

**Nota van Zienswijzen**  
**ontwerpbestemmingsplan Driekoppenland.**

Definitief

<b>Reg.nr</b>	<b>perceel in/nabij plangebied</b>
G17.0290	Gerberastraat 19
G17.0294	Prolkade 5
G17.0309	Prolkade 10
G17.0310	Prolkade 8
G17.0311	Gerberastraat 5
G17.0316	Gerberastraat 33
G17.0318	Prolkade 4
G17.0320	Gerberastraat 9 en Chrysantenstraat 60
G17.0324	Prolkade 2
G.17.0337	Diverse adressen Magnoliastraat

**Algemeen** Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan zijn in totaal 10 zienswijzen naar voren gebracht. Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor geldende termijn ontvangen en zijn daarmee ontvankelijk.

In deze Nota van Zienswijzen wordt per indiener inhoudelijk ingegaan op de verschillende naar voren gebrachte zienswijzen. Daar waar zienswijzen inhoudelijk gelijk zijn is ook gekozen voor een identieke reactie. Om deze reden komen sommige reacties ook meerdere keren in deze nota voor.

#### **Technische aanpassingen**

Er wordt ook een aantal aanpassingen in het plan voorgesteld naar aanleiding van opmerkingen van de ambtelijke dienst. Deze voorgestelde aanpassingen zijn in een aparte nota opgenomen.

**Conclusie** De ingediende zienswijzen zijn reden om de gemeenteraad voor te stellen het bestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpplan.

**Kenmerk** G17.0290  
**Indiener** Gerberastraat 19 Noorden

*Zienswijze 1 Er is behoefte aan sociale woningbouw en woningen voor starters. De prijzen die in de wandelgangen worden genoemd maken dat niet waarschijnlijk.*

**Reactie** Het plan is door de Stichting Driekoppenland, samen met inwoners van Noorden gemaakt vanuit de vraag binnen de kern Noorden naar nieuwbouwwoningen en het belang dat de mensen uit Noorden hechten aan een plan dat aansluit bij de ideeën en wensen die zij voor deze locatie hebben.

Het plan voor Land van Koppen kent geen vaststaand woonprogramma. Er is zowel ruimte voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), als de realisatie van starterswoningen. Eerdere ervaringen met CPO binnen de gemeente geeft aan, dat hier (veelal jongeren) voor een aantrekkelijke prijs hun eigen woning kunnen realiseren. In de kern Noorden is veel belangstelling voor CPO. Er worden 10-12 sociale huurwoningen gerealiseerd binnen het plan.

Het programma is naar verwachting bereikbaar voor veel inwoners van de eigen gemeente.

Het plan past uitstekend binnen de uitgangspunten van de woonvisie Nieuwkoop 2016-2025.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 2 De Gerberastraat moet worden heringericht. De bewoners van de Gerberastraat ondervinden overlast van zware vrachtwagens tijdens de bouw. Ook wordt gevreesd voor schade aan de huizen. Waar kunnen bewoners veilig parkeren?*

**Reactie** In het kader van de verkeersveiligheid worden maatregelen genomen om te zorgen voor een goede en veilige doorstroming aan de Gerberastraat. In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerkundig adviesbureau een plan opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen. Voorafgaand aan het bouwrijpmaken worden bouwkundige opnamen gemaakt van de woningen. Eventuele schade kan op die manier inzichtelijk worden gemaakt en worden verhaald op de veroorzaker.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 3 Er ontstaat een vergroot risico op ongelukken, met name in de Gerberastraat. Voor kinderen van de basisschool is toename van zwaar verkeer onveilig, evenals voor bezoekers van sportpark De Koet.*

**Reactie** De verwachte etmaalintensiteit van de Gerberastraat stijgt na de bouw van 54 woningen van 747 mvt/etmaal naar 1211. De richtlijn voor intensiteiten in een 30

km/uur-gebied zoals de Gerberastraat is maximaal 5000-6000. De intensiteiten blijven hier ver onder.

Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

Het gebied wordt op 2 manieren ontsloten voor de hulpdiensten in geval van calamiteiten. Dat is via de Gerberastraat en in geval van calamiteiten de Irisstraat. De hoofdontsluiting is de Gerberastraat.

De 'afrol' van de Prokade naar de Gerberastraat wordt aangepast, omdat in de huidige situatie met name vrachtwagens een lastige draai moeten maken. In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerkundig adviesbureau een plan opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen. Ook voldoende en veilige parkeerplaatsen krijgen aandacht binnen dit plan.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 4</i>	<i>Bij eventuele calamiteiten zou de toename van verkeer in de Gerberastraat een ramp kunnen betekenen. Dit pleit voor een heroverweging van de alternatieve ontsluitingsroute.</i>
---------------------	---

Reactie De Irisstraat kan in noodgevallen (bij congestie in de Gerberastraat bv. door een ongeval) als calamiteitenroute functioneren. Bij de ontsluiting aan de Irisstraat wordt een breed fietspad gerealiseerd zodat deze geschikt is als calamiteitenroute. In het kader van het bestemmingsplanproces heeft de Veiligheidsregio Hollands Midden geen opmerkingen gemaakt op de voorgestelde situering van de calamiteitenroute.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Kenmerk** G17.0294  
**Indiener** Prolkade 5 Noorden

*Zienswijze 1 Er is behoefte aan sociale woningbouw en woningen voor starters. Er wordt gerept van slechts 10 sociale huurwoningen. Woningen voor starters worden niet genoemd.*

**Reactie** Het plan is door de Stichting Driekoppenland, samen met inwoners van Noorden gemaakt vanuit de vraag binnen de kern Noorden naar nieuwbouwwoningen en het belang dat de mensen uit Noorden hechten aan een plan dat aansluit bij de ideeën en wensen die zij voor deze locatie hebben.

Het plan voor Land van Koppen kent geen vaststaand woonprogramma. Er is zowel ruimte voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), als de realisatie van starterswoningen. Eerdere ervaringen met CPO binnen de gemeente geeft aan, dat hier (veelal jongeren) voor een aantrekkelijke prijs hun eigen woning kunnen realiseren. In de kern Noorden is veel belangstelling voor CPO. Er worden 10-12 sociale huurwoningen gerealiseerd binnen het plan.

Het programma is naar verwachting bereikbaar voor veel inwoners van de eigen gemeente  
Het plan past uitstekend binnen de uitgangspunten van de woonvisie Nieuwkoop 2016-2025.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 2 Men heeft vernomen dat de verkoopprijs van de woningen op het Land van Koppen beginnen bij ongeveer € 230.000,- Dit is niet bereikbaar voor starters.*

**Reactie** De prijzen van de koopwoningen zijn nog niet vastgesteld. Uiteraard moet dit aansluiten bij de koopkracht van de doelgroep. Zie voorts de reactie onder zienswijze 1.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 3 De basisschool (deels gelegen aan de Prolkade) is een druk verkeerspunt. Zwaar vrachtverkeer draagt niet bij aan een veilige verkeerssituatie. Er worden door de gemeente geen garanties gegevens over een veilige verkeerssituatie.*

**Reactie** Volgens de verkeerstellingen heeft de Prolkade een intensiteit van 2577 mvt/etmaal.

De gemeente zal voorafgaand aan het bouwrijpmaken een plan maken met daarin maatregelen om het bouwverkeer op een veilige wijze op de bouwlocatie te krijgen (waaronder het instellen van venstertijden).

Conclusie      Bouwverkeer maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 4</i>	<i>Op de route liggen sportpark De Koet, de tennisvereniging en de NSV 46. Dit is in het onderzoek m.b.t. de verkeersveiligheid onbelicht gebleven. Onduidelijk is hoe de verkeersveiligheid hier gewaarborgd wordt.</i>
---------------------	--

Reactie          De verwachte etmaalintensiteit van de Gerberastraat stijgt na de bouw van 54 woningen van 747 mvt/etmaal naar 1211. De richtlijn voor intensiteiten in een 30 km/uur-gebied zoals de Gerberastraat is maximaal 5000-6000. De intensiteiten blijven hier ver onder.

Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

De 'afrol' van de Prolkade naar de Gerberastraat wordt aangepast, omdat in de huidige situatie met name vrachtwagens een lastige draai moeten maken. In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerkundig adviesbureau een plan opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen.

Conclusie      De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 5</i>	<i>Er is momenteel een crossterrein aan het einde van de Gerberastraat. De gemeente heeft geen duidelijkheid gegeven hoe de (verkeers-)veiligheid wordt gewaarborgd in combinatie met zwaar vrachtverkeer.</i>
---------------------	--

Reactie          Zie de antwoorden onder zienswijze 4.

Conclusie      De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 6</i>	<i>Het (vracht-) verkeer wordt door Noorden gestuurd. Deze route zorgt voor een dagelijks onveilige situatie.</i>
---------------------	---

Reactie          Zie de reactie onder zienswijze 4

Conclusie      De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 7 De gemeente kiest voor een dure oplossing voor de ontsluiting in plaats van de meest besparende en efficiëntere oplossing via de Simon van Capelweg. Besparing in de derde fase van € 800.000 (zie MKBA-onderzoek).*

**Reactie** Bij de mogelijk toekomstige realisatie van fase 3 ontstaat een financieel voordeel. Hierover is echter planologisch geen zekerheid te geven. De ontsluiting via de Simon van Capelweg komt uit op een terrein met meerdere gebruikers. In het verleden zijn hier afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen. Feitelijk vraagt dit om een nieuwe visie op dit deel van het dorpscentrum van Noorden, waarbij ontsluiting, parkeren en pleinfunctie een belangrijke rol spelen. Het is in het kader van de planvorming van onderhavig bestemmingsplan (waarin fase 3 niet mogelijk wordt gemaakt) dan ook niet opportuun nu reeds een (eenzijdige) claim op een verkeersverbinding te leggen. Bij een mogelijke ontwikkeling van fase 3 (eerst voorzien ná 2020) zal een nadere studie moeten uitwijzen wat hier planologisch en financieel mogelijk is.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 8 Verlaging van de maximumsnelheid op de Prolkade naar een 30 km/uur gebied. Er is geen reden gegeven om een permanente snelheidsverlaging op de Prolkade te creëren.*

**Reactie** De toename van verkeer op de Prolkade is geen reden hier een 30 km/uur zone van te maken. De Prolkade functioneert als buurtontsluitingsweg van Noorden en is daarmee een 50 km/uur gebied. Wel is het mogelijk van het bestaande fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-)auto's. Voorts wordt verwezen naar de reactie onder zienswijze 4.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 9 Het is aan te bevelen de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)-light door te lichten en waar nodig aan te passen zodat er een reëler beeld komt van de kosten. Het aanrijden via de Oude spoorbaan, Hogedijk, Jonge Zevenhovenseweg, Kousweg en het doorsteken over de weilanden is een goedkopere oplossing.*

**Reactie:** Er worden geen argumenten gegeven welke aanpassing nodig zou zijn. De MKBA geeft aan, dat ieder alternatief voor het bouwverkeer dat duurder is dan € 100.000 niet van meerwaarde is. De ontsluiting via de Rooie Dijk (Molenweg) gaat dit bedrag ver te boven.

