

Nota beantwoording van zienswijzen - Ontwerp ontwikkelvisie stad Schagen 2040

Besluit in te stemmen met de ontwerp Ontwikkelvisie stad Schagen 2040 en deze als structuurvisie ter inzage te leggen 18 april 2023.

Ter inzagelegging van 26 mei 2023 tot en met 7 juli 2023 (verlengt naar 27 juli 2023).

Naar aanleiding van de bekendmaking van het ontwerp structuurvisie zijn er in totaal 13 zienswijzen ingediend. De inhoudelijke punten uit de zienswijze zijn in bijgevoegde nota van beantwoording beantwoord. Ook wordt er aangegeven of het benoemde in de zienswijze is aangepast in de herijkte ontwikkelvisie Stad Schagen 2040 (Onder de naam 'omgevingsvisie Stad Schagen 2040').

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in omgevingsvisie stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 1			
1a	De zienswijze-procedure op te schorten totdat er duidelijkheid is over de verkaveling muggenburg zuid	De definitieve verkaveling is bekend en lag in januari/februari via het ontwerp bestemmingsplan ter inzage. In visie is een globale schets meegenomen. In het ontwerp bestemmingsplan is de definitieve verkaveling te vinden.	Ja
1b	De stedenbouwkundige planning van MBZ nu zo spoedig mogelijk ter inzage te geven	Het ontwerp bestemmingsplan lag in januari/februari ter inzage. In het 2e kwartaal 2024 zal de raad het bestemmingsplan vaststellen.	Nee
1c	De burgers de gelegenheid te bieden daarop te kunnen reageren voordat er definitieve besluitvorming plaatsvindt	Het bestemmingsplan van de ontwikkeling Muggenburg Zuid is op de reguliere wijze ter inzage gelegd met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. De kaart in de visie Stad Schagen is aangepast op dit ter inzage gelegde plan.	Nee

1d	De Burgerparticipatie aangaande MBZ, de stedenbouwkundige planning en de infrastructurele plannen en consequenties vanaf heden effectief te starten	Er lopen voorbereidingen op de vorming van een burgerberaad. Dat is nog niet zo ver dat we het kunnen inzetten. De participatie van Muggenburg Zuid vindt plaats op basis van reguliere participatie.	Nee
1e	Daarbij vooraf aan te geven op welke trede van de participatieladder geacteerd kan worden door de burgers	Van participatie trap 3 tot 5 (adviseren, raadplegen, informeren) is gebruik gemaakt in het participatie traject voor Muggenburg Zuid. De gesprekken met de omgeving liepen al voorafgaand aan de feitelijke planvorming van Muggenburg Zuid, dus er is geen sprake geweest van een formele start van het participatieproces. De gesprekken met de omgeving zijn doorgezet.	Nee
1f	Daarover vooraf heldere afspraken te maken.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 1e. Voor het vervolgproces wordt installatie van een klankbordgroep overwogen.	Nee
2	Aan te geven hoe men het open, groene karakter van de te bouwen wijk Muggenburg Zuid wil behouden. Rekening houdend met de historische landschappelijke en archeologische waarden in dit gebied en de kwaliteit van wonen van huidige (MB en BD) en toekomstige (MBZ) bewoners.	Aan de westzijde van het plangebied zijn terpen aanwezig, waarvan er één rijksbeschermd is. Midden in het plangebied ligt de Muggenburgerweg, een aardkundig en landschappelijk waardevol element. Aan de oostzijde van het plangebied is langs het spoor een waterrijk gebied aanwezig met rietlanden en moerasnatuur. Het ter inzage gelegde bestemmingsplan houdt hier	Nee

		rekening mee. Om de aanwezige of te verwachte waarden te behouden is een dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen in het bestemmingsplan. Zie tevens bijlagen 4 en 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan Muggenburg Zuid.	
3a	Aan te geven wat nu de precieze stand van zaken is omtrent de provinciale toestemming voor de ontsluiting van MBZ via de N245;	De provincie heeft hiervoor schriftelijk toestemming gegeven.	Nee
3b	Te bevestigen dat de Bonkelaarsdijk niet als bouw- of ontsluitingsweg voor MBZ gebruikt zal worden	De ontsluiting wordt niet via de Bonkelaarsdijk geregeld. De (bouw)ontsluiting vindt plaats vanaf de N245.	Nee
3c	Te bevestigen dat er maatregelen genomen zullen worden om te voorkomen dat er sluipverkeer kan plaatsvinden vanuit MBZ over de Bonkelaarsdijk.	Gemotoriseerd verkeer kan niet via de Bonkelaarsdijk het plangebied verlaten en binnengaan. Uitzondering hierop vormt één woonveld aan de westzijde van het plangebied. Hier zullen 12 woningen worden gerealiseerd. De verkeersintensiteit op de Bonkelaarsdijk blijft hiermee vrijwel hetzelfde en daarom worden geen problemen verwacht voor de afwikkeling of verkeersveiligheid. Er worden twee calamiteitenontsluitingen op de	Nee

		Bonkelaarsdijk gerealiseerd die tevens open zijn voor langzaam verkeer.	
4	Bij een voorgenomen bebouwing aan de zuidelijke rand van de Bonkelaarsdijk zou in ieder geval een spuitvrije zone (typisch zo'n 50 meter) in acht genomen moeten worden, gezien de agrarische activiteit aan de zuidkant van de dijk.	De spuitvrije zone is in acht genomen. Zie het onderzoek behorend bij bestemmingsplan. Bijlage 7 van de toelichting.	Nee
5a	Over welke analyse wordt in paragraaf 4.2 gesproken?	In 2021 is via een enquête reactie gevraagd over de (on)veiligheid van deze wegvakken. Hier is een analyse van gemaakt. Daaruit volgt de conclusie dat men de oversteekbaarheid van deze wegen als moeizaam ervaart.	Nee
5b	Of er uit een recent gehouden verkeersonderzoek is gebleken wat de huidige belasting is van de Zuiderweg en wat de toekomstige belasting is wanneer de diverse bouwprojecten zijn gerealiseerd? (de Veldwachter, Corporatiehotel, Muggenburg Zuid, Muggenburg Eiland).	Op de Zuiderweg hebben we in 2014 en 2020 tellingen uitgevoerd. De gemeente hanteert een verkeersmodel met verkeerscijfers uit van Nederlands Regionaal Model 2021 West. Deze is gebruikt voor Muggenburg Zuid en de Zuiderweg blijkt het verkeer uit Muggenburg Zuid te kunnen houden.	Nee
5c	Indien er geen recent verkeersonderzoek is gedaan, op welke termijn u denkt deze te houden	Er wordt geen nieuw verkeersonderzoek uitgevoerd in relatie tot de ontwikkeling van Muggenburg Zuid.	Nee

5d	Wat de milieu-impact (geluid, fijnstof, ...) is op de omgeving bij intensivering van het gemotoriseerde verkeer op de Zuiderweg.	Dat is in het kader van de Ontwikkelvisie niet nader onderzocht. De voorgestelde veranderingen in het huidig planstadium blijven beneden de grenzen voor m.e.r. plicht. Een m.e.r. is een procedure waarin milieuaspecten worden gewogen in een rapportage. Bij nadere uitwerking van de plannen wordt hier wel onderzoek naar gedaan. Zo is bij Muggenburg Zuid een vormvrije m.e.r. beoordeling uitgevoerd. Deze is als bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan terug te vinden.	Nee
5e	Hoe hulpdiensten bij calamiteiten binnen de wettelijk gestelde termijn op de plek kunnen arriveren wanneer de verkeersdruk op de Zuiderweg zo hoog blijft (en nog hoger wordt).	Hiervoor zijn meerdere ontsluitingsroutes van Muggenburg-Zuid geschikt. Ten eerste de hoofdaansluiting via de N245, maar er zijn ook calamiteitenaansluitingen voor nooddiensten, één via Muggenburg Noord en twee via de Bonkelaarsdijk, die regulier dienstdoen als langzaamverkeersverbinding. Zie tevens het bestemmingsplan van Muggenburg Zuid.	Nee
6a	Of beide verkeersplannen zijn meegenomen bij het opstellen van de Ontwikkelvisie 2040 stad Schagen (<i>Verkeersplan Centrum Schagen 2022 en Verkeersplan 2017 gemeente Schagen</i>)	Beide verkeersplannen hebben in de totstandkoming van de Ontwikkelvisie een rol gespeeld. Meegenomen is geen concreet begrip. Van de plannen is kennisgenomen, elementen uit deze plannen zijn ook in de	Nee

		visie terechtgekomen en voor andere elementen uit deze plannen is de visie van een te hoog abstractieniveau om deze over te nemen. Ook kunnen keuzes in de Omgevingsvisie leiden tot herziening van beleidsplannen uit het verleden.	
6b	Hoe deze verkeersplannen stroken met het afwaarderen van de Zuiderweg voor autoverkeer, zoals gesteld in de onderhavige ontwerp Ontwikkelvisie	Het afwaarderen is slechts een van de voorzienbare toekomstscenario's. Een die tevens aanleg van een Zuidelijke Randweg met spoortunnel vraagt en daarom alleen met medewerking van Prorail en Provincie kan worden bereikt. 'Stroken' met meer concrete beleidsdocumenten is in dit opzicht minder relevant voor alle scenario's.	Nee
6c	Hoe u de kruisingen van met name de Verzetlaan veilig maakt voor fietsers, vooral als die de weg moeten oversteken	De kruising voorziet momenteel niet in een oversteekmogelijkheid. Fietsers kunnen alleen oversteken bij de verkeerslichten op circa 75 tot 100m afstand. Er is geen veiligheidsknelpunt dat opgelost moet worden en er zijn weinig indicaties dat de oversteekmogelijkheid van de Zuiderweg onvoldoende capaciteit zou hebben. Het is daarom op dit moment niet een beleidsdoel op zichzelf om de oversteekbaarheid op deze locatie te verbeteren.	Nee

6d	Hoe de voorgenomen snelfietsroute wordt ingepast in de infrastructuur van de wijk Muggenburg.	De plekken waar de snelfietsroute het plangebied in komt en uit gaat zijn gebruikt om de hoofdfietsstructuur mede op te ontwerpen. Zo maakt deze route onderdeel uit van de langzaamverkeer infrastructuur van de wijk en helpt om de wijk te verbinden met centrum, sportlocaties en werklocaties.	Nee
7a	Regelmatig ontstaat er een 'verkeersinfarct'; dan staan de auto's richting N241 voorbij de kruising met de Verzetlaan. De leefbaarheid in zowel Muggenburg als de Oranjebuurt is in al die jaren behoorlijk achteruitgegaan. Met de ontwikkeling van de Veldwachter en het Corporatiehotel, alsmede de plannen voor het Muggenburg Eiland (locatie huidige Spartahal) en MBZ, zal de leefbaarheid alleen maar verder verslechteren. En dan hebben we het nog niet over een forse toename van stikstof en geluid. In de Ontwikkelvisie aan te geven op welke manier, op grond van welke metingen, normen en onderbouwde prognoses u deze problemen wilt aanpakken.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 5 en 6.	Nee
7b	In de Ontwikkelvisie aan te geven op welke termijn u deze problemen wilt aanpakken	Deze omgevingsvisie beschrijft ontwikkelscenario's per thema en benoemt	Nee

		kansen. Het is niet een uitvoeringsprogramma en er is geen uitvoeringsprogramma aan gekoppeld.	
7c	Aan te geven hoe de verkeersontwikkelingen in en rondom de stad Schagen en dan met name op de Zuiderweg zich verhouden tot het klimaat in al zijn facetten;	In het kader van de Ontwikkelvisie is volstaan met een verkeersmodel waaruit blijkt dat de draagkracht van de infrastructuur nog niet is bereikt. Tevens zijn de voorgestelde veranderingen in het huidig planstadium beneden de grenzen voor m.e.r. plicht. Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 5d.	Nee
7d	Aan te geven of de huidige verkeersdrukke en de toekomstige verkeersdrukke zich verhouden tot de normen zoals gesteld in de Wet geluidhinder.	Verwachtingen over toekomstige verkeersdrukke op zichzelf zijn geen aspect dat wordt getoetst aan de wet geluidhinder (thans onderdeel van de Omgevingswet). Deze toetsing vindt plaats voor bouwinitiatieven nabij wegen en in het algemeen gelden normen.	Nee
7e	Wij willen hierbij de suggestie doen om de zuidelijke randweg eerder te realiseren dan 2035. In ieder geval gelijktijdig met de bouw van Muggenburg Zuid.	Uit onderzoek blijkt dat de Zuiderweg het verkeer aan kan. Naar inschatting wordt de Zuidelijke Randweg niet noodzakelijk geacht tot tenminste 2035 en zal in alle gevallen een samenwerking moeten zijn tussen ProRail, Provincie, gemeente Schagen en waarschijnlijk ook gemeente Hollands Kroon. De Zuidelijke Omleiding is al lange tijd een wens en lobbydoel. Tegelijk is ook duidelijk	Nee

