



D19.003632

ZAAKNUMMER: ZK19000754

### Concept- beoordeling van de zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan Kindcentrum Avenhorn De Goorn.

Dit concept is opgemaakt door burgemeester en wethouders voor het horen door de gemeenteraad van de indieners van de zienswijzen. De indieners hebben dit concept ontvangen. Gelet op de inhoud van de gehouden hoorzitting en het daarvan opgemaakt verslag geven geen aanleiding om deze concept-beoordeling te wijzigen.

Dit concept wordt nu aan de gemeenteraad aangeboden om in de raadsvergadering van 20 mei 2019 vast te stellen als beoordeling van de zienswijzen die tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn ingediend.

#### Tijdig ingediend

De zienswijzen konden worden ingediend in de periode dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen. Dit is van 21 januari tot en met 3 maart 2019. De hieronder genoemde 2 zienswijzen zijn binnen deze periode ingediend.

Inhoud zienswijze	Beoordeling	conclusie
<b>Zienswijze 1</b> Deze is op 20 februari 2019 ontvangen en bevat 3 zienswijzen.	Tijdig ingediend	
1.Door het Kindcentrum zal er vanuit de wijken De Tuinen en Buitenplaats De Burgh nog meer verkeer gebruik maken van de route De Goorn / Dwingel. Over deze route gaat al teveel verkeer en de toename gaat en koste van de leefbaarheid.	<i>Beoordeling</i> Door het Kindcentrum veranderen de verkeersstromen over De Goorn en Dwingel niet. De onderwijsvoorzieningen die in het Kindcentrum worden gecentraliseerd liggen al zuidelijk van De Goorn en Dwingel. Het gegeven dat veel verkeer gebruik maakt van De Goorn en Dwingel wordt dus niet veroorzaakt door het Kindcentrum. Uiteraard neemt het verkeer over De Goorn en Dwingel toe door realisering van de wijk Buitenplaats De Burgh maar dit heeft geen betrekking op het bestemmingsplan Kindcentrum.  Ter toelichting wordt op de verkeerssituatie en –circulatie ingegaan.  Het Verkeerscirculatieplan Koggenland uit 2006 beschrijft de huidige en toekomstige verkeersstromen binnen Koggenland. Het rapport richt zich op de vraag hoe het verkeer zich rond 2020 afwikkelt. Daarin is rekening gehouden met de te ontwikkelen woonwijken. Hierin zijn ook de wegen De Goorn en Dwingel meegenomen.	Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

	<p>Conform het gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan is De Goorn gecategoriseerd als ontsluitingsweg type B (zonder ruimte voor een vrij liggend fietspad) waar als indicatie een verkeersintensiteit per etmaal (mvt/etm) van 2.500 tot 6.000 passend is. Metingen in 2016 en 2017 geven aan dat er 3.918 en 3.933 mvt/etm voertuigen zijn gepasseerd.</p> <p>Dwingel is een erftoegangsweg waar een maximum snelheid van 30 km/u geldt. Bij erftoegangswegen geldt als indicatie een verkeersintensiteit tot 5.000 mvt/etm. Metingen in 2016 en 2018 geven een aantal van 5189 en 5273 mvt/etm aan.</p> <p>Uit de modelberekeningen in het verkeerscirculatieplan blijkt de doortrekking van De Leet noodzakelijk om een deel van het verkeer van de nieuwe woningbouwlocaties af te wikkelen. Hierdoor zou het onderliggend wegennet, waaronder De Goorn en de Dwingel, ontlast worden.</p>	
2. De huidige 30 km/u zone op Dwingel is door het ontbreken van maatregelen ongelooftwaardig	<p>Ook hier geldt dat dit geen verband houdt met het bestemmingsplan Kindcentrum.</p> <p>Voor de volledigheid wordt wel op de zienswijze ingegaan. Snelheid remmende maatregelen in een 30 km/u zone zijn wenselijk op de kruisingen. Deze worden bij voorkeur aangelegd in de vorm van een verhoogd gelijkwaardig plateau. Vanwege de bebouwing dicht op de weg is het kruisingsvak van De Goorn-Dwingel niet verhoogd. Dit ter voorkoming van geluid- en trillingoverlast.</p>	Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan
3. .Er wordt gevraagd om: a. Inzichtelijk te maken wat de te verwachten verkeersaantallen over De Goorn en Dwingel worden; b. duidelijk te maken wat de bijbehorende geluidsbelasting is; c. aan de hand van die gegevens door verkeersspecialisten een analyse te maken van de effecten op de leefbaarheid en veiligheid; d. een onderzoek uit te voeren naar de	<p>Nogmaals, het heeft <u>geen</u> verband met het Kindcentrum.</p> <p>Overigens is het college wel van plan om voor de hele gemeente het verkeersbeleid te actualiseren. Het huidige Verkeerscirculatieplan Koggenland 2006 met doorkijk naar 2020, moet worden vervangen door een Verkeerscirculatieplan met een doorkijk naar 2030 of 2035. Dit geldt ook voor het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan met een werking van 2013 tot 2023.</p> <p>Het is praktisch om een nieuw Verkeersplan op te maken wanneer de wegen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier aan de gemeente zijn overgedragen. De verwachting is dat dit de komende jaren gebeurt. Dan kan in het Verkeersplan 2023-</p>	Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

