



Nota van zienswijzen en wijzigingen Bestemmingsplan Stadsstrand

9 Augustus 2022

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Leeswijzer	3
2	Beantwoording van de zienswijzen	4
2.1	Binnengekomen zienswijzen en ontvankelijkheid	4
2.2	Algemene reactie	4
2.3	Binnengekomen zienswijzen	5
3	Staat van wijzigingen	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het ontwerpbestemmingsplan Stadsstrand Hoorn heeft samen met de ontwerp watervergunning ten behoeve van de afbouw van het Stadsstrand Hoorn van vrijdag 3 juni tot en met donderdag 14 juli 2022 voor iedereen ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 50 zienswijzen binnengekomen. Deze 50 zienswijzen zijn gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan, geen van de zienswijzen ziet op de ontwerp watervergunning.

Deze nota vat de binnengekomen zienswijzen anoniem samen. Per onderdeel wordt de zienswijze beantwoord. Gelijkluidende zienswijzen worden als zodanig beantwoord. Er zijn tijdens de periode van ter inzagelegging geen mondelinge zienswijzen ingediend.

Deze nota bevat verder een 'staat van wijzigingen'. Hierin is beschreven op welke onderdelen – voor zover noodzakelijk- het bestemmingsplan wordt aangepast en hoe deze aanpassing vorm wordt gegeven. Het betreft hier zogenaamde 'technische wijzigingen'. Dat zijn wijzigingen als gevolg van voortschrijdend inzicht, of het herstel van fouten of verschrijvingen.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze nota is de beantwoording van de zienswijzen opgenomen waarbij, voor zover nodig, per onderdeel wordt verwezen naar de beantwoording. Daarnaast wordt aangegeven of er aanleiding is het bestemmingsplan te wijzigen. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de voorgestelde wijzigingen.

2 Beantwoording van de zienswijzen

In dit hoofdstuk is de beantwoording van de zienswijzen opgenomen. Alvorens daarop in te gaan worden in paragraaf 2.2 nog een aantal algemene opmerkingen geplaatst.

2.1 Binnengekomen zienswijzen en ontvankelijkheid

Er zijn in totaal 50 zienswijzen ingediend. 39 daarvan zijn inhoudelijk gelijk, waarbij de indiener één of meerdere standaardopties uit de zienswijze heeft aangevinkt, soms nog met individuele reacties aangevuld. De zienswijzen zijn door de gemeente genummerd. Hieronder zijn de zienswijzen samengevat. Van de standaard zienswijzen wordt eerst gestart met de beantwoording van optie 1, gevolgd door de opties 2 en 3*. Deze zienswijzen worden dus gezamenlijk beantwoord. Wanneer meerdere opties zijn aangevinkt of één optie met informatie uit een andere optie is aangevinkt, worden deze zienswijzen afzonderlijk, maar ook gebundeld beantwoord.

Alle indieners zijn belanghebbend en hebben hun zienswijze inhoudelijk onderbouwd. Daarmee zijn alle zienswijzen ontvankelijk. Geen van de zienswijzen leidt echter tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Om deze reden worden alle zienswijzen ongegrond verklaard.

* De zienswijze met nummer 6 bestaat mede ook uit deze 3 opties.

2.2 Algemene reactie

2.2.1 Komst van het strand en hoofdingdeling van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Stadsstrand Hoorn legt de situatie vast zoals deze is vergund op 14 november 2018. De komst van het strand kan daardoor niet meer ter discussie staan. Dit geldt ook voor de indeling in een recreatief deel en een natuureel deel en de komst van de parkeerplaatsen op het strand. Dit bestemmingsplan maakt de komst van een horecapaviljoen mogelijk en wijzigt de locatie van de parkeerplaatsen op het strand conform het raadsbesluit inzake de inrichting van het Stadsstrand. Deze onderdelen zijn afgestemd met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Nieuwe of andere mogelijke ontwikkelingen, zoals de komst van een botensteiger of kitesurfen, zijn daarom niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Deze ontwikkelingen worden nog nader onderzocht op (milieu- en natuur-) technische haalbaarheid en zullen, indien positief beoordeeld, te zijner tijd via een eigen ruimtelijke procedure mogelijk worden gemaakt. De prioriteit in de planvorming ligt op dit moment bij de openstelling van het Stadsstrand en het verwerken van reeds genomen -ruimtelijke- besluiten.

2.2.2 Parkeren

Op het stadsstrand wordt betaald parkeren ingesteld. Parkeren nabij de schouwburg het Park is het gehele jaar door betaald. De permanente parkeerplaats bij de Galgenbocht is alleen in de zomerperiode (april t/m oktober) betaald. De overloopparkerplaatsen zijn alleen gedurende hele drukke dagen geopend en dan is er ook betaald parkeren ingesteld. De gemeenteraad stelt het tarief voor het betaald parkeren vast in de parkeerbelastingverordening in het voorgaande jaar van gebruiksstelling van het stadsstrand. Concreet is dit 2022.

Op het stadsstrand zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar (500 st.) Deze parkeerplaatsen liggen op korte afstand van het strand. Tevens liggen op korte afstand van het strand het parkeerterrein Lambert Meliszweg (153 st.) en de parkeergarage Het Park (124 st.). Daarnaast wordt gestimuleerd om met de fiets naar het strand te komen. Er worden 600 (gratis) fietsparkeerplaatsen verspreid over het stadsstrand geplaatst. De eerste zomers worden de verkeer- en parkeersituatie gemonitord. Als de parkeerdruk in de wijk de Grote Waal toch onaanvaardbaar wordt, door parkerende bezoekers van het stadsstrand, kan (tijdelijk) vergunningparkeren in (een gedeelte van) de Grote Waal worden ingesteld.

Parkeren in of naast de berm op de Westerdijk is niet toegestaan. Handhaving gaat hierop controleren. In de eerste zomerperiode zal hier extra aandacht aan geschonken worden.

2.2.3 Verkeersveiligheid

De Westerdijk is nu een 60 km weg. De bebouwde komgrens (nu gesitueerd nabij de schouwburg) wordt verplaatst richting de Galgenbocht. Hierdoor komen de stadsstrand verbindingen binnen de bebouwde kom (BIBEKO) te liggen. De maximumsnelheid ter hoogte van het stadsstrand is dan 50km/u. De huidige 30km/u overgang bij de schouwburg wordt in westelijke richting verplaatst. Hierdoor komt de aansluiting van het stadsstrand en de parkeergarage binnen de 30km/u regime te liggen. Elke aansluiting van het stadsstrand (verkeersbrug, voetgangersbrug, verbinding schouwburg) wordt aangesloten op een snelheidsremmend verkeersplateau. Ter hoogte van de voetgangersbrug is een mogelijkheid voor een voetgangersoversteek met wegversmalling op een plateau. Deze maatregel is een verbetering voor de verkeersveiligheid. Door het toevoegen van de verbindingen naar het stadsstrand komen er op de Westerdijk in ieder geval drie locaties waar verkeer moet afremmen. Overige snelheidsremmende locaties wordt op een stadium bepaald. Door de nieuwe verbindingen naar het stadsstrand wordt het huidige traject van de Galgenbocht naar de schouwburg meerdere malen onderbroken. Dit zal resulteren in een lagere gemiddelde snelheid. Op piekmomenten zal de drukte mede zorgen voor een verdere daling van de snelheid.