		dat de gemeente, ook niet met haar buurgemeente, dit zelf zou kunnen bekostigen. Wij blijven in regionaal verband en bij de provincie steeds aandacht vragen voor infrastructuur voor de langere termijn, echter is op dit moment zowel geen noodzaak tot de zuidelijke omleiding aan te tonen, als geen plannen bij de Minister om op het traject tussen Heerhugowaard en Den Helder spoorwegovergangen te ondertunnelen. Daarmee blijft dit een lange termijn doel en geen concreet plan.	
7f	De Zuiderweg zodanig in te richten dat deze niet meer als 'doorsteek' fungeert van de N241 naar de N245 en vice versa.	Deze wens hangt nauw samen met het tegelijkertijd kunnen aanbieden van een alternatief. In de Omgevingsvisie wordt het 'knippen' van de Zuiderweg daarom alleen voorgesteld in combinatie met de aanleg van de zuidelijke omleiding.	Nee
7h	Mocht uit onderzoek blijken dat de Zuiderweg onvermijdelijk de veel te grote verkeersbelasting niet aan kan en dat een zuidelijke randweg nog ver weg is, dan is er het alternatief om eerst Schagen-Oost te ontwikkelen.	De ontwikkeling van Schagen Oost zit in een veel later stadium van ontwikkeling. Voor Schagen Oost moet nog een omgevingsplan worden gemaakt, moet nog grondverwerving plaatsvinden en wordt in 2024 afstemming gezocht met de provincie Noord-Holland in verband met het verkenningstraject i.h.k.v. het Bijzonder	Nee

		Provinciaal Landschap. De woningen van Muggenburg Zuid zijn eerder nodig om in de woningbehoefte te voorzien dan waar de voortgang van Schagen Oost in kan voorzien. Dat Muggenburg eerst ontwikkeld wordt is ook met de Provincie zo afgesproken. In het verkeersonderzoek is bovendien aangetoond dat de Zuiderweg zowel de bouw van Muggenburg Zuid als de bouw van Schagen Oost nog steeds zonder grote infrastructurele maatregelen kan functioneren.	
7i	Woningbouw mogelijkheid in het gebied oostzijde van Schagen is inmiddels door de provincie reeds vastgelegd in briefwisselingen met BenW en de gemeente Schagen.	De ontwikkeling van Schagen oost is met de provincie in briefwisselingen en de woondeal afgesproken. Desondanks zullen er met de provincie nog gesprekken worden gevoerd over de ontwikkeling van Schagen Oost in relatie met de woningbouwprogrammering en tot de status van Bijzonder Provinciaal Landschap. De gesprekken zijn voor 2024 voorzien.	Nee
8a	Op basis van de bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen de ontwerp Ontwikkelvisie 2040 stad Schagen zoals deze nu voorligt.	Op alle argumenten is antwoord gegeven. Kaartmateriaal is aangepast naar de meest actuele status van de inmiddels verder gevorderde projecten. Een bezwaar is op dit moment niet mogelijk maar het staat	Nee

		eenieder vrij opnieuw een zienswijze in te dienen.	
8b	De naam "Westerweg" wordt nog steeds gebruikt. Echter, deze weg is op verzoek van de politie gewijzigd in verband met verwarring.	Naamgeving is aangepast.	Ja
8c	In de tekst wordt op blz 48 aangehaald dat de bouw van de Veldwachter binnenkort zal starten. Dit is inmiddels achterhaald.	Tekstdeel over de Veldwachter is aangepast aan de actualiteit.	Ja

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 2			

1	Hierbij willen wij ons bezwaar kenbaar maken tegen de voorgestelde plintbebouwing zoals voorgesteld in de ontwikkelvisie 2040 in straat Harmenkaag. Wij zijn van mening dat deze plintbebouwing negatieve gevolgen zal hebben voor zowel de directe omgeving als de leefbaarheid in het algemeen.	De in de visie geschetste bebouwingsruimte maakt mogelijk dat op termijn de ouder wordende bebouwingsdelen vervangen kunnen worden, waarbij een toename van oppervlak economisch noodzakelijk is. Door in de zetten op een meer gemengd milieu met wonen en werken wordt tegemoetgekomen aan de wens om nabij het centrum en station te kunnen wonen, zonder dat dit ten koste gaat van werkgelegenheid. Er ontstaat tevens een gemengd milieu waarin de leefbaarheid op straat, met name aan de Zuiderweg, verbetert. Om deze redenen handhaven we in de visie deze denklijn. Echter zijn er momenteel geen initiatieven bekend en heeft de gemeente geen grondpositie om een initiatief te ontwikkelen. Of het concept ook een project wordt, dient later gezien te worden en afgewogen tegen alle relevante maatschappelijke afwegingen.	Nee
1b	Vermindering van privacy. Plintbebouwing heeft een inbreuk op de privacy van bewoners aan De Boog en de directe omgeving. Door woningen en woningbouw toe te staan in en op de huidige bedrijfsgebouwen aan de Harmenkaag, die	Op zichzelf is verhoging van bouwmassa's, zoals wordt voorgesteld, een mogelijke bron van planschade. Of dat zo is en of en hoe een eventueel initiatief ingevuld wordt is altijd een participatief project waarin ook de wensen en rechten van omwonenden een	Nee

	enkele meters van de erfgrens achtertuinen staan, is er inkijk in privéwoningen en tuinen, wat de privacy van de bewoners enorm aantast. Als gevolg daarvan is planschade aannemelijk.	rol spelen. Ook het gemeentelijk bestuur ziet hierop toe voordat vergunningen worden verstrekt.	
1c	Toenemende verkeersdruk en parkeerproblemen. De introductie van plintbebouwing leidt tot een toename van verkeersdruk in de omgeving. De verkeersbewegingen in en rondom De Boog zijn momenteel al zeer hoog en de verwachting is dat dit alleen maar gaat toenemen. Momenteel is het al zeer lastig voor voornamelijk kinderen en ouderen om rustig te kunnen oversteken. De huidige parkeerplaatsen voor de bedrijfsgebouwen zijn momenteel precies voldoende om geen overlast in De Boog te veroorzaken. De extra woningen zal extra parkeerbehoeften met zich meebrengen en dat leidt tot overlast en congestie in de straten rondom het gebied.	Een toename van bebouwing betekent een toename van parkeerbehoefte. In ieder bouwplan moet daarin worden voorzien en dit is een voorwaarde voordat een vergunning verstrekt kan worden. Het gemeentebestuur ziet hier dan ook op toe.	Nee
1d	Verlies van daglicht en uitzicht: De plintbebouwing resulteert in het verminderen van daglichttoetreding en uitzicht voor zowel omwonenden als	Zie ook de andere antwoorden op zienswijze 2 vraag 1. Daarnaast wordt gesproken van een afnemend verblijfsklimaat. De voorgestelde mogelijkheid om ook in de	Nee

	passanten. De gebouwen kunnen schaduw werpen op aangrenzende woningen en openbare ruimtes, waardoor deze minder aangenaam worden om te verblijven.	toekomst van dit gedeelte van Schagen een dynamische en levendig geheel te maken kan niet los worden gezien van investeringen in buitenruimte en zodoende juist een toename van leefklimaat. Aspecten als schaduwwerking zijn in planvorming een aandachtspunt, zeker ook in combinatie met klimaatadaptatie en sociale veiligheid.	
1e	Esthetische bezwaren. De voorgestelde plintbebouwing zal naar onze mening afbreuk doen aan de openheid van het gebied De Boog, Harmenkaag en Kaagweg aangezien er in de gehele omringing geen hoogbouw is. Dit kan leiden tot een onaantrekkelijke en onsamenhangende uitstraling van het gebied.	De groeirimte welke in de Ontwikkelvisie wordt geboden leidt tot een maximum van circa 4 bouwlagen. Hoger ligt niet voor de hand in verband met de in de zienswijze benoemde bezwaren. In alle gevallen zal een initiatief aan de ruimtelijke kaders waaronder ook een verantwoord stedenbouwkundige inpassing en welstandsoverweging. Wanneer dit onvoldoende bereikt kan worden zal aan een initiatief geen verdere medewerking worden verleend. Het is in dit verband goed te benoemen dat de Ontwikkelvisie denklijnen presenteert, waarmee ideeën vanuit de samenleving worden gevraagd. Er wordt niet de planologische ruimte geboden om bouwlagen toe te voegen. In het Omgevingsplan staan maximale afmetingen.	Nee

		ledere afwijking wordt getoetst door middel van de omgevingsvergunning.	
--	--	---	--

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 3			
1a	Wij willen graag geïnformeerd blijven m.b.t. de ontwikkelingen van het stedenbouwkundig plan Muggenburg, waarbij wij overigens verwachten de mogelijkheid te krijgen om te reageren op deze plannen.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 1.	Nee
1b	Het is voor ons van belang dat het landschappelijk karakter van MBZ terug te zien is in de plannen. En moet rekening worden gehouden met een ruime	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 2.	Nee

	groenstrook direct aan de overkant van de Breislout.		
1c	Wij vragen ons af wat de relatie is tussen de ontwerpvisie en het stedenbouwkundig plan?	De visie betreft de gehele stad Schagen. Het stedenbouwkundig plan Muggenburg Zuid is parallel ontwikkeld. Een recente tekening van Muggenburg Zuid wordt opgenomen in de herijkte ontwikkelvisie stad Schagen die opnieuw ter inzage wordt gelegd.	Ja
2a	Ten aanzien van de Ontwerpvisie en de te verwachten verkeersoverlast op de Zuiderweg, maken wij ons oprecht zorgen om de verkeersveiligheid.	Er is middels een verkeersonderzoek aangetoond dat de Zuiderweg de extra aantallen verkeer kan verwerken. Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 5b. Verkeersveiligheid is echter een meer abstract begrip. Over de Zuiderweg zelf is in het kader van De Veldwachter een onderzoek gedaan naar de perceptie van (on)veiligheid waarbij juist het gebied rond de spoorbomen naar voren kwam als aandachtspunt. Er zijn geen ongeval cijfers welke leiden tot zorgen. De verbeterde oversteekbaarheid wordt in dit project ter hand genomen in de nabije toekomst.	Nee
2b	Reeds nu is de fiets en voetganger oversteek bij het spoor een gevaarlijk punt.	Zie beantwoording zienswijze 3 vraag 2a.	Nee

3a	Daarnaast voorzien wij eenzelfde toename van verkeer en dito gevaarlijke situaties binnen de bebouwde kom van het huidige Muggenburg.	Er wordt geen autoverbinding tussen Muggenburg Zuid en het huidige Muggenburg aangelegd. Er zullen alleen fietsverbindingen tussen Muggenburg Zuid en Muggenburg komen die deels geschikt zijn als nooddienstroute.	Nee
3b	Er zal bij start van de bouw MBZ een toename van het de verkeersbewegingen over met name de Verzetlaan plaatsvinden. Wij vragen ons af hoe de gemeente de veiligheid van de huidige bewoners, en met name kinderen, kan waarborgen?	Bouwverkeer en uiteindelijk alle autoverkeer zal verlopen via de N245. De Verzetlaan wordt hierdoor niet zwaarder belast.	Nee
4	Wij hebben tevens begrepen dat er gesproken wordt over de Bonkelaarsdijk ten aanzien van ontsluitingsweg en/of sluisverkeer.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 3c.	Nee
5	Het bovenstaande in ogenschouw nemend, zien wij het belang van allereerst een veilig en volledig infrastructuurplan, voordat met bouwplannen gestart wordt.	De gemeente zal het belang van veiligheid altijd in acht nemen, ook in het geval van Muggenburg Zuid. Juist om deze redenen zijn er sinds de vorige versie van de Ontwikkelvisie hierover afspraken met ontwikkelaar en provincie gemaakt en verwoord in het bestemmingsplan.	Nee

