Gemeente Landsmeer

# Nota beantwoording zienswijzen

## Ontwerpbestemmingsplan Den Ilp 14-16

24 augustus 2022 (conceptversie)

## 1. Inleiding

Voor het perceel waar nu Houthandel Sneek actief is, is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld om 47 woningen te ontwikkelen. Hiervoor wordt de bestaande bedrijfsbebouwing gesloopt. Het ontwerpbestemmingsplan ‘’Den Ilp 14-16’’ voorziet in deze ontwikkeling.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met bijbehorende stukken vanaf 11 november gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode ontvingen wij 5 zienswijzen waarbij door vijf inwoners één gecombineerde zienswijze is ingediend.

In deze Nota beantwoording zienswijzen geeft het college van burgemeester en wethouders antwoord op de ontvangen zienswijzen. De zienswijzen vatten wij samen en beantwoorden wij.

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Deze aanpassingen staan per indiener van een zienswijze aangegeven in de paragraaf ‘conclusie’.

**Indieners van de zienswijzen**
Op grond van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) zijn de namen van de indieners van de zienswijzen geanonimiseerd.

| | | |
|---|---|---|
| **Noordeinde 2** | **23 december 2020** | **1** |
| **Den Ilp 5b tm 5e** | **23 december 2020** | **2** |
| **Den Ilp 20** | **6 januari 2021** | **3** |
| **Waterrijk 6, 8, 9, 10 en 11, Den Ilp** | **23 december 2020** | **4** |
| **Kanaalweg 30 D, Landsmeer** | **21 december 2020** | **5** |

## 2. Beantwoording van de zienswijzen

### 2.1 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 1

*2.1.1 Niet meer dan 31 woningen*
Indiener stelt dat eerder is gecommuniceerd dat er in elk geval niet meer dan 31 woningen zouden worden gerealiseerd.

*Reactie college*
In het oude bestemmingsplan ‘’Het Lint 2005’’ waren een aantal percelen, waaronder onderliggende locatie, bestemd als wijzigingsgebied. Op onderhavige locatie is aangegeven dat maximaal 31 woningen mogelijk zijn. Dit wijzigingsgebied is om procedurele redenen niet in het vigerende bestemmingsplan ‘’Het Lint 2015’’ opgenomen. In de toelichting van dit bestemmingsplan is wel aangegeven dat het gebied nog steeds ontwikkeld zou moeten kunnen worden waarbij het aantal van 31 woningen dient als indicatie en de beoordeling hiervan in een separate procedure plaatsvindt.

In onderhavige procedure is het aantal woningen en de stedenbouwkundige setting beoordeeld. Hierbij is overwogen dat de ontwikkeling van 47 woningen vanuit stedenbouwkundig en landschappelijk oogpunt acceptabel is.

De beoordeling of een ontwikkeling stedenbouwkundig en landschappelijk acceptabel is heeft primair een ruimtelijk doel, past de nieuwe invulling in een omgeving van dorp en landschap? Het aantal woningen kan daarbij een indicatie geven, maar is nooit doel op zich en ook geen absoluut criterium.
Woningen kunnen immers in typologie en grootte behoorlijk verschillen. Een groot vrijstaand volume kan bijvoorbeeld 1 woning bevatten, een 2-onder-een-kap zijn of een meergezinshuis met 4 wooneenheden vormen. In alle gevallen staat er hetzelfde volume en is er stedenbouwkundig en landschappelijk in essentie geen verschil in passendheid. De vraag of 47 gevarieerde woningen passend zijn moet dus uiteindelijk getoetst worden op ruimtelijke gronden.

In dit geval is dat gebeurd door de impact van het aantal woningen in verschillende modellen te vergelijken op de aspecten van bebouwingsmassa en openbare ruimte. Blijft bij meer dan 31 woningen het plan genoeg dorps (o.a. laag), luchtig en groen? En kan het parkeren nog goed worden ingepast en conform het parkeerbeleid op eigen terrein worden opgelost?
Dat is het geval.
In de loop van het proces zijn modellen getekend met 31,39 en 47 woningen.
De hoeveelheid bouwvolume, bebouwd oppervlak en openbare ruimte verschilden in die modellen niet wezenlijk van elkaar. Kort samengevat omdat hetzelfde bouwvolume in kleinere woningen werd verdeeld.
Het model van 31 woningen bestond bijvoorbeeld nagenoeg geheel uit grote dure 2-onder-een-kap en vrijstaande woningen.
In het model van 39 woningen waren met het oog op sociale duurzaamheid 2 dure woonvolumes samengevoegd tot een korrel waarin 10 goedkopere wooneenheden pasten.
Om te voldoen aan de gemeentelijk opgave om nog meer betaalbare woningen toe te voegen is in het model van 47 woningen door samenvoeging een volume van 10 starterswoningen gecreëerd, en heeft de