2.2.4 Bereikbaarheid

Het stadsstrand is te bereiken via -Keern – Hoge Vest of uit de richting Scharwoude over de Westerdijk of de Hulk. De capaciteit van de Westerdijk is voldoende voor de verwachte hoeveelheid bezoekers. Fietzers en wandelaars kunnen voor het traject van de Schouwburg tot aan de Hulk gebruik gaan maken van de recreatieve route over het stadsstrand en vervolgens over de oeverdijk, dit is een veel veiligere verbinding dan de huidige verbinding over de Westerdijk. Auto's zijn op het strand te gast en er is alleen op hele drukke dagen voor auto's de mogelijkheid om op de recreatieve route te komen om te kunnen parkeren. Halverwege het strand komt een knip voor autoverkeer waardoor doorgaand autoverkeer niet mogelijk is. Verkeer komende vanaf de Hulk, dat als eindbestemming stadsstrand heeft, wordt niet gezien als sluipverkeer. Het verkeer heeft immers een bestemming en gebruikt de Hulk om er te komen. Op dit moment is niet inzichtelijk of er straks sluipverkeer aanwezig zal zijn.

2.3 Binnengekomen zienswijzen

Zienswijze 1	
Onderdeel 1	Reactie
Aangegeven wordt dat de toekomstige inrichting van het stadsstrand niet aansluit op de beschrijving van de Provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Eerder is gevraagd om een beeldkwaliteitsplan op basis van deze Leidraad, dit om het buitendijks gebied en de dijk ieder in hun eigen waarde te laten met behoud van de kernkwaliteiten van dit landschap, maar deze is nooit opgesteld.	In de toelichting van het bestemmingsplan (alinea 3.2.3) is aangegeven waarom de ontwikkeling van dit stadsstrand in overeenstemming is met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Een landschapsdeskundige werkzaam bij de provincie Noord-Holland heeft actief meegedaan in het proces van het ontwerp van dit strand. Hiermee wordt bevestigd dat het plan voldoet aan de Leidraad. Een afzonderlijk beeldkwaliteitsplan voor het plangebied stadsstrand wordt niet nodig geacht. Voor de gehele Westfriese Omringdijk is in 2019 een beeldkwaliteitsplan opgesteld. In de toelichting van het bestemmingsplan (alinea 3.2.5) wordt gemotiveerd waarom het huidige ontwerp van het stadsstrand voldoet aan dit beeldkwaliteitsplan. In het kader van het bestuurlijk vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening heeft de provincie aangegeven dat het plan voldoet aan alle verwachtingen en afspraken die gemaakt zijn. Hiermee wordt bevestigd dat het plan voldoet aan het provinciaal beleid.

Onderdeel 2	Reactie
Andere buitendijkse gebieden hebben zich wel aangepast aan het Westfriesse landschap en kernkwaliteiten, maar een licht glooiend strandlandschap met zanderige vegetatie en een 'uitzichtduin' doet dat niet. Een vlak graslandschap met dijkvorming in plaats van glooiingen met riet en lage beplanting past bij het landschapstype aan deze zijde van de provincie en behoort het uitgangspunt te zijn. Hierbij past geen uitzichtduin maar wel een gebouwd uitzichtpunt als dit al gewenst is naast de rol die de prominente kaap, de Galgenbocht, biedt.	De inrichting van het stadsstrand is bij besluit van de gemeenteraad vastgesteld als een glooiend landschap. In dit plan is er geen sprake van een duin/nollenlandschap. Het overgrote deel van de oeverdijk, die over de gehele lengte dezelfde hoogte heeft, en het licht glooiende talud, zal begroeid zijn met (bloemrijk) gras, of zal ingericht zijn voor parkeren of spelen. Ook het als symmetrisch verhoogde ovaal aangelegde uitzichtpunt zal met gras begroeid zijn om op die manier zoveel mogelijk op te gaan in het landschap, terwijl het toch een unieke plek biedt voor een weids uitzicht over de omgeving. De enige plek waar het landschap ingericht wordt met zand is de strook langs het water die dient als strand. Het wordt geen duinlandschap maar een grasdijk met veel natuurlijke kwaliteiten.
Onderdeel 3	Reactie
Het belang van de Galgenbocht als één van de meest bepalende kanten in dit deel van het Markermeer wordt onderbelicht zowel in de toelichting als binnen de uitwerking. Het strandpaviljoen plus een forse parkeerplaats staan binnen het belangrijke uitzicht en belemmeren in hoge mate het uitzicht op het historisch stadsgezicht.	Het uitzicht vanaf de Galgenbocht verandert sowieso door de definitief vergunde aanleg van de Oeverdijk. Het strandpaviljoen, als essentieel onderdeel voor de realisatie van een levendig stadsstrand, wordt aangelegd op het laagst mogelijke punt op de oeverdijk om de invloed op het uitzicht te minimaliseren. Auto's staan geparkeerd op een niveau dat onder de kruin van de Westfriesse Omringdijk ligt, dus daar kan overheen worden gekeken.
Onderdeel 4	Reactie
Het kavelpaspoort laat een fors samengesteld paviljoen zien dat ook omdat het op een dek staat hoger wordt dan gewenst is. De combinatie van dit forse gebouw met glimmende zonnepanelen en een parkeerplaats vol glimmende autodaken tasten de veel geprezen kaap met zijn unieke uitzicht in grote mate aan. Een laag meer ingegraven landschappelijk ontworpen gebouw zonder op de dijk gerichte zonnepanelen kan hier een oplossing bieden. In de huidige uitgangspunten is dit paviljoen met bijbehorende permante parkeerplaats een forse aantasting van de historische kaap en sluit niet aan bij de kernwaarden.	De hoogte van de nieuwe elementen op het stadsstrand zijn voor het allergrootste deel beperkt tot de hoogte van de kruin van de dijkversterking. De uitzondering voor de mogelijkheid van een horecapaviljoen met bijgebouw met een iets grotere hoogte op een maximum oppervlakte van 490m² in de ongeveer 120 hectare oppervlakte van het stadsstrand voldoet aan het criterium uitzondering. De ruimte die dit gebouw kan innemen is van zo'n beperkte schaal ten opzichte van het uitzicht dat vanaf de hele Galgenbocht over Hoorn en het Hoornse Hop is dat dit een aanvaardbare uitzondering is. Tevens nodigt horeca op deze plek uit om juist met rust en aandacht van het weidse uitzicht te kunnen genieten. Het paviljoen staat niet op een dek, de dijk loopt af. Aan de landzijde staat het paviljoen op de grond, richting het water zal het paviljoen op palen staan. Ingraven in de dijk is waterveiligheidstechnisch niet mogelijk. De parkeerplaatsen zijn juist achter de kruin van de oeverdijk gesitueerd zodat deze zo maximaal mogelijk, met inachtneming van het waterveiligheidsprofiel dat een bepaalde

	minimumhoogte vereist, zo veel als mogelijk is aan het zicht worden onttrokken.
Onderdeel 6	Reactie
Het bestemmingsplan sluit niet aan bij de kernwaarden van het provinciale monument de Westfriese Omringdijk. Er moet gezocht worden naar een uitwerking die op een eigentijdse wijze recht doet aan de historische landschappelijke kernkwaliteiten van dit gebied, waarbij de zeer belangrijke kaap, de Galgenbocht, uitzicht moet krijgen op het open weidse Hoornse Hop en binnenstad zonder te vervallen in een fantasie landschap dat moet lijken op onze Noordzeekust maar nooit deze kwaliteit kan krijgen.	In de toelichting, alinea 3.2.4 wordt verwezen naar de Erfgoedverordening Noord-Holland. De huidige cultuurhistorische waardevolle dijk blijft in stand. De toekomstige voorzieningen op het stadsstrand hebben een beperkte invloed op de openheid en tasten het uitzicht zo min mogelijk aan. De basis van het ontwerpen van het stadsstrand is een integraal landschap dat ondergeschikt is aan de monumentale Westfriese Omringdijk.