Als definitieve wijkontsluitingsweg heeft deze route geen meerwaarde.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 10 Het overkluizen van de hogedrukgasleiding is mogelijk middels het bouwen van een tijdelijke brug. De kosten hiervan bedragen ongeveer € 45.000. De informatie vanuit de MKBA schijnt niet te kloppen.*

Reactie: Het genoemde bedrag voor het overkluizen van de hogedrukgasleiding is veel hoger dan gesuggereerd. De laatste beschikbare raming gaat uit van € 300.000. De door bezwaarmaker genoemde raming gaat uit van € 45.000 voor een periode van 6 maanden. Voor een periode van 3 jaar komt dit neer op € 270.000. De overkluizing zal zeer waarschijnlijk wel voor een periode van 3 jaar moeten worden gerealiseerd.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 11 Schade aan de huizen door trillingen van vrachtwagens.*

Reactie: Voorafgaand aan het bouwrijp maken worden bouwkundige opnamen gemaakt van de woningen. Eventuele schade kan op die manier inzichtelijk worden gemaakt en worden verhaald op de veroorzaker.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 12 Het Hoogheemraadschap Rijnland is nog niet gekend in de situatie dat er zwaar vrachtverkeer over de Prolkade gaat rijden. De Prolkade maakt deel uit van de kernzone keringen. Hierdoor is overleg en advies essentieel.*

Reactie Hoogheemraadschap Rijnland heeft op 26 januari 2017 een reactie op het plan gegeven. Er zijn hierin geen opmerkingen gemaakt aangaande het vrachtverkeer via de Prolkade en de kernzone keringen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 13 Gemeenteraadslid dhr. J. Tersteeg had zitting in de dorpsraad, stichting driekoppenland en de gemeenteraad. Dit is niet juist.*

Reactie De heer Tersteeg is raadslid en mag volgens recente jurisprudentie mee stemmen over dit bestemmingsplan. Een raadslid heeft zitting in de gemeenteraad en van hem mag en moet verwacht worden dat hij zich bij het uitbrengen van zijn stem uitsluitend laat leiden door het algemeen belang. Hij heeft daarvoor een eed of belofte afgelegd. Daarnaast mag van een raadslid worden verwacht dat hij met beide benen in de maatschappij staat en dus ook lokale nevenfuncties heeft.



Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 14 Stichting Driekoppenland en de Dorpsraad hebben de belangen van de aanwonenden van de ontsluitingsroute verkwanseld. Integriteit bestuurders is ver te zoeken. Verwezen wordt naar de verwantschap van de bouwer en adviseur van het project met Vink en Veenman.*

Reactie Zie de reactie onder zienswijze 13. De mogelijke persoonlijke verbanden die bezwaarmaker ziet zijn planologisch niet relevant.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 15 Het college is visieloos door haar ogen te sluiten voor de toekomstige uitbreiding naar 106 woningen.*

Reactie: Dit is nu niet aan de orde. Er is planologisch geen ruimte om de 3<sup>e</sup> fase Driekoppenland te ontwikkelen. Hier geldt het Regionaal afwegingskader woningbouwplannen (RAW). Hierbinnen worden de woningbouwplannen afgestemd. De 54 woningen van onderhavig bestemmingsplan staan aangegeven op de vastgestelde planlijst van de regionale woonagenda. Mogelijk pas ná 2020 ontstaat ruimte voor extra woningbouw in fase 3. In het stedenbouwkundig plan is er wel geanticipeerd op een uitbreiding van Driekoppenland.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 16 Fietspad Prolkade wordt in het voorjaar en de zomer veel gebruikt. Zwaar vrachtverkeer en fietsers zijn geen goede combinatie. Veel wielerverenigingen gebruiken de weg op de Prolkade, omdat het te druk is op het fietspad.*

Reactie: Het is mogelijk van het bestaande vrijliggende fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-) auto's. Overigens maakt de Prolkade geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Driekoppenland. Zie voorts de reactie onder zienswijze 4.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Zienswijze 17** *Zwaar vrachtverkeer zorgt door veel geluidshinder. Er is niet onderzocht wat gedaan kan worden om deze overlast voor omwonenden te beperken*

**Reactie:** De toename van (vracht-)verkeer leidt niet tot overschrijding van de geluidsnormen. Dit is getoetst door de Omgevingsdienst West-Holland. De gemeente heeft een extern bureau gevraagd om in overleg met bewoners een plan te maken voor een goede en veilige verkeersafwikkeling tijdens het bouwrijpmaken en de bouw van de woningen.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Zienswijze 18** *De aanrijroute over de Prolkade is een drukke verkeersader. Stapvoets rijden zal de doorstroming negatief beïnvloeden. Dit is niet onderzocht.*

**Reactie:** De gemeente heeft een extern bureau gevraagd om in overleg met bewoners een plan te maken voor een goede en veilige verkeersafwikkeling tijdens het bouwrijpmaken en de bouw van de woningen. Genoemd argument kan een reden zijn stapvoets rijden op de Prolkade niet in te voeren.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Zienswijze 19** *Op welke wijze gaat de gemeente metingen verrichten m.b.t. fijnstof?*

**Reactie:** Metingen in het kader van het bestemmingsplan wijzen uit dat fijnstof geen probleem vormt. Op [www.atlasleefomgeving.nl](http://www.atlasleefomgeving.nl) is te zien dat ter plaatse van de projectlocatie de grootschalige achtergrondconcentraties in 2013 van:

- fijnstof PM<sub>10</sub> 20,17 µg/m<sup>3</sup>,
- fijnstof PM<sub>2,5</sub> 13,26 µg/m<sup>3</sup>
- en van stikstofdioxide NO<sub>2</sub> 16,06 µg/m<sup>3</sup> zijn.

De grenswaarde voor toetsing voor stikstofdioxide NO<sub>2</sub> is 40 µg/m<sup>3</sup>, voor fijnstof PM<sub>10</sub> is 40 µg/m<sup>3</sup> en voor fijnstof PM<sub>2,5</sub> is 25 µg/m<sup>3</sup> de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie. Wanneer de maximale bijdrage van het extra verkeer hierbij wordt opgeteld, zal de concentraties van zowel fijn stof als stikstofdioxide ruim onder de grenswaarden blijven.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Zienswijze 20** *Het is betwistbaar dat het plan valt onder de werking van de Crisis- en Herstelwet.*

**Reactie** Het bestemmingsplan valt binnen categorie 3 van deze Wet (bijlage 1, artikel 3, lid 1).

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## G17.0309

**Kenmerk** G17.0309  
**Indiener** Prolkade 10 Noorden

*Zienswijze 1 Er is behoefte aan sociale woningbouw en woningen voor starters. Er wordt gerept van slechts 10 sociale huurwoningen. Woningen voor starters worden niet genoemd. Men heeft vernomen dat de verkoopprijs van de woningen op het Land van Koppen beginnen bij ongeveer € 230.000,- Dit is niet bereikbaar voor starters.*

**Reactie** Het plan is door de Stichting Driekoppenland, samen met inwoners van Noorden gemaakt vanuit de vraag binnen de kern Noorden naar nieuwbouwwoningen en het belang dat de mensen uit Noorden hechten aan een plan dat aansluit bij de ideeën en wensen die zij voor deze locatie hebben.

Het plan voor Land van Koppen kent geen vaststaand woonprogramma. Er is zowel ruimte voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), als de realisatie van starterswoningen. Eerdere ervaringen met CPO binnen de gemeente geeft aan, dat hier (veelal jongeren) voor een aantrekkelijke prijs hun eigen woning kunnen realiseren. In de kern Noorden is veel belangstelling voor CPO. Er worden 10-12 sociale huurwoningen gerealiseerd binnen het plan.

Het programma is naar verwachting bereikbaar voor veel inwoners van de eigen gemeente.  
Het plan past uitstekend binnen de uitgangspunten van de woonvisie Nieuwkoop 2016-2025.  
De prijzen van de koopwoningen zijn nog niet vastgesteld. Uiteraard moet dit aansluiten bij de koopkracht van de doelgroep.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 2 De basisschool (deels gelegen aan de Prolkade) is een druk verkeerspunt. Zwaar vrachtverkeer draagt niet bij aan een veilige verkeerssituatie. Er worden door de gemeente geen garanties gegeven over een veilige verkeerssituatie.*

**Reactie** Volgens de verkeerstellingen heeft de Prolkade een intensiteit van 2577 mvt/etmaal. De gemeente zal voorafgaand aan het bouwrijpmaken een plan maken met daarin maatregelen om het bouwverkeer op een veilige wijze op de bouwlocatie te krijgen (waaronder het instellen van venstertijden).

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 3 De bevoorrading van de supermarkt zal problemen geven met de voorgestelde ontsluitingsroute. Hier eindigt het aparte fietspad – fietsers moeten over de rijbaan rijden. Aan één zijde is geen voetpad.*

Reactie: De Prolkade is geschikt voor vrachtverkeer. Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals het instellen van tijdsvensters, zodat eventuele conflicten met bevoorrading zo veel mogelijk voorkomen kunnen worden.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 4 De aanwezigheid van openbare voorzieningen als sportpark De Koet, NSV46 en de tennisvereniging is in relatie tot de verkeersveiligheid onderbelicht gebleven.*

Reactie De verwachte etmaalintensiteit van de Gerberastraat stijgt na de bouw van 54 woningen van 747 mvt/etmaal naar 1211. De richtlijn voor intensiteiten in een 30 km/uur-gebied zoals de Gerberastraat is maximaal 5000-6000. De intensiteiten blijven hier ver onder.

Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 5 Er is momenteel een crossterrein aan het einde van de Gerberastraat. De gemeente heeft geen duidelijkheid gegeven hoe de (verkeers-)veiligheid wordt gewaarborgd in combinatie met zwaar vrachtverkeer.*

Reactie: In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerkundig adviesbureau een plan opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 6 Het fietspad aan de Prolkade wordt in het voorjaar en de zomer veel gebruikt. Zwaar vrachtverkeer en fietsers zijn geen goede combinatie. Veel wielerverenigingen gebruiken de weg op de Prolkade, omdat het te druk is op het fietspad.*

Reactie: Het is mogelijk van het bestaande vrijliggende fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-)

auto's. Overigens maakt de Prolkade geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Driekoppenland.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 7</i>	<i>Zwaar vrachtverkeer zorgt door veel geluidshinder. Zie ook het aangrenzende Natura2000-gebied.</i>
---------------------	---

Reactie: De toename van (vracht-)verkeer leidt niet tot overschrijding van de geluidsnormen. Dit is getoetst door de Omgevingsdienst West-Holland. Het woningbouwplan genereert verkeersbewegingen die kunnen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ter plaatse. Uit onderzoek (Tauw – bijlage 1.6 van de toelichting op het bestemmingsplan) blijkt dat de verkeersgeneratie niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit zorgt. Het plan heeft ook geen negatief effect op de naastgelegen (nog te ontwikkelen) ecologische hoofdstructuur. Het effect van de verkeersbewegingen op het naastgelegen Natura 2000 gebied zorgt ook niet voor significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoeleinden van het Natura 2000 gebied.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 8</i>	<i>Toename van vrachtverkeer zal een negatief effect hebben op de trillingshinder in huizen (met schade als gevolg). In het Dorpsplan wordt gesproken van een snelheidsverlaging op de Prolkade. De gemeente vindt geen reden voor een permanente snelheidsverlaging.</i>
---------------------	---

Reactie: Voorafgaand aan het bouwrijpmaken worden bouwkundige opnamen gemaakt van de woningen. Eventuele schade kan op die manier inzichtelijk worden gemaakt en worden verhaald op de veroorzaker.