<p>mogelijkheid van een veilige extra ontsluiting van Buitenplaats De Burgh naar Citroengras/Witbol of via het industrieterrein naar het Kindcentrum.</p>	<p>2035 aandacht worden besteed aan de in de zienswijze genoemde onderzoekpunten. Hiermee kunnen alle wegen in Koggenland gecategoriseerd worden en kunnen de verkeersstromen voor de toekomst inzichtelijk worden gemaakt.</p>	
<p><b>Zienswijze 2</b> Deze is op 3 maart 2019 ontvangen en bevat 6 zienswijzen.</p>	<p>Tijdig ingediend.</p>	
<p>1.Het groot aantal benodigde parkeerplekken</p> <p>De berekening van het aantal parkeerplaatsen is niet gepast. De gehanteerde methode komt uit op 136 parkeerplaatsen voor het halen en wegbrengen van de kinderen door de ouders met auto's en voor het personeel. Als de methode van m2 lesoppervlakte wordt toegepast zijn er maar 79 parkeerplekken nodig, inclusief de 20 parkeerplaatsen voor het personeel.</p>	<p>De gehanteerde berekening van het aantal benodigde parkeerplekken is in overeenstemming met de Nota parkeernormen gemeente Koggenland 2018. Ook is rekening gehouden met het bovengemiddelde autobezit in Koggenland. De gehanteerde berekening is dus onderbouwd en correct. Daarbij is het ook nog zo dat het parkeerterrein benut wordt bij de evenementen en activiteiten die op het veld blijven plaatsvinden. Beseft moet worden dat een parkeertekort hinder en druk oplevert bij direct omwonenden in de aangrenzende wijk(en). Uiteraard blijft het weliswaar met door praktijk onderbouwde ervaringscijfers – een berekening. Het feitelijk gebruik blijft tot op zekere hoogte onzeker. Daarom is de gemeente bereid om niet het gehele parkeerterrein direct te realiseren. We denken aan de aanleg van 100 parkeerplaatsen. Het gedeelte van het terrein wat dan niet benut wordt, blijft dan groen. De exacte locatie van dit extra deel groen kan pas worden bepaald als de inrichting van het parkeerterrein is uitgewerkt. Vooral de "kiss and ride strook" kan daar bepalend in zijn. Als blijkt dat het aantal parkeerplaatsen in de praktijk voldoende is kan met het aangelegde aantal worden volstaan. Als blijkt dat er in de praktijk een parkeertekort is wordt het aantal parkeerplaatsen alsnog aangevuld tot het aantal van 136.</p>	<p>Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan</p>
<p>2.Het stimuleren van het gebruik van de auto Door het aanbod van zoveel parkeerplekken wordt het gebruik van de auto gestimuleerd. Bovendien kan het parkeerterrein kleiner als de NEN norm van 11,25 m2 wordt gehanteerd in plaats van de 20 m2 per parkeerplaats die</p>	<p>Net zoals elke ondernemer die een bedrijfsgebouw realiseert of een particulier die een woning bouwt, moet ook de gemeente bij ontwikkelingen zorgdragen voor voldoende parkeerruimte. De berekening in de zienswijze van de noodzakelijke oppervlakte van een parkeerplaats is niet juist. De kengetallen voor langdurig parkeren zijn door de indiener gebruikt. Dit terwijl de kengetallen voor kortstondig parkeren aan twee zijden van een weg van toepassing zijn. Deze zijn gehanteerd en leiden tot de vereiste 2720 m2.</p>	<p>Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan</p>