initiatiefnemer in overleg met omwonenden de eerdere ‘villakorrel’ verplaatst en iets verkleind tot een 2 laags volume met 8 appartementen.

Door die grotere korrels typologisch passend gestalte te geven in de vorm een landelijk schuurvolume en een lager boothuis/loods, zoals elders ook in het lint staan, passen ze in de dorpse structuur en schaal, en voegen ze ook een ruimtelijke ritmiek toe in het plan. Zeker op een ‘eiland’ achter het hoofdlint, waarvan oudsher de bedrijvigheid plaats vond in grotere volumes, is dat ruimtelijk en cultuurhistorisch toepasselijker dan een monotonere opzet van dezelfde huizen, zoals bijvoorbeeld in de recente ontwikkeling Waterrijk.

Het parkeren kan in alle modellen conform de geldende parkeernormen geheel op eigen terrein en meestal ook op eigen kavel worden opgelost. Ook in het model met 47 woningen blijft een overtuigende dorpse en groene openbare ruimte over die het plan sfeer en identiteit geeft.

Het model met 47 woningen is door de zorgvuldige opzet dus acceptabel en past binnen de geest van het gestelde in het bestemmingsplan.
Bovendien voegt het een in het dorp urgent gemist woningtype toe en is daarmee sociaal veel dorpser en wenselijker. Een absolute beperking op 31 woningen zou ten koste gaan van de bereikbare en sociale woningen, zonder dat dit vanuit stedenbouwkundig of landschappelijk oogpunt een meerwaarde zou opleveren.

*2.1.2 Bouwhoogte en situering balkons appartementencomplex*
Indiener vindt de maximale bouwhoogte van 12 meter van het geprojecteerde appartementencomplex onaanvaardbaar hoog en niet passend in de ruimtelijke structuur van de omgeving. Daarnaast zijn de balkons richting de westelijke kant gesitueerd waarmee privacy wordt geschaad. Indiener vraagt om de maximum bouwhoogte te verlagen naar 9 meter en het bouwvlak te draaien waarmee de ramen en balkons naar het westen komen te liggen.

*Reactie college*
De bouwhoogte het appartementencomplex is gewijzigd van 12 meter naar 11 meter. Ook is er een goothoogte opgenomen van 7,5 meter. Deze hoogte is stedenbouwkundig acceptabel en bovendien passend in de ruimtelijke structuur van de omgeving. Daarnaast is specifiek vastgelegd op welke twee plekken balkons zijn toegestaan.

*2.1.3 Verkeerssituatie*
Indiener stelt dat de ontsluiting van het gebied in de huidige situatie problemen al oplevert, voor veel vertragingen zorgt en dat de verkeerssituatie zal verslechteren.

*Reactie college*
Het aantal verkeersbewegingen evenals de parkeerbalans is opnieuw berekend. In de hiernavolgende tabel is de parkeerberekening opgenomen. Op basis van nieuwe inzichten is ervoor gekozen om als uitgangspunt de gemiddelde parkeernorm zoals opgenomen in de Parkeernota Landsmeer 2021 - 2025 te hanteren in plaats van de minimale norm.

| Type woning | Aantal | Norm | Behoefte |
|---|---|---|---|
| Koop, huis, vrijstaand | 5 | 2,3 | 11,5 |
| Koop, huis, 2-1-kap | 18 | 2,2 | 39,6 |
| Koop, huis, tussen/hoek | 6 | 2,0 | 12 |
| Huur, huis, sociale huur | 10 | 1,6 | 16 |
| Koop, appartement, duur | 8 | 2,1 | 16,8 |
| Totaal | | | 95,9 |

Het parkeren wordt opgelost binnen het plangebied. In de afbeelding hieronder is aangegeven dat er in het plangebied voldoende ruimte is om het parkeren op te lossen.