De Prolkade is een wijkontsluitingsweg. Deze wegen zijn in principe 50 km/u wegen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 9</i>	<i>Is het Hoogheemraadschap Rijnland gekend in de situatie dat er zwaar vrachtverkeer over de Prolkade gaat rijden? De Prolkade maakt deel uit van de kernzone keringen. Kan deze waterkering zoveel extra belasting aan?</i>
---------------------	---

Reactie Hoogheemraadschap Rijnland heeft op 26 januari 2017 een reactie op het plan gegeven. Er zijn hierin geen opmerkingen gemaakt aangaande het vrachtverkeer via de Prolkade en de kernzone keringen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 10* *Getwijfeld wordt aan de juistheid van de informatie, zoals opgenomen in de MKBA. De ontsluiting via de Simon van Capelweg zou in de 3<sup>e</sup> fase circa € 800.000 voordeel opleveren. Aanbevolen wordt dit onderzoek door te lichten. Het gebruikmaken van persleidingen voor afvoer en aanvoer grond zijn niet onderzocht. Verwezen wordt naar de gemeente Leiden.*

**Reactie:** Bij de mogelijk toekomstige realisatie van fase 3 ontstaat een financieel voordeel. Hierover is echter planologisch geen zekerheid te geven. De ontsluiting via de Simon van Capelweg komt uit op een terrein met verschillende gebruikers. In het verleden zijn hier afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen. Feitelijk vraagt dit om een nieuwe visie op dit deel van het dorpscentrum van Noorden, waarbij ontsluiting, parkeren en pleinfunctie een belangrijke rol spelen. Het is in het kader van de planvorming van onderhavig bestemmingsplan (waarin fase 3 niet mogelijk wordt gemaakt) dan ook niet opportuun nu reeds een (eenzijdige) claim op een verkeersverbinding te leggen. Bij een mogelijke ontwikkeling van fase 3 (eerst voorzien ná 2020) zal een nadere studie moeten uitwijzen wat hier planologisch en financieel mogelijk is.

Het gebruik van persleidingen voor aan- en afvoer van grond is geen optie. Dit is veel te kostbaar. Daarnaast kleven er ook technische bezwaren aan die voor dit project niet wenselijk zijn.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 11* *Het overkluizen van de hogedrukgasleiding is mogelijk middels het bouwen van een tijdelijke brug. De kosten hiervan bedragen ongeveer € 45.000. De informatie vanuit de MKBA schijnt niet te kloppen.*

**Reactie:** Het genoemde bedrag voor het overkluizen van de hogedrukgasleiding is veel hoger dan gesuggereerd. De laatst beschikbare raming gaat uit van € 300.000. De door bezwaarmaker genoemde raming gaat uit van € 45.000 voor een periode van 6 maanden. Voor een periode van 3 jaar komt dit neer op € 270.000. De overkluizing zal zeer waarschijnlijk wel voor een periode van 3 jaar moeten worden gerealiseerd.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 12* *De raad is niet goed voorgelicht tijdens het raadsbesluit om de voorontwerpfase over te slaan. Er is geen overleg met mij geweest. Ik voel mij niet vertegenwoordigd door de Dorpsraad.*

**Reactie:** Alle inwoners van het dorp Noorden zijn door de Stichting Driekoppenland (als initiatiefnemers) uitgenodigd voor bijeenkomsten inzake het plan Driekoppenland. Later heeft de gemeente Nieuwkoop de bewoners van de Gerberastraat en de Prolkade uitgenodigd te overleggen over eventuele aanpassingen van de inrichting

van de Gerberastraat en de Prolkade als gevolg van het bouwverkeer. Later (voor ter inzage gaan ontwerp bestemmingsplan) is er door de gemeente Nieuwkoop uitgebreid overleg geweest met omwonenden inzake ontsluiting Driekoppenland en bouwverkeer. Naast direct overleg met aanwonenden overlegt zowel de gemeente Nieuwkoop als Stichting Driekoppenland met de dorpsraad De Koet en de verkeerscommissie van de Dorpsraad De Koet. Dit vanwege het feit dat zij het algemene belang voor de kern Noorden behartigt. Hun zienswijze op de plannen is van groot belang.

Conclusie: De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 13 Gemeenteraadslid dhr. J. Tersteeg had zitting in de dorpsraad, stichting driekoppenland en de gemeenteraad. Dit is niet juist. Voorts wordt verwezen naar de verwantschap van de bouwer en adviseur van het project met Vink en Veenman.*

Reactie De heer Tersteeg is raadslid en mag volgens recente jurisprudentie mee stemmen over dit bestemmingsplan. Een raadslid heeft zitting in de gemeenteraad en van hem mag en moet verwacht worden dat hij zich bij het uitbrengen van zijn stem uitsluitend laat leiden door het algemeen belang. Hij heeft daarvoor een eed of belofte afgelegd. Daarnaast mag van een raadslid worden verwacht dat hij met beide benen in de maatschappij staat en dus ook lokale nevenfuncties heeft.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 14 Het college is visieloos door haar ogen te sluiten voor de toekomstige uitbreiding naar 106 woningen.*

Reactie: Dit is nu niet aan de orde. Er is planologisch geen ruimte om de 3<sup>e</sup> fase Driekoppenland te ontwikkelen. Hier geldt het Regionaal afwegingskader woningbouwplannen (RAW). Hierbinnen worden de woningbouwplannen afgestemd. De 54 woningen van onderhavig bestemmingsplan staan aangegeven op de vastgestelde planlijst van de regionale woonagenda. Mogelijk pas ná 2020 ontstaat ruimte voor extra woningbouw in fase 3. In het stedenbouwkundig plan is er wel geanticipeerd op een uitbreiding van Driekoppenland.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**G17.0310**

**Kenmerk** G17.0310  
**Indiener** Prolkade 8 Noorden

*Zienswijze 1 Er is behoefte aan sociale woningbouw en woningen voor starters. Er wordt gerept van slechts 10 sociale huurwoningen. Woningen voor starters worden niet genoemd.*

**Reactie** Het plan is door de Stichting Driekoppenland, samen met inwoners van Noorden gemaakt vanuit de vraag binnen de kern Noorden naar nieuwbouwwoningen en het belang dat de mensen uit Noorden hechten aan een plan dat aansluit bij de ideeën en wensen die zij voor deze locatie hebben.

Het plan voor Land van Koppen kent geen vaststaand woonprogramma. Er is zowel ruimte voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), als de realisatie van starterswoningen. Eerdere ervaringen met CPO binnen de gemeente geeft aan, dat hier (veelal jongeren) voor een aantrekkelijke prijs hun eigen woning kunnen realiseren. In de kern Noorden is veel belangstelling voor CPO. Er worden 10-12 sociale huurwoningen gerealiseerd binnen het plan.

Het programma is naar verwachting bereikbaar voor veel inwoners van de eigen gemeente  
Het plan past uitstekend binnen de uitgangspunten van de woonvisie Nieuwkoop 2016-2025.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 2 Men heeft vernomen dat de verkoopprijs van de woningen op het Land van Koppen beginnen bij ongeveer € 230.000,- Dit is niet bereikbaar voor starters.*

**Reactie** De prijzen van de koopwoningen zijn nog niet vastgesteld. Uiteraard moet dit aansluiten bij de koopkracht van de doelgroep. Zie voorts de reactie onder zienswijze 1.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 3 De basisschool (deels gelegen aan de Prolkade) is een druk verkeerspunt. Zwaar vrachtverkeer draagt niet bij aan een veilige verkeerssituatie. Er worden door de gemeente geen garanties gegevens over een veilige verkeerssituatie. De bevoorrading van de Coop-supermarkt conflicteert met het zware vrachtverkeer.*

**Reactie** Volgens de verkeerstellingen heeft de Prolkade een intensiteit van 2577 mvt/etmaal. De gemeente zal voorafgaand aan het bouwrijpmaken een plan maken met daarin maatregelen om het bouwverkeer op een veilige wijze op de bouwlocatie te krijgen (waaronder het instellen van venstertijden). Tijdens de bouwperiode zullen hinder



beperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals het instellen van tijdsvensters, zodat eventuele conflicten met bevoorrading zo veel mogelijk voorkomen kunnen worden.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 4</i>	<i>De aanwezigheid van openbare voorzieningen als sportpark De Koet, NSV46 en de tennisvereniging is in relatie tot de verkeersveiligheid onderbelicht gebleven.</i>
---------------------	--

Reactie De verwachte etmaalintensiteit van de Gerberastraat stijgt na de bouw van 54 woningen van 747 mvt/etmaal naar 1211. De richtlijn voor intensiteiten in een 30 km/uur-gebied zoals de Gerberastraat is maximaal 5000-6000. De intensiteiten blijven hier ver onder.

Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 5</i>	<i>Er is een crossterrein aan het einde van de Gerberastraat. De gemeente heeft geen duidelijkheid gegeven hoe de (verkeers-)veiligheid wordt gewaarborgd in combinatie met zwaar vrachtverkeer.</i>
---------------------	--

Reactie Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

De 'afrol' van de Prolkade naar de Gerberastraat wordt aangepast, omdat in de huidige situatie met name vrachtwagens een lastige draai moeten maken. In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerkundig adviesbureau een plan opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 6</i>	<i>Het (vracht-) verkeer wordt door Noorden gestuurd. Deze route zorgt voor een dagelijks onveilige situatie.</i>
---------------------	---

Reactie Zie de reactie onder zienswijze 4.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 7 De gemeente kiest voor een dure oplossing voor de ontsluiting in plaats van de meest besparende en efficiëntere oplossing via de Simon van Capelweg. Besparing in de derde fase van € 800.000 (zie MKBA-onderzoek).*

Reactie Bij de mogelijk toekomstige realisatie van fase 3 ontstaat een financieel voordeel. Hierover is echter planologisch geen zekerheid te geven. De ontsluiting via de Simon van Capelweg komt uit op een terrein verschillende grondeigenaren (gemeente en kerk) In het verleden zijn hier afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen. Feitelijk vraagt dit om een nieuwe visie op dit deel van het dorpscentrum van Noorden, waarbij ontsluiting, parkeren en pleinfunctie een belangrijke rol spelen. Het is in het kader van de planvorming van onderhavig bestemmingsplan (waarin fase 3 niet mogelijk wordt gemaakt) dan ook niet opportuun nu reeds een (eenzijdige) claim op een verkeersverbinding te leggen. Bij een mogelijke ontwikkeling van fase 3 (eerst voorzien ná 2020) zal een nadere studie moeten uitwijzen wat hier planologisch en financieel mogelijk is.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 8 Verlaging van de maximumsnelheid op de Prolkade naar een 30 km/uur gebied. Er is geen reden gegeven om een permanente snelheidsverlaging op de Prolkade te creëren.*

Reactie De toename van verkeer op de Prolkade is geen reden hier een 30 km/uur zone van te maken. De Prolkade functioneert als buurtontsluitingsweg van Noorden en is daarmee een 50 km/uur gebied. Wel is het mogelijk van het bestaande fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-)auto's. Voorts wordt verwezen naar de reactie onder zienswijze 4.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 9 Het is aan te bevelen de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)-light door te lichten en waar nodig aan te passen zodat er een reëler beeld komt van de kosten. Het aanrijden via de Oude spoorbaan, Hogedijk, Jonge Zevenhovenseweg, Kousweg en het doorstelen over de weilanden is een goedkopere oplossing.*

Reactie: Er worden geen argumenten gegeven welke aanpassing nodig zou zijn. De MKBA geeft aan, dat ieder alternatief voor het bouwverkeer dat duurder is dan € 100.000 niet van meerwaarde is. De ontsluiting via de Rooie Dijk (Molenweg) gaat dit bedrag ver te boven.

