Beantwoording vragen voorafgaand aan de raadscommissie

Zaaknummer	Z-25-543373
Documentnummer	DOC-25-1129637
Naam commissielid	T. Meendering en F. Pordon
Fractie	Hart voor Medemblik
Onderwerp	Commissievragen HvM raadscie. 8-12 agendapunt 5.1 Gebieds- en Mobiliteitsvisie Wognum/Nibbixwoud
Datum waarop de vraag is gesteld	1 december 2025

Beantwoording uiterlijk woensdag 15:00 uur voorafgaand aan de commissievergadering.

Portefeuillehouder	H. Nederpelt
Afdeling	PPMB

1.	Kan het college inzichtelijk maken welke signalen en aandachtspunten het meest zijn ingebracht door inwoners en stakeholders tijdens de verschillende participatiebijeenkomsten rond de gebiedsvisie Wognum-Nibbixwoud? Kan het college daarnaast ook kort aangeven hoe dit verwerkt is in de definitieve gebiedsvisie Wognum-Nibbixwoud?
Antwoord	Tijdens de participatie zijn vooral zorgen en aandachtspunten ingebracht over verkeersveiligheid (Hoornseweg, Oosteinderweg, rotondes A7), bereikbaarheid van het bedrijventerrein, behoud van dorpskarakter en open landschap, woningbouwtempo, energietransitie (zonneweide, netcapaciteit) en participatie zelf. Deze signalen zijn verwerkt door onder andere het explicieter opnemen van minimale en maximale scenario's, het toevoegen van randvoorwaarden voor verkeersontsluiting, het versterken van de groene buffers en het verduidelijken van de koppeling met de RES-opgave.
2.	Tijdens de informatiebijeenkomst voor inwoners van Wognum en Nibbixwoud is het voorstel gedaan om BRT-haltes (bus rapid transit) langs de grote doorgaande wegen te realiseren, vergelijkbaar met het R-Net-principe zoals elders in Noord-Holland wordt toegepast. Kunt u toelichten om welke redenen het BRT-memo geen onderdeel is geworden van de gebieds- en mobiliteitsvisie?
Antwoord	Er is in de gebiedsvisie (in dit stadium) minder focus geweest op het onderdeel openbaar vervoer. Met name omdat OV in beheer en beleid is bij de provincie. Dit zullen vervolgstappen zijn voor het uitwerken van de Gebiedsvisie m.b.t. regionale processen & plannen en het ontwikkelen van OV- en mobiliteithubs.
3.	De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) hanteert het uitgangspunt dat er in Nederland geen nieuwe spoorwegovergangen worden aangelegd. Kunt u aangeven in hoeverre dit beleid ook van toepassing is op lokaalspoorwegen, zoals de museumspoorlijn Hoorn–Medemblik?

Antwoord	Dit beleid is ook van toepassing op lokaalspoorwegen zoals de museumspoorlijn. Echter, een museumspoorlijn valt weer niet onder precies dezelfde risicokaders als hoofdspoorwegen.
4.	Is het college van voornemens om dit beleid van ILT omtrent overwegen te gaan hanteren binnen de gebiedsvisie? Zo ja, waarom wel? Zo nee, waarom niet?
Antwoord	Aan dit beleid zal de gemeente zich zoveel mogelijk dienen te houden. Uitwerking van spoorwegovergangen/spoorwegmogelijkheden moet blijken in een verder stadium
5.	Kunt u aangeven welke breedte de zogenoemde 'groene zone' tussen Wognum en Nibbixwoud krijgt, zowel in het minimale als het maximale scenario, zodat beide dorpen als afzonderlijke kernen herkenbaar blijven?
Antwoord	Dat verschilt in de minimale en maximale variant. In de minimale variant is dat in het noordelijk deel 640 meter. In het midden 685 meter. In het zuiden tot aan Molenwurf is dat ongeveer 390 meter. In de maximale variant is dat in het noordelijk deel 300 meter. In het midden 345 meter. In het zuiden tot aan Molenwurf is dat ongeveer 475 meter.
6.	Kunt u toelichten hoe de verkeersveiligheid ter hoogte van de spoorwegovergang en de nauwe bocht aan de Wijzend, nabij Ford Huisman, kan worden gewaarborgd wanneer de verkeersdrukte toeneemt in zowel het minimale als het maximale scenario, ervan uitgaande dat er geen aanpassingen worden gedaan aan de A7-afrit?
Antwoord	Specifieke kruispunten zullen in een nader planstadium moeten worden getoetst op onder andere criteria zoals verkeersveiligheid. De maatregelen zijn in de Gebiedsvisie doorgerekend met behulp van een verkeersmodel, corresponderend met de scenario's en daaruit ontwikkelde maatregelen. Huidige knelpunten in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (2023) zijn daarbij ook als basis genomen. Het is specifiek voor dit punt mede afhankelijk van het (maximale) scenario met een eventuele nieuwe verbinding om het bedrijf van Simon Loos heen.