De voorgenomen ontwikkeling resulteert in afgerond 356 verkeersbewegingen per weekdagetmaal. Het verkeer kan veilig worden afgewikkeld.

*2.1.4 AERIUS berekening*

Indiener vraagt of bij toepassing van de berekeningen de meest recente versie van AERIUS is gebruikt. Ook verwijst indiener naar een zinsnede in AERIUS berekening dat het verkeer na 200 meter zich qua rij- en stopgedrag zou voegen in het heersende verkeersbeeld op de Den Ilp en niet meer te onderscheiden zou zijn van het overige verkeer. Hierover stelt indiener dat er geen verkeerskundig onderzoek is waarin de bestaande verkeersstromen in beeld zijn gebracht.

*Reactie college*

De stikstofberekening met behulp van AERIUS heeft plaatsgevonden op 16 september 2020. Dat was op dat moment de meest recente versie. Inmiddels is een nieuwe berekening uitgevoerd met de meest recente versie.

Bij de vergunningaanvraag zal de meest actuele versie worden gebruikt. Allereerst is een AERIUS berekening uitgevoerd voor de beoogde gebruiksfase. Vervolgens is een berekening uitgevoerd in het kader van intern salderen. De resultaten worden toegelicht in de rapportage die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd.

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat in de gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkeling sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j (zie bijlage 1 van de rapportage). Echter blijkt dat als gevolg van de aanwezige N-emissie veroorzakende activiteit reeds sprake is van stikstofdepositie (zie bijlage 2 van de rapportage). Deze depositie vervalt permanent als gevolg van het voornemen.

Wanneer de depositie als gevolg van de gebruiksfase tegenover de depositie als gevolg van de aanwezige activiteit wordt gezet (intern salderen) is per saldo geen sprake van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarentegen per saldo sprake van een afname van de stikstofdepositie, waardoor geen sprake is van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Voor de verschilberekening wordt verwezen naar bijlage 3 van de rapportage. Hierin is de afname van de stikstofdepositie op de verschillende habitattypen weergegeven.

De zinsnede in het onderzoek dat het verkeer na 200 meter zich zou voegen in het heersende verkeersbeeld, heeft uitsluitend betrekking op de AERIUS-berekening. Dit heeft dit niet zozeer betrekking op de verkeerskundige situatie, maar op de effecten t.a.v. stikstof.

**Conclusie:**
De zienswijze geeft **geen aanleiding** om het bestemmingsplan aan te passen.

## 2.2 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 2

*2.2.1 Overlast nieuwe bewoners*
Indiener stelt dat een omgevingsvergunning is verleend met milieucategorie 2 (gelijk aan een auto-onderhoudsgarage) en geeft aan welke werkzaamheden plaatsvinden op het perceel. Op het buitenterrein worden boten opgeslagen en verplaatst met een heftruck en vindt reinigingswerk met spuitinstallaties plaats. Het buitenterrein is actief in gebruik. In de loods vinden onderhoudswerkzaamheden plaats. Indiener vreest voor toekomstige beperking van de bedrijfsactiviteiten en - uitbreidingsmogelijkheden op dit bedrijventerrein.

Tevens uit indiener zijn zorgen of ter plaatse van de beoogde woningen geen sprake zal gaan zijn van geluidsoverlast als gevolg van zijn werkzaamheden. Indiener verzoekt om akoestisch onderzoek uit te voeren en eventuele maatregelen te treffen zodat hinder voor toekomstige bewoners kan worden weggenomen.

*Reactie college*
Er is onderzoek uitgevoerd naar de invloed van de omgeving op het plangebied. Centraal hierin staat enerzijds de vraag of, en onder welke voorwaarden, er sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat en anderzijds of indiener in zijn bedrijfsvoering worden beperkt. Ten behoeve van de ruimtelijke procedure dient te worden aangetoond dat er een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Hiertoe is aangesloten bij de gebiedsgerichte richtafstanden en -waarden uit de publicatie: “Bedrijven en milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) uit 2009.

Om te bepalen of indiener wordt beperkt in zijn bedrijfsactiviteiten en -uitbreidingsmogelijkheden, is de planologisch-juridische situatie leidend. Hierbij geldt milieucategorie 1 en 2 bedrijven.

Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de realisatie van het woningbouwplan en er is sprake van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen binnen het plan. Tevens worden de omliggende bedrijfspercelen niet belemmerd als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.

