

Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie	Gevolgen voor bestemmingsplan
1. Stichting Verkeersveilig en Gezond Westerkoog	<i>1.1 Eerst mobiliteit op orde, dan pas bouwen</i> In het kader van het Zaans mobiliteitsplan is als uitgangspunt genomen dat mobiliteit geen sluitstuk mag zijn bij nieuwbouwontwikkelingen. Indiener wijst erop dat in het ontwerpbestemmingsplan het busbrugbeleid De Binding en het Guiswegproject met een eventuele derde ontsluiting van Westerwatering niet is meegenomen.	De bestaande infrastructuur kan de toename van het verkeer als gevolg van de nieuwbouw (ca. 500-600 motorvoertuigen per etmaal) aan. De maximale gewenste intensiteit van de rondweg is namelijk 10.000 mvt per etmaal en op dit moment rijden er ca. 6000 mvt/etmaal. Voor nu is de huidige verkeerssituatie uitgangspunt voor de verkeersgegevens. Mochten de vermelde projecten worden uitgevoerd, dan zal worden bekeken of er en welke aanvullende maatregelen moeten worden genomen.	Geen
	<i>1.2 Ontsluiting autoverkeer via Westerkoogweg gewenst</i> De plannen van deelplan 1 zullen een belemmering zijn voor het toekomstig gebruik van de Westerkoogweg als ontsluitingsweg voor autoverkeer in het geval van een 24 uurs opening van busbrug De Binding. Anderzijds is het niet 24 uur openstellen van de busbrug in strijd met beloften aan de bewoners van Westerwatering	In het kader van de vaststelling van het Zaans Mobiliteitsplan en het voorkeursontwerp voor de rondweg Westerkoog is besloten om de Westerkoogweg als ontsluitingsoptie niet verder in overweging te nemen. Voor deze ontsluitingsoptie is er onvoldoende steun gebleken en ook inhoudelijk was er geen aanleiding om deze optie open te houden. Het aanleggen van de weg midden door de wijk, waar nu juist de fietser alle ruimte heeft, past niet in de ambitie van het Zaans Mobiliteitsplan.	Geen
	<i>1.3 Verkeerscapaciteit rondweg Westerkoog te gering</i> De Wildeman en de Glazenmaker worden als gebiedsontsluitingswegen aangemerkt, terwijl de wegen niet voldoen aan de inrichtingseisen hiervoor. is. Gezien de beperkte ruimte,	De capaciteit van de rondweg is niet te gering. De maximale gewenste intensiteit van de Wildeman en de Glazenmaker ligt rond de 10.000 mvt/etmaal. De huidige intensiteit van de Wildeman ligt rond de	Geen

	kan daar in de toekomst ok niet aan voldaan worden. De verkeerscapaciteit van de rondweg Westerkoog is onvoldoende.	ca. 6000 mvt/etmaal en met de nieuwbouwplannen komen er tussen de 500-600 verkeersbewegingen bij. Derhalve is de capaciteit van de rondweg voldoende om de extra verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwbouwplannen te verwerken.	
	<i>1.4 Onvoldoende parkeerruimte</i> Met de plannen voor nieuwbouw blijven er onvoldoende publieke parkeerplaatsen over. Er zal parkeeroverlast ontstaan gelet op de huidige bezetting van de parkeerplaatsen.	Uit parkeeronderzoek is gebleken dat op verschillende momenten ruim voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn, met name in de avonduren. Door toepassing van dubbelgebruik (bewoners in de avond/winkelend publiek overdag) is er een uitgebreide afweging gemaakt in de vorm van een parkeerbalans. Daar uit is gebleken dat de parkeerdruk goed beheersbaar blijft met het aantal parkeerplaatsen zoals opgenomen in het inrichtingsplan behorende bij de nieuwbouwplannen.	Geen
	<i>1.5 Verkeersveiligheid fietsende kinderen op Molenwerf en Westerkoogweg</i> De komst van de nieuwe bewoners zal de verkeersveiligheid van beide wegen niet ten goede komen. Met name nu een deel van het fietspad Westerkoogweg ook toegankelijk wordt gemaakt voor autoverkeer.	De situatie op de Westerkoogweg ten aanzien van de toegankelijkheid van het autoverkeer verandert niet ten opzichte van de huidige situatie. Alleen de inrichting van de Westerkoogweg wijzigt naar een fietsstraat, waar de auto te gast is. Een fietsstraat op deze hoofdfietsroute draagt bij aan de verkeersveiligheid omdat het ontwerp van de weg is gericht op het bevorderen van de veiligheid en comfort van fietsers en het verminderen van conflicten met autoverkeer. Fietsers krijgen meer ruimte en	Geen