Zienswijze 2	
Onderdeel 1	Reactie
Voorgesteld wordt de bestaande beeldenroute van Visserseiland en de Westerdijk door te trekken naar het stadsstrand. Indien er denkt dat het een welkome aanvulling zal worden voor de beleving van het stadsstrand en een versterking van de aantrekkelijkheid van Hoorn.	Binnen het ontwerp bestemmingsplan is het plaatsen van kunst mogelijk. Er zal in overleg met, en op voordracht van het team kunst en cultuur van de gemeente Hoorn worden beoordeeld of en wat er aan kunst(objecten) gewenst is. Voor het plaatsen van kunstobjecten zullen de juiste vergunningen aangevraagd moeten worden, dit wordt mede bepaald door omvang en fysieke locatie van het kunstwerk.

Zienswijze 3	
Onderdeel 1	Reactie
De indiener geeft aan dat de Westerdijk onveilig is voor fietsers doordat er veel te hard wordt gereden door gemotoriseerd verkeer. Met de komst van het stadsstrand wordt de dijk nog veel drukker.	De bebouwde komgrens (nu gesitueerd nabij de schouwburg) wordt verplaatst richting de Galgenbocht. Hierdoor komen de stadsstrand verbindingen binnen de bebouwde kom te liggen. Tussen de Galgenbocht en schouwburg Het Park wordt de snelheid daarmee verlaagd. In ieder geval naar 50km/u. Deze snelheids-verlaging gaat gepaard met verkeersplateau's en drempels. Zo wordt bij elke aansluiting van het stadsstrand een verkeersplateau aangelegd. Daarnaast komt er meer ruimte voor fietsers door de toepassing van bredere fietsstroken op de Westerdijk, tussen de Galgenbocht en de schouwburg. Het weg profiel is afhankelijk van de gekozen snelheid (50km/u of 30km/u). Verder is er voor fietsers een nieuwe fietsverbinding over het stadsstrand en de nieuwe oeverdijk. Deze recreatieve route wordt aangelegd tussen de Hulk en de Kuil. Onderzocht wordt of een 30km/u inrichting voor de Westerdijk haalbaar en wenselijk is. De gemeenteraad zal naar verwachting in oktober een voorstel met een dergelijke strekking ontvangen.

	Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.
Onderdeel 2	Reactie
Indiener geeft aan een petitie te zijn gestart om van de Westerdijk een fietsstraat te maken. Op de site https://fietsstraatwesterdijk.petities.nl zijn anno 8 augustus 2022 195 steunbetuigingen van deze zienswijze te vinden.	De Westerdijk heeft op dit moment een verkeersfunctie met een snelheidsregime van 60km/u. Voor een eventuele omvorming naar fietsstraat zijn een aantal bepalende voorwaarden voor het goed en veilig functioneren van een dergelijke inrichting nodig. Een van de belangrijkste voorwaarde is de verhouding tussen intensiteiten gemotoriseerd verkeer en fietsers waarbij de fietser dominant moet zijn. Op dit moment is dat op de Westerdijk niet het geval, het gemotoriseerd verkeer is sterk dominant (op de Westerdijk is deze verhouding 1 fietser op 3 auto's). In de herfst- en winterperiode is het verschil in deze verhouding nog hoger. Het aandeel gemotoriseerd is veel te hoog voor het goed functioneren van een fietsstraat. <i>Deze verhouding komt van de voorjaarsmeting van mei t/m juni 2022*</i> Het inrichten van een fietsstraat moet geen doel op zich zijn, het moet wel de verkeersveiligheid verbeteren. Niet iedere weg komt daarvoor in aanmerking. Een fietsstraat en het functioneren van de fietsstraat zoals die bedoeld is, zal op basis van de verhoudingen op de Westerdijk geen geschikte oplossing zijn. Wel staat vast dat op de Westerdijk, tussen de Galgenbocht en schouwburg Het Park de snelheid wordt verlaagd. In ieder geval naar 50km/u. Een mogelijk naar 30km/u met passende inrichting wordt onderzocht. In een profiel 30km/h komt meer ruimte voor de fietsers door bredere toepassing van fietsstroken. Daarnaast worden snelheidsremmers toegepast op de aansluitingen van en naar het stadsstrand en de rest van de Westerdijk vanaf de Galgenbocht tot aan de schouwburg. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie. De steunbetuigingen kunnen niet worden beschouwd als afzonderlijke zienswijzen. Een zienswijze moet namelijk in worden gediend bij de gemeente binnen een gestelde termijn. Om deze reden betreft het 195 steunbetuigingen aan 1 zienswijze.

Zienswijze 4	
Onderdeel 1	Reactie
Indiener wenst het aanleggen en aansluiten van een fietspad over de Hulk, tussen de bus- brug en de Spoorlijn (Spoorwegovergang). I.v.m. de verkeersveiligheid zou het wenselijk zijn dat er een aansluiting komt op het bestaande stukje	Deze weg is recentelijk overgenomen door de gemeente Hoorn van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Alle overgenomen wegen zijn in een update van de Mobiliteitsvisie verwerkt. Deze update wordt op

fietspad, dat er nu ligt. De verwachting is een toename van verkeer door het stadsstrand Hoorn, zodat de wandelaar en de fietser veilig gebruik kunnen maken van de rijbaan van de Hulk. Eventueel nog een mogelijkheid een afgescheiden stuk weg van de rijbaan.	dit moment uitgewerkt. De Hulk wordt in deze update beoordeeld wat een passende inrichting is voor dit type weg op basis van de verkeersintensiteiten, beschikbare ruimte e.d. Er wordt in najaar 2022 asfalt-/funderings-onderzoek uitgevoerd naar alle overgenomen in wegen van de HHNK. Aanpassingen aan de weg zijn gekoppeld aan het asfaltonderhoud van de weg. Er is geen verwachting dat het verkeer significant toeneemt op deze verbinding. Eventuele aanpassingen zullen als een apart project, binnen de gemeente, beschouwd worden. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.
--	--