**Conclusie:**
De zienswijze geeft **geen aanleiding** om het bestemmingsplan aan te passen.

## 2.3 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 3

*2.3.1 Overlast auto's*
Vanwege het geplande parkeerterrein vreest indiener voor stank- en geluidoverlast van auto's en overlast van schijnende koplampen. Ook vreest indiener voor 376 extra verkeersbewegingen per dag.

*Reactie college*
Haaks langs het bedrijf en de woning van indiener is een toegangsweg gepland. Het verkeer zal in de nieuwe situatie veilig worden afgewikkeld maar het is begrijpelijk dat indiener vreest voor hinder van auto's en koplampen. Bij de inrichting van het plan zal in de volgende fase bekeken worden om overlast van koplampen zoveel mogelijk te voorkomen. Te denken valt aan het plaatsen van een haag. Bij de inrichting van de (openbare) ruimte zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de belangen van indiener. Indiener zal te zijner tijd hierbij betrokken worden.

*2.3.2 Plaatsen erfafscheiding*
Indiener verzoekt een erfafscheiding te plaatsen van 1.8 meter hoog aan de zuidzijde en de achterkant van de woning en om eisen te verbinden aan de omgevingsvergunning.

*Reactie college*
Volgens het geldende bestemmingsplan is aan de achterkant van het perceel een erfafscheiding toegestaan van ten hoogste 2 meter. Hiermee heeft indiener dus de mogelijkheid om een erfafscheiding te plaatsen. Zoals onder punt 2.3.1 is vermeld, zal bij de inrichting van het plan rekening worden gehouden met de belangen van indiener om verkeeroverlast zoveel mogelijk te voorkomen.

**Conclusie:**
De zienswijze geeft **geen aanleiding** om het bestemmingsplan aan te passen.

## 2.4 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 4

*2.4.1 strijd met leidraad Landschap & Cultuurhistorie*
Indiener stelt dat de voorgenomen ontwikkeling niet past binnen de leidraad Landschap & Cultuurhistorie. De maat en schaal van de woningbouw past niet binnen de structuur van Het Lint, de karakteristiek wordt aangetast, er ontstaat een tweede dorpskern, er zijn geen doorzichten richting het landschap en het plan doet afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en identiteit van Het Lint. In het ontwerpbestemmingsplan wordt onterecht gemotiveerd dat er geen sprake is van cultuurhistorische waarden.

*Reactie college*
De beoogde ontwikkeling is getoetst aan de provinciale leidraad Landschap & Cultuurhistorie. De conclusie is dat het plan door de zorgvuldige opzet acceptabel is. Dit is terug te lezen op pagina 22 van de toelichting van het bestemmingsplan. Bovendien voegt het een in het dorp urgent gemist woningtype toe en is daarmee sociaal veel dorpser en wenselijker.

*2.4.2 Strijd met PRV*
In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan ontbreekt een onderbouwing dat regionaal schriftelijke afspraken zijn gemaakt waarmee onderhavige ontwikkeling in overeenstemming is. Ook wordt geen toelichting gegeven dat er behoefte is aan de geplande haven en recreatieve verhuur van boten.

*Reactie college*
De geplande aanlegplaatsen hebben geen openbare, commerciële of recreatieve functie. De aanlegplaatsen zijn enkel bestemd voor particulier gebruik waardoor nut en noodzaak niet hoeft te worden aangetoond.
Over de geplande 47 woningen heeft regionale afstemming plaatsgehad en de woningen zijn opgenomen in het Regionaal Actie Plan (RAP). In het RAP worden met de provincie en de regio afspraken gemaakt over woningbouwplannen. In de toelichting van het bestemmingsplan (pagina 16 e.v.) is dit concreet beschreven.

*2.4.3 Haven*
Er ontbreekt een onderbouwing van de recreatieve functies in het plangebied, te weten de geplande haven en boten. Ook is het maximum aantal aanlegplaatsen niet aangeven.

*Reactie college*
Zoals hiervoor is beschreven zal de haven enkel bestemd zijn voor particulier gebruik. Het zal geen openbare, recreatieve of commerciële functie krijgen. In het kader van rechtszekerheid wordt in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd dat het aantal aanlegplaatsen niet meer mag bedragen dan 20. Ook wordt het bestemmingsplan aangepast zodat bedrijfsmatige verhuur wordt uitgesloten.

