

Inspraak

Het bestemmingsplan voor het stadsstrand Hoorn is bedoeld om het recreatief gebruik van het stadsstrand planologisch-juridisch te faciliteren, de maaiveldinrichting mogelijk te maken en de ontsluiting van het strand te regelen. De aanleg zelf is al eerder onderwerp geweest van inspraak en juridische procedures, daar de aanleg mogelijk is gemaakt in het projectplan Markermeerdijken dat in 2019 onherroepelijk is geworden. Inspraak richt zich dan ook op het gebruik, de inrichting en de ontsluiting van het strand.

De gemeente Hoorn heeft vanaf 2014 meerdere informatieve sessies en meedenksessies gehouden over de invulling van het strand (bijvoorbeeld over parkeren, de sport- en spelinvulling). Op 8 december 2021 heeft de gemeente een online informatiebijeenkomst gehouden over de bruggen naar het stadsstrand en de inrichting van het verkeer van en naar het stadsstrand. De omwonenden van het stadsstrand en andere geïnteresseerden zijn daar actief voor uitgenodigd. Tijdens de bijeenkomst gaf de architect van de bruggen uitleg over het ontwerp van de bruggen. De verkeerskundige van de gemeente gaf uitleg over de verkeerstromen en verkeersaanpak rond het stadsstrand. Hij gaf aan hoe de verschillende gebruikers van de Westfriese Omringdijk en het stadsstrand veilig naar hun bestemming kunnen komen. Tijdens de bijeenkomst zijn de vragen van de aanwezigen beantwoord.

Vooroverleg

Ik het kader van het verplichte bestuurlijke vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het bestemmingsplan Stadsstrand Hoorn voor advies voorgelegd aan de volgende bestuurlijke overlegpartners en instanties:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Rijkswaterstaat (RWS);
3. Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (ODNHN);
4. Hoogheemraadschap Noorderkwartier (HHNK);
5. Gemeente Koggenland;
6. Veiligheidsregio Noord- Holland Noord (VRNHN)

Van de ODNHN is geen reactie ontvangen. De overige reacties zijn (zo nodig verkort) onderstaand weergegeven en voorzien van een beantwoording. Waar nodig is in de beantwoording aangegeven op welke wijze de reactie is verwerkt in het bestemmingsplan.

Provincie Noord-Holland

Het plan voldoet aan de verwachtingen en afspraken die gemaakt zijn met de verschillende collega's die betrokken zijn.

Reactie gemeente

Dit wordt ter kennisgeving aangenomen

Er is wel een vraag gesteld of de bouwmaten van de bruggen passend zijn binnen de regels van het bestemmingsplan. Het is namelijk niet helder vanaf welke peil gemeten wordt. NAP is niet als zodanig af te lezen vanaf de verbeelding danwel uit de regels.

Reactie gemeente

De hoogte van de bruggen is gemeten vanaf NAP. Het NAP is aangegeven op de bouwtekeningen voor de bruggen. Deze zijn niet meegezonden met het bestemmingsplan. Op basis van deze tekeningen kan worden vastgesteld dat de bruggen passen in het bestemmingsplan. In de regels van het bestemmingsplan is een peilregeling opgenomen.

Uit de toelichting op het bestemmingsplan kan niet goed worden opgemaakt hoe die aanlanding er in detail nu precies uit ziet. Op de visualisatie is te zien dat de aansluiting op de Westfriese Omringdijk rommelig is door verschillende vormen en materialen. Het pad en houten plankier lopen door over het rooster, waardoor het ontwerp principe van 'het bijna raken van de dijk door de bruggen' niet goed tot zijn

recht komt. Het advies is om de aansluiting zo eenvoudig mogelijk te houden en deze alleen met het 'staalrooster', dat op een mooie manier passend gemaakt wordt, op te lossen.

