Bundel van de Commissie Ruimte van 10 november 2020

Agenda bijlagen

BV20.0153 Agenda Ruimte 10-11-2020

1 Opening en mededelingen voorzitter

2 Inspreker(s)

I20.24383 Inspreker dhr Henk Jan Ursinus voor agendapunt bestemmingsplan cie ruimte d.d. 10 november 2020

I20.23866 Aanvullende stukken Hermes

I20.24363 Inspreektekst N. Flutsch

I20.24376 Insrpeektekst dhr. F. Heel

3 Vaststelling verslag vorige vergadering

BV20.0130 Verslag commissie Ruimte van 15 september 2020

4 Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen

5 Bespreekpunten

5.a Bespreekpunt CDA: geluidsschermen N209, Bleiswijk

*Griffie
*

T20.11415 Bespreekpunt CDA cie ruimte over geluidsschermen N209

T20.11795 Beantwoording Technische vragen GroenLinks over geluidscherm N209, Bleiswijk

5.b Woningbouwimpuls en Wilderszijde (aangepaste spreektijden: 5 min eerste termijn, 3 min tweede termijn)

*Griffie
*

U20.08272 Analyse afwijzing eerste tranche Woningbouwimpuls en voorgenomen besluit tot indiening nieuwe aanvraag tranche 2 woningbouwimpuls

6 Stukken ter advisering aan de raad

6.a Vaststelling bestemmingsplan "Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63" (bijlagen en zienswijzen geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)(aangepaste spreektijden: 5 min eerste termijn, 3 min tweede termijn)

<P class=Huisstijlkleinekop>Gevraagde beslissing:</P>
<OL>
<LI>De nota zienswijzen bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63” vast te stellen.</LI>
<LI>Het bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63”, met identificatiecode NL.IMRO.1621.BP0190-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de BGT met datum 31 juli 2019, ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.</LI>
*<LI>Geen exploitatieplan vast te stellen.</LI></OL>
Kathy Arends
RE
*

Voorstel Raad 15840

T20.09687 Nota zienswijzen

T20.12040 Vast te stellen bp excl. bijlagen bij de toelichting

6.b Parkeeropgave Berkel Centrum Oost (bijlagen over kosten geplaatst in de iBabs map cie ruimte geheime stukken)

<P class=Huisstijlkleinekop><STRONG>Gevraagde beslissing:</STRONG></P>
<OL>
<LI>Geen parkeergarage te realiseren, maar in te zetten op een uitbreiding van het parkeren op maaiveld (parkeervariant 1b).</LI>
<LI>Een bestemmingsplanprocedure voor te bereiden, waarin de woningbouw op locatie Hergerborch, het verleggen van de Molenwerfstraat en de uitbreiding van het parkeren mogelijk wordt gemaakt.</LI>
*<LI>De financiële mogelijkheden voor het verleggen van de Molenwerfstraat en de uitbreiding van het parkeren te verkennen.</LI></OL>
Kathy Arends
RE
*

Voorstel Raad 15715

T20.10658 Variantenstudie parkeren Berkel Centrum Oost

T20.10659 Afwegingsmatrix parkeervarianten Berkel Centrum Oost

T20.10660 Rapport Witteveen&Bos, Berkel Centrum Oost

U20.07905 Geheimhouding bijlagen bij voorstel Berkel Centrum Oost

6.c Vaststellen locatie Afvalbrengstation en Gebiedsvisie Bosland (aangepaste spreektijden: 5 min eerste termijn, 3 min tweede termijn)

<OL>
<LI>Het Afvalbrengstation te realiseren op bedrijventerrein Leeuwenhoekweg voor € 3,5 miljoen.</LI>
<LI>In te stemmen met scenario 2B uit de Gebiedsvisie Bosland als voorlopig einddoel voor de ontwikkeling van Bosland.</LI>
<LI>De kapitaallasten hiervoor te dekken uit de afvalstoffenheffing.</LI>
*<LI>1 miljoen vrij te laten vallen uit de reserve kapitaallasten en toe te voegen aan de Algemene Reserve.</LI></OL>
Simon Fortuyn
RE
*