Als definitieve wijkontsluitingsweg heeft deze route geen meerwaarde.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 10 Het overkluizen van de hogedrukgasleiding is mogelijk middels het bouwen van een tijdelijke brug. De kosten hiervan bedragen ongeveer € 45.000. De informatie vanuit de MKBA schijnt niet te kloppen.*

Reactie: Het genoemde bedrag voor het overkluizen van de hogedrukgasleiding is veel hoger dan gesuggereerd. De laatste beschikbare raming gaat uit van € 300.000. De door bezwaarmaker genoemde raming gaat uit van € 45.000 voor een periode van 6 maanden. Voor een periode van 3 jaar komt dit neer op € 270.000. De overkluizing zal zeer waarschijnlijk wel voor een periode van 3 jaar moeten worden gerealiseerd.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 11 Schade aan de huizen door trillingen van vrachtwagens.*

Reactie: Voorafgaand aan het bouwrijpmaken worden bouwkundige opnamen gemaakt van de woningen. Eventuele schade kan op die manier inzichtelijk worden gemaakt en worden verhaald op de veroorzaker.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 12 Het Hoogheemraadschap Rijnland is nog niet gekend in de situatie dat er zwaar vrachtverkeer over de Prolkade gaat rijden. De Prolkade maakt deel uit van de kernzone keringen. Hierdoor is overleg en advies essentieel.*

Reactie Hoogheemraadschap Rijnland heeft op 26 januari 2017 een reactie op het plan gegeven. Er zijn hierin geen opmerkingen gemaakt aangaande het vrachtverkeer via de Prolkade en de kernzone keringen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 13 Gemeenteraadslid dhr. J. Tersteeg had zitting in de dorpsraad, stichting driekoppenland en de gemeenteraad. Dit is niet juist.*

Reactie De heer Tersteeg is raadslid en mag volgens recente jurisprudentie mee stemmen over dit bestemmingsplan. Een raadslid heeft zitting in de gemeenteraad en van hem mag en moet verwacht worden dat hij zich bij het uitbrengen van zijn stem uitsluitend laat leiden door het algemeen belang. Hij heeft daarvoor een eed of belofte afgelegd. Daarnaast mag van een raadslid worden verwacht dat hij met beide benen in de maatschappij staat en dus ook lokale nevenfuncties heeft.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 14 Stichting Driekoppenland en de Dorpsraad hebben de belangen van de aanwonenden van de ontsluitingsroute verkwanseld. Integriteit bestuurders is ver te zoeken. Voorts wordt verwezen naar de verwantschap van de bouwer en adviseur van het project met Vink en Veenman.*

Reactie Zie de reactie onder zienswijze 13. De mogelijke persoonlijke verbanden die bezwaarmaker ziet zijn planologisch niet relevant.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 15 Het college is visieloos door haar ogen te sluiten voor de toekomstige uitbreiding naar 106 woningen.*

Reactie: Dit is nu niet aan de orde. Er is planologisch geen ruimte om de 3<sup>e</sup> fase Driekoppenland te ontwikkelen. Hier geldt het Regionaal afwegingskader woningbouwplannen (RAW). Hierbinnen worden de woningbouwplannen afgestemd. De 54 woningen van onderhavig bestemmingsplan staan aangegeven op de vastgestelde planlijst van de regionale woonagenda. Mogelijk pas ná 2020 ontstaat ruimte voor extra woningbouw in fase 3. In het stedenbouwkundig plan is er wel geanticipeerd op een uitbreiding van Driekoppenland.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 16 Het fietspad aan de Prolkade wordt in het voorjaar en de zomer veel gebruikt. Zwaar vrachtverkeer en fietsers zijn geen goede combinatie. Veel wielerverenigingen gebruiken de weg op de Prolkade, omdat het te druk is op het fietspad.*

Reactie: Het is mogelijk van het bestaande vrijliggende fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-) auto's. Overigens maakt de Prolkade geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Driekoppenland. Zie voorts de reactie onder zienswijze 4.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 17 Zwaar vrachtverkeer zorgt door veel geluidshinder.*

- Reactie: De toename van (vracht-)verkeer leidt niet tot overschrijding van de geluidsnormen. Dit is getoetst door de Omgevingsdienst West-Holland.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 18 De aanrijroute over de Prolkade is een drukke verkeersader. Stapvoets rijden zal de doorstroming negatief beïnvloeden.*

- Reactie: De gemeente heeft een extern bureau gevraagd om in overleg met bewoners een plan te maken voor een goede en veilige verkeersafwikkeling tijdens het bouwrijpmaken en de bouw van de woningen. Genoemd argument kan een reden zijn stapvoets rijden op de Prolkade niet in te voeren.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 19 Op welke wijze gaat de gemeente metingen verrichten m.b.t. fijnstof en wat wordt gedaan om de risico's te beperken?*

- Reactie: Metingen in het kader van het bestemmingsplan wijzen uit dat fijnstof geen probleem vormt. Op [www.atlasleefomgeving.nl](http://www.atlasleefomgeving.nl) is te zien dat ter plaatse van de projectlocatie de grootschalige achtergrondconcentraties in 2013 van fijnstof PM<sub>10</sub> 20,17 µg/m<sup>3</sup>, van fijnstof PM<sub>2,5</sub> 13,26 µg/m<sup>3</sup> en van stikstofdioxide NO<sub>2</sub> 16,06 µg/m<sup>3</sup> zijn. De grenswaarde voor toetsing voor stikstofdioxide NO<sub>2</sub> is 40 µg/m<sup>3</sup>, voor fijnstof PM<sub>10</sub> is 40 µg/m<sup>3</sup> en voor fijnstof PM<sub>2,5</sub> is 25 µg/m<sup>3</sup> de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie. Wanneer de maximale bijdrage van het extra verkeer hierbij wordt opgeteld, zal de concentraties van zowel fijn stof als stikstofdioxide ruim onder de grenswaarden blijven. Beperkende maatregelen zijn dan ook niet nodig.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 20 Het is betwistbaar dat het plan valt onder de werking van de Crisis- en Herstelwet.*

- Reactie Het bestemmingsplan valt binnen categorie 3 van deze Wet (bijlage 1, artikel 3, lid 1).
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**G17.0311****Kenmerk****G17.0311****Indiener****Gerberastraat 5 Noorden**

Hoorcommissie 23 mei 2017:

Mw. Glebbeek gaat in haar toelichting tijdens de hoorzitting in op de volgende punten:

- Heeft inspreken nog wel zin nu er een uitnodiging is om met een extern verkeersbureau te overleggen over de aanpassingen aan de Gerberastraat? Het lijkt erop alsof inspraak niet serieus wordt genomen;
- Mevrouw geeft aan dat veel zaken niet prettig zijn verlopen in het voortraject. Zij duidt hier ook op de rol van raadslid dhr. J. Tersteeg;
- Verkeersveiligheid is van groot belang. Vrachtauto's (tijdens bouwrijpmaken en bij de bouw) vormen een probleem hierbij.

<i>Zienswijze 1</i>	<i>Er is behoefte aan sociale woningbouw en woningen voor starters. Er wordt gerept van slechts 10 sociale huurwoningen. Woningen voor starters worden niet genoemd.</i>
---------------------	--

Reactie

Het plan is door de Stichting Driekoppenland, samen met inwoners van Noorden gemaakt vanuit de vraag binnen de kern Noorden naar nieuwbouwwoningen en het belang dat de mensen uit Noorden hechten aan een plan dat aansluit bij de ideeën en wensen die zij voor deze locatie hebben.

Het plan voor Land van Koppen kent geen vaststaand woonprogramma. Er is zowel ruimte voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), als de realisatie van starterswoningen. Eerdere ervaringen met CPO binnen de gemeente geeft aan, dat hier (veelal jongeren) voor een aantrekkelijke prijs hun eigen woning kunnen realiseren. Binnen de kern Noorden is veel belangstelling voor CPO. Er worden 10-12 sociale huurwoningen gerealiseerd binnen het plan.

Het programma is naar verwachting bereikbaar voor veel inwoners van de eigen gemeente.

Het plan past uitstekend binnen de uitgangspunten van de woonvisie Nieuwkoop 2016-2025.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 2</i>	<i>Men heeft vernomen dat de verkoopprijs van de woningen op het Land van Koppen beginnen bij ongeveer € 230.000,- Dit is niet bereikbaar voor starters.</i>
---------------------	--

Reactie

De prijzen van de koopwoningen zijn nog niet vastgesteld. Uiteraard moet dit aansluiten bij de koopkracht van de doelgroep. Zie voorts de reactie onder zienswijze 1.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 3 De basisschool (deels gelegen aan de Prolkade) is een druk verkeerspunt. Zwaar vrachtverkeer draagt niet bij aan een veilige verkeerssituatie. Er worden door de gemeente geen garanties gegeven over een veilige verkeerssituatie.*

Reactie Volgens de verkeerstellingen heeft de Prolkade een intensiteit van 2577 mvt/etmaal. De gemeente zal voorafgaand aan het bouwrijpmaken een plan maken met daarin maatregelen om het bouwverkeer op een veilige wijze op de bouwlocatie te krijgen (waaronder het instellen van venstertijden).

Conclusie Bouwverkeer maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 4 Op de route liggen sportpark De Koet, de tennisvereniging en de NSV 46. Dit is in het onderzoek m.b.t. de verkeersveiligheid onbelicht gebleven. Onduidelijk is hoe de verkeersveiligheid hier gewaarborgd wordt.*

Reactie De verwachte etmaalintensiteit van de Gerberastraat stijgt na de bouw van 54 woningen van 747 mvt/etmaal naar 1211. De richtlijn voor intensiteiten in een 30 km/uur-gebied zoals de Gerberastraat is maximaal 5000-6000. De intensiteiten blijven hier ver onder.

Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

De 'afrol' van de Prolkade naar de Gerberastraat wordt aangepast, omdat in de huidige situatie met name vrachtwagens een lastige draai moeten maken. In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerskundig adviesbureau een plan opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 5 Er is een crossterrein aan het einde van de Gerberastraat. De gemeente heeft geen duidelijkheid gegeven hoe de (verkeers-)veiligheid wordt gewaarborgd in combinatie met zwaar vrachtverkeer.*

Reactie Zie de antwoorden onder zienswijze 4.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 6 Het (vracht-) verkeer wordt door Noorden gestuurd. Deze route zorgt voor een dagelijks onveilige situatie.*

Reactie Zie de reactie onder zienswijze 4

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 7 De gemeente kiest voor een dure oplossing voor de ontsluiting in plaats van de meest besparende en efficiëntere oplossing via de Simon van Capelweg. Besparing in de derde fase van € 800.000 (zie MKBA-onderzoek).*

Reactie Bij de mogelijk toekomstige realisatie van fase 3 ontstaat een financieel voordeel. Hierover is echter planologisch geen zekerheid te geven. De ontsluiting via de Simon van Capelweg komt uit op een terrein verschillende grondeigenaren (gemeente en kerk). In het verleden zijn hier afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen. Feitelijk vraagt dit om een nieuwe visie op dit deel van het dorpscentrum van Noorden, waarbij ontsluiting, parkeren en pleinfunctie een belangrijke rol spelen. Het is in het kader van de planvorming van onderhavig bestemmingsplan (waarin fase 3 niet mogelijk wordt gemaakt) dan ook niet opportuun nu reeds een (eenzijdige) claim op een verkeersverbinding te leggen. Bij een mogelijke ontwikkeling van fase 3 (eerst voorzien ná 2020) zal een nadere studie moeten uitwijzen wat hier planologisch en financieel mogelijk is.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 8 Verlaging van de maximumsnelheid op de Prolkade naar een 30 km/uur gebied. Er is geen reden gegeven om een permanente snelheidsverlaging op de Prolkade te creëren.*

Reactie De toename van verkeer op de Prolkade is geen reden hier een 30 km/uur zone van te maken. De Prolkade functioneert als buurtontsluitingsweg van Noorden en is daarmee een 50 km/uur gebied. Wel is het mogelijk van het bestaande fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-)auto's. Voorts wordt verwezen naar de reactie onder zienswijze 4.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 9 Het is aan te bevelen de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)-light door te lichten en waar nodig aan te passen zodat er een reëler beeld komt van de kosten. Het aanrijden via de Oude spoorbaan, Hogedijk, Jonge Zevenhovenseweg, Kousweg en het doorstelen over de weilanden is een goedkopere oplossing.*



Reactie: Er worden geen argumenten gegeven welke aanpassing nodig zou zijn. De MKBA geeft aan, dat ieder alternatief voor het bouwverkeer dat duurder is dan € 100.000 niet van meerwaarde is. De ontsluiting via de Rooie Dijk (Molenweg) gaat dit bedrag ver te boven.