Reactie gemeente

Naar aanleiding van deze reactie is dit onderdeel verder uitgewerkt. Er wordt nu uitgegaan van een 'rooster' over de gehele breedte van de brug als overgang tussen brug en Westfriese Omringdijk

Ook vanuit beheeroptiek hebben wij vragen bij de gekozen oplossing, waarbij de brugconstructie rust op een staalplaat. De ruimte tussen staalplaat en dijk is te klein om er goed bij te kunnen en schoon te kunnen houden. De kans is groot dat zwerfvuil zich hier zal verzamelen en dat hier planten en struiken, waaronder vlier, zullen gaan groeien. Op termijn krijgen alle bruggen daardoor een 'groene snor' bij de aansluiting op de Omringdijk. Dit is met het oog op de ontwerpdoelstelling ongewenst. De vraag is of het niet beter is, om meer ruimte te creëren onder de aansluiting zodat beheerder er goed bij kan, door bijvoorbeeld de brug te laten rusten op een enkele smalle pilaar aan de voet van de Omringdijk.

Reactie gemeente

Op grond van deze reactie is ervoor gekozen te voorzien in een verwijderbaar rooster waarmee het mogelijk wordt om, indien noodzakelijk, beheer en onderhoud te verrichten.

Rijkswaterstaat

In de toelichting (3.1.1 en 3.1.3) mist een beschouwing van het ruimtegebruik i.h.k.v. artikel 2.12.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De gemeente wordt verzocht om in de toelichting aan te geven welk deel van het ruimtebeslag direct gerelateerd is aan de dijkversterking, en welk deel meegerekend moet worden i.h.k.v. de in Barro-artikel 2.12.2 aan de gemeente toegekende hectares voor landaanwinning en bebouwing in het IJsselmeergebied. In dit kader verzoeken wij de gemeente aan te geven hoeveel van de voor de gemeente beschikbare Barro-hectares reeds gebruikt zijn, en waarvoor deze gebruikt zijn. Dit overzicht is bedoeld om transparant op papier te hebben staan welke Barro-ruimte de gemeente nog beschikbaar heeft voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Barro-begrenzing voor het IJsselmeergebied.

Reactie gemeente

Elke gemeente aan het IJsselmeer/ Markermeer heeft een zogenaamde 'Barro ruimte' van 5 ha. om land te maken in het IJsselmeer/ Markermeer. Als deze hectares zijn opgebruikt, is het niet meer mogelijk om ruimte in het IJsselmeer/ Markermeer te gebruiken. Voor zover het landmaken ziet op waterstaatkundige werken, zoals ten behoeve van hoogwaterbescherming, worden deze hectares niet gezien als 'Barro ruimte'. Het gehele stadsstrand Hoorn (oeverdijk) is primair bedoeld voor hoogwaterbescherming. Het stadsstrand Hoorn wordt dan ook niet gerekend tot de 'Barro ruimte'. Dit zal als zodanig worden opgenomen verwoord in het bestemmingsplan.

Onder 3.1.5 (RRAAM) wordt geadviseerd toe te voegen dat de nieuwe oeverzones ook toegevoegde waarde opleveren voor het ecologisch systeem van het Markermeer, en dat deze daarmee bijdragen aan TBES.

Reactie gemeente

Dit wordt opgenomen in de toelichting.

Onder 4.9 wordt voorbij gegaan aan het feit dat het plangebied binnen het beheergebied ligt van Rijkswaterstaat (oppervlaktewater binnen het hoofdwatersysteem: het Markermeer) en dat uit dat oogpunt ook beleid en toetsingskaders aan de orde zijn. Afhankelijk van het moment van publicatie van het bestemmingsplan gaat het om het Nationaal Waterplan en het Beheer en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren, dan wel het toekomstige Nationaal Waterprogramma. Verzoek hier in deze paragraaf op in te gaan.

Reactie gemeente

Dit wordt opgenomen in de toelichting.