Zienswijze 5	
<i>Onderdeel 1</i>	<i>Reactie</i>
Indiener doet een aantal concrete voorstellen voor de inrichting van het stadsstrand. Geef delen van het stadsstrand een herkenningspunt in de vorm van een naam, paal of symbool.	Met informatieborden zal worden aangegeven waar de verschillende functies van het strand zijn ingericht. Hieraan is ook een duidelijke plaatsbepaling te ontleen aan de hand van landmarks. (Bijvoorbeeld, ter hoogte van het fitnessplein, of bij het toiletgebouw).
<i>Onderdeel 2</i>	<i>Reactie</i>
Geef aan dat het strand schoon moet blijven met een leuke tekst, maar meldt ook dat het geen hondenuitlaat plek is.	Er wordt met interesse kennis genomen van de ideeën op het gebied van schoon, heel en veilig. Het is geen onderdeel van het bestemmingsplan. Deze suggestie en ideeën worden meegenomen in de gesprekken die de gemeente na de zomer start met organisaties op het gebied van beheer en veiligheid
<i>Onderdeel 3</i>	<i>Reactie</i>
Zorg voor een omroepinstallatie waarmee je iets kan melden, bijvoorbeeld bij vermissing of om het strand schoon te houden	Er wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op onderdeel 2.
<i>Onderdeel 4</i>	<i>Reactie</i>
Zorg voor voldoende vuilnisbakken	Er wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op onderdeel 2.
<i>Onderdeel 5</i>	<i>Reactie</i>
Zorg, wanneer er vervoer is naar het station, dat de reistijden duidelijk worden aangegeven	Op OV9292.NL zijn alle reistijden van openbaar vervoer te vinden. Tevens staat er een bord met geplande vertrektijden bij de bushaltes.
<i>Onderdeel 6</i>	<i>Reactie</i>
Zorg voor vrijwilligers die het gebied onderhouden	Hulp en inzet van vrijwilligers is zeer waardevol en belangrijk. Wij zullen initiatieven van vrijwilligers om mee te helpen het gebied schoon te houden graag faciliteren. Tevens zal het gebied ook professioneel beheerd worden.
<i>Onderdeel 7</i>	<i>Reactie</i>

Zorg voor aparte locaties voor surfers en vliegeraars	Het water voor het strand is in het zwemseizoen zwemgebied en daarin zijn vaartuigen niet toegestaan. Een eventueel verbod op vliegeren is niet opgenomen in het bestemmingsplan. Dit is een zaak van uitvoering.
<i>Onderdeel 8</i>	<i>Reactie</i>
Verhuis de reddingsbrigade (ivm EHBO en het oogje in 't zeil kunnen houden)	. De gemeente gaat in het najaar in overleg met organisaties op het gebied van veiligheid om te komen tot afspraken over het handhaven van de veiligheid op het strand.
<i>Onderdeel 9</i>	<i>Reactie</i>
Zorg voor voldoende verlichting, ook bij het fietspad	Op het strand komt alleen op de parkeerplaatsen verlichting. Het fietspad is een recreatief fietspad dat niet verlicht wordt. Het gedeelte van het fiets/wandelpad achter de schouwburg langs is wel verlicht.

Zienswijze 6	
<i>Onderdeel 1</i>	<i>Reactie</i>
Indiener geeft aan nu al veel geluidsoverlast te ervaren van het verkeer dat gebruik maakt van de Markeermeerdijk en daardoor minder woongenot heeft. Aanvullend wordt gemeld dat geluid van verkeer niet past bij een nieuw stadsstrand	Uit het onderzoek “Beoordeling wegverkeerslawaaï en industrielawaaï” (Bijlage 8 van het ontwerpbestemmingsplan) blijkt dat de verwachte toename van geluid door extra verkeer naar het stadsstrand de normen niet overschrijdt.
<i>Onderdeel 2</i>	<i>Reactie</i>
Extra verkeer wordt verwacht met het stadsstrand en daarmee een toename van geluid, verkeersonveiligheid (in verband met overstekende personen) en verslechtering van de luchtkwaliteit (door fijnstof). Dit staat haaks op een mooi nieuw strand met rust en ontspanning.	Het realiseren van het stadsstrand draagt niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (zie paragraaf 4.8 van het bestemmingsplan). Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.
<i>Onderdeel 3</i>	<i>Reactie</i>
Maak van de Westerdijk volledig een fietspad/wandelpad, dus zonder auto's, motoren, brommers, scooters, bussen, vrachtwagens of andere motorische voertuigen. Dit houdt concreet het volgende in: – Alleen fietsers op fietspad en wandelaars van voetpad maken gebruik van de weg. – Al het overige verkeer verbieden gebruik te maken van de Westerdijk. – Al het overige verkeer kan rijden via De Weel.	De Westerdijk heeft op dit moment een verkeersfunctie. Na de aanleg van het stadsstrand heeft de Westerdijk een dubbele functie. Namelijk een verkeers- en verblijfsfunctie. Het weren van gemotoriseerd verkeer is geen maatregel die passend is bij een verkeersfunctie. Daarnaast zou het afsluiten van de Westerdijk een extra en ongewenste verkeersbelasting zorgen op het wegennet in en rondom de Grote Waal. Tevens is het stadsstrand bereikbaar met de auto. Op het stadsstrand zijn 500 parkeerplaatsen gesitueerd die ook bereikbaar moeten zijn. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.
<i>Onderdeel 4</i>	<i>Reactie</i>
Pak de herinrichting van de Westerdijk aan zoals dat is doorgevoerd op de Zuiderdijk te Hoorn. De inhoud daarvan zal bij de gemeente bekend staan. Dit houdt concreet het volgende in: – Motoren, brommers en scooters (*1) in de weekenden van 1 april t/m 31 oktober volledig weren.	De Westerdijk heeft op dit moment een verkeersfunctie. Na de aanleg van het stadsstrand heeft de Westerdijk een dubbele functie. Namelijk een verkeers- en verblijfsfunctie. Het weren van motoren, brommers en scooters is geen maatregel die passend is bij een

- Borden plaatsen "lage toeren = minder overlast". - Een 30km regime voor al het gemotoriseerde verkeer. - Regelmatig controle houden en fikse boetes uitdelen voor motoren die te hoog/veel geluid produceren (of automatische camera's opstellen die dit registreren en flitsen), Proef om de overlast op de Zuiderdijk terug te dringen lijkt geslaagd, conform media. (*1): Jongeren die op strand heen en weer rijden met harde muziek op motor scooters, brommers hierdoor weren/voorkomen. Is in Gemeente Den Haag -Scheveningen ook met goed resultaat ingezet/toegepast.	verkeersfunctie. Wel staat vast dat de Westerdijk, tussen de Galgenbocht en schouwburg Het Park de snelheid wordt verlaagd. In ieder geval naar 50km/u. Deze snelheids verlaging gaat gepaard met verkeersplateau's en drempels. Het is niet uitgesloten dat de Westerdijk verder wordt verlaagd naar 30km/u. Nader onderzoek en besluitvorming moet uitwijzen of dit haalbaar en wenselijk is. En indien dit wenselijk en haalbaar is, is de gemeente bereid om een voorstel aan de Raad voor te leggen over voor besluitvorming voor de verdere verlaging van de snelheid + de bijbehorende maatregelen en investeringen. <u>Controle</u> De politie is het bevoegd gezag in het controleren en verbaliseren van overtredingen voor snelheid en/of geluid.
<i>Onderdeel 5</i>	<i>Reactie</i>
De Westerdijk inrichten met een 30 km/uur regime aangevuld met passeersluizen (versmallingen). Dit houdt concreet het volgende in: - Borden voor al het gemotoriseerde verkeer max 30 km/uur - Passeersluizen (enkele banen versmallen een aantal keren op de Westerdijk) opdat men elkaar voor moet laten gaan en daardoor de snelheid eruit gaat - Enkele snelheidscamera's opstellen op de weg tussen deze versmallingen. Geeft de ongehoorzame weggebruiker minder vrijheid om gas echt open te trekken (wat nu heel vaak door al de gemotoriseerde weggebruikers dagelijks gebeurt!)	De Westerdijk heeft op dit moment een verkeersfunctie. Na de aanleg van het stadsstrand heeft de Westerdijk een dubbele functie. Namelijk een verkeers- en verblijfsfunctie. Het staat vast dat de Westerdijk, tussen de Galgenbocht en schouwburg Het Park de snelheid wordt verlaagd. In ieder geval naar 50km/u. Deze snelheids verlaging gaat gepaard met verkeersplateau's en drempels. Het is niet uitgesloten dat de Westerdijk verder wordt verlaagd naar 30km/u. Nader onderzoek en besluitvorming moet uitwijzen of dit haalbaar en wenselijk is. En indien dit wenselijk en haalbaar is, is de gemeente bereid om een voorstel aan de Raad voor te leggen over voor besluitvorming voor de verdere verlaging van de snelheid + de bijbehorende maatregelen en investeringen. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie. <u>Controle</u> De politie is het bevoegd gezag in het controleren en verbaliseren van overtredingen voor snelheid en/of geluid.