Als definitieve wijkontsluitingsweg heeft deze route geen meerwaarde.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 10 Het overkluizen van de hogedrukgasleiding is mogelijk middels het bouwen van een tijdelijke brug. De kosten hiervan bedragen ongeveer € 45.000. De informatie vanuit de MKBA schijnt niet te kloppen.*

Reactie: Het genoemde bedrag voor het overkluizen van de hogedrukgasleiding is veel hoger dan gesuggereerd. De laatst beschikbare raming gaat uit van € 300.000. De door bezwaarmaker genoemde raming gaat uit van € 45.000 voor een periode van 6 maanden. Voor een periode van 3 jaar komt dit neer op € 270.000. De overkluizing zal zeer waarschijnlijk wel voor een periode van 3 jaar moeten worden gerealiseerd.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 11 Schade aan de huizen door trillingen van vrachtwagens.*

Reactie: Voorafgaand aan het bouwrijpmaken worden bouwkundige opnamen gemaakt van de woningen. Eventuele schade kan op die manier inzichtelijk worden gemaakt en worden verhaald op de veroorzaker.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 12 Het Hoogheemraadschap Rijnland is nog niet gekend in de situatie dat er zwaar vrachtverkeer over de Prolkade gaat rijden. De Prolkade maakt deel uit van de kernzone keringen. Hierdoor is overleg en advies essentieel.*

Reactie Hoogheemraadschap Rijnland heeft op 26 januari 2017 een reactie op het plan gegeven. Er zijn hierin geen opmerkingen gemaakt aangaande het vrachtverkeer via de Prolkade en de kernzone keringen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 13 Gemeenteraadslid dhr. J. Tersteeg had zitting in de dorpsraad, stichting driekoppenland en de gemeenteraad. Dit is niet juist.*

- Reactie De heer Tersteeg is raadslid en mag volgens recente jurisprudentie mee stemmen over dit bestemmingsplan. Een raadslid heeft zitting in de gemeenteraad en van hem mag en moet verwacht worden dat hij zich bij het uitbrengen van zijn stem uitsluitend laat leiden door het algemeen belang. Hij heeft daarvoor een eed of belofte afgelegd. Daarnaast mag van een raadslid worden verwacht dat hij met beide benen in de maatschappij staat en dus ook lokale nevenfuncties heeft.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 14 Stichting Driekoppenland en de Dorpsraad hebben de belangen van de aanwonenden van de ontsluitingsroute verkwanseld. Integriteit bestuurders is ver te zoeken. Voorts wordt verwezen naar de verwantschap van de bouwer en adviseur van het project met Vink en Veenman.*

- Reactie Zie de reactie onder zienswijze 13. De mogelijke persoonlijke verbanden die bezwaarmaker ziet zijn planologisch niet relevant.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 15 Het college is visieloos door haar ogen te sluiten voor de toekomstige uitbreiding naar 106 woningen.*

- Reactie: Dit is nu niet aan de orde. Er is planologisch geen ruimte om de 3<sup>e</sup> fase Driekoppenland te ontwikkelen. Hier geldt het Regionaal afwegingskader woningbouwplannen (RAW). Hierbinnen worden de woningbouwplannen afgestemd. De 54 woningen van onderhavig bestemmingsplan staan aangegeven op de vastgestelde planlijst van de regionale woonagenda. Mogelijk pas ná 2020 ontstaat ruimte voor extra woningbouw in fase 3. In het stedenbouwkundig plan is er wel geanticipeerd op een uitbreiding van Driekoppenland.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 16 Fietspad Prolkade wordt in het voorjaar en de zomer veel gebruikt. Zwaar vrachtverkeer en fietsers zijn geen goede combinatie. Veel wielerverenigingen gebruiken de weg op de Prolkade, omdat het te druk is op het fietspad.*

- Reactie: Het is mogelijk van het bestaande vrijliggende fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-) auto's. Overigens maakt de Prolkade geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Driekoppenland. Zie voorts de reactie onder zienswijze 4.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Zienswijze 17** *Zwaar vrachtverkeer zorgt door veel geluidshinder.*

Reactie: De toename van (vracht-)verkeer leidt niet tot overschrijding van de geluidsnormen. Dit is getoetst door de Omgevingsdienst West-Holland.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Zienswijze 18** *De aanrijroute over de Prolkade is een drukke verkeersader. Stapvoets rijden zal de doorstroming negatief beïnvloeden. Dit is niet onderzocht. De Gerberastraat zal drukker worden, waardoor mensen zullen kiezen voor een andere ontsluiting.*

Reactie: De gemeente heeft een extern bureau gevraagd om in overleg met bewoners een plan te maken voor een goede en veilige verkeersafwikkeling tijdens het bouwrijpmaken en de bouw van de woningen. Genoemd argument kan een reden zijn stapvoets rijden op de Prolkade niet in te voeren. Dat geldt wel voor de Gerberastraat. De Gerberastraat kan het extra verkeer goed verwerken. Het is niet erg aannemelijk dat velen voor een andere ontsluiting zullen kiezen. Deze wegen kunnen eventueel extra verkeer wel verwerken.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Zienswijze 19** *Op welke wijze gaat de gemeente metingen verrichten m.b.t. fijnstof?*

Reactie: Metingen in het kader van het bestemmingsplan wijzen uit dat fijnstof geen probleem vormt. Op [www.atlasleefomgeving.nl](http://www.atlasleefomgeving.nl) is te zien dat ter plaatse van de projectlocatie de grootschalige achtergrondconcentraties in 2013 van fijnstof PM<sub>10</sub> 20,17 µg/m<sup>3</sup>, van fijnstof PM<sub>2,5</sub> 13,26 µg/m<sup>3</sup> en van stikstofdioxide NO<sub>2</sub> 16,06 µg/m<sup>3</sup> zijn. De grenswaarde voor toetsing voor stikstofdioxide NO<sub>2</sub> is 40 µg/m<sup>3</sup>, voor fijnstof PM<sub>10</sub> is 40 µg/m<sup>3</sup> en voor fijnstof PM<sub>2,5</sub> is 25 µg/m<sup>3</sup> de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie. Wanneer de maximale bijdrage van het extra verkeer hierbij wordt opgeteld, zal de concentraties van zowel fijn stof als stikstofdioxide ruim onder de grenswaarden blijven.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Zienswijze 20** *Het is betwistbaar dat het plan valt onder de werking van de Crisis- en Herstelwet.*

Reactie Het bestemmingsplan valt binnen categorie 3 van deze Wet (bijlage 1, artikel 3, lid 1).

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Kenmerk** G17.0316  
**Indiener** Gerberastraat 33 Noorden en aansluitend de zienswijzen van Prolkade 2.  
(G17.0324)

Hoorcommissie 23 mei 2017:

In de hoorzitting gaat de bewoner nader in op de volgende onderwerpen:

- De stelling dat de gemeente veel steken heeft laten vallen in het planproces;
- De mogelijke belangenverstrengeling van dhr. J. Tersteeg;
- Het ontbreken van een visie voor het jaar 2040 in verband met de ontsluiting van de nieuwe woonwijk;
- Het bestemmingsplan zou gewijzigd moeten worden vastgesteld in verband met de geplande ontsluiting van de wijk. Dit is het belangrijkste punt.

<i>Zienswijze 1</i>	<i>De gekozen ontsluiting via de Gerberastraat levert hinder en veiligheidsproblemen op. Uit de MKBA blijkt dat de ontsluiting via de Simon van Capelweg gunstiger is. Het plan is op dit onderdeel onvoldoende gemotiveerd.</i>
---------------------	--

**Reactie:** De verwachte etmaalintensiteit van de Gerberastraat stijgt na de bouw van 54 woningen van 747 mvt/etmaal naar 1211. De richtlijn voor intensiteiten in een 30 km/uur-gebied zoals de Gerberastraat is maximaal 5000-6000. De intensiteiten blijven hier ver onder.

Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

De 'afrol' van de Prolkade naar de Gerberastraat wordt aangepast, omdat in de huidige situatie met name vrachtwagens een lastige draai moeten maken. In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerkundig adviesbureau een plan opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen.

De MKBA geeft aan, dat ieder alternatief voor bouwverkeer wat duurder is dan € 100.000 niet van meerwaarde is.

Bij de mogelijk toekomstige realisatie van fase 3 ontstaat een financieel voordeel. Hierover is echter planologisch geen zekerheid te geven. De ontsluiting via de Simon van Capelweg komt uit op een terrein verschillende grondeigenaren (gemeente en kerk) In het verleden zijn hier afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen. Feitelijk vraagt dit om een nieuwe visie op dit deel van het dorpscentrum van Noorden, waarbij ontsluiting, parkeren en pleinfunctie een belangrijke rol spelen. Het is in het kader van de planvorming van onderhavig bestemmingsplan (waarin fase 3 niet mogelijk wordt gemaakt) dan ook niet opportuun nu reeds een (eenzijdige) claim op een verkeersverbinding te leggen. Bij een mogelijke ontwikkeling van fase 3 (eerst voorzien ná 2020) zal een nadere studie moeten uitwijzen wat hier planologisch en financieel mogelijk is.

Conclusie: De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 2</i>	<i>De plankaart (verbeelding) van het bestemmingsplan is onduidelijk. Er kan de suggestie gewekt worden dat in elk afzonderlijk geel vlak (de woonbestemming) 54 woningen zijn toegestaan. Een verduidelijking ligt in de rede.</i>
---------------------	---

Reactie: In totaal mogen maximaal 54 woningen worden gerealiseerd binnen het plangebied. In theorie kunnen al deze woningen in één van de 5 bouwvlakken met een woonbestemming worden gerealiseerd. Dit is echter theoretisch, want de maatvoering van deze bouwvlakken geeft de beperking aan.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 3</i>	<i>Getwijfeld wordt aan nut en noodzaak van het plan. In het voorliggende plan geeft geen sturing op het type woning. Hoe wordt gegarandeerd dat de juiste huizen worden gebouwd? Is dit conform de Ladder van duurzame verstedelijking?</i>
---------------------	--

Reactie: Het is gebleken, mede uit de gehouden informatieavond, dat er duidelijk behoefte is aan nieuwe woningen in Noorden, in alle prijsklassen. Bij de gronduitgifte door de gemeente wordt – binnen de grenzen van het bestemmingsplan - rekening gehouden met de vraag naar woningen. Per definitie kan in een bestemmingsplan geen (financiële) woningcategorie worden vastgelegd.

Het ontwerpbestemmingsplan is getoetst aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (onderdeel van het Besluit ruimtelijke ordening). De ladder bestaat uit drie stappen. De stappen bestaan uit behoefte, bestaand stedelijk gebied en bereikbaarheid. Daarbij wordt onder meer gekeken of er behoefte is aan nieuwe ruimte voor woningen. Deze behoefte moet blijken uit een regionaal afgestemd programma. Dat is hier het geval.

De gemeente Nieuwkoop is grondeigenaar. Ook bij de uitgifte kan de gemeente Nieuwkoop sturen op het te realiseren woningbouwprogramma.