Vanuit Rijkswaterstaat onderschrijven wij het in paragraaf 4.9 benoemde belang van het voorzuiveren van afstromend hemelwater van verharde oppervlakken, door middel van een berm, wadi of bodempassage. Ook bij de drie bruggen zullen maatregelen getroffen moeten worden om te voorkomen dat vervuiling van het wegdek door bijvoorbeeld afstromend regenwater in het oppervlaktewater terecht komt.

Reactie gemeente

De verwerking van de run-off van de bruggen wordt nog verder uitgewerkt. Onder geen geval zal sprake zijn van directe afvoer naar het oppervlaktewater

I.r.t. de verbeelding valt ons op dat de aanduiding 'waterstaat – waterkering' alleen opgenomen is ter plaatse van de oude kering. Aangezien de vooroever ook deel uit zal gaan maken van de kering zou deze aanduiding ook ter plaatse van de vooroever opgenomen moeten worden.

Reactie gemeente

Dit is ook opgemerkt door HHNK, dit wordt gewijzigd.

Algemeen i.r.t. het Stadsstrand wordt gewezen op het belang van de waterkwaliteit voor de zwemmers. Het strand is gelegen in een luw gebied met weinig doorstroming. Hierdoor kunnen problemen met de waterkwaliteit optreden, waar in het gebruik rekening mee gehouden zal moeten worden. Veelvuldig gebruik van bijvoorbeeld de strekdammen door vogels kan als gevolg van uitwerpselen ook een negatief effect hebben op de waterkwaliteit.

Reactie gemeente

De gemeente Hoorn heeft het stadsstrand aangemeld bij de provincie Noord- Holland, bevoegd gezag voor buitenzwemwater. Voorafgaand aan de openstelling van het stadsstrand wordt onderzoek verricht naar de kwaliteit van het zwemwater. Er zijn geen aanwijzingen om te veronderstellen dat de aanwezigheid van de steiger aanleiding kan zijn voor een verslechtering van de waterkwaliteit.

HHNK

Hoogheemraadschap Noorderkwartier geeft aan dat de gehele oeverdijk als waterstaatswerk/waterkering bestemd moet worden. Het tussenwater moet daarnaast ook de dubbelbestemming 'Water' krijgen. Voorts heeft HHNK de waterparagraaf opgesteld ten behoeve van verwerking in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

De oeverdijk wordt geheel bestemd als waterkering conform het verzoek. Het tussenwater (de watergang tussen de oeverdijk en het strand) wordt bestemd als water. De gemeente dankt HHNK voor het aanleveren aan de waterparagraaf; deze wordt verwerkt in het bestemmingsplan.

Gemeente Koggenland

De gemeente Koggenland ziet de ontwikkeling van het 'stadsstrand Hoorn' op als een positieve ontwikkeling. Met de realisatie 'stadsstrand Hoorn' zal er wel een toenemende recreatieve gebruik ontstaan en daarmee een toenemende verkeerstaantrekkende werking zodat er extra verkeersdruk met voetgangers, fietsers en auto's ontstaat. De gemeente Koggenland merkt op dat het daarbij horende aspect verkeersveiligheid niet is opgenomen in het voorontwerp BP en adviseert dit alsnog mee te nemen. In het voorontwerp wordt tevens verwezen naar modules 2 (Strand Hoorn) en module 3 (Grote Waal en de Hulk). Het verzoeken de verkeersveiligheid en verkeersverbindingen tussen deze twee gebieden integraal mee te nemen.