Zienswijze 7	
<i>Onderdeel 1</i>	<i>Reactie</i>
Het stadsstrand is een mooi project dat ook veel auto's zal aantrekken. De Westerdijk is nu al heel druk en veroorzaakt overlast. Door een toename van het verkeer door naar het stadstrand te gaan wordt het als gevaarlijker.	De Westerdijk heeft op dit moment een verkeersfunctie met een snelheidsregime van 60km/u. Voor een eventuele omvorming naar fietsstraat zijn een aantal bepalende voorwaarden voor het goed en veilig functioneren. Een van de belangrijkste voorwaarde is de verhouding tussen

Indiener heeft al eens eerder een voorstel gedaan om de Westerdijk, vanaf de Vale Hen t/m Scharwoude, uit te voeren als fietspad, waar auto's en motoren "TE GAST" zijn en de daarbij behorende snelheidsbeperking. Concreet niet de buitenkant van de weg, maar de binnenkant van de weg "oranje" maken, met op de weg een tekst: "Dit is een fietspad, auto's en motoren zijn hier te gast". Ik heb hier nooit van de gemeente een antwoord op gehad of dit een goed plan is en/of dat dit al eventueel in de planning is opgenomen.	intensiteiten gemotoriseerd verkeer en fietsers waarbij de fietser dominant moet zijn. Op dit moment is dat op de Westerdijk niet het geval, het gemotoriseerd verkeer is sterk dominant (op de Westerdijk is deze verhouding 1 fietser op 3 auto's). In de herfst- en winterperiode is het verschil in deze verhouding nog hoger. Het aandeel gemotoriseerd is veel te hoog voor het goed functioneren van een fietsstraat. <i>Deze verhouding komt van de voorjaarsmeting van mei t/m juni 2022*</i> Het inrichten van een fietsstraat moet geen doel op zich zijn, het moet wel de verkeersveiligheid verbeteren. Niet iedere weg komt daarvoor in aanmerking. Een fietsstraat en het functioneren van de fietsstraat zoals die bedoeld is, zal op basis van de verhoudingen geen geschikte oplossing zijn. Wel staat vast dat op de Westerdijk, tussen de Galgenbocht en schouwburg Het Park de snelheid wordt verlaagd. In ieder geval naar 50km/u. Een mogelijk naar 30km/u met passende inrichting wordt onderzocht. In een profiel 30km/h komt meer ruimte voor de fietsers door bredere toepassing van fietsstroken. Daarnaast worden snelheidsremmers toegepast op de aansluitingen van en naar het stadsstrand en de rest van de Westerdijk vanaf de Galgenbocht tot aan de schouwburg. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.
---	--

Zienswijze 8	
Onderdeel 1	Reactie
Indiener geeft aan de indruk te hebben dat het aangeboden concept bestemmingsplan te prematuur is voorgelegd. Tijdens de inloopavond beleven vele kwesties te vaag en er moet nog heel veel bekeken/bestudeerd/van advies worden voorzien. Concreet betreft dit de geplande brug tegenover het flatgebouw waar indiener woont. Er was wel een aardige tekening, maar de gevolgen van de aanleg van deze brug moeten nog door een verkeersspecialist nader bestudeerd worden.	Alle benodigde onderbouwende onderzoeken zijn bij het concept bestemmingsplan aangeleverd. Met name de onderzoeken in bijlage 8 (onderzoek wegverkeerslawaaai en industrielawaaai) en in bijlage 9 (verkeersstructuren) en in bijlage 10 (modelberekening voor stranddagen) onderbouwen de gevolgen van de aanleg van het stadsstrand en de toegangsinfrastructuur. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.
Onderdeel 2	Reactie
Indiener houdt zijn hart vast omdat hij bang is dat er een chaotische en gevaarlijke situatie zal ontstaan. Zo zullen er de navolgende verkeersbewegingen ontstaan: – auto's/motoren/fietsers/voetgangers (vanaf hier AMFV genoemd) die zich in de richting van de stad en terug begeven (regulierverkeer); – AMFV, die de brug op gaan en weer terug gaan;	De onderzoeken in de bijlagen tonen aan dat het verkeer op een veilige manier afgehandeld kan worden. De locatie van de brug bij de Galgenbocht is altijd op deze plek in het stadsstrand project gepland. Tevens is in alle communicatie met de bewoners deze locatie altijd genoemd en op tekeningen opgenomen. In het besluit van 30 juni 2020 door de gemeenteraad over het ontwerp van het stadsstrand zijn deze locaties eveneens vastgesteld.

– FV, die van de huidige brug van het winkelcentrum naar de Westerdijk gaan en veelal weer terug gaan; – FV, die van, het nu nog dood lopende fietspad, naar de Westerdijk gaan en weer terug. – Verkeer, dat naar de brug gaat en in file komt te staan, blokkeert het reguliere verkeer. Vanaf de brug moet men weer invoegen bij het reguliere verkeer. Dat zal, wat betreft de richting Scharwoude lang niet altijd meevallen. – Alles zal door elkaar gaan krioelen en zal, vooral voor jeugdigen een probleem geven, maar ook de vele voetgangers spelen hierbij een belangrijke rol. Wanneer de brug in de Galgenbocht begint, waar de dijk veel breder is, kunnen de auto's zich opstellen, zonder overlast te veroorzaken. Bovendien wordt dan het karakter van de dijk veel minder aangetast. Het invoegen wordt ook minder problematisch. Dat het slootje daar wat breder is mag geen probleem geven: daar zijn simpele oplossingen voor.	Het verplaatsen van de brug richting de Galgenbocht is niet mogelijk. De locatie is nu gekozen op het punt waar de overspanning van het tussenwater van de originele Westfriesse Omringdijk en de nieuwe oeverdijk op zijn smalst is. Voor de familie van bruggen is voor alle locaties gekozen om de bouwwerken zo min mogelijk invloed te laten hebben op het landschap en de monumentale Westfriesse Omringdijk doordat de overspanning van de bruggen dan zo kort mogelijk gemaakt kan worden. Deze overspanning is ook ongeveer de maximale overspanning met de gekozen architectuur van de bruggen. Het verplaatsen van de brug richting Scharwoude vergroot de afstand tot de bebouwing niet significant dus dat levert geen noemenswaardige verbetering in de afstand tot woningen op. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie. <u>Historische context</u> De Westfriesse Omringdijk is een provinciaal monument. Daarom moet worden gestreefd naar zo min mogelijk directe invloed of aantasting van nieuwe bouwwerken op of aan het monument.
<i>Onderdeel 1</i>	<i>Reactie</i>
Tenslotte verwijs ik nogmaals naar de brieven, die ik naar de Raad heb gestuurd.	Wij verwijzen hierbij naar onze brief met kenmerk 1958387 waarmee de beantwoording van uw reactie heeft plaatsgevonden.