Conclusie: De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 4</i>	<i>Verwezen wordt naar de zienswijze van bewoner, Prolkade 2. Dit maakt onderdeel uit van deze zienswijze.</i>
---------------------	--

Reactie: Zie de reacties onder G17.0324/ bewoner, Prolkade 2

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

G17.0318

**Kenmerk** G17.0318  
**Indiener** Prokade 4, Noorden

<i>Zienswijze 1</i>	<i>Er is behoefte aan sociale woningbouw en woningen voor starters. Er wordt gerept van slechts 10 starterswoningen en 12 sociale huurwoningen. Dat is te weinig voor jonge Noordenaren om in hun dorp te blijven wonen.</i>
---------------------	--

**Reactie** Het plan is door de Stichting Driekoppenland, samen met inwoners van Noorden gemaakt vanuit de vraag binnen de kern Noorden naar nieuwbouwwoningen en het belang dat de mensen uit Noorden hechten aan een plan dat aansluit bij de ideeën en wensen die zij voor deze locatie hebben.

Het plan voor Land van Koppen kent geen vaststaand woonprogramma. Er is zowel ruimte voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), als de realisatie van starterswoningen. Eerdere ervaringen met CPO binnen de gemeente geeft aan, dat hier (veelal jongeren) voor een aantrekkelijke prijs hun eigen woning kunnen realiseren. Binnen de kern Noorden is veel belangstelling voor CPO. Er worden 10-12 sociale huurwoningen gerealiseerd binnen het plan.

Het programma is naar verwachting bereikbaar voor veel inwoners van de eigen gemeente.

Het plan past uitstekend binnen de uitgangspunten van de woonvisie Nieuwkoop 2016-2025.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 2</i>	<i>Men heeft vernomen dat de verkoopprijs van de woningen op het Land van Koppen beginnen bij ongeveer € 230.000,- Dit is niet bereikbaar voor starters. Men zal minimaal een inkomen van rond de € 50.000 moeten hebben.</i>
---------------------	---

**Reactie** De prijzen van de koopwoningen zijn nog niet vastgesteld. Uiteraard moet dit aansluiten bij de koopkracht van de doelgroep. Zie voorts de reactie onder zienswijze 1.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 3 De basisschool (deels gelegen aan de Prolkade) is een druk verkeerspunt. Zwaar vrachtverkeer draagt niet bij aan een veilige verkeerssituatie. Er worden door de gemeente geen garanties gegeven over een veilige verkeerssituatie.*

Reactie Volgens de verkeerstellingen heeft de Prolkade een intensiteit van 2577 mvt/etmaal. De gemeente zal voorafgaand aan het bouwrijpmaken een plan maken met daarin maatregelen om het bouwverkeer op een veilige wijze op de bouwlocatie te krijgen (waaronder het instellen van venstertijden).

Conclusie Bouwverkeer maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 4 Op de route liggen sportpark De Koet, de tennisvereniging en de NSV 46. Dit is in het onderzoek m.b.t. de verkeersveiligheid onbelicht gebleven. Onduidelijk is hoe de verkeersveiligheid hier gewaarborgd wordt.*

Reactie De verwachte etmaalintensiteit van de Gerberastraat stijgt na de bouw van 54 woningen van 747 mvt/etmaal naar 1211. De richtlijn voor intensiteiten in een 30 km/uur-gebied zoals de Gerberastraat is maximaal 5000-6000. De intensiteiten blijven hier ver onder.

Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

De 'afrol' van de Prolkade naar de Gerberastraat wordt aangepast, omdat in de huidige situatie met name vrachtwagens een lastige draai moeten maken. In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerkundig adviesbureau een plan opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 5 Er is een crossterrein aan het einde van de Gerberastraat. De gemeente heeft geen duidelijkheid gegeven hoe de (verkeers-)veiligheid wordt gewaarborgd in combinatie met zwaar vrachtverkeer.*

Reactie Zie de antwoorden onder zienswijze 4.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 6 Het (vracht-) verkeer wordt door Noorden gestuurd. Deze route zorgt voor een dagelijks onveilige situatie. Ook bij het kruispunt bij de COOP zullen onveilige situaties ontstaan.*

Reactie Zie de reactie onder zienswijze 4

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 7 Het fietspad op de Prolkade wordt druk gebruikt. Combinatie met zwaar vrachtverkeer is niet gewenst. Veel wielerverenigingen gebruiken de rijbaan.*

Reactie: Het is mogelijk van het bestaande fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-)auto's. Voor het overgrote deel is er sprake van een vrijliggend fietspad aan de Prolkade. De 'afrol' van de Prolkade naar de Gerberastraat wordt aangepast, omdat in de huidige situatie met name vrachtwagens een lastige draai moeten maken.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 8 De aanrijroute over de Prolkade is zeer druk. Stapvoets rijden zal de doorstroming negatief beïnvloeden.*

Reactie: De gemeente heeft een extern bureau gevraagd om in overleg met bewoners een plan te maken voor een goede en veilige verkeersafwikkeling tijdens het bouwrijpmaken en de bouw van de woningen. Genoemd argument kan een reden zijn stapvoets rijden op de Prolkade niet in te voeren.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 9 Zwaar vrachtverkeer zorgt door veel geluidshinder.*

Reactie: De toename van (vracht-)verkeer leidt niet tot overschrijding van de geluidsnormen. Dit is getoetst door de Omgevingsdienst West-Holland.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.



*Zienswijze 10 De gemeente kiest voor een dure oplossing voor de ontsluiting in plaats van de meest besparende en efficiëntere oplossing via de Simon van Capelweg. Besparing in de derde fase van € 800.000 (zie MKBA-onderzoek).*

**Reactie** Bij de mogelijk toekomstige realisatie van fase 3 ontstaat een financieel voordeel. Hierover is echter planologisch geen zekerheid te geven. De ontsluiting via de Simon van Capelweg komt uit op een terrein verschillende grondeigenaren (gemeente en kerk). In het verleden zijn hier afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen. Feitelijk vraagt dit om een nieuwe visie op dit deel van het dorpscentrum van Noorden, waarbij ontsluiting, parkeren en pleinfunctie een belangrijke rol spelen. Het is in het kader van de planvorming van onderhavig bestemmingsplan (waarin fase 3 niet mogelijk wordt gemaakt) dan ook niet opportuun nu reeds een (eenzijdige) claim op een verkeersverbinding te leggen. Bij een mogelijke ontwikkeling van fase 3 (eerst voorzien ná 2020) zal een nadere studie moeten uitwijzen wat hier planologisch en financieel mogelijk is.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 11 Wij zijn geïnteresseerd hoe stapvoets rijden op de Prolkade wordt gehandhaafd.*

**Reactie:** Het is de bedoeling dat op belangrijke onderdelen van de route stapvoets zal worden gereden. Dat geldt niet voor de Prolkade, omdat hier een 50 km/u regime geldt en er sprake is van een grotendeels vrijliggend fietspad. Daar waar sprake is van kruisend (vracht-)verkeer met langzaam verkeer zullen extra maatregelen worden getroffen. Er zijn meerdere methoden om te handhaven op snelheid. Bij een ander project wordt dit gedaan door middel van een camerasysteem. Zie voorts de reactie onder zienswijze 8.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 12 Het is aan te bevelen de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)-light door te lichten en waar nodig aan te passen zodat er een reëler beeld komt van de kosten. Het aanrijden via de Oude spoorbaan, Hogedijk, Jonge Zevenhovenseweg, Kousweg en het doorstellen over de weilanden is een goedkopere oplossing.*

**Reactie:** Er worden geen argumenten gegeven welke aanpassing nodig zou zijn. De MKBA geeft aan, dat ieder alternatief voor het bouwverkeer dat duurder is dan € 100.000 niet van meerwaarde is. De ontsluiting via de Rooie Dijk (Molenweg) gaat dit bedrag ver te boven.

Als definitieve wijkontsluitingsweg heeft deze route geen meerwaarde.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 13 Het overkluizen van de hogedrukgasleiding is mogelijk middels het bouwen van een tijdelijke brug. De kosten hiervan bedragen ongeveer € 45.000. De informatie vanuit de MKBA schijnt niet te kloppen.*

Reactie: Het genoemde bedrag voor het overkluizen van de hogedrukgasleiding is veel hoger dan gesuggereerd. De laatst beschikbare raming gaat uit van € 300.000. De door bezwaarmaker genoemde raming gaat uit van € 45.000 voor een periode van 6 maanden. Voor een periode van 3 jaar komt dit neer op € 270.000. De overkluizing zal zeer waarschijnlijk wel voor een periode van 3 jaar moeten worden gerealiseerd.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 14 Schade aan de huizen door trillingen van vrachtwagens.*

Reactie: Voorafgaand aan het bouwrijpmaken worden bouwkundige opnamen gemaakt van de woningen. Eventuele schade kan op die manier inzichtelijk worden gemaakt en worden verhaald op de veroorzaker.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 15 Het Hoogheemraadschap Rijnland is nog niet gekend in de situatie dat er zwaar vrachtverkeer over de Prolkade gaat rijden. De Prolkade maakt deel uit van de kernzone keringen. Hierdoor is overleg en advies essentieel.*

Reactie Hoogheemraadschap Rijnland heeft op 26 januari 2017 een reactie op het plan gegeven. Er zijn hierin geen opmerkingen gemaakt aangaande het vrachtverkeer via de Prolkade en de kernzone keringen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 16 Gemeenteraadslid dhr. J. Tersteeg had zitting in de dorpsraad, stichting driekoppenland en de gemeenteraad. Dit is niet juist. Voorts wordt verwezen naar de verwantschap van de bouwer en adviseur van het project met Vink en Veenman.*

Reactie De heer Tersteeg is raadslid en mag volgens recente jurisprudentie mee stemmen over dit bestemmingsplan. Een raadslid heeft zitting in de gemeenteraad en van hem mag en moet verwacht worden dat hij zich bij het uitbrengen van zijn stem uitsluitend laat leiden door het algemeen belang. Hij heeft daarvoor een eed of belofte afgelegd. Daarnaast mag van een raadslid worden verwacht dat hij met beide benen in de maatschappij staat en dus ook lokale nevenfuncties heeft.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 17 Het college is visieloos door haar ogen te sluiten voor de toekomstige uitbreiding met nog eens 52 woningen en er wordt tijdsdruk gecreëerd door de zittingstermijn van het huidige college.*

Reactie: Dit is nu niet aan de orde. Er is planologisch geen ruimte om de 3<sup>e</sup> fase Driekoppenland te ontwikkelen. Hier geldt het Regionaal afwegingskader woningbouwplannen (RAW). Hierbinnen worden de woningbouwplannen afgestemd. De 54 woningen van onderhavig bestemmingsplan staan aangegeven op de vastgestelde planlijst van de regionale woonagenda. Mogelijk pas ná 2020 ontstaat ruimte voor extra woningbouw in fase 3. In het stedenbouwkundig plan is er wel geanticipeerd op een uitbreiding van Driekoppenland.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 20 Het is betwistbaar dat het plan valt onder de werking van de Crisis- en Herstelwet.*

Reactie Het bestemmingsplan valt binnen categorie 3 van deze Wet (bijlage 1, artikel 3, lid 1).

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**G17.0320**

**Kenmerk** G17.0320  
**Indiener** Floraweg 27 Noorden– huiseigenaar van Gerberastraat 9 en Chrysantenstraat 60, Noorden

*Zienswijze 1 Er is behoefte aan sociale woningbouw en woningen voor starters. Er wordt gerept van slechts 10 sociale huurwoningen. Woningen voor starters worden niet genoemd.*

**Reactie** Het plan is door de Stichting Driekoppenland, samen met inwoners van Noorden gemaakt vanuit de vraag binnen de kern Noorden naar nieuwbouwwoningen en het belang dat de mensen uit Noorden hechten aan een plan dat aansluit bij de ideeën en wensen die zij voor deze locatie hebben.