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 4			
1a	Op 5 juli is op de inloopavond voor de ontwikkelvisie 2040 een tekening van Muggenburg Zuid (MBZ) getoond van geplande bebouwing van MBZ. Het blijkt dat deze sterk afwijkt van de tekening gepresenteerd aan de Raad op 30 mei. Welk plan gesteund wordt door het college is onduidelijk. Echter de verschillen van de respectievelijke plannen voor wat betreft de consequenties voor de leefbaarheid en de infrastructuur zijn groot. Op welk plan kunnen/moeten we als inwoners van Schagen nu reageren. Bouw de polder niet volledig vol en behoud het unieke karakter zoveel mogelijk.	Het definitieve plan is inmiddels opgenomen in een ontwerp bestemmingsplan Muggenburg Zuid dat ter inzage is gelegd. Dit is terug te vinden op www.omgevingswet.overheid.nl . In het bestemmingsplan wordt de bouw van 750 woningen mogelijk gemaakt. Dit definitieve plan vormt nu de basis voor de ontwikkelvisie Stad Schagen. Met betrekking tot de landschappelijke inpassing zie beantwoording zienswijze 1 vraag 2.	Ja
1b	Valt de Bonkelaarsdijk af als ontsluiting?	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 3b.	Nee

1c	De situatie voor wat betreft de infrastructuur blijft onduidelijk. Het is allerm minst zeker dat de beoogde rotonde ontsluiting naar de N245 uit de opbrengst van de verkoop van de woningen betaald kan worden. Als een groot deel van de woningen sociale huur gaat zijn, wordt de betaalbaarheid problematischer.	De aansluiting van Muggenburg Zuid op de N245 wordt mogelijk gemaakt via een Verkeersregelinstallatie (VRI) en dus niet met een rotonde. Deze aansluiting wordt uitgevoerd ongeacht de exacte invulling van het woningbouwprogramma. Deze aansluiting wordt bekostigd door de projectontwikkelaar.	Nee
1d	Over de meest voor de hand liggende ontsluiting via de Zuidelijke Randweg, waar nut en noodzaak telkens weer van wordt onderkend, wordt niets meer vernomen.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 7e.	Nee
1e	Als de rotonde ontsluiting op de N245 de enige ontsluiting gaat worden van MBZ dan is voor de hand liggende conclusie dat dit tot aanmerkelijke extra vertragingen zal leiden op de toch al zeer drukke N245. Net als in Muggenburg Noord zal het voorzieningenniveau in MBZ minimaal zijn. Dat gaat leiden tot extra verkeer. De auto's zullen via de N245 vastlopen op de toch al overbelaste Zuiderweg.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 5b. De N245 is weliswaar een barrière in de stad welke met name in de spits tot enige vertraging leidt maar de weg kan nog aanzienlijk meer verkeer verwerken dan nu voordat dit tot problemen leidt.	Nee

1f	Het fietsverkeer zal via Muggenburg Noord gaan dat daar volstrekt niet op is ingericht. Grote drukte op de fietspaden en filevorming bij de aansluiting van de Verzetlaan op de Zuiderweg. Wellicht ten overvloede de Verzetlaan is de enige ontsluitingsweg van Muggenburg Noord en de verkeersdrukke op de Zuiderweg neemt alleen maar toe als gevolg van de projecten Veldwachter en Tramhalte en in de toekomst de Spartaan.	Het fietsverkeer door Muggenburg zal niet gaan leiden tot een zware verkeersbelasting van Muggenburg. Zie verdere beantwoording zienswijze 3 vraag 3a.	Nee
1g	De fietspaden vanuit MBZ moeten aansluiten op die van Muggenburg Noord. Hoe dat zal gebeuren is in de huidige plannen onduidelijk.	De exacte ligging van de fietsroutes staat uitgewerkt in het bestemmingsplan Muggenburg Zuid zoals in te zien op www.omgevingswet.overheid.nl	Nee

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in omgevingsvisie stad schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)

Zienswijze 5			
1a	Onduidelijkheid over de hoeveelheid woningen in Muggenburg Zuid.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 1a.	Ja
1b	In de ontwikkelvisie 2040 staat uitvoerig beschreven het bijzondere karakter van het gebied Muggenburg- Zuid. Van meet af aan is door gemeente en provincie gecommuniceerd dat bij ontwikkeling van de plannen, rekening zou moeten worden gehouden met het landschappelijk karakter van het gebied.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 2.	Nee
2a	De structuurvisie Schagen 2025 en de voorliggende 2040, onderschrijven de nut en noodzaak van een zuidelijke omleiding/ randweg.	De wens voor de randweg wordt inderdaad in beide visies beschreven. De ontwikkelvisie stad Schagen 2040 beschreef dat de bestaande infrastructuur niet overbelast zal raken. Dit is in de herijkte ontwikkelvisie 2040 verduidelijkt. In de toekomst is de aanleg van een zuidelijke randweg mogelijk noodzakelijk. Aandachtspunt is wel de oversteekbaarheid van de Zuiderweg.	Ja
2b	Om deze reden is naar mijn mening de aanleg van een zuidelijke randweg een dwingende voorwaarde om een verkeersinfarct op de Zuiderweg te voorkomen en de leefbaarheid van de	De zuidelijke randweg kan in de toekomst een belangrijk onderdeel van het verkeer rond Schagen worden. Echter is aangetoond dat op dit moment het verkeersnetwerk zonder grote aanpassingen de	Nee

	nieuwe projecten en de hele stad veilig te stellen. Conclusie; eerst de benodigde infrastructuur realiseren en dan pas bouwen.	woningbouwplannen kan verwerken. De Zuidelijke Randweg is nog niet nodig. In de toekomst zal dat mogelijk veranderen, ook gelet op het belang van leefbaarheid van de stad rondom de hoofdwegen. Daarom blijft de gemeente inzetten op de zuidelijke randweg.	
--	--	---	--

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 6			
1a	ProRail ziet bereikbaarheid per spoor als belangrijke voorwaarde voor ruimtelijke ontwikkelingen die ook een mobiliteitsbehoefte hebben. ProRail wil meedenken bij nieuwbouw van woningen langs het spoor in de nabijheid van stations, de verdichting rond stations en de	Bij de gemeentelijke ontwikkelingen wordt rekening gehouden met de belangen van de spoorpartijen. Er vindt op maat afstemming tussen partijen plaats wanneer zich projecten nabij de spoorzone voordoen.	Nee

	vrije baan. Bouwen nabij het spoor is een samenspel met meerdere belangen dat ook afwegingen noodzakelijk maakt. ProRail wil daarbij graag een aantal aandachtspunten benoemen die in de uitwerking een rol zouden moeten spelen, met als uitgangspunt dat de bedrijfsvoering en eventueel toekomstige uitbreidingen van ProRail niet worden belemmerd.		
1b	Verder verzoekt ProRail uw gemeente om haar - vooruitlopend op de Omgevingswet - actief te betrekken bij het verder ontwikkelen van bouwplannen in de directe nabijheid van de spoorbaan, teneinde in gezamenlijk overleg tot overeenstemming te komen c.q. afspraken te maken alvorens tot uitvoering zal worden overgegaan.	De omgevingsvergunningsaanvragen voor de bebouwing zullen plaatsvinden onder de Omgevingswet. Het inmiddels ter inzage gelegde bestemmingsplan Muggenburg Zuid valt nog onder de oude Wet Ruimtelijke Ordening. Hierin zijn de belangen van de spoorpartijen meegenomen: bijlage 5 van de toelichting, het trillingsonderzoek, bijlage 8 het onderzoek externe veiligheid en bijlage 9 het akoestisch onderzoek.	Nee
2	ProRail verzoekt u voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet).	Dit speelt op het niveau van bestemmingsplan en omgevingsplan en wordt altijd in goed overleg met ProRail behartigd. Zie bijvoorbeeld bijlage 8 van de toelichting van het bestemmingsplan	Nee

		Muggenburg Zuid, het onderzoek externe veiligheid.	
3	ProRail wijst u erop dat voor het aspect Geluid in relatie tot railverkeer in een akoestisch onderzoek de wettelijk verplichte brongegevens uit het geluidregister spoor gebruikt dienen te worden. Het gebruik van deze brongegevens borgt dat de toekomstige bewoners geen hogere geluidbelasting gaan ondervinden dan op basis van de wettelijke geluidproductieplafonds verwacht mag worden.	Dit speelt op het niveau van bestemmingsplan en omgevingsplan en wordt altijd in goed overleg met ProRail behartigd. Zie bijlage 9 van de toelichting van het bestemmingsplan Muggenburg Zuid, het akoestisch onderzoek.	Nee
4a	Indien de Structuurvisie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen, bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maken, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. In het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten raadt ProRail u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen.	Dit speelt op het niveau van bestemmingsplan en omgevingsplan en wordt altijd in goed overleg met ProRail behartigd. Zie bijlage 5 van de toelichting van het bestemmingsplan Muggenburg Zuid, het trillingsonderzoek	Nee

4b	ProRail raadt u dan ook aan om het aspect trillingen te betrekken bij de Structuurvisie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen. In dit kader verwijst ProRail u naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen.	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a	Nee
5a	Overwegen vormen een risico tussen wegen en spoorverkeer. ProRail verzoekt uw gemeente daarom contact op te nemen met ProRail indien de door uw gemeente voorgestelde visie en alle in de toekomst daarop gebaseerde ruimtelijke plannen effect kunnen hebben op het gebruik en de ontruiming van de bestaande overwegen in uw gemeente. U kunt hierbij bijvoorbeeld denken aan gewijzigd gebruik door het realiseren van een ontsluitingsroute voor een nieuwe woonwijk of bedrijventerrein. Het creëren van bijvoorbeeld een bushalte, parkeerplaatsen, afvalcontainers, in/uitritten et cetera in de nabijheid van een overweg kunnen leiden tot een slechtere ontruiming van de desbetreffende overweg.	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee

5b	Ook verwijst ProRail uw gemeente graag naar de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 waarin het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) haar visie op overwegveiligheid heeft beschreven. Het streven van IenW is om samen met ProRail, decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en burgers te zorgen voor nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen om een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit (trein- en wegverkeer) te kunnen garanderen.	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee
6	De stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag niet worden beïnvloed. Uw gemeente dient te borgen dat plannen en/of werkzaamheden geen invloed hebben op de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen. Denk daarbij aan de inrichting en/of exploitatie van een Warmte Koude Opslagsysteem of een	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee

	WADI, maar ook aanpassingen van watergangen.		
7a	ProRail wijst u op de in de Spoorwegwet c.a. vastgelegde beperkingengebieden voor hoofdspoorwegen. Binnen deze beperkingengebieden is voor te verrichten activiteiten op grond van artikel 19 van de Spoorwegwet een vergunning van ProRail vereist.	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee
7b	ProRail merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet - voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor - uw gemeente het bevoegde gezag is voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat ProRail haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven. Bij enkelvoudige aanvragen blijft de minister bevoegd gezag en zal ProRail namens de minister vergunning verlenen.	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee

