

Reactienota zienswijzen ontwerpomgevingsplan

Tam-omgevingsplan
Hoofdstuk 22 AG
Steenwijk-Stormbaan

Team: Ruimtelijke ordening en projecten

Auteur : Auteur

Datum: 18 februari 2026

Versie: 1

Inhoudsopgave

1.	<i>Inleiding</i>	3
2.	<i>Overzicht zienswijzen</i>	3
3.	<i>Ontvankelijkheid</i>	3
4.	<i>Beantwoording van de zienswijzen</i>	3
4.1	<i>Indiener 1</i>	3
4.1.1	<i>Samenvatting zienswijze</i>	3
4.1.2	<i>Conclusie</i>	5
4.2	<i>Indiener 2</i>	5
4.2.1	<i>Samenvatting zienswijze</i>	5
4.2.2	<i>Conclusie</i>	5

1. Inleiding

Het ontwerp omgevingsplan TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22 AG Steenwijk – Stormbaan en de stukken die daarbij horen, waren te bekijken van 24 december 2025 tot en met 3 februari 2026. In deze 6 weken mocht iedereen op het plan reageren. Een reactie noemen we ook wel een zienswijze. Twee inwoners reageerden. In deze reactienota staat een korte samenvatting van de zienswijzen en onze reactie hierop.

De gemeenteraad besluit over het vaststellen van het omgevingsplan. Daarbij nemen zij ook een besluit over de zienswijzen. In deze reactienota staat een voorstel hoe te reageren op de zienswijzen.

De inwoners die reageerden op het ontwerp omgevingsplan kregen een brief met uitleg over hoe de gemeenteraad tot een besluit komt. Ook konden de inwoners eerst een conceptreactienota bekijken.

In de reactienota staat:

1. Paragraaf 2: Een overzicht van de zienswijzen.
2. Paragraaf 3: Ontvankelijkheid - Een overzicht welke zienswijzen wel en niet op tijd zijn ingeleverd.
3. Paragraaf 4: Een samenvatting van iedere zienswijze. Met daarbij de reactie van de gemeente.

2. Overzicht zienswijzen

Tegen het ontwerp omgevingsplan zijn de volgende 2 zienswijzen ingeleverd:

Indiener 1	
Indiener 2	

3. Ontvankelijkheid

Alle zienswijzen zijn binnen de periode van terinzagelegging van het ontwerp omgevingsplan bij de gemeente Steenwijkerland binnengekomen. Dit betekent dat de zienswijzen op tijd zijn ingeleverd en hierdoor ontvankelijk zijn.

4. Beantwoording van de zienswijzen

4.1 Indiener 1

4.1.1 Samenvatting zienswijze

Indiener 1 geeft in de zienswijze aan dat naar zijn mening in de onderbouwing van de parkeerbalans meerdere tekort komingen staan. Zo is er geen rekening gehouden met het wegvallen van parkeermogelijkheden op de rijbaan en is de parkeerdrukmeting uitgevoerd in de maanden juli/juli toen niet het gehele kazernegebouw bewoond was en later zijn er nog een aantal wooneenheden toegevoegd. Tot slot wordt er gesteld dat het stappenplan toetsing parkeernormen uit de 'Nota Parkeernormen 2015' niet correct gevolgd is.

Daarnaast geeft indiener 1 aan dat de verkeersgeneratie in het omgevingsplan beperkt is onderbouwd.

Indiener 1 verzoekt dan ook om paragraaf 4.5 van het omgevingsplan ter herzien en beter te onderbouwen en om 51 parkeerplaatsen te realiseren in het deelgebied waar nu de sociale huurwoningen worden ontwikkeld.

Reactie gemeente:

Vervallen van parkeerruimte op de rijbaan.

Bij de parkeerdrukmetingen worden alleen parkeervakken meegenomen in de berekening. Parkeren op de rijbaan wordt niet meegenomen bij een parkeerdrukmeting. Voor een parkeerdrukmeting wordt alleen gekeken naar de parkeervakken.

De mogelijkheid om te parkeren op de rijbaan wordt ook niet meegenomen in het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor deze ontwikkeling. Dat er gesteld wordt dat er parkeerplaatsen komen te vervallen door deze ontwikkeling is dan ook niet juist.

Er worden in het te ontwikkelen deel 39 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op basis van de Nota parkeernormen 2015 zijn er 51 parkeerplaatsen nodig. Uit onderzoek blijkt dat de parkeerdruk in de directe omgeving van deze ontwikkeling (binnen 100 meter) dermate laag is dat de overige benodigde 12 parkeerplaatsen hier kunnen worden opgevangen.

Parkeerdrukmetingen.