Reactie gemeente

Het aspect verkeersveiligheid en bereikbaarheid wordt nog verder uitgewerkt. Deze uitwerking wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Voor een veiligere fietsroute (van en naar het stadsstrand) over deze wegen stellen wij voor verkeersdrempels en/of -plateaus aan te leggen en de fietsstroken verbreed worden naar minimaal 1,70 m conform de actuele richtlijnen. Dit geldt ook voor de IJsselmeerdijk die in beheer van de gemeenten komen. Op dit gedeelte bevinden zich echter een aantal woningen waar geen verkeersdrempels en/of – plateaus aangelegd kunnen worden, omdat deze daar te veel trillingsoverlast veroorzaken. Om deze reden zijn er twee wegversmallingen in ontwerp opgenomen bij de locatie waar het fietspad aansluit op de IJsselmeerdijk. Als de IJsselmeerdijk t.z.t. opnieuw geasfalteerd wordt, gaat Koggenland de fietsstroken ook verbreden naar minimaal 1,70 m en gaan wij meer verkeersmaatregelen overwegen op dit weggedeelte in de vorm van verkeersdrempels, -plateaus of wegversmallingen.

Reactie gemeente

Verkeerskundig is het uitgangspunt om de bestaande Westerdijk veiliger en leefbaarder te maken omdat hier meer kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers) zullen zijn door de aanleg van het stadsstrand. Door het verplaatsen van de komgrens komen de verbindingen van het stadsstrand binnen de bebouwde kom te liggen en wordt de snelheid verlaagd naar 50km/u. Het stadsstrand heeft een drietal verbindingen met de Westerdijk en de Grote Waal. De aansluitingen van het stadsstrand worden uitgevoerd in een verkeersplateau, conform CROW richtlijnen, voor een 50km/u weg. Het verplaatsen van de komgrens is een besluit van de Provincie Noord-Holland. Vanuit de gemeente Hoorn wordt een verzoek ingediend voor verplaatsing. Dit verzoek is op dit moment nog niet gedaan.

Ongeveer halverwege het stadsstrand zit een voetgangersbrug. De voetgangersbrug zit in het verlengde van een voetgangersverbinding uit de Grote Waal. De voetgangersbrug sluit aan op een plateau. Het is wenselijk dat hier een zebrapad wordt aangelegd. Nader onderzoek wordt gedaan over de haalbaarheid.

Als het gedeelte Westerdijk tussen de Schouwburg en de Galgenbocht voor asfaltonderhoud in aanmerking komt is de verkeerskundige wens om bredere fietsstroken aan te leggen. Zo ontstaat er meer ruimte voor de fietser. De wegen zijn begin dit jaar (2022) overgedragen vanuit het Hoogheemraadschap (HHNK). Op dit moment zijn er nog geen inspecties uitgevoerd.

Bij het kruispunt de Hulk – Westerdijk is opgenomen in het ontwerp om een verkeersdruppel aan te leggen. Het is voor verkeer uit de richting Scharwoude niet meer mogelijk, om zonder te sturen en snelheid te verlagen, om richting de Westerdijk te gaan. De grotere bocht, i.v.m. de bus blijft behouden.

Een onafhankelijk adviesbureau voert een verkeersveiligheidsaudit uit, waarbij getoetst wordt of de bedachte verkeerskundige oplossingen veilig zijn en conform verkeersbeeld zijn.

Hoorn heeft in het verleden gekeken of er een voetpad tussen de Hulk en het stadstrand kon worden aangelegd. Wordt dit ook uitgewerkt in dit voorontwerp?

Reactie gemeente

Dit wordt niet meegenomen in het voorontwerp. In de financiering is hier geen rekening mee gehouden. Wel wordt er nagedacht over een voetpad tussen de oeverdijk en de Hulk. Dit zal los van het project gerealiseerd en gefinancierd dienen te worden.

Veiligheidsregio Noord- Holland Noord

Om te kunnen spreken van een goede bereikbaarheid voor noodhulpdiensten moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

Het stadstrand is op twee manieren voor de hulpdiensten om het stadstrand te bereiken.

Reactie gemeente

Het stadsstrand is bereikbaar via de ontsluiting bij de schouwburg en de verkeersbrug bij de Galgenbocht.

De minimale beschikbare rijstrookbreedte kan variëren per wegkenmerk, maar dient minimaal voor 3.25 m te worden verhard en een vrije ruimte met een breedte van 3.50 m.