8	ProRail verzoekt u zorg te dragen dat gronden welke momenteel voorzien zijn van de bestemming Spoorwegdoeleinden of Railverkeer, deze bestemming ook in de toekomst zullen behouden. Ook verzoekt ProRail uw gemeente om geen dubbelbestemmingen mogelijk te maken.	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee
9a	In de Structuurvisie zijn percelen opgenomen die in eigendom zijn van Railinfratrust B.V./ProRail B.V. (verder te noemen "ProRail"). ProRail merkt in dit kader op dat deze percelen - zonder nadrukkelijke schriftelijke toestemming van ProRail - niet mogen worden gebruikt. Deze percelen zijn door ProRail benodigd ten behoeve van de uitvoering van haar wettelijke taken en voor eventuele toekomstige (uitbreidings)plannen.	Mochten er daadwerkelijk projecten gestart gaan worden die raken aan de spoorzone dan zal altijd in een vroeg stadium afstemming worden gezocht. De uitvoering van wettelijke taken van de spoorbeheerder worden daarin altijd gerespecteerd.	Nee
9b	De percelen van ProRail, alsmede de spoorbaan, dienen door ProRail, haar aannemers of hulpdiensten te allen tijde onbelemmerd toegankelijk te zijn en te blijven met het materieel dat ook momenteel wordt gebruikt voor het uitvoeren van werkzaamheden en in het geval van calamiteiten. Dit geldt ook voor	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a en 2.	Nee

	over-Zonderbouwingen en/of overkragingen van deze gronden. ProRail verzoekt u tevens alle percelen van ProRail te voorzien van de bestemming Verkeer-Railverkeer.		
9c	Bestaande rechten op percelen van derden ten behoeve van bereikbaarheid van ProRail assets dienen behouden te blijven.	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 9.	Nee
10	De binnen het plangebied aanwezige onderstations mogen niet komen te vervallen. Deze onderstations zijn cruciaal voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor de berijdbaarheid van het spoor. Tevens verzoekt ProRail u ervoor zorg te dragen dat de onderstations - net als in de huidige situatie - te allen tijde bereikbaar zullen zijn voor onderhouds- en hulpdiensten. Met het oog op potentiële risico's voor het bouwen nabij of boven een onderstation dient rekening te worden gehouden met een afstand van 10 meter	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a en 9a.	Nee

	gemeten vanaf de gevels van het onderstation		
11	De binnen het plangebied aanwezige rail gebonden gebouwen en ondergrondse infra, deel uitmakende van de hoofdspoorweginfrastructuur, al dan niet gelegen op percelen van ProRail, dienen te allen tijde bereikbaar te zijn en te blijven ten behoeve van het spoorwegbeheer en/of voor hulpdiensten.	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee
12	Doordat de stationsomgeving een ideale plek is om je te vestigen, ziet ProRail de laatste jaren steeds meer verdichting en hoogbouw rond het station. Dit komt de vindbaarheid van een station niet ten goede. Reizigers voelen zich hierdoor onzeker, hetgeen een vorm van stress veroorzaakt. Ondanks dat er bewegwijzering is blijkt uit onderzoek dat zicht op de hoofdingang de beste manier	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee

	is om het station te vinden. Zichtlijnen naar het station spelen daar een belangrijke rol in en ProRail wil graag dat binnen de planontwikkelingen de zichtlijnen geborgd blijven.		
13	Hoogbouw rond het station heeft invloed op de windbeleving van de reiziger. Wachten met veel wind draagt niet bij aan een positieve stations beleving. Reizigers wachten bij voorkeur warm, beschut en comfortabel. Helaas is er echter niet voldoende wachtgelegenheid voor elke reiziger. Daardoor is het van belang dat in de omgeving rekening wordt gehouden met de windbeleving op het perron. Hoogbouw rond het station heeft ook invloed op de windcirculatie/windstromen en kan risico's opleveren voor omliggende bebouwing (zoals schade aan daken/kappen) door veranderende windbelastingen. Hiermee dient rekening te worden gehouden.	De verantwoordelijkheid voor de wachtende reizigers op de perrons zijn de primaire verantwoordelijkheid van NS Stations/ProRail. Bij ontwikkelingen rondom stations zal afstemming tussen de gemeente en de spoorpartijen plaatsvinden.	Nee

14	ProRail stelt zich als doel om in 2030 CO₂ neutraal te opereren. Dat betekent dat vele daken en perronoverkappingen voorzien zijn of worden van zonnepanelen om zo voldoende stroom op te wekken voor verlichting, reisinformatie, liften en roltrappen. ProRail verzoekt u derhalve bij het maken van plannen rekening te houden met mogelijke schaduwwerking op de ProRail zonnepanelen en indien nodig met ProRail in contact te treden, zodat voornoemde doelstelling van ProRail voor 2030 haalbaar blijft.	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee
15	Uit een risicoanalyse moet blijken dat zonnepanelen c.a. op bijvoorbeeld parkeerplaatsen en /of geluidschermen en/of langs spoorwegen geen negatief effect hebben op de hoofdspoorweginfrastructuur. Dat moet onder meer uit de vereiste EMC (elektromagnetische compatibiliteit) berekening blijken. En dan met name de weerstandsbeïnvloeding en diverse aspecten met betrekking tot aansluiting op het hoogspanningsnet. Ook voor de weerkaatsing van licht van zonnepanelen dient aangetoond te worden dat	Zie beantwoording zienswijze 6 vraag 1a.	Nee

	aanwezige seinen niet “overstraald” kunnen worden door lichtweerkaatsing door de zonnepanelen. ProRail adviseert u om deze risico's te laten berekenen en voordat gestart wordt met de realisatie van het zonnepark ProRail te voorzien van de uitkomsten.		
--	--	--	--

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 7			
1	21 juni 2021 is een "Concept ontwikkelvisie stad Schagen 2040" door u gepubliceerd. Volgens het titelblad was dit al een "Herziene versie". Deze versie is tijdens een informatiebijeenkomst op 27 oktober 2021 door u gepresenteerd. Op 5 juli 2023 is een nieuwe inloopavond georganiseerd over	De gemeente begrijpt de opgetreden verwarring en heeft dit via de website verhelderd. De visie is opnieuw herijkt met de toevoeging van hoofdstuk Schagen Oost en wordt opnieuw ter inzage gelegd.	Ja

	de ontwikkelvisie stad schagen met een zienswijzetermijn tot 27 juli 2023. Er is onduidelijkheid over de diverse gepresenteerde versies.		
2	Schagen Oost bevat veel waardevolle historische kenmerken zowel in de vorm van terpen als deels aardkundig monumentaal landschap en is recent nog door de Provincie Noord Holland bestempeld tot "Bijzonder Provinciaal Landschap". Grootschalige woningbouw in dit gebied lijkt bij voorbaat strijdig met deze uitgangspunten.	Het ontwerpproces voor Schagen-Oost is inmiddels gestart en hierbij vindt participatie plaats. Er zijn al twee inloopbijeenkomsten georganiseerd en er is sprake van nieuw kaartenmateriaal. Deze zijn verwerkt in de nieuwe, uitgebreide versie van de Ontwikkelvisie Stad Schagen die wederom ter inzage wordt gelegd. In de nieuwe schetsplannen van Schagen Oost zijn de historische en landschappelijke kenmerken belangrijke uitgangspunten. Er wordt in de visie ook specifiek verwezen naar de vier landschappelijke kernkwaliteiten vanuit het BPL. Er gaat veel veranderen in het gebied, want er komen 1100 tot 1500 woningen bij, dat is niet te ontkennen. Inpassing van de waardevolle historische elementen vormen hierbij uitgangspunt.	Nee

3a	In de ontwikkelvisie voor Schagen Oost zijn meerdere schetsen opgenomen die een verschillend beeld opleveren. Bijvoorbeeld in de schetsen op pag. 40 ("de 7 stadsprojecten") en op pagina 60 onder 4.5: "Stadsprojecten in de rand" zien we heel globaal geschetste rechthoekige blokken voor woningbouw, gelegen Oostelijk van en vrij dicht aansluitend op de provinciale weg N 241. Op pagina 66 in hoofdstuk 6: "Een nieuwe standsrand voor Schagen Oost" zien we plots een heel andere uitwerking die contouren van woonwijken laat zien die vrij willekeurig midden in het open weidelandschap lijken gedropt. Er is daardoor geen enkele aansluiting of overgang, net de bestaande bebouwing.	In de eerdere versie van de Ontwikkelvisie was er nog geen sprake van richtinggevend ontwerp, alleen van conceptontwikkeling. Daarom ook is er niet een kaartvorm gekozen die de indruk kan wekken dat het plan al klaar zou zijn. Intussen is er een eerste ontwerpstap gemaakt, zie ook het voorgaande antwoord. Er zijn nieuwe tekeningen voor Schagen Oost. In de stadsvisie is de visie van Schagen Oost geabstraheerd. In het hoofdstuk 'Schagen Oost' wordt dit verder uitgewerkt en zijn tekeningen met meer detail te vinden. Deze herijkte visie wordt opnieuw ter inzage gelegd.	Ja
3b	De ontwikkelvisie zegt hier zelf over (pag 54): "...Dit polderpark zorgt gelijk voor voldoende afstand van de provinciale weg in verband met geluidsoverlast. Door het plaatsen van de buurtschappen midden in de polder blijven de linten open en groen, maar de kernkwaliteiten openheid en ruimtebeleving zijn niet meer verenigbaar...". Het zijn juist deze	Zie de beantwoording van zienswijze 7 vraag 2 en 3a. In het uitgewerkte schetsplan Schagen Oost is rekening gehouden met de belangrijke landschappelijke elementen en met voldoende afstand van de provinciale weg.	Nee

	kernkwaliteiten die bijzonder waardevol zijn en moeten worden behouden. Hoe kunnen deze hier worden weggeschoven? Dit soort schetsen zijn in onze ogen onmogelijk te verenigen met een verantwoorde omgang met de eisen voor ruimtelijke kwaliteit zoals ook in diverse Provinciale stukken en gemeentelijke documenten is beschreven.		
3c	De noodzaak om met deze nieuwe "buurtschappen" voldoende afstand tot de provinciale weg te houden in verband met geluidsoverlast lijkt vergezocht, immers alle, ook de meest recente, bebouwing aan de westkant loopt door tot vrijwel direct aan provinciale weg.	Zie de beantwoording zienswijze 7 vraag vraag 3b. In het hoofdstuk Schagen Oost wordt de visie toegelicht.	Nee
3d	Daarbij moet deze afstand voor elk van deze buurtschappen worden "overbrugd" met een aansluiting dwars door het weiland, die de bestaande verkavelingsstructuur lelijk aantast. De parallelweg (Priggeweg) waarop vervolgens wordt aangesloten is bestemd voor landbouwverkeer en het, tot nu, beperkte bestemmingsverkeer naar de	In het nieuwe hoofdstuk Schagen Oost van de herijkte Ontwikkelvisie Stad Schagen staat een eerste invulling van een mobiliteitsplan. Op basis van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privé-auto) met zo min mogelijk auto barrières en focus op wandel- en fietsroutes.	Ja

	linten en is ongeschikt voor veel grotere verkeersstromen.		
3e	Door afstand te houden van de provinciale weg blijft bovendien de eerder genoemde harde scheiding tussen bebouwing en landschap in stand. De zo gewaardeerde openheid en ruimtebeleving van dit landschap verdwijnt volledig met deze plannen.	Zie het nieuwe hoofdstuk over Schagen Oost in de herijkte Ontwikkelvisie Stad Schagen. Een landschappelijke structuur tegen de Provinciale weg hoort daar wat de gemeente betreft bij, waardoor er enige afstand ontstaat, wat ook door de direct aanwonenden in bestaand Schagen wordt gewaardeerd. Doel is het maken van een bijzonder woonlandschap met balans tussen rust en reuring en aandacht voor versterking van landschap en natuur. Bij de ontwikkeling wordt ook aandacht gegeven aan de belangen van de bestaande bewoners. Hiervoor zijn al inloopbijeenkomsten georganiseerd. De eerste schetsplannen worden opgenomen in een nieuw hoofdstuk over Schagen Oost als onderdeel van de herijkte Ontwikkelvisie Stad Schagen die opnieuw ter inzage wordt gelegd.	Nee