Parkeerdrukmetingen zijn per definitie momentopnames: tijdelijke situaties kunnen altijd een invloed op de resultaten hebben. Uit het parkeeronderzoek van 2023 kwam een aantal scenario's naar voren. Eén van de scenario's laat zien dat binnen het plangebied geen extra parkeerplaatsen nodig zijn, omdat op nabijgelegen parkeerlocaties binnen 250 meter voldoende capaciteit beschikbaar is. Er is gekozen voor een voorzichtiger en toekomstbestendig scenario met oog op de bestaande bewoners. Hierdoor is de keus gemaakt om het overgrote deel van de parkeerplaatsen in het plangebied wel aan te leggen (39 parkeerplaatsen van de 51 benodigde parkeerplaatsen) en voor de overige parkeerplaatsen gebruik te maken van de rest capaciteit in de omgeving. Omdat ervoor is gekozen om in het te ontwikkelen plangebied parkeervakken te realiseren, heeft de latere toevoeging van wooneenheden in het voormalige kazernegebouw geen invloed op de parkeeroplossing. Er is namelijk voldoende parkeerruimte beschikbaar. In het naast gelegen gebied is een biljardvereniging gevestigd. Dit zorgt voor piekmomenten in het gebruik van de beschikbare parkeervoorzieningen.

Maatgevend moment.

De werkdagnacht wordt beschouwd als het maatgevende moment voor het bepalen van parkeernormen bij woningbouw. Dit volgt uit de aanwezigheidspercentages die aantonen dat de parkeerbehoefte van bewoners juist tijdens dit tijdvak het hoogst is. In de werkdagnacht bedraagt de bewonersaanwezigheid namelijk 100 procent, terwijl de aanwezigheid van bezoekers nihil is waardoor de totale parkeerdruk volledig door bewoners wordt bepaald. Daarmee is de werkdagnacht structureel het piekmoment van de parkeerbehoefte binnen woongebieden. Dit sluit aan bij de benadering waarin het maatgevende moment wordt gedefinieerd als het tijdstip waarop alle relevante functies gezamenlijk de hoogste parkeerbehoefte genereren. Voor woningen is dit de avond en nacht omdat bewoners dan thuis zijn. Dit is wat ons betreft een correcte manier van meten.

Stappenplan toetsing parkeernormen

De voorgestelde ontwikkeling van 47 sociale huurwoningen is geen aanleg van een nieuwe woonwijk. De nieuw te realiseren woningen zijn onderdeel van het Kornputkwartier. Verkeerskundig is het plan ook in het geheel onderdeel van de bestaande woonwijk. Bij het berekenen van de parkeerbehoefte in dit deel van de wijk wordt dan ook rekening gehouden met de parkeervoorzieningen in de directe omgeving van de wijk. Er is onderzocht wat de parkeerdruk is in de directe omgeving. Het onderzoek toont aan dat voor een deel van de benodigde parkeerruimte gebruik gemaakt kan worden van de beschikbare parkeerruimte in de omgeving.

Verkeersgeneratie

Om de generatie van motorvoertuigbewegingen te beoordelen kan worden uitgegaan van 'rest bebouwde kom' en 'matig stedelijk.' In het maximale scenario levert het plan conform CROW de volgende verkeersgeneratie op:

Woningen:	$19 * 4 = 76,0$
Appartementen < 75 m ² :	$24 * 3,1 = 74,4$
Appartementen 75-100 m ² :	$4 * 3,4 = 13,6$
Totale verkeersgeneratie:	164 mvt/etmaal

In de aanliggende straten zijn geen indicatoren die wijzen op een grote mate van objectieve verkeersonveiligheid. Er is geen sprake van structureel te hoge rijsnelheden door een meerderheid van de verkeersdeelnemer of ongevallencijfers. De inrichting is passend voor erftoegangswegen in een woongebied. De capaciteit van omliggende woonstraten ligt tussen de 400 á 1.400 motorvoertuigen per etmaal (plaats in de bandbreedte is afhankelijk van de effectieve breedte op de rijbaan op een gegeven moment). De wegenstructuur in de wijk kan ook dit maximale scenario herbergen.

4.1.2 Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de motivering van het omgevingsplan. Hoofdstuk 4.5 in de motivering wordt aangepast.

4.2 Indiener 2

4.2.1 Samenvatting zienswijze

Indiener 2 geeft aan dat in het omgevingsplan de beoogde bouwvolumes en oriëntatie van de twee appartementen complexen onvoldoende zijn geborgd. Daarnaast wordt aangegeven dat de bouwhoogte die voor de appartementen complexen in het omgevingsplan zijn opgenomen, ruimer zijn dan benodigde bouwhoogten die zijn aangegeven in de schetsen in de motivering.

Reactie:

Uit de ingediende zienswijze blijkt dat er zorgen zijn of het plan wel zo wordt uitgevoerd als is aangegeven. Met de ontwikkelende partij zijn er afspraken gemaakt over positionering, maximaal aantal appartementen en hoogte van de bebouwing. Om de zorgen weg te nemen zal het plan op een aantal punten worden aangepast.

De oriëntatie (voorkant) van de appartementen complexen zullen worden vastgelegd in de regels van het omgevingsplan. De bouwhoogte van de appartementen complexen wordt aangepast zodat deze hoogte beter aansluit bij de hoogte uit de schetsen die in de motivering zijn opgenomen.

4.2.2 Conclusie

Naar aanleiding van zienswijze 2 zal het omgevingsplan op een aantal punten worden aangepast.

De hoogte van de appartementen complexen worden aangepast. Ook wordt de voorgevel van de appartementen complexen vastgelegd.