervangen door de aangepaste Watertoets N235;
6. Bijlage 17: wordt vervangen door het aangepaste Archeologisch onderzoek N235.

4.3 Regels gemeente Waterland

1. Artikel 4.2.1 onder b luidt als volgt “b. uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding ‘fietsenstalling’ zijn overkappingen toegestaan met een maximale bouwhoogte van 2,70 m, met dien verstande dat deze uitsluitend op een afstand van tenminste 1 m van de perceelsgrens met het adres Zonneweg 2 te IJpendam mogen worden gebouwd.”

2. In artikel 11 is de volgende bepaling toegevoegd:
“11.2 Voorwaardelijke bepaling
Tot een gebruik, strijdig met de bestemmingsregels, wordt tevens gerekend:
het gebruik van gronden en bouwwerken zoals bedoeld in Artikel 3 van dit plan
vóórdat de mitigerende maatregelen zoals die zijn opgenomen in Bijlage 2 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.”
3. Bij de regels is bijlage 2 mitigerende maatregelen toegevoegd.

4.4 Regels gemeente Purmerend

1. 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
vóórdat 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.”
2. Bij de regels is bijlage 1 mitigerende maatregelen toegevoegd.

4.5 Verbeelding

Gemeente Purmerend en gemeente Waterland

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

Gemeente Waterland

Ter hoogte van het perceel Zonneweg 1 wordt op 2 meter achter de voorgevel van de
woning Zonneweg 2 de functieaanduiding ‘fietsenstalling’ (fis) opgenomen binnen de
bestemming ‘Verkeer - Verblijf’ zoals op onderstaande uitsnede is weergegeven. De
stallingen moeten worden geplaatst op een afstand van tenminste 1 meter vanaf de
perceelsgrens met de woning op het adres Zonneweg 2 in IJpendam.