Reactie gemeente

De weg op de oeverdijk is 3 m breed asfalt met aan beide kanten een 1.2 m brede verharde rammelstrook, op de verkeersbrug is de wegbreedte minimaal 3.50 m. Hiermee wordt voldaan aan deze eisen.

De doorgangshoogte moet minimaal 4.20 meter zijn.

Reactie gemeente

Er zijn geen beperkingen in de doorgangshoogte, aan deze eis wordt aldus voldaan.

Er dient rekening gehouden te worden met de draaicirkel van de voertuigen en de hiermee gepaarde rijcurve en sleeplijn.

Reactie gemeente

Bij de verkeersbrug nabij de Galgenbocht is het maatgevende voertuig een brandweerauto voor de bepaling van de bochtstralen en rijcurves. Het is voor grotere voertuigen, dan het maatgevende voertuig, niet mogelijk om op de verkeersbrug op te draaien. Dit komt door de beperkte ruimte op de Westerdijk en de verkeersbrug. De rijbaan op de verkeersbrug heeft een profiel van 4,25m. Als langere voertuigen het stadsstrand moeten bereiken dan kunnen deze kunnen via de verbinding nabij de schouwburg het stadsstrand bereiken.

Als richtlijn voor verharding geldt een totaal gewicht van 30 ton en een asbelasting van 11,5 ton.

Reactie gemeente

De oeverdijk is ontworpen voor een onderhoudsvoertuig van 35 ton conform de Eurocodes. Voor bruggen en viaducten is, voor gebruik door hulpdienstvoertuigen, minimaal verkeersklasse 45 van toepassing op basis van de aslast (11,5 ton oftewel 115 kN). Daarmee wordt aan deze eis voldaan.

Borg dat tijdens drukke dagen de opkomst van de hulpdiensten niet belemmerd wordt door de uitstroom van bezoekers/recreanten.

Reactie gemeente

Doorgaande wegen dienen altijd vrij te zijn, hier zijn geen parkeermogelijkheden. Tevens wordt op de meest extreem drukke dagen inzet van verkeersregelaars overwogen. Aan deze eis wordt voldaan.

De fietspaden van beide modules geschikt te maken voor een ambulance.

Reactie gemeente

De oeverdijk is geschikt voor voertuigen van 35 ton, waarmee deze tevens geschikt is voor noodhulpvoertuigen.

Het stadstrand wordt voorzien van een strandpaviljoen. VRHNH adviseert om de brandweer te betrekken bij de verdere uitwerking van de plannen zodat inzichtelijk is met welke (on)mogelijkheden de brandweer te maken kan krijgen bij de bestrijdbaarheid van een brand en de impact voor de omgeving.

Reactie gemeente

Er is naar aanleiding van de reactie van de veiligheidsregio contact opgenomen. Afgesproken is dat de veiligheidsregio bij de verdere uitwerking actief wordt betrokken. in verband met de voorbereiding en realisatie van het paviljoen. Voor de locatie van het paviljoen is een kavelpaspoort in de maak. Dat paspoort wordt binnenkort met aantal betrokkenen, waaronder de Veiligheidsregio / brandweer besproken

Binnen 200 meter van het strandpaviljoen dient een primaire bluswaterwinning aanwezig te zijn met een capaciteit van 1.000 l/min voor ten minste 2 uur.

Reactie gemeente

Aan het einde van de strekdam is een zwemsteiger gepland, via deze route kan in water van >80 cm diep onbeperkt water worden ingenomen. Een andere mogelijkheid is het innemen van water bij het zogenaamde 'tussenwater' tussen het strand en de Markermeerdijk.

Indien het stadstrand gebruik gaat worden voor evenementen zal in overleg met VRNHN de bluswaterbehoefte bepaald moeten worden.

Reactie gemeente

Specifieke evenementen zijn nog niet gepland, er zal bij het gebruik voor een specifiek evenement met de VRNHN afgestemd worden.