Het plan voor Land van Koppen kent geen vaststaand woonprogramma. Er is zowel ruimte voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), als de realisatie van starterswoningen. Eerdere ervaringen met CPO binnen de gemeente geeft aan, dat hier (veelal jongeren) voor een aantrekkelijke prijs hun eigen woning kunnen realiseren. Binnen de kern Noorden is veel belangstelling voor CPO. Er worden 10-12 sociale huurwoningen gerealiseerd binnen het plan.

Het programma is naar verwachting bereikbaar voor veel inwoners van de eigen gemeente.  
Het plan past uitstekend binnen de uitgangspunten van de woonvisie Nieuwkoop 2016-2025.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 2 De basisschool (deels gelegen aan de Prolkade) is een druk verkeerspunt. Zwaar vrachtverkeer draagt niet bij aan een veilige verkeerssituatie. Er worden door de gemeente geen garanties gegeven over een veilige verkeerssituatie.*

**Reactie** Volgens de verkeerstellingen heeft de Prolkade een intensiteit van 2577 mvt/etmaal. De gemeente zal voorafgaand aan het bouwrijpmaken een plan maken met daarin maatregelen om het bouwverkeer op een veilige wijze op de bouwlocatie te krijgen (waaronder het instellen van venstertijden).

**Conclusie** Bouwverkeer maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 3 Op de route liggen sportpark De Koet, de tennisvereniging en de NSV 46. Dit is in het onderzoek m.b.t. de verkeersveiligheid onbelicht gebleven. Onduidelijk is hoe de verkeersveiligheid hier gewaarborgd wordt.*

**Reactie** De verwachte etmaalintensiteit van de Gerberastraat stijgt na de bouw van 54 woningen van 747 mvt/etmaal naar 1211. De richtlijn voor intensiteiten in een 30

km/uur-gebied zoals de Gerberastraat is maximaal 5000-6000. De intensiteiten blijven hier ver onder.

Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

De 'afrol' van de Prolkade naar de Gerberastraat wordt aangepast, omdat in de huidige situatie met name vrachtwagens een lastige draai moeten maken. In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerkundig adviesbureau een plan opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 4</i>	<i>De gemeente kiest voor een dure oplossing voor de ontsluiting in plaats van de meest besparende en efficiëntere oplossing via de Simon van Capelweg. Besparing in de derde fase van € 800.000 (zie MKBA-onderzoek).</i>
---------------------	--

Reactie Bij de mogelijk toekomstige realisatie van fase 3 ontstaat een financieel voordeel. Hierover is echter planologisch geen zekerheid te geven. De ontsluiting via de Simon van Capelweg komt uit op een terrein verschillende grondeigenaren (gemeente en kerk). In het verleden zijn hier afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen. Feitelijk vraagt dit om een nieuwe visie op dit deel van het dorpscentrum van Noorden, waarbij ontsluiting, parkeren en pleinfunctie een belangrijke rol spelen. Het is in het kader van de planvorming van onderhavig bestemmingsplan (waarin fase 3 niet mogelijk wordt gemaakt) dan ook niet opportuun nu reeds een (eenzijdige) claim op een verkeersverbinding te leggen. Bij een mogelijke ontwikkeling van fase 3 (eerst voorzien ná 2020) zal een nadere studie moeten uitwijzen wat hier planologisch en financieel mogelijk is.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 5</i>	<i>Schade aan de huizen door trillingen van vrachtwagens. Graag een nulmeting voor mijn 2 huizen aan de route.</i>
---------------------	--

Reactie: Voorafgaand aan het bouwrijpmaken worden bouwkundige opnamen gemaakt van de woningen. Eventuele schade kan op die manier inzichtelijk worden gemaakt en worden verhaald op de veroorzaker.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 6</i>	<i>Gemeenteraadslid dhr. J. Tersteeg had zitting in de dorpsraad, stichting driekoppenland en de gemeenteraad. Dit is niet juist.</i>
---------------------	---

Reactie Recente uitspraken laten duidelijk zien hoe het zit met belangenverstrengeling en het stemmen tijdens een raadsvergadering. Een raadslid kan (lees: moet) zijn stem uitbrengen, maar zal ervoor moeten waken dat er bijkomende omstandigheden zijn die maken dat het uiteindelijk genomen raadsbesluit onrechtmatig wordt bevonden. Hij hoeft niet af te zien van het uitbrengen van zijn stem.

Voorts mag van een raadslid worden verwacht dat hij/zij met beide benen in de maatschappij staat (incl. lokale nevenfuncties). Op integriteit worden raadsleden (onderling) aangesproken, maar dit blijft een eigen verantwoordelijkheid van het raadslid zelf.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 7</i>	<i>Stichting Driekoppenland en de Dorpsraad hebben de belangen van de aanwonenden van de ontsluitingsroute verkwanseld. Integriteit bestuurders is ver te zoeken.</i>
---------------------	---

Reactie Zie de reactie onder zienswijze 6.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 8</i>	<i>Het college is visieloos door haar ogen te sluiten voor de toekomstige uitbreiding naar 106 woningen en er wordt tijdsdruk gecreëerd door de zittingstermijn van het huidige college.</i>
---------------------	--

Reactie: Dit is nu niet aan de orde. Er is planologisch geen ruimte om de 3<sup>e</sup> fase Driekoppenland te ontwikkelen. Hier geldt het Regionaal afwegingskader woningbouwplannen (RAW). Hierbinnen worden de woningbouwplannen afgestemd. De 54 woningen van onderhavig bestemmingsplan staan aangegeven op de vastgestelde planlijst van de regionale woonagenda. Mogelijk pas ná 2020 ontstaat ruimte voor extra woningbouw in fase 3. In het stedenbouwkundig plan is er wel geanticipeerd op een uitbreiding van Driekoppenland.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 9</i>	<i>De aanrijroute over de Prolkade is een drukke verkeersader. Stapvoets rijden zal de doorstroming negatief beïnvloeden. Dit is niet onderzocht.</i>
---------------------	---

Reactie: De gemeente heeft een extern bureau gevraagd om in overleg met bewoners een plan te maken voor een goede en veilige verkeersafwikkeling tijdens het bouwrijpmaken en de bouw van de woningen. Genoemd argument kan een reden zijn stapvoets rijden op de Prolkade niet in te voeren.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 10* *Het is betwistbaar dat het plan valt onder de werking van de Crisis- en Herstelwet.*

Reactie: Het bestemmingsplan valt binnen categorie 3 van deze Wet (bijlage 1, artikel 3, lid 1).

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**Kenmerk** G17.0324  
**Indiener** Bewoner - Prolkade 2, Noorden

Hoorcommissie 23 mei 2017:

Bewoner voert het woord in de hoorzitting. Zijn punten zijn – samengevat – als volgt:

1. Dhr. J. Tersteeg heeft 4 functies en hij zou zich moeten onthouden van stemming in de betreffende raadsvergadering
2. De rol van de bouwer en adviseur van het project met Vink en Veenman;
3. Is een koopprijs van € 230.000 nog wel bereikbaar voor starters?
4. De kostenramingen van de gemeente van 2014 en 2016 verschillen opvallend veel (6 ton). Hij heeft twijfels over de juistheid;
5. De raming van de eventueel noodzakelijke overkluizing van de gasleiding is onjuist. Bewoner heeft hiermee veel ervaring.
6. De verkeerstellingen (uitgevoerd in de winter) zijn niet representatief;
7. Bewoner pleit voor het gewijzigd vaststelling van het plan op het punt van de verkeersontsluiting.

Ad 4:

Het verschil in de diverse ramingen is ontstaan omdat de vraagstelling steeds verschilde. Aanvankelijk was om een heel globale raming verzocht, terwijl deze later meer specifiek moest zijn. Ook stelde het Hoogheemraadschap van Rijnland regelmatig de eisen scherper. Dit werkte kostenverhogend.

Ad 6:

Het punt van de *representativiteit van de verkeerstellingen* is niet als zienswijze verwoord.

Inhoudelijk kan daarover het volgende worden opgemerkt:

Deze tellers zijn actief geweest in de periode 12 december 2016 tot en met 22 december 2016 en 9 januari 2017 tot en met 13 januari 2017. In deze periode was Noorden vanuit alle richtingen bereikbaar zonder afsluitingen in verband met werkzaamheden. Daarmee kunnen de tellingen als representatief worden aangemerkt.

<i>Zienswijze 1</i>	<i>Er is behoefte aan sociale woningbouw en woningen voor starters. Er wordt gerept van slechts 10 sociale huurwoningen. Woningen voor starters worden niet genoemd.</i>
---------------------	--

**Reactie** Het plan is door de Stichting Driekoppenland, samen met inwoners van Noorden gemaakt vanuit de vraag binnen de kern Noorden naar nieuwbouwwoningen en het belang dat de mensen uit Noorden hechten aan een plan dat aansluit bij de ideeën en wensen die zij voor deze locatie hebben.

Het plan voor Land van Koppen kent geen vaststaand woonprogramma. Er is zowel ruimte voor Collectief Particulier Opdrachtgeverschap (CPO), als de realisatie van starterswoningen. Eerdere ervaringen met CPO binnen de gemeente geeft aan, dat hier (veelal jongeren) voor een aantrekkelijke prijs hun eigen woning kunnen realiseren. Er is binnen de kern Noorden veel belangstelling voor CPO. Er worden 10-12 sociale huurwoningen gerealiseerd binnen het plan.

Het programma is naar verwachting bereikbaar voor veel inwoners van de eigen gemeente.



Het plan past uitstekend binnen de uitgangspunten van de woonvisie Nieuwkoop 2016-2025.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 2 Men heeft vernomen dat de verkoopprijs van de woningen op het Land van Koppen beginnen bij ongeveer € 230.000,- Dit is niet bereikbaar voor starters.*

Reactie De prijzen van de koopwoningen zijn nog niet vastgesteld. Uiteraard moet dit aansluiten bij de koopkracht van de doelgroep. Zie voorts de reactie onder zienswijze 1.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 3 De basisschool (deels gelegen aan de Prolkade) is een druk verkeerspunt. Zwaar vrachtverkeer draagt niet bij aan een veilige verkeerssituatie. Er worden door de gemeente geen garanties gegeven over een veilige verkeerssituatie.*

Reactie Volgens de verkeerstellingen heeft de Prolkade een intensiteit van 2577 mvt/etmaal. De gemeente zal voorafgaand aan het bouwrijpmaken een plan maken met daarin maatregelen om het bouwverkeer op een veilige wijze op de bouwlocatie te krijgen (waaronder het instellen van venstertijden).

Conclusie Bouwverkeer maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 4 Op de route liggen sportpark De Koet, de tennisvereniging en de NSV 46. Dit is in het onderzoek m.b.t. de verkeersveiligheid onbelicht gebleven. Onduidelijk is hoe de verkeersveiligheid hier gewaarborgd wordt.*

Reactie De verwachte etmaalintensiteit van de Gerberastraat stijgt na de bouw van 54 woningen van 747 mvt/etmaal naar 1211. De richtlijn voor intensiteiten in een 30 km/uur-gebied zoals de Gerberastraat is maximaal 5000-6000. De intensiteiten blijven hier ver onder.

Tijdens de bouwperiode zullen hinderbeperkende en veiligheid verhogende maatregelen worden genomen, zoals stapvoets rijden van vrachtauto's en het instellen van tijdsvensters, zodat niet tijdens het in- en uitgaan van de school en de drukste momenten rond de voetbalvereniging wordt gereden.