*2.4.4 Verkeer en parkeren*
Het aantal verkeersbewegingen in de toelichting van het bestemmingsplan wijkt af van de vormvrije m.e.r notitie. Ook is de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie van de haven niet onderzocht. Verder zijn er te weinig parkeerplaatsen gepland en zullen toekomstige bewoners hierdoor in de omgeving gaan parkeren, zoals bijvoorbeeld in de wijk Waterrijk.
Het aantal verkeersbewegingen dat is berekend voor de houthandel klopt niet omdat niet omdat het bedrijf niet als ‘Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief’ moet worden gezien maar als ‘Bedrijf

arbeidsextensief/bezoekersextensief'. In de realiteit bedraagt de verkeersgeneratie gemiddeld 5 vrachtwagens per dag. Met onderhavige ontwikkeling neemt de verkeersdrukte vooral in de spits op onaanvaardbare wijze toe, ook aan het Noordeinde, Zuideinde, Dorpsstraat, IJdoornlaan en op- en afritten van de A10.

*Reactie college*
Voor de huidige planologisch situatie wordt uitgegaan van de functie 'Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief', te vergelijken is met een werkplaats of loods. Voor dergelijk functies geldt een verkeersgeneratie van gemiddeld 10 verkeersbewegingen per 100 m2 bvo per weekdagetmaal. Voor het berekenen van het brutovloeroppervlak is uitgegaan van het oppervlak van de aanwezig bouwvlakken binnen de op te heffen bedrijfsbestemming. De bouwvlakken hebben gezamenlijk een oppervlakte van 7.740 m2. Het vorenstaande resulteert in de huidige planologische situatie in een verkeersgeneratie van (7.740/100*10=) 774 verkeersbewegingen per weekdagetmaal. Wanneer de huidige planologische situatie wordt vergeleken met de beoogde situatie is er per saldo sprake van een afname van gemiddeld 418 verkeersbewegingen per weekdagetmaal. De haven zal geen extra verkeer genereren aangezien deze geen bedrijfsmatige functie zal krijgen. Gelet op het voorgaande vormt het aantal verkeersbewegingen geen belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling.

De vormvrije m.e.r is aangepast.

*2.4.5 Vleermuizen*
De voorgenomen activiteiten hebben een negatief effect op het foerageergebied en vliegroute van de vleermuizen en andere soorten. Het - bijna twee jaar geleden - uitgevoerde onderzoek is onvolledig en kan niet als onderbouwing van het plan dienen. De bewoners nemen 's avonds regelmatig vleermuizen waar die ook over het plangebied vliegen en in de richting van de houthandel komen vliegen. Ook zien ze uilen overvliegen.

*Reactie college*
Er is aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd en een inrichtingsplan opgesteld. Met de inrichting van het plangebied is op voorhand rekening gehouden met de aanwezigheid van vleermuizen boven het omliggende water. Vleermuizen zouden door lichtuitstraling verstoord kunnen worden. Door de inrichtingsmaatrelen die worden getroffen wordt directe lichtuitstraling op de foerageerroutes van de meervleermuis en de watervleermuis zo veel mogelijk voorkomen. Zo is ter plaatse waar koplampen van auto's op het water zouden kunnen schijnen op rijroutes in het plangebied voorzien in dicht struweel en bankjes/meubilair die ervoor zorgen dat er geen directe lichtuitstraling van auto's op het wateroppervlak optreedt. Rondom de waterkant is voorzien in 'lichtdode zones' waarin geen openbare buitenverlichting aanwezig is. Verder blijft een deel van de aanwezige begroeiing langs de waterkant behouden door pluksgewijs elzenstobben te laten staan of aan te brengen die zorgen voor afscherming van verlichting en luwte op het aangrenzende wateroppervlak. De betreffende inrichtingsmaatregelen zijn nader omschreven in het Vleermuisonderzoek (bijlage 7 van het bestemmingsplan). Bovendien is er in de huidige situatie ook verlichting op het terrein aanwezig (o.a. hoge lichtmasten) en staan er elders langs de Ringvaart ook op diverse plekken woningen en/of andere gebouwen met verlichting langs het water. De aanwezige foerageerroutes van de meervleermuis en de watervleermuis worden door het voorgenomen plan niet zodanig verstoord dat deze hun functie zullen verliezen. Er zijn geen negatieve effecten op beschermde soorten te verwachten, mits de benodigde inrichtingsmaatregelen worden

getroffen om lichtuitstraling op de vliegroute(s) van vleermuizen te voorkomen. In de regels van voorliggende bestemmingsplan is hiervoor een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