4	Wij begrijpen dat op een gegeven moment de behoefte aan bouwlocaties zodanig kan worden dat het onvermijdelijk is in Schagen Oost woningbouw te realiseren. Zoals hiervoor door ons toegelicht zien we veel nadelen in de nu gekozen optie met "buurtschappen" midden in het weiland. Terugkijkend op de ontwikkelvisie van juni 2021 blijkt dit slechts één van de in dat concept gepresenteerde drie varianten. Het is niet duidelijk waarom juist deze (in onze ogen "slechtste") variant door u is geselecteerd.	Zie de antwoorden op de voorgaande vragen. De buurtschappen variant bleek na nader onderzoek het beste inpasbaar in het gebied. Tijdens deze studie is rekening gehouden met verschillende uitgangspunten, zoals met de landschappelijke kenmerken van het gebied en de zoektocht naar 1100 tot 1500 woningen.	Nee
5a	De gepresenteerde visie wordt overigens nu al losgelaten. De gemeente werkt volop aan plannen die de gepresenteerde "visie" nu al doorkruisen. Zo heeft de gemeente ruimhartig meegewerkt aan een bestemmingsplan voor een wijk met 7 woningen op grote kavels aan de Nes.	Het plan op Nes 32 wordt niet tot ontwikkeling gebracht. Daarnaast is een nieuwe uitwerking gemaakt van de plannen voor Schagen oost (Zie ook vorige antwoorden).	Nee
5b	Daarnaast ligt een bestemmingsplan voor ca. 85 "tijdelijke woningen" (20 jaar en "daarna zien we wel weer"...), compleet uitgewerkt klaar op de plank. Dit plan vult een deel van de ruimte tussen de provinciale weg en het meest noordelijke	Sinds het ontvangen van de zienswijze zijn er verschillende scenario's op dit kavel gepasseerd. Het is een zoekgebied geweest voor Oekraïne huisvesting welke niet tot realisatie komt en de kavel wordt nu gereed gemaakt voor een crisis noodopvang. Zoals	Nee

	door u geschetste "buurtschap" on het weiland. Het is wachten op het moment dat dit bestemmingsplan wordt gepresenteerd.	in de visie te zien is, is het einddoel deze kavel weer terug in oorspronkelijke staat te brengen na de crisisnoodopvang. Hierna zal het onderdeel vormen van een groen/parkstructuur in Schagen Oost.	
6	Muggenburg Zuid is al tientallen jaren in beeld als eerstvolgende grote uitbreiding. Nu wordt deze al heel lang geplande grootschalige uitbreiding door u afgeschaald en omgezet naar "Landschappelijk wonen in Muggenburg-Zuid". Waarom wegen de landschappelijk kwaliteiten van dit gebied (zonder BPL-status) nu plotseling zwaarder dan voor Schagen-Oost? We rekenen erop dat u vol inzet op opstarten van deze locatie en het realiseren van de daarvoor gewenste nieuwe ontsluiting. Door een meer optimale benutting van het gebied zoals ook gewenst door de ontwikkelaar is hier plaats voor veel meer woningen dan de nu voorziene 650 stuks. Ná het realiseren van dit plan kan de woningbehoefte van Schagen opnieuw worden vastgesteld en indien nodig worden uitgeweken naar andere locaties.	Het bestemmingsplan Muggenburg Zuid lag in januari/februari ter inzage en maakt 750 woningen in deze te realiseren wijk mogelijk. Ook bij deze wijk is sprake van inpassing van landschappelijke en cultuurhistorische elementen. Bij de ontwikkeling van ieder (woon)gebied houden we hiermee rekening. De woningbehoefte in Schagen is groter dan de woningbouwontwikkelingen die de omgevingsvisie aanduidt. De ontwikkeling van Schagen Oost is hiermee noodzakelijk. Zie het aangepaste hoofdstuk over Schagen Oost en de aangepaste tekeningen van Muggenburg Zuid in de herijkte Ontwikkelvisie Stad Schagen.	Ja

7	Bij uw plannen missen wij de participatie van omwonenden en een duidelijke onderbouwing van uw keuzes. We laten u nogmaals weten graag betrokken te worden bij uw plannen en graag mee te denken in een oplossingsrichting die zowel recht doet aan woningbouwbehoefte als de landschappelijke kwaliteiten van dit gebied.	Voor Schagen Oost zijn 2 participatieavonden georganiseerd waarbij wensen, zorgen, ideeën op zijn gehaald. Deze zijn meegenomen in het planvormingsproces. Dit is ook gedocumenteerd op www.schagen.nl/schagen-oost . Ook voor Muggenburg Zuid zijn inloopbijeenkomsten georganiseerd.	Ja
----------	--	---	----

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in omgevingsvisie stad schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 8			
1	Regelmatige betrokkenheid van burgers is gewenst over de Ontwikkelvisie Stad Schagen in de loop van de jaren.	Ontwikkeling van de gemeente is altijd een belangrijk onderwerp van participatie en in de gemeenteraad. Dit doen we met verschillende producten zoals gebiedsvisies of de Omgevingsvisie. Wanneer projecten concreter	Nee

		worden dan alleen een idee of concept zal nadere participatie plaatsvinden zodat belanghebbenden altijd betrokken kunnen zijn als zij dat wensen. Er wordt gewerkt aan de instelling van een burgerberaad en aan duurzame betrokkenheid van burgers bij specifieke ontwikkelingen.	
2	Kan het college schetsen hoe de gesprekken met medeoverheden (waaronder gemeente Hollands Kroon) zijn gelopen over de ontwikkeling van de Zuidelijke Omleiding? Waarom duurt het allemaal zo lang en had de gemeente niet eerder moeten starten met het proces om te komen tot de Zuidelijke Omleiding?	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 7e.	Nee
3	Wanneer is de Zuidelijke Omleiding gerealiseerd?	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 7e.	Nee
4	Op welke manier kan de Zuidelijke Omleiding, de druk op de Zuiderweg, als ontsluiting voor Muggenburg-Zuid verlagen?	In de Ontwikkelvisie doen we voorstellen over hoe om te gaan met verkeersstromen wanneer zich de kans voor een zuidelijke omleiding voordoet. Zo wordt voorgesteld in dat geval de Zuiderweg te knippen waardoor doorgaand verkeer om de stad heen moet rijden. Dit is echter geen besluitvorming, die kan pas plaatsvinden wanneer een zuidelijke	Nee

		omleiding concreter wordt en geplaatst wordt in de mobiliteitsbehoefte van dat moment.	
5	Wanneer wordt de spoorwegovergang Bonkelaarsdijk verbeterd?	In de Ontwikkelvisie worden geen data benoemd van projecten en hetgeen hier wordt benoemd, is geen punt in de Ontwikkelvisie. Wanneer er onderhoudsproblemen zijn kan dat worden gemeld via Fixi of rechtstreeks bij de spoorbeheerder ProRail.	Nee
6	Kan het college duiden op basis waarvan de toename van het gebruik van deelauto's is gebaseerd? Idem voor een toename van het gebruik van de fiets (voor o.a. plan Muggenburg-Zuid)?	Bij de uitwerking van toekomstige plannen wordt het verkeer zoveel mogelijk volgens het STOMP principe uitgevoerd. STOMP staat voor prioritering in de wijze waarop verkeer wordt gefaciliteerd. Dat is als volgt: stappen, trappen, ov, mobility as a service (waaronder deelauto's), privéauto.	Nee
7	Deelt het college dat de N245 nu al als te druk wordt ervaren?	Deze weg is weliswaar een barrière in de stad welke met name in de spits tot enige vertraging leidt maar de weg kan nog aanzienlijk meer verkeer verwerken dan nu voordat dit tot problemen leidt. Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 5b	Nee

8	Hoe relateren de huidige ontwikkelingen rond de Zuiderweg aan de Structuurvisie 2025? O.a verkeersluwe Zuiderweg?	De huidige visie vervangt de structuurvisie. In de structuurvisie stonden verstandige dingen en die hebben mede tot inspiratie gediend voor het opstellen van de huidige visie. Ook een verkeersluwe Zuiderweg wordt onder voorwaarden tot een mogelijk toekomstscenario gerekend.	Nee
9	Het college investeert 12.4 miljoen euro in de Zuiderweg. Waarom dit hoge bedrag en is dit bedrag niet weggegooid geld als straks de Zuidelijke Omleiding wordt gerealiseerd? Kan dit geld niet beter worden gebruikt voor de Zuidelijke Omleiding?	Het college heeft geld beschikbaar gesteld voor een onderzoeksfase over aanpassingen aan de Zuiderweg. Hieruit zijn diverse oplossingen om de verkeersafwikkeling en de oversteekbaarheid te verbeteren gekomen. Echter is ook onderzocht of de levensduur van de huidige infrastructuur verlengd kon worden en alleen nabij het spoor een meer ingrijpende maatregel door te voeren. Hiervoor is gekozen waardoor er geen miljoenen nodig zijn. Dit betekent niet dat er geld voor toekomstige projecten wordt gelabeld, dat is iets dan in de begroting wordt gedaan in afstemming met de Gemeenteraad.	Nee
10	Hoeveel auto's rijden er op dit moment gemiddeld over de Zuiderweg? Hoeveel en hoelang staan deze auto's gemiddeld stil bij de spoorwegovergang Zuiderweg? Hoeveel stikstofuitstoot levert dit	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 5b. Verder onderzoek naar milieueffecten is in het kader van de Ontwikkelvisie niet nader onderzocht. Bij nadere uitwerking van de plannen wordt hier wel onderzoek naar	Nee

	gemiddeld per dag op? Wat is de toename bij realisatie plannen Veldwachter en Tramhalte, en Muggenburg-Zuid?	gedaan. Zo is bij Muggenburg Zuid een vormvrije m.e.r beoordeling uitgevoerd die als bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan is terug te vinden.	
11	Complex Veldwachter heeft maar 1 calamiteitenontsluiting. Is dat toereikend?	Dit aspect is in het betreffend bestemmingsplan beoordeeld en akkoord bevonden.	Nee
12	Wanneer is het laatste verkeersdrukonderzoek Zuiderweg geweest? Kan deze gedeeld worden?	Het laatste onderzoek dateert van 2021. Er is rekening gehouden met autonome groei van verkeer vanaf die datum. Voor de Zuiderweg geldt bovendien dat de verkeerslichten automatisch tellen.	Nee
13	Welke toename van verkeer (bewoners en niet-bewoners) wordt er verwacht (op de Zuiderweg) met realisatie van de Veldwachter en de Tramhalte?	Op basis van onze berekeningen komen er naar verwachting tussen de 614 en 1295 motorvoertuigbewegingen per etmaal op de Zuiderweg bij als gevolg van de nieuwbouw De Veldwachter en De Trambaan.	Nee
14	Hoe vaak en hoe lang zijn de spoorbomen op de kruising Zuiderweg gesloten?	Dit verschilt. De spoorbomen zijn uitgerust met een systeem waarbij de vertrekkende trein naar het zuiden de bomen kan activeren wanneer deze het perron verlaat. Afhankelijk van het moment op de dag in de dienstregeling en de lengte van ingezette treinen kan de periode dat bomen gesloten zijn, variëren.	Nee

15	Is de Zuiderweg te druk?	Of een weg druk is of niet is niet objectief te beantwoorden. De weg kan meer verkeer verwerken dan er huidig is en daarmee is de Zuiderweg verkeerskundig gezien, niet druk. De afwikkeling van verkeer stroopt enigszins op wanneer de spoorbomen dicht zijn, waardoor het verkeer stil staat. Dat heeft echter niets te maken met hoeveel verkeer er van de Zuiderweg gebruik maakt.	Nee
16	Hoe wordt de bereikbaarheid van het centrum incl. voorzieningen als NS Station, Zorgboulevard Zuid, industrieterrein Witte Paal enz geborgd bij de extra belasting van het bestaande wegennet door de diverse ontwikkelingen?	Uit de verkeersberekeningen blijkt dat het huidige wegennet deze ontwikkelingen kan dragen. De bereikbaarheid komt niet in het geding.	Nee
17	Hoeveel woningen worden er gebouwd in Muggenburg-Zuid? En waarom is er gekozen voor dit aantal woningen en deze type verdeling in woningbouwcategorieën.	Het definitieve plan is inmiddels opgenomen in een ontwerp bestemmingsplan Muggenburg Zuid dat ter inzage is gelegd. Dit is terug te vinden op www.omgevingswet.overheid.nl . In het bestemmingsplan wordt de bouw van 750 woningen mogelijk gemaakt.	Nee