<p>in de berekening in het ontwerpbestemmingsplan is gehanteerd. De vrijkomende ruimte kan dan worden benut voor het aanbrengen van groen.</p>	<p>Zoals bij de beoordeling van punt 1 is aangegeven wordt voorlopig volstaan met ca. 100 tot 110 parkeerplaatsen en blijft het niet benutte deel van het parkeerterrein groen.</p>	
<p>3.Terugdringen CO2</p> <p>Er gaan bomen verloren en het autoverkeer stoot CO2 uit. Dit laatste moet bij een school en voetbalveld zoveel mogelijk worden voorkomen.</p> <p>Tevens is de locatie bedacht op het losloopveld van het Dorpsbos waar veel hondenbezitters zijn of haar honden uitlaten.</p>	<p>De inrichting van het openbaar gebied moet nog verder worden uitgewerkt. In de eerst gemaakte opzet worden er 5 bomen weggehaald en worden er 45 bomen geplant. Het aantal bomen neemt dus in 9-voud toe.</p> <p>Er kan niet worden voorkomen dat parkeerruimten bij scholen worden gerealiseerd. Voor een goed woon- en leefklimaat, waaronder dus een verkeersveilige situatie, is het juist nodig dat voldoende parkeerruimte wordt gerealiseerd.</p> <p>Het hondenlosloopgebied ligt aan de oostkant van de sloot. Het gedeelte waar de uitbreiding van het parkeerterrein is gesitueerd mogen geen honden loslopen.</p>	<p>Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan</p>
<p>4. Verdwijnen van groen</p> <p>Door de aanleg van het parkeerterrein wordt veel groen weggenomen. Het dorpsbos is een ecologisch epifytencentrum dat in ere moet worden gehouden. Een parkeerterrein met verlichting tast dit aan. Om die reden is het burgerinitiatief Verlichting in het park afgewezen.</p> <p>Denk na over alternatieven zoals een rondweg om de school als "kiss and ride strook", een parkeerlaag onder de grond, het doortrekken van een parkeerterrein langs de Vredemakersweg met twee toegangen van deze strook.</p>	<p>Door de uitbreiding van het parkeerterrein verdwijnt er inderdaad groen. Maar zoals eerder is opgemerkt gaat dit gepaard met een toename van het aantal bomen en het vergroten van de wateroppervlakte. Dat zijn waardevolle natuurlijke toevoegingen aan het gebied.</p> <p>Voor de verlichting van het parkeerterrein wordt een dynamische verlichting gebruikt die afhankelijk van het tijdstip van de avond en nacht de lichtsterkte vermindert. Verlichting is noodzakelijk op het parkeerterrein om bij te dragen aan een veilige verkeers- en sociale situatie.</p> <p>Het genoemde afgewezen initiatief "Verlichting van het park" ging om verlichting langs het gehele fietspad in het groengebied en langs het dorpsbos. Dit was veel omvangrijker en anders gelegen dan de verlichting van het parkeerterrein. Het is onjuist – zoals in de zienswijze gebeurt – dit als een gelijkwaardige ontwikkeling te zien. Het is mede afgewezen vanwege de kosten en de aanwezigheid van alternatieve fietsroutes.</p> <p>De genoemde alternatieven zijn niet passend. Juist voor een goede schoolomgeving is een rondweg om de school heen absoluut ongewenst.</p> <p>Een ondergrondse parkeerkelder is financieel niet reëel. Het parkeerterrein langs de Naamsloot te verplaatsen naar de Buitenroede noordelijk van de huidige parkeerplaats is ook niet passend. Het parkeerterrein komt dan te ver van de school en de sportzaal te liggen. Bovendien is dit voor de bewoners van de Gaffel een verslechtering van de situatie.</p>	<p>Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan</p>



	<p>volkstuinten /naast voetbalvereniging Kwiek te maken. Het college is daartoe bereid. Het sociale aspect van het park wordt zeker niet aangetast. De opmerking in de zienswijze dat het huttdorp, circus, kofferbakmarkt en braderie door het parkeerterrein onmogelijk worden gemaakt is volstrekt onjuist. De ruimte voor deze activiteiten wordt niet aangetast. Sterker nog, een volwaardige parkeervoorziening is juist ten dienste van deze activiteiten. Nogmaals de sociale functie blijft ongeschonden.</p>	
<p>6.Veel schattingen en onzekere factoren.</p> <p>Gezien onduidelijkheden over de mate van samen rijden naar school, de wisselende openingstijden en de te verwachten daling van het leerlingenaantal is de berekening van het aantal parkeerplaatsen een schatting afhankelijk van onzekere factoren. Daarom wordt verzocht het aantal parkeerplaatsen te verminderen en de fietsenstalling uit te breiden.</p>	<p>Er is in de berekening van de parkeerbehoefte uitgegaan van verifieerbare gegevens. Dit zijn geen schattingen maar berekeningen. En net zoals bij elke berekening van het vereiste aantal parkeerplaatsen kan er in de praktijk een marge in het gebruik ontstaan. Daarom worden, zoals eerder is aangegeven, niet alle parkeerplaatsen aangelegd. Er wordt daarvoor wel ruimte gereserveerd. Maar er wordt in eerste instantie volstaan met de aanleg van 100 tot 110 parkeerplaatsen van de vereiste 136 parkeerplaatsen. De fietsenstalling wordt zo ruim mogelijk gemaakt om aan de behoefte te voldoen. Ook wordt daarbij gedacht aan een opstelplaats voor de ouders die de kinderen met de fiets brengen. Hiermee wordt het fietsverkeer gestimuleerd.</p>	<p>Zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan</p>