		voelen zich daardoor veiliger. Op de Molenwerf wijzigt het verkeersbeeld enigszins door een toename van het autoverkeer. De Molenwerf heeft een in de huidige situatie een intensiteit van zo'n ca. 1000 mvt/etmaal en heeft een maximale gewenste intensiteit van 3000-4000 mvt/etmaal. Met de komst van het bouwplan neemt de intensiteit toe tot 1500-1600 mvt/etmaal en zijn er daarom geen problemen te verwachten ten aanzien van de afwikkeling van het verkeer. Met de Westerkoogweg is er een goede, veilige en als gevolg van de aangepaste inrichting een nog meer voor de hand liggende fietsroute aanwezig.	
--	--	---	--

Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie	Gevolgen voor bestemmingsplan
2. Stichting Achmea Dutch Retail Property Fund	<i>2.1 Als eigenaar van het winkelcentrum is men voorstander van de komst van extra woningen, echter met ziet ook knelpunten, zie hieronder.</i> Men wil graag hierover in gesprek met de gemeente om te komen tot oplossingen voor de knelpunten.	Er is een gesprek met de indiener van de zienswijze geweest. In verband hiermee is nadere tekst en uitleg gegeven.	Geen
	<i>2.2 Indiener heeft zorgen over het aantal openbare parkeerplaatsen voor het winkelcentrum.</i> Er is geen rekening gehouden met het aantal parkeerplaatsen benodigd voor het winkelcentrum op basis van de CROW richtlijnen. Met de ontwikkeling van de deelplannen 1 en 3, naast woningbouw ook andere functies bestaat de vrees dat er te weinig parkeerplaatsen overblijven voor het winkelend publiek. Met het gevaar dat men uitwijkt naar het winkelcentrum Lange Weide.	Om de parkeervraag van het winkelcentrum in beeld te brengen zijn er op meerdere momenten, parkeertellingen uitgevoerd. Op deze manier hebben we een realistisch beeld gekregen van de lokale parkeerdruk. CROW-normen worden in de meeste situaties alleen gebruikt voor nieuwbouw. Uit locatiebezoeken bleek dat er veel momenten zijn waarop het parkeeraanbod rondom het winkelcentrum ruim voldoende is. Daarom is er voor gekozen om door een gespecialiseerd bureau een parkeeronderzoek uit te voeren om de exacte parkeervraag in beeld te brengen en dat te gebruiken als basis voor de huidige parkeervraag van het winkelcentrum. Voor de woningbouwplannen is uitgegaan van parkeernormen uit de Uitvoeringsnota Parkeren Zaanstad 2016 (deze sluiten aan bij het CROW).	Geen
	<i>2.3 Bestaande verkeersontsluiting onvoldoende voor afwikkeling van nieuwbouw.</i> Bij de voorgestelde verkeersafwikkeling van de nieuwbouw is niet aangetoond of dit op een goede wijze kan worden gedaan. Temeer omdat de afwikkeling voor een deel over de parkeerplaatsen loopt. Dit kan leiden tot verkeersopstoppen.	De wegen rondom het bouwplan hebben voldoende capaciteit en ruimte om dit extra verkeer van de woningen op te vangen. Ondanks dat er een toename van verkeer zal zijn op de Molenwerf, gaat niet leiden tot verkeersopstoppen. De Molenwerf heeft een in de huidige situatie een intensiteit van zo'n ca. 1000 mvt/etmaal en heeft	Geen

