Beantwoording technische vragen D66 inzake Westeinde 25

1. Gesteld wordt dat er in het plangebied schuren zijn toegestaan tot een omvang van 3000 m2; in werkelijkheid staat er al veel meer. Ook bij andere bedrijven. In hoeverre heeft het in het bestemmingsplan opgenomen maximum een reële betekenis, als de maxima kennelijk vrij gemakkelijk overschreden worden?

Antwoord:
Het is zeker niet ‘gemakkelijk’ om de maxima van het bestemmingsplan te overschrijden. Naast de instemming van het gemeentebestuur (college en gemeenteraad) is binnen de Intergemeentelijke Structuurvisie Greenport Duin- en Bollenstreek (ISG) vastgelegd, dat in het geval van een afwijking van het bestemmingsplan advies wordt gevraagd aan het Overlegplatform Greenport Duin- en Bollenstreek. Dit gremium bestaat onder meer uit (bestuurlijke) vertegenwoordigers uit deelnemende gemeenten, de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Rijnland, de LTO en andere betrokken stakeholders. Afwijkingen van bestemmingsplannen worden in het Overlegplatform kritisch beoordeeld en getoetst aan onder meer de uitgangspunten van de ISG. Met inachtneming van het advies van het Overlegplatform wordt uiteindelijke door het gemeentebestuur een besluit genomen.

2. Op p 18 van de ruimtelijke onderbouwing wordt geschreven dat er een maatwerkbeoordeling door het overlegplatform Greenport Duin en Bollenstreek heeft plaatsgevonden. Wat kwam daar uit?

Antwoord:
De maatwerkbeoordeling heeft plaatsgevonden en op 21 oktober 2021 heeft het Overlegplatform Greenport Duin- en Bollenstreek een positief advies uitgebracht. Daarbij is de gemeente geadviseerd de landschappelijke inpassing als voorwaarde voor de uitbreiding van de bedrijfsbebouwing op te leggen. Dit wordt als voorwaarde aan de omgevingsvergunning verbonden. Het advies van het Overlegplatform gaat hierbij.

3. Op p 19 wordt, bij de conclusies, gesteld dat de uitbreiding leidt tot een afname van de verkeersbewegingen en emissies. Dit is in strijd met de beoordelingen van paragraaf 4.6 en 4.7. Hoe zit het nu echt?

Aantwoord:
In paragraaf 4.6 wordt een theoretische berekening uitgevoerd van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de gevraagde uitbreiding. Daarbij is de

conclusie, dat de ontwikkeling dusdanig kleinschalig van aard is dat deze geen/weinig invloed heeft op de verkeersveiligheid, doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van naastgelegen percelen. In deze paragraaf is uiteindelijk alleen gekeken naar het effect van de uitbreiding op de genoemde aspecten.

In paragraaf 4.7 is op basis van de theoretische berekening uit paragraaf 4.6 en met behulp van een rekentool bepaald of het aantal verkeersbewegingen van invloed is op de luchtkwaliteit.

In de paragrafen 4.6 en 4.7 kan geen rekening worden gehouden met het gegeven, dat de uitbreiding onder meer voorziet in twee vaste laad- en losplaatsen, waardoor met name het aantal verkeersbewegingen op het eigen terrein zal afnemen. Door het realiseren van de vaste laad- en losplaatsen kan het laden en lossen binnen plaatsvinden. Naast dat dit in ergonomisch opzicht beter is voor de werknemers, zal daardoor ook de emissie van uitlaatgassen afnemen, omdat het voor het gebruik van de laadkleppen dan niet (meer) nodig is om de motoren van de vrachtwagens te laten draaien. De conclusie op pagina 19 is dan ook de juiste.