*2.4.6 Stikstof*
Indiener stelt dat het stikstofonderzoek onjuist is uitgevoerd. Bij het intern salderen is van een onjuiste feitelijke planologische legale situatie uitgegaan omdat er gemiddeld 5 vrachtwagens per dag aan- en afrijden in plaats van de theoretische 774 bewegingen die uit de berekeningen volgen.
Bij het salderen is voor de verkeersgeneratie onterecht geen rekening gehouden met alle functies, zoals de haven en recreatieve voorziening verhuur van boten, die planologisch worden mogelijk gemaakt.

*Reactie college*
Uit de zienswijze wordt niet duidelijk waarop het gemiddelde van 5 vrachtwagens van de indiener concreet gebaseerd is.
In het stikstofonderzoek is uitgegaan van de maximale totale verkeersgeneratie voor de te realiseren woningen, dit bedraagt afgerond 356 verkeersbewegingen per weekdag. De aanlegplaatsen voor de boten worden hierin meegenomen.
Er is wel uitgegaan van de juiste referentiedatum, namelijk de datum van vaststelling van het Natura 2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske.

*2.4.7 strijd met oude visie wijzigingsbevoegdheid*
Het plan is in strijd met de specifieke voorwaarden van de wijzigingsregels die in het vorige bestemmingsplan Het Lint 2005 waren opgenomen.

*Reactie college*
In paragraaf 2.1.1 is uitgelegd om welke redenen is afgeweken van de oude wijzigingsregels.

*2.4.8 Natuur*
Er wordt op korte afstand van het nabijgelegen noordelijke schiereiland gebouwd, wat nadelig is voor broedende vogels. Ook is het toekomstig gebruik en de ruimtelijke uitstraling van een woonwijk wezenlijk anders. Hiermee zullen licht en activiteiten, ook in de avonduren en in mindere mate ook in de nachtelijke uren plaatsvinden waarmee vogelsoorten hinder zullen ondervinden en verdwijnen. Ook verdwijnen er 100 bomen en komen er 35 bomen terug hetgeen afbreuk doet aan ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor is er onvoldoende aansluiting met het Natura 2000 gebied en het vogelweidegebied waardoor het plan niet uitvoerbaar zal zijn in het kader van de Wet natuurbescherming.

*Reactie college*
In het plangebied nestelen alleen vogelsoorten waarvan uitsluitend het bezette nest beschermd is, niet het oude nest of de nestplaats. Bezette vogelnesten zijn beschermd en mogen niet beschadigd of vernield worden. Werkzaamheden moeten daarom afgestemd worden op de voortplantingsperiode van vogels. Dit past binnen de wet Natuurbescherming. Zoals uit de Quickscan natuurwaardenonderzoek blijkt vormt de Wet natuurbescherming geen belemmering voor uitvoering van de voorgenomen activiteiten.
In het westelijke deel van het plangebied aan het water is de bestemming Groen opgenomen waarmee bomen mogelijk worden gemaakt. In een anterieure overeenkomst met de Initiatiefnemer is vastgelegd dat de initiatiefnemer conform de APV gemeente Landsmeer 2019 voor eigen rekening en risico zorgdraagt voor de

herplanting en/of verplaatsing van de bomen die door hem gekapt of verplaatst worden. Voor de kap- of verplaatsing van bomen die vergunningplichtig zijn, dient een kapvergunning te worden aangevraagd. De plant- en boomkeuze van alles dat in de Openbare ruimte wordt geplant dient goedgekeurd te zijn door de gemeente. Omwonenden zullen in de volgende fase over de inrichting van het gebied worden betrokken.

*2.4.9 locatie aanwijzen warmtepompen*
Indiener verzoekt een bepaling op te nemen dat eventuele warmtepompen slechts op een locatie zijn toegestaan dat deze niet te horen zijn op Waterrijk.

*Reactie college*
Dit onderdeel wordt meegenomen bij het aanvragen van de omgevingsvergunning en opstellen van het inrichtingsplan. De indiener zal hierbij worden betrokken.