Zienswijze 11, 14, 19, 28, 30, 35, 37, 39, 42, 46 en 49 (optie 1)	
<i>Onderdeel 1</i>	<i>Reactie</i>
Maak van de Westerdijk volledig een fietspad/wandelpad, dus zonder auto's, motoren, brommers, scooters, bussen, vrachtwagens of andere motorische voertuigen. Dit houdt concreet het volgende in: – Alleen fietsers op fietspad en wandelaars van voetpad maken gebruik van de weg. – Al het overige verkeer verbieden gebruik te maken van de Westerdijk. – Al het overige verkeer kan rijden via De Weel.	De Westerdijk heeft op dit moment een verkeersfunctie. Na de aanleg van het stadsstrand heeft de Westerdijk een dubbele functie. Namelijk een verkeers- en verblijfsfunctie. Het weren van gemotoriseerd verkeer is geen maatregel die passend is bij een verkeersfunctie. Daarnaast zou het afsluiten van de Westerdijk een extra en ongewenste verkeersbelasting zorgen op het wegennet in en rondom de Grote Waal. Tevens is het stadsstrand bereikbaar met de auto. Op het stadsstrand zijn 500 parkeerplaatsen gesitueerd die ook bereikbaar moeten zijn. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.

Zienswijzen 9, 10, 12, 13, 16, 18, 29, 32, 33, 40, 41, 43, 44 en 47 (optie 2)	
<i>Onderdeel 1</i>	<i>Reactie</i>
Pak de herinrichting van de Westerdijk aan zoals dat is doorgevoerd op de Zuiderdijk te Hoorn. De	De Westerdijk heeft op dit moment een verkeersfunctie. Na de aanleg van het

inhoud daarvan zal bij de gemeente bekend staan. Dit houdt concreet het volgende in: – Motoren, brommers en scooters (*1) in de weekenden van 1 april t/m 31 oktober volledig weren. – Borden plaatsen "lage toeren = minder overlast". – Een 30km regime voor al het gemotoriseerde verkeer. – Regelmatig controle houden en fikse boetes uitdelen voor motoren die te hoog/veel geluid produceren (of automatische camera's opstellen die dit registreren en flitsen), (*1): Jongeren die op strand heen en weer rijden met harde muziek op motor scooters, brommers hierdoor weren/voorkomen. Is in Gemeente Den Haag -Scheveningen ook met goed resultaat ingezet/toegepast.	stadsstrand heeft de Westerdijk een dubbele functie. Namelijk een verkeers- en verblijfsfunctie. Het weren van motoren, brommers en scooters is geen maatregel die passend is bij een verkeersfunctie. Wel staat vast dat de Westerdijk, tussen de Galgenbocht en schouwburg Het Park de snelheid wordt verlaagd. In ieder geval naar 50km/u. Deze snelheids verlaging gaat gepaard met verkeersplateau's en drempels. Het is niet uitgesloten dat de Westerdijk verder wordt verlaagd naar 30km/u. Nader onderzoek en besluitvorming moet uitwijzen of dit haalbaar en wenselijk is. En indien dit wenselijk en haalbaar is, is de gemeente bereid om een voorstel aan de Raad voor te leggen over voor besluitvorming voor de verdere verlaging van de snelheid + de bijbehorende maatregelen en investeringen. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie. <u>Controle</u> De politie is het bevoegd gezag in het controleren en verbaliseren van overtredingen voor snelheid en/of geluid.
---	---

Zienswijze 17, 21, 22, 23, 24, 31, 34, 48 en 50 (optie 3)	
Onderdeel 1	Reactie
De Westerdijk inrichten met een 30 km/uur regime aangevuld met passeersluizen (versmallingen). Dit houdt concreet het volgende in: – Borden voor al het gemotoriseerde verkeer max 30 km/uur – Passeersluizen (enkele banen versmallen een aantal keren op de Westerdijk) opdat men elkaar voor moet laten gaan en daardoor de snelheid eruit gaat – Enkele snelheidscamera's opstellen op de weg tussen deze versmallingen. Geeft de ongehoorzame weggebruiker minder vrijheid om gas echt open te trekken (wat nu heel vaak door al de gemotoriseerde weggebruikers dagelijks gebeurt!)	De Westerdijk heeft op dit moment een verkeersfunctie. Na de aanleg van het stadsstrand heeft de Westerdijk een dubbele functie. Namelijk een verkeers- en verblijfsfunctie. Het staat vast dat de Westerdijk, tussen de Galgenbocht en schouwburg Het Park de snelheid wordt verlaagd. In ieder geval naar 50km/u. Deze snelheids verlaging gaat gepaard met verkeersplateau's en drempels. Het is niet uitgesloten dat de Westerdijk verder wordt verlaagd naar 30km/u. Nader onderzoek en besluitvorming moet uitwijzen of dit haalbaar en wenselijk is. En indien dit wenselijk en haalbaar is, is de gemeente bereid om een voorstel aan de Raad voor te leggen over voor besluitvorming voor de verdere verlaging van de snelheid + de bijbehorende maatregelen en investeringen. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie. <u>Controle</u> De politie is het bevoegd gezag in het controleren en verbaliseren van overtredingen voor snelheid en/of geluid.

--	--

Zienswijze 15, 20, 25, 26 en 27 (meer dan 1 optie)	
<i>Onderdeel 1</i>	<i>Reactie</i>
Inspraakreacties 15 en 27 hebben alle drie de opties van de standaard zienswijze aangegeven	De Westerdijk kan niet gelijktijdig op drie verschillende manieren worden ingericht. Voor de beantwoording op de ingekomen reacties wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen per optie.
<i>Onderdeel 2</i>	<i>Reactie</i>
Inspraakreacties 25 en 26 staan achter het voorstel van optie 3, maar hebben dit aangevuld met een onderdeel vanuit nummer 2.	Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijzen bij de opties 2 en 3.
<i>Onderdeel 3</i>	<i>Reactie</i>
Inspraakreactie 20 staat achter zowel optie 2 als optie 3	Verwezen wordt naar de beantwoording van de opties 2 en 3.