18	Hoe past Muggenburg-Zuid in de structuurvisie 2025?	Muggenburg-Zuid was ten tijde van de structuurvisie een bestaand bestemmingsplan wat niet werd uitgevoerd. Dat was destijds niet relevant op visie-niveau. Omdat de gemeente graag in de woningbehoefte van haar inwoners wil voorzien en de planvoorraad in Schagen bijna op was, is Muggenburg-Zuid nader in de visie opgenomen en intussen ook tot een concreet bestemmingsplan uitgewerkt.	Nee
19	De rotonde die de enige toegangsweg tot Muggenburg Zuid zou gaan ontsluiten komt, door bestaande bouw en 'uitdagingen met historische terpen', 'hoog linksboven' (Noordelijk) t.o.v. het beschikbare terrein.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 2 en zienswijze 4 vraag 1c.	Nee
20	Hoe wordt de ontsluiting van Muggenburg-Zuid op de N245 financieel geborgd?	Zie beantwoording zienswijze 4 vraag 1c.	Nee
21	Kan worden bevestigd dat de Verzetlaan niet wordt gebruikt als ontsluitingsweg voor Muggenburg-Zuid?	Er komt geen reguliere autoverbinding tussen Muggenburg Zuid en Noord. De auto-ontsluiting van Muggenburg Zuid geschiedt via de N245 met een verkeerslichtenkruispunt.	Nee
22	Hoe borgt het college dat de doorfietsroute de Verzetlaan niet te veel gaat belasten?	De Verzetlaan, en dan met name op het punt waar de meeste problemen door bewoners worden verwacht nabij de Zuiderweg, maakt	Nee

		geen deel uit van de fietsroute. Muggenburg beschikt over een zelfstandig fietspad waardoor de problemen zoals in de reactie aangegeven, niet worden verwacht.	
23	Waarom is er gekozen voor maar 1 ontsluiting voor auto's voor Muggenburg-Zuid? Welke verkeerskundig onderzoek naar autogebruik (bewoners en niet-bewoners) zijn bij deze afweging meegenomen?	Zie hiervoor het bestemmingsplan Muggenburg Zuid en de beantwoording van zienswijze 1 vraag 5e.	Nee
24	Als in MBZ een school, winkel e.d. komen heeft dit invloed op de mobiliteit cijfers.	In Muggenburg Zuid is een school gepland. Zie hiervoor het ter inzage gelegde bestemmingsplan Muggenburg Zuid. Deze functie is meegenomen in de berekening van het autoverkeer.	Nee
25	Is de Bonkelaarsdijk een ontsluiting voor Muggenburg-Zuid? Zo ja, hoe en waarom wel?	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 3c.	Nee
26	Hoe borgt de gemeente dat 'het aanhouden van de middeleeuwse verkavelingsstructuur, de beide terpen, het historische wandelpad Muggenburgerweg met de daarbij behorende waterpartij en de eveneens historische Bonkelaarsdijk. Het landelijke	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 2.	Nee

	karakter en de kwetsbare historische elementen van het gebied Muggenburg Zuid' niet teniet wordt gedaan door de doorfiets-route en andere wegen (o.a. geplande ontsluitingsweg?		
27	Het geldende bestemmingsplan Muggenburg-Zuid dateert van 1978. Zijn er wijzigingen of is er een gewijzigd bestemmingsplan in de maak?	Het bestemmingsplan voor de ontwikkeling van Muggenburg Zuid lag ter inzage in januari/februari. Deze is op diverse aspecten anders dan het oude bestemmingsplan. Zo zat in het oude bestemmingsplan ruimte voor 1500 woningen (het huidige bestemmingsplan maakt 750 woningen mogelijk) en was er minder ruimte voor landschappelijke inpassing dan het huidige bestemmingsplan.	Nee
28	Hoe zitten de plannen voor de nieuwe ontwikkelingen in de Ontwikkelvisie Stad Schagen? Hoe worden de vragen over deze ontwikkelingen beantwoord?	De Ontwikkelvisie Stad Schagen wordt herijkt met hierin opgenomen het definitieve plan voor Muggenburg Zuid (bestemmingsplan is reeds ter inzage gelegd) en hieraan toegevoegd een uitgewerkt hoofdstuk over Schagen Oost. Voor beide plannen hebben reeds inloopbijeenkomsten plaatsgevonden met mogelijkheid tot het stellen van vragen en het doorgeven van bezwaren. De herijkte Ontwikkelvisie wordt opnieuw ter inzage gelegd als een omgevingsvisie.	Ja

29	Geldt de structuurvisie 2025 nog?	De voorliggende visie vervangt de structuurvisie.	Nee
30	Waarom was de ontwikkelvisie 2040 zo slecht online terug te vinden voorafgaand aan de inloopavond op 7 juli 2023?	Hier is inderdaad iets fout gegaan. Dat hebben we gecorrigeerd.	Nee
31	Waarom is de indiening zienswijze Ontwikkelvisie 2040 vlak voor de oorspronkelijke deadline van 7 juli 2023 verplaatst naar 27 juli?	Deze verlenging hangt samen met de beantwoording van zienswijze 8 vraag 30.	Nee
32	Deelt het college de mening dat de communicatie naar inwoners over het participatieproces en de behandeling van de zienswijzen ontwikkelvisie stad Schagen 2040 beter had gekund?	De communicatie had beter kunnen verlopen. Met de voorliggende nieuwe visie gaan we dit verbeteren.	Nee
33	Uitnodiging inwoners voor de 'inloopavond' over de Ontwikkelvisie Stad Schagen op 5 juli 2023 is te beperkt verzonden.	De herijkte Ontwikkelvisie Stad Schagen wordt opnieuw ter inzage gelegd en hierbij zal aandacht worden gegeven aan een ruimer verspreide uitnodiging aan bewoners en andere belanghebbenden.	Nee
34	Burgers beter uitleggen wat een zienswijze inhoudt en hoe deze moet worden ingediend.	Deze uitleg over zienswijzen is opgenomen in de officiële publicatiedocumenten, behorend bij de ter inzagelegging van gemeentelijke documenten. Wij zullen echter bij een	Nee

		volgende inloopbijeenkomst hier extra aandacht aan geven.	
35	Hoeveel woningen worden er in Schagen-Oost gebouwd, waar staat dit en wanneer moeten deze woningen zijn gerealiseerd?	In Schagen Oost worden 1100 tot 1500 woningen gerealiseerd. Vooralsnog streven we naar minimaal 1.100 woningen en is er nog geen beslissing genomen of dit aantal in het uiteindelijke plan wordt gehaald, dan wel wordt verhoogd naar 1500. In een volgende fase van planvorming wordt bepaald om hoeveel woningen het precies zal gaan. Er wordt bij de beslissing rekening gehouden met alle aspecten binnen het landschappelijk ontwerp. Realisatie wordt niet eerder dan vanaf 2027 verwacht.	Ja
36	Welke relatie heeft Schagen-Oost met de structuurvisie 2025?	De Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 vervangt de structuurvisie 2025.	Nee
37	Waarom is ervoor gekozen om eerst Muggenburg-Zuid te ontwikkelen en daarna pas Schagen-Oost? En niet andersom of binnenstedelijk?	In het kader van het opstellen van de omgevingsvisie van de gemeente Schagen is in samenwerking met de Provincie verkend waar woningbouw in de gemeente plaats kan vinden. Hier zijn ook de mogelijkheden in de dorpen benoemd. Voor de Stad Schagen is in de Ontwikkelvisie Stad Schagen onderzoek gedaan naar de mogelijke locaties. Eerst is binnenstedelijk gekeken waar we kunnen bouwen. Daarnaast zijn er mogelijkheden	Nee

		onderzocht voor buiten stedelijk bouwen. In overleg met de Provincie is besloten dat Schagen Oost later aan de orde is omdat hiervoor nog over de status van bijzonder Provinciaal Landschap moet worden gesproken en ook het omgevingsplan hier nog moet worden opgesteld. Muggenburg-Zuid en het Lintje Lagedijk komen dus eerder dan Schagen Oost. Muggenburg Zuid wordt nu gerealiseerd (bestemmingsplan lag in januari/februari 2024 ter inzage.	
38	Wat is de status van de uitruil van het BPL van Schagen-Oost naar het Schagerwad?	Hier zal in de gesprekken met de Provincie over worden gesproken.	Nee
39	Hoe is de impact op het milieu (o.a. stikstof, ecologische foodprint) meegenomen in de plannen voor Muggenburg-Zuid, Schagen-Oost en de Zuiderweg? Wordt voldaan aan alle actuele eisen?	Dit wordt bij het opstellen van de omgevingsplannen (of andere toe te passen planologische procedures) van de verschillende projecten onderzocht.	Nee

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van
--	-------------------	----------------------	---

			de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 9			
1	Op 30 mei 2023 is een voorlichtingsavond gehouden over de ontwikkeling van Muggenburg- Zuid en daarin is een Quicksan met betrekking tot de ontwikkeling van Muggenburg getoond. Hier werd een hele andere inrichting van het projectgebied voorgesteld. Deze plannen zijn niet in overeenstemming met de uitgangspunten die in het eerdere overleg zijn besproken. Dit is de reden dat men een zienswijze wil indienen en van de gemeente een garantie wil hebben dat men zich zal houden aan de uitgangspunten in de Ontwikkelvisie Stad Schagen.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 1a en zienswijze 3 vraag 1c.	Ja
2	Dat er in de inloopavond van 30 mei ineens een heel ander plan naar voren komt, getuigt niet echt van een goede communicatie. Dat geldt ook voor het organiseren van een inloopavond op 5 juli en de mogelijkheid om tot 7 juli	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 1c.	Nee

	zienswijzen in te dienen. Dit is allemaal op zeer korte termijn en niet echt op de burger gericht.		
3	Het doel van de visie is om de gewenste toekomst van de stad Schagen te bevorderen middels een discussie. Dit lukt niet als de gemeente uitgangspunten met burgers bespreekt, een ontwerpvisie ter inzage legt en op de achtergrond de ontwikkelaar hele andere plannen heeft.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 1a en 1c en zienswijze 3 vraag 1c.	Nee

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienwijze 10			

1	De verkeersdruk op de Zuiderweg hebben we zien, maar ook voelen (trillingsoverlast), toenemen. We kunnen wel stellen dat de Zuiderweg net voor de Corona crisis haar maximale capaciteit had bereikt. Met de uitbreidingsplannen in de stad Schagen (o.a. project De Veldwachter, Muggenburg-Zuid, Spoedzoekerhotel) zal de verkeersdruk snel toenemen.	De Zuiderweg kan verkeersdruk dragen. Zie beantwoording Zienswijze 1 vraag 5b.	Nee
1a	Zoals reeds gemeld zat de Zuiderweg onder normale economische omstandigheden al tegen haar maximale capaciteit aan. Door de diverse grootschalige projecten zal de drukte op de Zuiderweg snel toenemen. Deze oversteeklocatie op een nog drukker wordende Zuiderweg zal een toenemende kans op ongevallen geven. Zeker gezien het feit dat er in de avonden en in het weekend bijzonder hard gereden wordt. Ook zal er met de mogelijke komst van een rotonde bij de Julianalaan minder beschikbare momenten komen om over te steken door een continue verkeersstroom (geen stopmomenten door stoplichten en dus	Zie beantwoording Zienswijze 1 vraag 5b.	Nee

	minder beschikbare oversteekkansen). De Zuiderweg is ook een belangrijke route voor lijnbussen en hulpdiensten. Deze oversteeklocatie zal ook afname van de capaciteit betekenen van de Zuiderweg door een extra verstoring van de verkeersstroom met daarbij filevorming en sluipverkeer in de omliggende straten tot gevolg.		
1b	Bij een nieuw aan te leggen oversteek t.h.v. de Dorpen zal er veel verkeer van project De Veldwachter, maar ook van het toekomstige Muggenburg-Zuid en het spoedzoekers hotel, deze oversteek gaan gebruiken. Bij deze oversteek (van Zuid naar Noord) komt men uit op de Dorpen in een bocht aan de verkeerde kant van de weg. Dit is een zeer onveilige en onwenselijke situatie in een straat waar fietsers en auto's elkaar nu al niet kunnen passeren. Bovendien is de parkeerdruk op de Dorpen groot en dus vol met geparkeerde auto's. Deze auto's staan deels schuin geparkeerd. Bij het achteruit wegrijden hebben deze auto's een grote dode hoek. Fietsers (van Noord naar Zuid) zijn door deze dode hoek slecht	Wanneer er concretere plannen zijn voor een oversteek op deze locatie, zal worden onderzocht hoe deze oversteek verkeersveilig kan worden ingericht. Alsmede de straten die hierop aansluiten.	Nee

	zichtbaar voor de automobilist. Een oversteekplaats die uitkomt op de Dorpen levert een verhoogde verkeersdruk op aan de Dorpen (fietzers, brommers, scooters, voetgangers) Hier is de Dorpen niet op berekend en dit zal leiden tot veel gevaarlijke situaties.		
1c	Bij deze oversteeklocatie zal een deel van het toch al schaarse groen verwijderd moeten worden. Dit heeft grote gevolgen voor ons woongenot. De koplampen van de auto's rijdend over de Zuiderweg en de lampen van de fietsen en brommers die gebruik maken van deze oversteeklocatie zullen onze woning inschijnen. Tevens zal het aantal decibellen toenemen. Het groen werkt immers als natuurlijke geluidswal welke tevens het licht van de passerende auto's rijdend over de Zuiderweg filtert.	Wanneer er concretere plannen zijn voor een oversteek op deze locatie, zal worden onderzocht hoe deze oversteek de leefbaarheid van de omgeving kan behouden.	Nee
1d	De voorgestelde plaats voor deze oversteeklocatie is tevens een onveilige plaats omdat er voor zowel de automobilisten als de fietsers/brommers/voetgangers zicht belemmerde omstandigheden aanwezig	Zie beantwoording zienswijze 10 vraag 1b.	Nee

	zijn. Dit zijn: Hoogteverschil tussen de oversteeklocatie en het verdere verloop van de Zuiderweg richting het westen en de knik in de Zuiderweg aan de westzijde van de oversteeklocatie. Als gevolg hiervan is dit voor alle weggebruikers een onoverzichtelijke situatie en hiermee een onveilige oversteeklocatie		
1e	Conclusie is dan ook dat deze oversteeklocatie zeer ongeschikt is maar vooral ook onveilig als oversteeklocatie van de Zuiderweg.	Zie beantwoording zienswijze 10 vraag 1b, 1c en 1d.	Nee