		een maximale gewenste intensiteit van 3000-4000 mvt/etmaal. Met de komst van het bouwplan neemt de intensiteit toe tot 1500-1600 mvt/etmaal. Er worden daarom dan ook geen verkeersopstoppen verwacht. Ter hoogte van de uitgang van de Molenwerf wordt onderzocht of er aanpassingen kunnen worden gedaan aan het kruispunt om een vlotte en veilige afwikkeling te kunnen garanderen.	
	<i>2.4 Parkeerbehoefte en toename verkeer als gevolg van andere functie dan wonen niet onderzocht.</i> Met inachtneming van richtlijnen voor parkeren en kengetallen voor verkeerstromen is voor de andere functies dan wonen geen onderzoek gedaan.	Ook de overige functies zijn meegenomen in de parkeerbalans en bij de inschatting van het aantal verkeersbewegingen.	Geen
3 Buurtcentrum De Vuister	<i>3.1 Het Buurtcentrum kan zich vinden in de nieuwbouw, vooral de combinatie met de realisatie van 40 appartementen.</i> Men vindt de combinatie woningbouw Buurtcentrum heel goed. Het buurtcentrum behoudt een centrale ligging en er wordt wat gedaan aan het bestaande woningtekort. In de nieuwbouwplannen krijgt het buurtcentrum een grootte van 600 m2 hierover is men tevreden. Men is zich ervan bewust dat een tijdelijke locatie noodzakelijk is, met de (tijdelijke, negatieve) gevolgen van dien. De vereniging is met name enthousiast over het feit dat de nieuwbouw voorziet in appartementen in de sociale huursector, dichtbij voorzieningen als winkels en het buurtcentrum.	De gemeente is blij met de reactie van het Buurtcentrum. Ze is zich ervan bewust dat de tijdelijke vestiging van het buurtcentrum op een tijdelijke situatie niet ideaal is, maar dat brengt nieuwbouw nu eenmaal met zich mee.	Geen
	<i>3.2 Bij de nieuwbouwplannen zijn vanuit het Buurtcentrum eisen gesteld. Met het oog op deze eisen is de samenwerking met Parteon</i>	Het is goed om te horen dat indiener te spreken is over het procesverloop. Het doen van een beroep op de exploitatiesubsidie is een aangelegenheid	Geen

	<i>en de gemeente prima verlopen.</i> De eisen hebben betrekking op de grootte van het Buurtcentrum, te weten 600 m2. In verband met de continuïteit moet er worden voorzien in een tijdelijke locatie. Met het in gebruik nemen van nieuwbouw denkt men wel een beroep te moeten doen op een exploitatiesubsidie van de gemeente, gelet op de hoger worden exploitatielasten. Het plan biedt kansen voor de doorstroming in de wijk, omdat de woningen aansluiten bij de woonwensen binnen de wijk. Door het versterken van de woonfunctie nabij het winkelcentrum wordt de wijk versterkt. Geen uitstel van de plannen gelet op het snel duurder worden van alles. Indiener is erg tevreden over het democratisch goed verlopen proces naar de besluitvorming toe. Dit verdient een positieve afronding door de raad.	die te zijner tijd moet worden beoordeeld.	
4	4.1 Nieuwbouw leidt tot verkeersonveiligheid voor fietsende en spelende schoolkinderen	De hoofdfietsroute naar de scholen langs de Molenwerf loopt over het fietspand Westerkoogweg. Hier vindt geen verandering plaats, er zal dan ook geen verandering plaatsvinden met betrekking tot de verkeersveiligheid voor de fietsers op de Westerkoogweg	Geen
	4.2 Speelveld aan Molenwerf wordt intensief gebruikt door kinderen	In de definitieve herinrichting zal het bestaande bouwveld ten noorden van het buurtcentrum De Vuister worden heringericht tot een speelveld met veel gebruiksmogelijkheden. Het ontwerp hiervoor is met afgestemd met omwonenden en de scholen. Deze partijen waren enthousiast over het eindontwerp.	Geen
	4.3 De schoolkinderen zullen geluidsoverlast hebben van de bouwwerkzaamheden	Er zal alles aan gedaan worden om de geluidsoverlast voor de schoolkinderen te	Geen

		beperken ten tijde van de bouwwerkzaamheden. Neemt niet weg dat er op gezette tijden sprake van overlast zal zijn. De gemeente zal in goed overleg met de scholen bepalen of en wanneer grote geluidproductie vermeden dient te worden (bijv. test/examen periode).	
	4.4 De verkeersveiligheid van de kinderen is in gevaar door het bouwverkeer	De gemeente zal, voordat het werk begint, aangeven hoe de veiligheid van de schoolkinderen geborgd zal worden tijdens de bouw. Dit wordt in een zogenaamd BLVC (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) plan uitgewerkt en met de scholen besproken. We kunnen zelfs in de klas voorlichting geven aan de kinderen waar ze moeten letten als ze rond het bouwterrein fietsen of lopen.	Geen