De 'afrol' van de Prolkade naar de Gerberastraat wordt aangepast, omdat in de huidige situatie met name vrachtwagens een lastige draai moeten maken. In samenspraak met de bewoners wordt door een verkeerkundig adviesbureau een plan

opgesteld met hierin opgenomen uit te voeren maatregelen om genoemde zaken te ondervangen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 5</i>	<i>Er is een crossterrein aan het einde van de Gerberastraat. De gemeente heeft geen duidelijkheid gegeven hoe de (verkeers-)veiligheid wordt gewaarborgd in combinatie met zwaar vrachtverkeer.</i>
---------------------	--

Reactie Zie de antwoorden onder zienswijze 4.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 6</i>	<i>Het (vracht-) verkeer wordt door Noorden gestuurd. Deze route zorgt voor een dagelijks onveilige situatie.</i>
---------------------	---

Reactie Zie de reactie onder zienswijze 4

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 7</i>	<i>De gemeente kiest voor een dure oplossing voor de ontsluiting in plaats van de meest besparende en efficiëntere oplossing via de Simon van Capelweg. Besparing in de derde fase van € 800.000 (zie MKBA-onderzoek).</i>
---------------------	--

Reactie Bij de mogelijk toekomstige realisatie van fase 3 ontstaat een financieel voordeel. Hierover is echter planologisch geen zekerheid te geven. De ontsluiting via de Simon van Capelweg komt uit op een terrein verschillende grondeigenaren (gemeente en kerk). In het verleden zijn hier afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen. Feitelijk vraagt dit om een nieuwe visie op dit deel van het dorpscentrum van Noorden, waarbij ontsluiting, parkeren en pleinfunctie een belangrijke rol spelen. Het is in het kader van de planvorming van onderhavig bestemmingsplan (waarin fase 3 niet mogelijk wordt gemaakt) dan ook niet opportuun nu reeds een (eenzijdige) claim op een verkeersverbinding te leggen. Bij een mogelijke ontwikkeling van fase 3 (eerst voorzien ná 2020) zal een nadere studie moeten uitwijzen wat hier planologisch en financieel mogelijk is.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

<i>Zienswijze 8</i>	<i>Verlaging van de maximumsnelheid op de Prolkade naar een 30 km/uur gebied. Er is geen reden gegeven om een permanente snelheidsverlaging op de Prolkade te creëren.</i>
---------------------	--

- Reactie De toename van verkeer op de Prolkade is geen reden hier een 30 km/uur zone van te maken. De Prolkade functioneert als buurtontsluitingsweg van Noorden en is daarmee een 50 km/uur gebied. Wel is het mogelijk van het bestaande fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-)auto's. Voorts wordt verwezen naar de reactie onder zienswijze 4.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 9 Het is aan te bevelen de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)-light door te lichten en waar nodig aan te passen zodat er een reëler beeld komt van de kosten. Het aanrijden via de Oude spoorbaan, Hogedijk, Jonge Zevenhovenseweg, Kousweg en het doorstelen over de weilanden is een goedkopere oplossing.*

- Reactie: Er worden geen argumenten gegeven welke aanpassing nodig zou zijn. De MKBA geeft aan, dat ieder alternatief voor het bouwverkeer dat duurder is dan € 100.000 niet van meerwaarde is. De ontsluiting via de Rooie Dijk (Molenweg) gaat dit bedrag ver te boven.
- Als definitieve wijkontsluitingsweg heeft deze route geen meerwaarde.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 10 Het overkluisen van de hogedrukgasleiding is mogelijk middels het bouwen van een tijdelijke brug. De kosten hiervan bedragen ongeveer € 45.000. De informatie vanuit de MKBA schijnt niet te kloppen.*

- Reactie: Het genoemde bedrag voor het overkluisen van de hogedrukgasleiding is veel hoger dan gesuggereerd. De laatst beschikbare raming gaat uit van € 300.000. De door bezwaarmaker genoemde raming gaat uit van € 45.000 voor een periode van 6 maanden. Voor een periode van 3 jaar komt dit neer op € 270.000. De overkluising zal zeer waarschijnlijk wel voor een periode van 3 jaar moeten worden gerealiseerd.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 11 Schade aan de huizen door trillingen van vrachtwagens. Er zullen naar verwachting 1600 vrachtwagens zeer zwaar verkeer overheen komen.*

- Reactie: Voorafgaand aan het bouwrijpmaken worden bouwkundige opnamen gemaakt van de woningen. Eventuele schade kan op die manier inzichtelijk worden gemaakt en worden verhaald op de veroorzaker.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 12 Het Hoogheemraadschap Rijnland is nog niet gekend in de situatie dat er zwaar vrachtverkeer over de Prolkade gaat rijden. De Prolkade maakt deel uit van de kernzone keringen. Hierdoor is overleg en advies essentieel.*

Reactie Hoogheemraadschap Rijnland heeft op 26 januari 2017 een reactie op het plan gegeven. Er zijn hierin geen opmerkingen gemaakt aangaande het vrachtverkeer via de Prolkade en de kernzone keringen.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 13 Gemeenteraadslid dhr. J. Tersteeg had zitting in de dorpsraad, stichting driekoppenland en de gemeenteraad. Dit is niet juist.*

Reactie De heer Tersteeg is raadslid en mag volgens recente jurisprudentie mee stemmen over dit bestemmingsplan. Een raadslid heeft zitting in de gemeenteraad en van hem mag en moet verwacht worden dat hij zich bij het uitbrengen van zijn stem uitsluitend laat leiden door het algemeen belang. Hij heeft daarvoor een eed of belofte afgelegd. Daarnaast mag van een raadslid worden verwacht dat hij met beide benen in de maatschappij staat en dus ook lokale nevenfuncties heeft.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 14 Stichting Driekoppenland en de Dorpsraad hebben de belangen van de aanwonenden van de ontsluitingsroute verkwanseld. Integriteit bestuurders is ver te zoeken. Voorts wordt verwezen naar de verwantschap van de bouwer en adviseur van het project met Vink en Veenman.*

Reactie Zie de reactie onder zienswijze 13. De mogelijke persoonlijke verbanden die bezwaarmaker ziet zijn planologisch niet relevant.

Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 15 Het college is visieloos door haar ogen te sluiten voor de toekomstige uitbreiding naar 106 woningen.*

- Reactie: Dit is nu niet aan de orde. Er is planologisch geen ruimte om de 3<sup>e</sup> fase Driekoppenland te ontwikkelen. Hier geldt het Regionaal afwegingskader woningbouwplannen (RAW). Hierbinnen worden de woningbouwplannen afgestemd. De 54 woningen van onderhavig bestemmingsplan staan aangegeven op de vastgestelde planlijst van de regionale woonagenda. Mogelijk pas ná 2020 ontstaat ruimte voor extra woningbouw in fase 3. In het stedenbouwkundig plan is er wel geanticipeerd op een uitbreiding van Driekoppenland.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 16 Fietspad Prolkade wordt in het voorjaar en de zomer veel gebruikt. Zwaar vrachtverkeer en fietsers zijn geen goede combinatie. Veel wielerverenigingen gebruiken de weg op de Prolkade, omdat het te druk is op het fietspad.*

- Reactie: Het is mogelijk van het bestaande vrijliggende fietspad een verplicht fietspad te maken. Dit voorkomt fietsers op de rijbaan en mogelijke conflicten met (vracht-) auto's. Overigens maakt de Prolkade geen onderdeel uit van het bestemmingsplan Driekoppenland. Zie voorts de reactie onder zienswijze 4.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 17 Zwaar vrachtverkeer zorgt door veel geluidshinder.*

- Reactie: De toename van (vracht-)verkeer leidt niet tot overschrijding van de geluidsnormen. Dit is getoetst door de Omgevingsdienst West-Holland.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 18 De aanrijroute over de Prolkade is een drukke verkeersader. Stapvoets rijden zal de doorstroming negatief beïnvloeden. Dit is niet onderzocht. De Gerberastraat zal drukker worden, waardoor mensen zullen kiezen voor een andere ontsluiting.*

- Reactie: De gemeente heeft een extern bureau gevraagd om in overleg met bewoners een plan te maken voor een goede en veilige verkeersafwikkeling tijdens het bouwrijpmaken en de bouw van de woningen. Genoemd argument kan een reden zijn stapvoets rijden op de Prolkade niet in te voeren. Dat geldt wel voor de Gerberastraat. De Gerberastraat kan het extra verkeer goed verwerken. Het is niet erg aannemelijk dat velen voor een andere ontsluiting zullen kiezen. Deze wegen kunnen eventueel extra verkeer wel verwerken.
- Conclusie De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 19 Op welke wijze gaat de gemeente metingen verrichten m.b.t. fijnstof?*

**Reactie:** Metingen in het kader van het bestemmingsplan wijzen uit dat fijnstof geen probleem vormt. Op [www.atlasleefomgeving.nl](http://www.atlasleefomgeving.nl) is te zien dat ter plaatse van de projectlocatie de grootschalige achtergrondconcentraties in 2013 van fijnstof PM<sub>10</sub> 20,17 µg/m<sup>3</sup>, van fijnstof PM<sub>2,5</sub> 13,26 µg/m<sup>3</sup> en van stikstofdioxide NO<sub>2</sub> 16,06 µg/m<sup>3</sup> zijn. De grenswaarde voor toetsing voor stikstofdioxide NO<sub>2</sub> is 40 µg/m<sup>3</sup>, voor fijnstof PM<sub>10</sub> is 40 µg/m<sup>3</sup> en voor fijnstof PM<sub>2,5</sub> is 25 µg/m<sup>3</sup> de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie. Wanneer de maximale bijdrage van het extra verkeer hierbij wordt opgeteld, zal de concentraties van zowel fijn stof als stikstofdioxide ruim onder de grenswaarden blijven.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 20 Het is betwistbaar dat het plan valt onder de werking van de Crisis- en Herstelwet.*

**Reactie** Het bestemmingsplan valt binnen categorie 3 van deze Wet (bijlage 1, artikel 3, lid 1).

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**G17.0337**

**Kenmerk** G17.0337  
**Indiener** Bewoners Magnoliastraat o.a. nummer 6,8 en 14

*Zienswijze 1 Op geen enkel kaartje staan de bergingen van de woningen aangegeven. Bewoners van de Magnoliastraat (2-14) gaan tegen de bergingen aankijken. Tevens zouden de bergingen van (wit?) hout zijn gemaakt. Dit is niet passend.*

**Reactie:** In het ontwerpbestemmingsplan zijn woonbestemmingen aangegeven. De bewoners van de Magnoliastraat hebben te maken met een woonbestemming, welke gelegen is op een afstand van 21-25 meter, gerekend vanaf de sloot. Dit een royale afstand voor de projectie van nieuwe laagbouwoningen. De bergingen zijn nergens in het bestemmingsplan aangegeven. Gezien de situering van het betreffende nieuwbouwblok, ligt het voor de hand dat de bergingen aan de achterzijde worden gerealiseerd, grenzend aan de groenbestemming.

Nergens is bepaald van welk materiaal de bergingen worden gemaakt. In het beeldkwaliteitplan is bepaald, dat de bergingen worden voorzien van verticale witgeschilderde houten beschieting. Dit garandeert eenheid en kwaliteit.

Het is aan de ontwikkelaar van de woningen om te bepalen of er houten of stenen bergingen komen. Het is aan de ontwikkelaar/bouwers om te bepalen hoe groot een blok woningen wordt. Het is niet de verwachting dat dit 1 aaneengesloten blok woningen wordt.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.

*Zienswijze 2 Kan het lange blok van 10 woningen niet geknipt worden in 2 blokken, zodat er meer doorzicht is?*

**Reactie:** Hiervoor is niet gekozen vanuit stedenbouwkundige overwegingen. Het is aan de ontwikkelaar om te bepalen hoe groot het blok woningen wordt. De grote afstand tussen bestaande en nieuwe woningen (minimaal 21 meter vanaf de sloot) garandeert privacy.

**Conclusie** De zienswijze is ongegrond. Er is geen reden tot aanpassing van het bestemmingsplan.