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 11			

1a	MBZ de stedenbouwkundige planning nu zo spoedig mogelijk te kunnen inzien.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 1a t/m 1f.	Nee
1b	Daarin de oorspronkelijke bedoeling van het landschappelijke karakter van MBZ terug te zien.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 2.	Nee
1c	Daarop te kunnen reageren voordat er definitieve besluitvorming plaatsvindt.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 1c.	Nee
1d	Wat is de relatie tussen het stedenbouwkundig plan Muggenburg Zuid en de ontwikkelvisie 2040 stad Schagen wat we nog steeds niet in hebben kunnen zien?	Zie beantwoording zienswijze 3 vraag 1c.	Ja
1e	Wat is de status van de ontwikkelvisie 2040 stad Schagen waarop we onze zienswijze kunnen indienen? Op welk plan moet ik nu mijn zienswijze baseren, tekening 1 of tekening 2?	Zie beantwoording zienswijze 3 vraag 1c.	Ja
1f	Wat is de relatie tussen de ontwikkelvisie en het nog niet door ons ontvangen stedenbouwkundig plan?	Zie beantwoording zienswijze 3 vraag 1c.	Ja
2a	Wat is nu de precieze stand van zaken omtrent de provinciale toestemming voor de ontsluiting van MBZ via de N245.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 3a.	Nee

2b	Te bevestigen dat de Bonkelaarsdijk niet als bouw- of ontsluitingsweg – en ook niet voor sluipverkeer - gebruikt zal worden voor MBZ.	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 3b.	Nee
2c	Een massief en langdurig verkeersinfarct op de Zuiderweg te voorkomen door een zuidelijke randweg aan te leggen alvorens met de bouw van MBZ te beginnen	Zie beantwoording zienswijze 1 vraag 7e.	Nee

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 12			

1a	In de ontwikkelvisie wordt beschreven, hoe "vraagstukken te integreren tot discipline-overstijgende samenhangende ruimtelijke voorstellen." (paragraaf 1.2). Waar er sprake is van keuze voor een ontwikkelingsrichting, ontbreekt meestal het uitvoeringsprogramma en de investeringsstrategie. De afdeling Noordkop legt daarbij de prioriteit bij de fiets.	De visie betreft geen uitvoeringsplan. Invulling van de investeringen komt in een latere fase.	Nee
1b	In hoofdstuk 2.4 wordt t.a.v de supermarkten rond de Langestraat gesteld, dat het stadsbeeld weinig samenhangend is, o.a. door de hoeveelheid rondrijdende en geparkeerde auto's. De renovatie van het Makadocentrum zou bijdragen aan een 'hoogwaardiger beleving'. De Fietzersbond ziet deze beleving als kosmetisch, want niet geschraagd door concrete voorstellen. De renovatie zal het probleem van de gebrekkige samenhang niet verbeteren noch het probleem van die rondrijdende/geparkeerde auto's. De fietzersbond pleit voor maatregelen, die de positie van de fiets en voetganger	Dit betreft een visie met een wens beeld van de stad Schagen op hoofdlijnen. Concrete plannen worden bij een volgende fase van planvorming uitgewerkt.	Nee

	sterk bevoordelen t.o.v. de auto. Dat is goed voor zowel beleving als de te grote verkeersstromen in dit gebied. De CROW-publicatie 'Toepassen STOMP - Mobiliteit in duurzame gebiedsontwikkeling' beschrijft een duurzame gebiedsontwikkeling. In de ogen van de Fietzersbond krijgt de bereikbaarheid met de auto in de ontwikkelvisie teveel nadruk.		
2a	Ambitieplan verkeer Schagen (2017). Dorpskernen maximaal 30 km/uur wordt voortvarend aangepakt. De afdeling noordkop stelt vast, dat er van de voorgestelde uitbreidingen van het fietsnetwerk nog weinig gerealiseerd is. Wel wordt er een plan beschreven voor een fiets (-voet)pad aan de noordzijde van de Zuiderweg naar het gezondheidsplein.	De gemeente is bekend met de wensen van de Fietzersbond en hierover wordt jaarlijks overleg gevoerd. De realisatie van trajecten van de doorfietsroute is in gang gezet en zal voor veel uitbreiding zorgen van het fietsnetwerk in de gemeente.	Nee
2b	De fietzersbond afdeling Noordkop heeft een concept van mogelijke drie fietsnetwerken voor de gemeente Schagen opgesteld. Dit is in 2020 gepubliceerd op de website (van	De gemeente is bekend met de wensen van de Fietzersbond en hierover wordt jaarlijks overleg gevoerd.	Nee

	noordkop) en bekend bij de wethouder en ambtenaren verkeer.		
3	Bij de zin 'het centrum is vanuit de kernen via het lokale netwerk goed bereikbaar met de auto, fiets en bus.' heeft de Fietzersbond haar vraagtekens, als het bij 'goed bereikbaar' gaat om: pure reistijd, comfort en sociale veiligheid. De fietzersbond heeft op een webpagina een inventarisatie gemaakt om de fietsnetwerken te versterken.	De gemeente is bekend met de wensen van de Fietzersbond en hierover wordt jaarlijks overleg gevoerd. Met goed bereikbaar wordt hier bedoeld dat het letterlijk goed te bereiken is. Het gaat hierbij niet over wensen of verbeterpunten betreffende sociale veiligheid, reiscomfort of reistijdwinst.	Nee
4a	Schagen heeft de afgelopen jaren gewerkt aan een sterk netwerk van doorgaande fiets- en wandelpaden.' De fietzersbond is het met deze zin niet eens. Er is de afgelopen jaren gewerkt aan het verbeteren van de fiets- en wandelinfrastructuur en ideeën/plannen over de doorfietsroutes, maar niet aan het netwerk (8en88-fietsnetwerk en scholierenroutes).	Over het hele fietsnetwerk bezien zijn er verbeteringen aangebracht betreffende verkeersveiligheid. Het netwerk is in die zin sterker geworden, want het is verbeterd voor alle fietsers.	Nee
4b	Het oversteken van deze twee barrières (Westerweg en Zuiderweg) voor fiets- en voetgangers is op sommige plaatsen bijzonder moeizaam, onaantrekkelijk en gevaarlijk.' de fietzersbond constateert	De gemeente is bekend met de wensen van de Fietzersbond en hierover wordt jaarlijks overleg gevoerd.	Nee

	dat - ondanks deze ernstige kwalificaties - er nog steeds geen (zicht op) mogelijke oplossingen in het verschiet ligt.		
4c	Op bladzijde 48 wordt de ontbrekende schakel aan de noordzijde van de Zuiderweg genoemd. De fietsersbond vindt de aangekondigde oplossing hiervoor - fietspad vanaf de spoorlaan tot het Gezondheidsplein een goede eerste stap. Doortrekken van het fietspad d.m.v. een onverplicht fietspad vanaf het Gezondheidsplein tot en met de rotonde van Zuiderweg is opgenomen in het ambitieplan verkeer 2017.	De gemeente is bekend met de wensen van de Fietsersbond en hierover wordt jaarlijks overleg gevoerd.	Nee
5	Ambitie 20240, Groeistad Schagen. Versterken fietsmobiliteit. De fietsersbond mist uitwerking van deze ambitie in visie, plan van aanpak en financiering	Zie beantwoording zienswijze 12 vraag 1b.	Nee
6	Landschap karakteristieken versterken (blz. 30). In dit kader verwijzen wij naar de drie fietsnetwerken van de afdeling Noordkop.	De gemeente is bekend met de wensen van de Fietsersbond en hierover wordt jaarlijks overleg gevoerd.	Nee
7	Voet- en fietsverbindingen (blz. 35). De Fietsersbond mist een aantal	De genoemde verbindingen worden gezien als de verbindingen met de belangrijkste opgaven voor het fietsnetwerk. Dat neemt niet	Nee

	fietsverbindingen, die zijn genoemd in het ambitieplan verkeer van 2017.	weg dat sommige andere fietsverbindingen ook enig belang kennen.	
8	Fietspad vanaf Ovonde via Westerpark naar Trambaan (blz, 56). De Fietzersbond heeft bij herhaling gepleit voor een directe aansluiting van het fietspad rond de Ovonde op de trambaan. Hiermee vervallen de twee haakse aansluitingen en mogelijke conflicten met verkeer op het Westerpark. Gezien het woningbouwplan met 8 bouwlagen en de daarmee samenhangende toename van het aantal verkeersbewegingen wordt de noodzaak tot ontvlechting nog groter.	Dit kan later in detail worden uitgewerkt, maar is nu niet nodig op het niveau van een visie. De gemeente is bekend met deze wens van de Fietzersbond.	Nee

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 13			

1a	De Ontwikkelvisie 2040 Stad Schagen gaat niet over de hele stad. Schagen Oost valt buiten het plangebied. Wij vragen ons af waarom dat is.	Eerst is Schagen Oost eruit geknipt omdat Schagen Oost een eigen ontwikkeltraject zou belopen. In oktober 2023 heeft het college van B&W besloten om Schagen Oost weer toe te voegen aan de visie om zo de integraliteit van het stuk te waarborgen. Er wordt nu dus een herijkte Ontwikkelvisie Stad Schagen ter inzage gelegd met hierin opgenomen een nieuw hoofdstuk over Schagen Oost.	Ja
1b	Vanuit onze woning kijken wij uit op Schagen Oost. In 2021 zijn wij door toenmalig wethouder Jelle Beemsterboer geïnformeerd over de plannen voor Schagen Oost. Daarbij werd aangegeven dat de gemeente werkt aan een ontwikkeling, waarbij Schagen Oost een overgangsgebied moet worden tussen het platteland en de stad. Daarbij werd onder andere gesproken over zichtlijnen en beperkte bebouwing. Ook wordt gedacht aan een natuur/wandelgebied.	Zie beantwoording zienswijze 7 vraag 2 en zienswijze 13 vraag 1a.	Nee