*2.4.10 Verzoek aanpassing plan*
Indiener verzoekt het plan aan te passen op de volgende onderdelen:

a) aan de noordzijde van het plangebied een groenstrook van 12 meter te bestemmen en de woonbestemming aldaar met 8 meter in zuidoostelijke richting te verplaatsen
b) de bomenrij aan de noordzijde behouden of aanplant van nieuwe bomen
c) de garage naast de woning zetten in plaats van erachter
d) de maximale hoogtes te verlagen naar 6 meter goothoogte en 9 meter bouwhoogte
e) de bestemming van de twee semi-vrijstaande woningen om te zetten naar een enkele vrijstaande woning
f) de meest westelijke woning te laten vervallen of semi vrijstaand schakelen met de naastgelegen woning
g) een locatie aanwijzen voor eventuele geluidsarme warmtepompen

*Reactie college*
Zowel vanuit de initiatiefnemer als ambtelijk is contact geweest met indiener. De zienswijze geeft **aanleiding** om het bestemmingsplan aan te passen op de volgende punten:

*Verbeelding*
- ter plaatse van het appartementengebouw is de maximum goot- en bouwhoogte vastgelegd van respectievelijk 7,5 en 11 meter. Daarnaast zijn twee plekken aangewezen waar balkons zijn toegestaan;
- het noordwestelijke bouwvlak is opgesplitst in twee bouwvlakken; 1 voor de vrijstaande woning en 1 voor de tweekapper. Hierbij is bij de tweekapper een gevellijn opgenomen.

*Planregels*
- De voorgevel van de tweekapper dient in de gevellijn gebouwd te worden.
- Het aantal aanlegplaatsen mag niet meer bedragen dan 20. Bedrijfsmatige verhuur van pleziervaartuigen wordt uitgesloten;
- In de regels van voorliggende bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om lichtuitstraling op de vliegroute(s) van vleermuizen te voorkomen;

*Toelichting*

- op pagina 22 is getoetst aan de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie;
- de Vormvrije M.E.R is aangepast;
- de onderbouwing ten aanzien van de verkeersgeneratie is aangepast;
- nader akoestisch hinderonderzoek is uitgevoerd;
- ecologisch vervolgonderzoek is uitgevoerd.

## 2.5 Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 5

*2.5.1 Natuur*
Indiener stelt dat er gebouwd wordt in Natura-2000 gebied, in de bufferzone waar bovendien bedrijvigheid wordt toegestaan.

*Reactie college*
Zoals in paragraaf 2.4.8 van deze nota is vermeld, heeft de voorgenomen ontwikkeling geen negatief effect op het nabijgelegen Natura-2000 gebied of andere natuurwaarden.

*2.5.2 Bouwen in 2e lijn en geen lintbebouwing*
Volgens indiener is er sprake van tweedelijnsbebouwing hetgeen niet passend is binnen het Lint. Bovendien is er sprake van kernbebouwing in plaats van lintbebouwing. Er is ook geen sprake van een woonerf en de bouwhoogte is te hoog.

*Reactie college*
Tweedelijnsbebouwing betreft bijvoorbeeld het realiseren van een nieuwe woning achter een bestaande woning op een (woon)achtererf. Dit is inderdaad stedenbouwkundig ongewenst en niet passend binnen Het Lint. In onderliggende situatie is er geen sprake van tweedelijnsbebouwing. Er wordt namelijk een nieuw ontwikkelde woonomgeving gerealiseerd. In punt 2.1.1 is onderbouwd dat het plan stedenbouwkundig acceptabel is.

*2.5.3 Maximaal 11 woningen*
Indiener stelt dat volgens provinciaal beleid maximaal 11 woningen mogen worden gerealiseerd. Ook past het plan niet binnen Rijksbeleid.

*Reactie college*
Dat de bouw van meer dan 11 woningen in strijd is met provinciaal en rijksbeleid is onjuist. Volgens vaste jurisprudentie kan de ontwikkeling van meer dan 11 woningen niet als stedelijke ontwikkeling worden gezien waardoor de zogenaamde ‘’ladder van duurzame verstedelijking’’ moet worden doorlopen. In paragraaf 4.1.2 van het ontwerpbestemmingsplan is op een correcte manier getoetst aan de ladder van duurzame verstedelijking waarmee het plan in overeenstemming is met provinciaal en rijksbeleid.