Zienswijze 36	
<i>Onderdeel 1</i>	<i>Reactie</i>
Indiener maakt zich zorgen over negatieve effecten van een toename van het gemotoriseerd verkeer omdat: - De verkeersaders naar het strand beperkt zijn, eentje door de stad of eentje door recreatieschap De Hulk - De ambitie van de gemeente Hoorn is om te komen tot een autoluwe binnenstad. Meer verkeersbewegingen van en naar het strand dragen daar niet aan bij - De Hulk, IJsselmeerdijk en het dorp Scharwoude zijn hoofdaanvoerwegen van het te realiseren stadsstrand. Deze aanvoerwegen zijn te smal voor het veelvuldig en veilig passeren bij een snelheid van 60km/uur van auto's, bussen en vrachtwagens - De horeca toevoeging zal zorgen voor een ander type strandrecreatie. De aantrekkingskracht wordt daardoor versterkt buiten de gemeentegrenzen. Een type bezoeken welke hoofdzakelijk met de auto naar het strand zal komen - Een horecaondernemer zal zijn ondernemersgeest inzetten met als doel zoveel mogelijk klanten te trekken, ook van buiten de gemeente Hoorn - In de gemeente Hoorn wordt al lang gesproken over een nieuwe ontsluiting, maar die is nog niet gerealiseerd. Totdat er een deugdelijke nieuwe ontsluiting zal zijn gerealiseerd is eenieder initiatief dat leidt tot meer verkeersbewegingen onwenselijk - Door de populariteit van recreatieschap De Hulk met diverse gebruikers, in	Er wordt verwezen naar de verkeersonderzoeken die als bijlage zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.

combinatie met het vele sluipe- en doorgaand verkeer, alsmede recreatief gemotoriseerd verkeer ontstaan er onveilige situaties en gevoel van onveiligheid op straat. Je moet alert zijn, 60 km/uur is toegestaan maar een veel te hoge snelheid voor dit gemengde gebruik	
<i>Onderdeel 2</i>	<i>Reactie</i>
Doe beter onderzoek, maak eerste een verkeersplan voordat er een toename van gemotoriseerd verkeer wordt toegelaten.	Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Een extern adviesbureau heeft op basis van het verkeersmodel van Hoorn een onderzoek uitgevoerd naar de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten. Daarnaast is er een geluidsonderzoek uitgevoerd om de eventuele toename van dB in kaart te brengen.
<i>Onderdeel 3</i>	<i>Reactie</i>
Geadviseerd wordt de keuze te maken om eerst alleen een stadsstrand toe te staan zonder parkeren, gericht op enkel strandgasten welke te voet of per fiets komen.	Het stadsstrand heeft ook een regiofunctie dus de realiteit is dat gasten ook met auto's komen. Daarmee ontstaat de verplichting om parkeerplaatsen te realiseren, mede om overlast in de aanpalende gebieden te voorkomen.
<i>Onderdeel 4</i>	<i>Reactie</i>
Pas horeca en de tot wel 500 parkeerplaatsen te realiseren nadat: - Er een gedegen en realistisch onderzoek is gedaan naar de aantrekkingskracht van het strand buiten de gemeente Hoorn - Een inventarisatie van het te verwachten gemotoriseerd verkeer - De rapportage van verkeersbewegingen aanpassen naar een toets op basis van piekdagen. Nu is alleen het parkeren berekend en niet de verkeersveiligheid, de geluidsbelasting en de milieuconsequenties in het deels recreatie- en deels natuurgebied. - Alle bestaande verkeersdrukte problemen in z'n totaliteit vanuit het centrumgebied naar de A7 en de Provincialeweg zijn opgelost. Nu ligt de focus alleen op dit plangebied. Dus pas als de capaciteit van de verkeersaders van en naar dit stadstrand op orde zijn gebracht kan extra verkeersdruk worden toegelaten - De rapportage verkeersveiligheid en maatregelen worden uitgebreid van Westerdijk tot aan de A7 en anderszijds tot aan de Provincialeweg. Nu zijn alleen maatregelen genomen en onderzocht op het stukje Westerdijk tot aan de kruising De Hulk - Er een duidelijke visie is over de aanwezigheid en toename van gemotoriseerd verkeer specifiek in recreatieschap De Hulk. Kijk naar de daadwerkelijke veiligheid, alsook het	Als eerste wordt opgemerkt dat de komst van het Stadsstrand en de parkeerplaatsen niet meer ter discussie staat. Het besluit hiertoe is reeds genomen in het kader van de besluitvorming over de dijkversterking. Alle benodigde onderzoeken die de directe invloed van het stadstrand beschouwen zijn uitgevoerd, hiervoor wordt verwezen naar het bestemmingsplan en de daarin opgenomen bijlagen. Tevens is een horecafunctie opgenomen in het plan, die gewenst is door de gemeenteraad en passend voor het gebied. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.

veiligheidsgevoel van de vele wandelaars en fietsers - Onderzoek naar de verkeersveiligheid op piekdagen. Zowel recreëren in recreatieschap De Hulk als het recreëren op het stadsstrand hebben gezamenlijke piekmomenten - Er breder is nagedacht over de invulling van het recreatiegebied, deels natuurgebied, De Hulk tot aan het centrum van Hoorn - Het verkeersplan op de dijk en in het gehele recreatieschap De Hulk herzien en uitvoeren. Te denken val aan het verlagen van de maximale snelheid naar 30km/uur in het gehele gebied. - Beter is alleen om bestemmingsverkeer toe te staan op de weg c.q., De Hulk en IJsselmeerdijk af te sluiten voor doorgaand verkeer in combinatie met een snelheidsverlaging om daarmee een volledig autoluw en veilig recreatiegebied De Hul en stadsstrand te creëren.	
Onderdeel 5	Reactie
Indieners geven aan voor een stadsstrand te zijn, maar dan puur gericht op de inwoners van de gemeente Hoorn en aanliggende dorpen. Deze zou enkel te bereiken moeten zijn per voet of fiets. Het karakter zou moeten aansluiten bij de recreatieve doeleinden van recreatieschap De Hulk. Horecafuncties zijn in dit gebied volgens indieners misplaatst. Voor deze liefhebbers biedt het centrum, de schouwburg, het gebied bij de baai (Oranje Boven) en het Julianapark voldoende alternatief. Elke toename, nu geschat op gemiddeld 20%, van gemotoriseerd verkeer is niet wenselijk in zowel het centrum- als in het recreatiegebied voor indieners maar ook in relatie tot de ambities welke de gemeente Hoorn zelf heeft uitgesproken wat betreft het ontwikkelen van een autoluwe binnenstad. De inrichting van het gebied stadsstrand zou zo moeten worden bedacht dat gemotoriseerd verkeer in zeer grote maten wordt ontmoedigd c.q. niet toe gaat nemen ten opzichte van de bestaande situatie.	Het Stadsstrand is openbaar gebied. Om deze reden is het niet mogelijk het strand te reserveren voor doelgroepen. De verwachting is dat het Stadsstrand vooral lokale gebruikers zal trekken uit Hoorn en de directe omgeving, hoewel niet kan worden uitgesloten dat er ook bezoekers uit de regio komen. De verwachte verkeerseffecten zijn onderzocht. Uit de onderzoeken blijkt dat de ontwikkeling van het Stadsstrand niet leidt tot onaanvaardbare situaties. In de toelichting van het bestemmingsplan en de bijgevoegde onderzoeken wordt hier op ingegaan. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.

Zienswijze 38	
Onderdeel 1	Reactie
Voorgesteld wordt om auto's, motoren enz. volledig te weren in de weekenden van de periode van 1 april t/m 31 oktober	De Westerdijk heeft op dit moment een verkeersfunctie. Na de aanleg van het stadsstrand heeft de Westerdijk een dubbele functie. Namelijk een verkeers- en verblijfsfunctie. De wegen van en naar het strand hebben voldoende capaciteit. Het weren van gemotoriseerd verkeer is geen maatregel die passend is bij een verkeersfunctie. Ook niet in de weekenden. Aanvullend wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze notitie.