1c	Onze woningen aan De Vaart, 20 jaar geleden verkocht als 'polderzichtwoningen', zijn de enige woningen die direct uitkijken op het gebied Schagen Oost. In Hoep-Zuid kijken de bewoners tegen een geluidswal.	In de planvorming van Schagen Oost wordt rekening gehouden met zowel de belangen van de oude als nieuwe bewoners. In de bestaande situatie is er in beperkte mate sprake van vrij uitzicht door de aanwezige groenstructuren. De afstand van de bestaande woningen tot de nieuwe woningen - en daarmee het verlies aan uitzicht - zal niet zodanig kort zijn dat bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht kan worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het de woningen aan de orde zijn. Vaste jurisprudentie is overigens dat er geen blijvend recht op vrij uitzicht bestaat.	Nee
1d	Wij verzoeken u bij de ontwikkeling van Schagen Oost hier rekening mee te houden, bijvoorbeeld door het natuur/wandelgebied te realiseren tegenover De Vaart.	Hier is in de schetsplannen van Schagen Oost die toegevoegd worden aan de herijkte Ontwikkelvisie Stad Schagen rekening mee gehouden.	Ja
2	Op de locatie van Piet Ottstraat 3 staat een groot rood blok (Nieuwbouw?) getekend. Wij vragen u duidelijkheid te verschaffen over uw visie rond Piet Ottstraat 3 in Schagen.	Zoals vermeld op pagina 50 van de visie wordt dit gebied aangeduid als mogelijke transitielocatie naar woningbouw.	Nee

3a	In de visie wordt de suggestie gedaan om de spoorwegovergang Zuiderweg te sluiten als de nieuwe zuidelijke randweg (Tussen de N241 en de N245 ten zuiden van Muggenburg Zuid) is gerealiseerd.	Conform het gestelde op pagina 48 van de visie gaat het om afwaarderen en niet om afsluiten.	Nee
3b	Wij ervaren nu op de Zuiderweg slechts één probleem. De spoorwegovergang blijft lang gesloten als de trein van Den Helder naar Alkmaar passeert. De spoorwegovergang gaat al dicht als de trein nog niet op het station staat. De overweg blijft gesloten terwijl passagiers in en uitstappen. Dit duurt vaak enkele minuten waardoor het verkeer op de Zuiderweg tijdelijk vastloopt. Dit probleem zou door Prorail moeten worden opgelost.	Dit aspect betreft de veiligheidsmaatregelen van ProRail en dat valt buiten de bevoegdheid van de gemeente.	Nee
3c	Wij zijn tegen het afsluiten van de overweg Zuiderweg. Het maakt ons verhuurde onroerend goed minder bereikbaar (en dus minder aantrekkelijk). Dit geldt ook voor andere bedrijven langs deze weg. Het nemen van maatregelen om autoverkeer over de Zuiderweg te ontmoedigen is prima, maar alleen als de zuidelijke randweg is gerealiseerd.	Zie beantwoording zienswijze 13 vraag 3a.	Nee

	Zienswijze	Beantwoording	Aanpassing in omgevingsvisie stad Schagen 2040 (ten opzichte van de ter inzage gelegde ontwikkelvisie Schagen 2040)
Zienswijze 14			
1	De tekst en de illustraties zijn lastig te duiden en geven aanleiding tot vragen. Het heeft talrijke tekstuele fouten, kaarten zonder bijlage, illustraties met onvolledige tekst enzovoorts. Er sprake van vaktermen en gebruik van termen die een andere lading dekken dan de gebruikelijke.	De tekst en afbeeldingen zijn in de nieuwe omgevingsvisie stad Schagen, die nu ter inzage ligt, waar nodig aangepast.	Ja
2	Ook wordt er in de inleiding gesproken van vier ateliers en later op bladzijde 26 wordt gesproken van vier scenario's. Of deze aan elkaar gerelateerd zijn is niet duidelijk. Beide worden niet nader uitgelegd ook al wordt op bladzijde 26 vermeld dat dat op de naastliggende bladzijde gebeurt	De ateliers waarover gesproken wordt in de inleiding hadden als onderwerp de afweging tussen de ambities en opgaven voor de stad en de begrenzing van het BPL. Deze gezamenlijke belangen van provincie en gemeente met betrekking tot de opgaven op het gebied van woningbouw en bedrijvigheid leiden tot het vraagstuk van een mogelijke herbegrenzing van het BPL (bijzonder provinciaal landschap). De vier	Ja

		toekomstscenario's waar over gesproken wordt op pagina 4 staan hier los van. Hier werden verschillende toekomstscenario's voor de stad Schagen verkend. De ateliers en toekomstscenario's zijn dus niet één op één gerelateerd. Verder is de verwijzing naar pagina 27 verwijderd.	
3	In de ruimtelijke analyse wordt uiteindelijk geconcludeerd dat het onwenselijk is dat het centrum verschaald door schaalvergroting en de bouw van appartementen. Ook staat het groen in Schagen onder druk en dreigt Schagen de samenhang te verliezen als gevolg van vele op zichzelf staande projecten.	Klopt. In de nieuwe omgevingsvisie Stad Schagen die nu ter inzage gaat staat echter, in tegenstelling met de eerdere versie, niet meer beschreven dat appartementen per definitie zorgen voor schaalvergroting.	Ja
4	Centrum: Het is een uitdaging om met hoogbouw de woningverdichting in het centrum toe te laten nemen. Kleine 1 á 2 persoonsappartementen bouwen en deze bij voorkeur toekennen aan mensen die een eengezinswoning elders in de stad Schagen achterlaten kan de	Het programma staat nog niet volledig vast en zal zich gedurende de vervolgstappen nog verder uitkristalliseren (zie bladzijde 41). We werken met adaptief programmeren: afhankelijk van de huidige cijfers en monitoring zetten we elke keer stappen vooruit. Het doel is om verschillende soorten woningen toe te voegen aan de stad bedoeld voor verschillende doelgroepen. Daarmee kan doorstroming op gang gebracht worden	Nee

	wachttijd voor een grotere woningen bekorten.	waardoor woningen in de bestaande bouw vrij komen voor een andere doelgroep.	
5a	Muggenburg zuid: Met behulp van 650 woningen worden kleinschalige langgerekte buurtschappen, grondgebonden woningen en kleinschalige appartementen vormgegeven. Dit lijkt mij een tegenstrijdig gegeven. 650 woningen is namelijk ruim vier keer het aantal woningen dat in plan Waterveld staat. Het woord kleinschalig past dan ook niet in de context van dat project.	Het definitieve plan van Muggenburg Zuid is inmiddels opgenomen in een ontwerp bestemmingsplan Muggenburg Zuid dat ter inzage is gelegd. Dit is terug te vinden op www.omgevingswet.overheid.nl. In het bestemmingsplan wordt de bouw van 750 woningen mogelijk gemaakt. Dit definitieve plan vormt nu de basis voor de ontwikkeling Stad Schagen. Wij beschrijven het als 'kleinschalige langgerekte buurtschappen' omdat in vergelijking met de buurtschappen die beoogd zijn in Schagen Oost (beschreven in hoofdstuk 6) de buurtschappen van Muggenburg kleiner zijn.	Ja
5b	Muggenburg zuid: Middels een illustratie wordt aangegeven het lokale infrastructurele netwerk zijn beperkingen kent. In de illustratie wordt een weg getoond met een breedte van 3meter. Hoe auto's en fietsers elkaar moeten passeren is een raadsel. Het lijkt	Het definitieve plan van Muggenburg Zuid is inmiddels opgenomen in een ontwerp bestemmingsplan Muggenburg Zuid dat ter inzage is gelegd. Dit is terug te vinden op www.omgevingswet.overheid.nl. Zie het bestemmingsplan van Muggenburg Zuid voor informatie over de ontsluiting van het gebied.	Ja

	een onmogelijke opgave om alle bewoners van de 650 woningen zich veilig in de ochtend- en avondspits via dit netwerk te laten verplaatsen. Een betere ontsluiting, liefst in twee richtingen, lijkt verplicht	Er is een hoofdaansluiting via de N245, maar er zijn ook calamiteitenaansluitingen voor nooddiensten, één via Muggenburg Noord en twee via de Bonkelaarsdijk, die regulier dienstdoen als langzaamverkeers verbinding. Het plan voor Muggenburg Zuid is op schetsmatige wijze toegevoegd aan de nieuwe versie van de Ontwikkelvisie die nu ter inzage ligt.	
6a	Stadsrand Schagen -Oost: In de ontwikkelvisie staat hierover een opvallend voorstel waarbij aanpassing van de Bijzonder Provinciaal Landschap-contour zal moeten worden gevraagd. Op 3 locaties in het weidse open, groene landschap, aan de oostzijde van de N241, zijn grotere buurtschappen gepland. De dikke 'Van Dale' omschrijft een buurtschap als: 'enige woningen bij elkaar'. Een groter buurtschap heeft misschien iets meer woningen maar in totaal zijn er in dit Schagen-Oost project zo'n 800-1100 woningen gepland. Elk 'groter buurtschap' zou dan uit zo'n 350 woningen bestaan. Elk buurtschap heeft dan ruim twee keer het formaat van Plan	Het ontwerpproces voor Schagen-Oost is inmiddels gestart en hierbij vindt participatie plaats. Er zijn al twee inloopbijeenkomsten georganiseerd en er is sprake van nieuw kaartenmateriaal. Deze zijn verwerkt in de nieuwe, uitgebreide versie van de Ontwikkelvisie Stad Schagen (welke nu Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 heet) die wederom ter inzage wordt gelegd. In de nieuwe schetsplannen van Schagen Oost zijn de historische en landschappelijke kenmerken belangrijke uitgangspunten. Er wordt in de visie ook specifiek verwezen naar de vier landschappelijke kernkwaliteiten vanuit het BPL. Er gaat veel veranderen in het gebied, want er komen 1100, wellicht 1500 woningen bij, dat is niet te ontkennen.	Ja

	Waterveld. Het aanplanten van bomen zou dan één en ander kunnen maskeren maar om een goed beeld te krijgen lijkt een uitgebreide nadere beoordeling en 3D representatie een must.		
6b	Stadsrand Schagen -Oost: Zelf zou ik willen voorstellen het onlangs kenbaar gemaakte voornemen van de gemeente ten uitvoer te brengen. Namelijk het toestaan van hoogbouw langs de hoofdinfrastructuurle routes van de stad Schagen (de N241, N245 en de Zuiderweg). Tussen plan Waterveld, de Tiny Houses en de N241 ligt een groene weide waar waarschijnlijk prima hoogbouw gesitueerd zou kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan een drietal flats van bv 6,7 en 8 etages. Met 8 woningen per etage zijn er op deze manier zo'n 150 woningen te realiseren.	In het kader van het opstellen van de omgevingsvisie van de gemeente Schagen is verkend waar woningbouw in de gemeente plaats kan vinden. Hier zijn ook de mogelijkheden in de dorpen benoemd. Voor de Stad Schagen is in de Ontwikkelvisie Stad Schagen onderzoek gedaan naar de mogelijke locaties. Eerst is binnenstedelijk gekeken waar we kunnen bouwen. Daarnaast zijn er mogelijkheden onderzocht voor buiten stedelijk bouwen. Hier zijn enkele opties uit gekomen, namelijk Muggenburg-Zuid, Lintje Lagedijk en Schagen Oost. Muggenburg Zuid wordt nu gerealiseerd (bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen). Schagen Oost is verder een voor de hand liggende locatie vanuit mobiliteit gezien. Schagen Oost ligt het dichtste bij het OV-station met trein en bus ontsluiting en kan ook via de provinciale weg ontsloten worden. Hiermee is het de beste plek om uit te breiden. Binnen de ontwikkelingen van de stad Schagen zijn de historische en	Nee

		landschappelijke kenmerken van gebieden belangrijke uitgangspunten.	
7	Lintje Lagedijk: Hier zijn 11 woningen gepland met als lokkertje een aantrekkelijk fietspad voor de strandgangers. Vanaf de Halerweg en de Oude dijk is hier sprake van een mooie Stadsrand (BPL). Het plan is om via een langere route: langs de Halerweg, om de oude vuilstort en naar de Lagedijkerweg te leiden (waar men liever geen fietsers heeft, fietspad ligt dan ook parallel aan de Lagedijkerweg aan achterzijde van de woningen). Bijkomend kunnen er ook nog 11 woningen gebouwd worden.	Sinds de ter inzagelegging ontwikkelvisie stad Schagen in 2023 is het plan voor Lintje Lagedijk verder uitgewerkt. Dit is verwerkt in de nieuwe versie van de Ontwikkelvisie Stad Schagen (welke nu Omgevingsvisie Stad Schagen 2040 heet) die wederom ter inzage wordt gelegd. De gemeente beoogt met deze ontwikkeling een aantrekkelijkere rand te maken en het landschap beter bereikbaar te maken, maar ook de openheid en ruimtebeleving intact te houden.	Ja