*2.5.4 Huidige situatie onjuist weergegeven*
Er zijn oude foto’s waarop huidige bebouwing niet is aangegeven.

*Reactie college*
Zowel de huidige situatie en vigerend planologische situatie is in kaart gebracht in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 1.2 en 1.4).

*2.5.5 Sociale woningbouw en toewijzing*
Volgens indiener zijn er onvoldoende sociale woningen en te weinig woningen voor jongeren gepland. Ook vraagt indiener of woningen met voorrang aan Landsmeerders worden toegewezen

*Reactie college*
Binnen het plan worden 10 sociale woningen gerealiseerd waarbij jongeren de mogelijkheid hebben om deze woningen te betrekken. Dit is passend binnen de gemeentelijke woonvisie. In de anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer is vastgelegd dat huurwoningen eerst voor een periode van 4 weken worden aangeboden aan inwoners van Landsmeer. Wanneer deze termijn is verstreken en inwoners uit Landsmeer zich niet hebben aangeboden, mogen huurwoningen aan andere doelgroepen worden aangeboden.

*2.5.6 Verkeer*
De ontsluiting is volgens indiener te kort en er ontstaat verkeersproblematiek bij de aansluiting op de A10.

*Reactie college*
In de toelichting van het bestemmingsplan (en paragraaf 2.1.3 van deze notitie) is voldoende onderbouwd dat het verkeer goed en veilig kan worden afgewikkeld. Ook is er voldoende ruimte om de ontsluiting veilig te realiseren.

*2.5.7 Duurzaamheid*
Er is geen plek voor elektrische laadpalen, de transitie van elektrisch rijden vanaf 2030 is niet onderbouwd, het is onbekend of gasloos wordt gebouwd en door de beperkte ruimte in het plangebied kan eventuele brand niet geblust worden

*Reactie college*
Het staat vast dat in het plangebied voldoende ruimte is voor het plaatsen van laadpalen. Het bestemmingsplan is overigens niet het instrument om plaatsen aan te wijzen voor laadpalen.
Er wordt conform de wettelijke bepalingen gasloos gebouwd.
In de volgende fase tot verlening van de omgevingsvergunning wordt een definitief inrichtingsplan opgesteld. Hierin wordt onder meer een calamiteitenroute voor hulpdiensten vastgelegd zodat bij brand conform de wettelijke normen kan worden gehandeld.

*2.5.8 Vergelijkbare plannen geweigerd*
Volgens indiener zijn vergelijkbare gevallen geweigerd waardoor rechtsongelijkheid ontstaat.

*Reactie college*
Het is onbekend op welke gevallen/plannen indiener doelt. In de toelichting van het vigerende bestemmingsplan Het Lint 2015 is de planologische visie van verschillende (bedrijven) terreinen beschreven waaronder onderhavig terrein. Hierbij is aangegeven dat herontwikkeling tot woningbouw onder voorwaarden mogelijk is en beoordeling van plannen in een separate procedure plaatsvindt.

*2.5.9 Aanlegplaatsen*
indiener stelt dat de geplande haven in strijd is met het steigerbesluit 2015 en vraagt wie de kosten draagt van de aanleg werkzaamheden.

*Reactie college*

De haven is mee-ontwikkeld in het plan en is stedenbouwkundig ingepast in het woongebied. Voor de steigers zal in de volgende fase een omgevingsvergunning worden aangevraagd.

*2.5.10 Bodem*
Het is volgens indiener onbekend wie de kosten van bodemsanering gaat betalen en wat er met de verontreinigde grond gaat gebeuren.

*Reactie college*
Alle plankosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer, dus ook de kosten van bodemsanering. In de volgende fase tot verlening van de omgevingsvergunning moet uit nader bodemonderzoek blijken hoe sanering zal gaan plaatsvinden.

*2.5.11 Bedrijven in de omgeving*
op de percelen Den llp 20 en 25 en 15a vinden bedrijfsactiviteiten plaats. Het bestemmingsplan zal moeten worden gewijzigd zodat wordt voldaan aan de VNG richtlijnen.

*Reactie college*
In onderhavig ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 5.5) is gemotiveerd dat de planontwikkeling past binnen de VNG richtlijnen. Voornoemde percelen zijn hierin meegenomen.

**Conclusie:**
De zienswijze wordt niet-ontvankelijk verklaart. De zienswijze geeft **geen aanleiding** om het bestemmingsplan aan te passen.