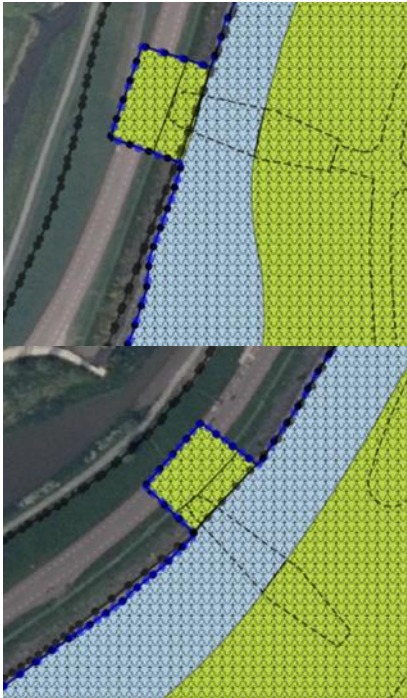
--	--

Zienswijze 45	
<i>Onderdeel 1</i>	<i>Reactie</i>
Indiener stelt een aantal vragen gericht op een trailerhelling. - Komt er een trailerhelling bij het stadsstrand? - Mocht er geen trailerhelling gepland zijn, kan hier alsnog naar gekeken worden? - Kan er eventueel naar de openingstijden /prijs van de trailerhelling van Marina Kaap Hoorn worden gekeken - Komt er een steiger waar pleziervaartuigen kunnen aanmeren om gebruik te kunnen maken van het stadsstrand en de horeca?	Er is geen trailerhelling gepland op het stadsstrand en de mogelijkheid zal ook niet verder worden onderzocht. Het toelaten van voertuigen op het Stadsstrand, evenals het toelaten van vaarverkeer bij de zwemlocatie, wordt als te onveilig beschouwd. Momenteel wordt wel de mogelijkheid van de realisatie van een botensteiger aan de strekdam bij de Galgenbocht onderzocht. Openingstijden en prijzen van de trailerhelling Marina Kaap Hoorn behoren niet tot de scope van het project stadsstrand en/of het bestemmingsplan.

3 Staat van wijzigingen

Onderstaand is aangegeven welke wijzigingen bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden doorgevoerd. Het gaat hier om een aantal technische aanpassingen als gevolg van voortschrijdend inzicht, correcties, danwel in verband met de verbetering van de leesbaarheid en toetsing van vergunningaanvragen. Alle voorgestelde wijzigingen zijn ambtshalve.

Nr.	Reden	Wijziging
1	In verband met gemeentelijke bestemmingsplanstandaard	De naam van het bestemmingsplan wordt gewijzigd in <i>“Stadsstrand”</i>
2.	In verband met digitale bestemmingsplanstandaard	De IMRO code van het bestemmingsplan wordt <i>“NL.IMRO.0405.BPStadsstrand-va01”</i>
3.	Het begrip ‘foodtruck’ is voor meerdere uitleg vatbaar. Daarom wordt in de begripsbepaling een uitleg opgenomen die aansluit bij het beoogde gebruik	In artikel 1 (Begripsbepaling), wordt het volgende begrip opgenomen: <i>“ Foodtruck of foodkiosk: horeca, niet zijnde een café/café-restaurant, waarbij de horeca-activiteit het hoofdaandeel van de exploitatie uitmaakt en bestaat uit het verstrekken van alcoholhoudende en/of alcoholvrije dranken voor gebruik ter plaatse al of niet gepaard gaande met het verstrekken van kleine eetwaren en/of maaltijden voor gebruik ter plaatse waarbij de exploitatie plaatsvindt tijdens strandseizoen en de openingstijden liggen tussen zonsopgang en zonsondergang.”</i>
4.	In artikel 4 Recreatie-Stadsstrand is per abuis geen rekening gehouden met de mogelijke komst van een kiosk in plaats van een foodtruck. Daarom worden de regels aangevuld.	1. Artikel 4.1 onder a onder 3 gaat luiden: <i>“één standplaats voor een foodtruck of foodkiosk of vergelijkbaar”</i> 2. Artikel 4.2.1. onder b aanhef gaat luiden: <i>“ter plaatse van het in lid 4.1 sub a onder 2 genoemde gebouw alsmede, indien wordt voorzien in een foodkiosk als bedoeld in lid 4.1 sub a onder 3;”</i>
5.	De bouwveloppe voor het horecapaviljoen en de regels in het bestemmingsplan moeten op elkaar aansluiten. Daarbij kunnen misverstanden ontstaan over de maximale bouwhoogte. Dit in verband met het glooiende maaiveld. Daarom worden de beoogde bouwhoogtes nu gesteld op NAP. Dit heeft geen effect op de voorgestelde hoogte ten opzichten van het maaiveld, maar voorkomt wel discussie over de wijze van meten. Dit als uitzondering op de overige bouwhoogten in het bestemmingsplan, waarbij wordt uitgegaan van de wijze van meten en het peil zoals neergelegd in artikel 1 (Begripsbepaling) en artikel 2 (Wijze van meten) van dit bestemmingsplan.	Artikel 4.2.1. onder a onder 2 gaat luiden: <i>“bedragen de goot- en bouwhoogte niet meer dan respectievelijk 5,50 m en 8,50 m +NAP.”</i>
6.	Een belangrijke eis van het Hoogheemraadschap is dat het zand op het Stadsstrand moet kunnen bewegen, ook onder het horecapaviljoen. In de praktijk houdt dit in dat het paviljoen naar alle waarschijnlijkheid wordt	In artikel 4.2.1 onder a wordt een nieuwe regel gevoegd, luidend: <i>“3. Het gebouw wordt dusdanig gebouwd dat het zand onder het gebouw zoveel als mogelijk kan bewegen onder invloed van de natuurlijke omstandigheden.”</i>

	gebouwd op palen, maar dat is een eis die niet direct in het bestemmingsplan kan worden opgenomen. Daarom is gekozen voor een doelvoorschrift.	
7.	Bij de aansluiting van de verkeers- en voetgangersbruggen op de Westerdijk is op de verbeelding aan deze zijde per abuis de bestemming 'Recreatie-Stadsstrand' gelegd. Dit wordt gecorrigeerd. 	Op de verbeelding worden de bestemming ter plaatse van de aansluiting van bruggen op de Westerdijk gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'.
8.	Naar aanleiding van de wijziging onder 7 dient de bestemmingsregeling van de bestemming 'Verkeer' te worden aangevuld.	Artikel 5 Verkeer wordt als volgt aangevuld: 1. In artikel 5.1 wordt, onder vernummering van de overige onderdelen, toegevoegd: <i>f. wandel- en fietsbruggen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - voetgangersbrug";</i> <i>g. een brug met één rijbaan, voor gemotoriseerd en langzaam verkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - verkeersbrug";</i>
9.	In de beschermingsregeling van de waterkering, opgenomen in artikel 11 Waterstaat-waterkering, is een uitzondering op de vergunningplicht opgenomen ten behoeve van het deels verharderen van de parkeerplaats. Deze uitzondering moet ook gelden voor de fiets- en wandelroute.	Artikel 11 Waterstaat-waterkering wordt gewijzigd, waarbij artikel 11.4, onder a, onder 3 gaat luiden: <i>"het aanbrengen van verharding ter plaatse van de aanduidingen 'parkeerterrein' en 'verkeer';"</i>

Gemeente Hoorn

Nieuwe Steen 1
Postbus 603
1620 AR Hoorn
T 0229 25 22 00
www.hoorn.nl