Voorstel Raad 15125

I20.09985 Programma van eisen Afvalbrengstation Bosland (Witteveen en Bos sept 2019)

I20.09906 Visie Bosland met behoud Afvalbrengstation

T19.15211 Locatieonderzoek afvalbrengstation

I20.09877 Gebiedsvisie Bosland 2020

I20.13131 Quick-scan zonnepark Bosland

GEMEENTE Lansingerland

Agenda

Aan de leden van de Commissie Ruimte
c.c. College van B&W, MT

Uw brief van/kenmerk	**ons kenmerk/afdeling**	**Bijlage(n)**	**Lansingerland**
	-- Griffie		29 oktober 2020

Onderwerp
Agenda
Commissie Ruimte
d.d. 10 november 2020

Doorkiesnummer
010-8004391/4392

Geachte commissieleden,

Hierbij ontvangt u de agenda voor de vergadering van de Commissie Ruimte. Deze vergadering is door het grote aantal agendapunten verdeeld over twee avonden:

- dinsdag 10 november 2020 om 19.00 uur en
- woensdag 11 november 2020 om 20.30 uur.

Dinsdagavond schorsen we de vergadering na agendapunt 6c. Beide vergaderingen vinden digitaal plaats via Teams U bent uitgenodigd beide vergaderavonden bij te wonen.

De agenda voor de a.s. vergadering luidt als volgt:

1. Opening en mededelingen voorzitter
2. Inspreker(s)
3. Vaststelling verslag vorige vergadering
4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen
5. Bespreekpunten

5.a. Bespreekpunt CDA: geluidsschermen N209, Bleiswijk

5.b. Woningbouwimpuls en Wilderszijde (aangepaste spreektijden: 5 min eerste termijn, 3 min tweede termijn)

6. Stukken ter advisering aan de raad

6.a. Vaststelling bestemmingsplan "Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63" (bijlagen en zienswijzen geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)(aangepaste spreektijden: 5 min eerste termijn, 3 min tweede termijn)

6.b. Parkeeropgave Berkel Centrum Oost (bijlagen over kosten geplaatst in de iBabs map cie ruimte geheime stukken)

6.c. Vaststellen locatie Afvalbrengstation en Gebiedsvisie Bosland (aangepaste spreektijden: 5 min eerste termijn, 3 min tweede termijn)

SCHORSING: vervolg van de vergadering woensdag 11 november om 20.30 uur.

6.d. 1e begrotingswijziging Recreatieschap Rottemeren

6.e. Verklaring Algemeen Belang inzameling grondstoffen op scholen

6.f. Gemeentelijk Rioleringsplan 2021-2025

6.g. Actualisatie regelgeving ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen)

7.a. Actualiteiten uit het college, o.a. HSL geluidsoverlast, A13/16
7.b. Actualiteiten uit de commissie
7.c. Verbonden partijen
8. Rondvraag en sluiting

Hoogachtend,
de voorzitter,

Nelleke Bouman

Wanneer we als gemeenschap en vertegenwoordigers een uitzondering willen honoreren, dan moet de uitzondering uitlegbaar zijn aan de omgeving. Uitleggen aan mijn omgeving wierp vragen op als:

1) Wordt de procedure door alle partijen met respect doorlopen ? Nee;
2) Is er een probleem ? Nee er ontstaan problemen;
3) Is dit wel het beste plan ? Nee er is maar één plan, bovendien worden simpele oplossingen genegeerd of niet begrepen;
4) Wat zijn de toetsingscriteria en wordt hieraan voldaan ? Ja er zijn criteria, objectief gezien wordt, zowel kwa bouwvolume als bestendig gebruik niet aan de criteria voldaan.

Vier keer nee en toch een voorgenomen besluit om het plan goed te keuren. Ik kon het niet aan mijn kennis (omgeving) uitleggen.

Diezelfde kennis stimuleerde mij om een zienswijze in te dienen. Half juli werd ik door hem gebeld dat een advertentie in de Heraut stond en hij betreurde dat de zienswijze tot niets had geleid. Voor behoeftepeiling had de vroegtijdig geplaatste advertentie geen toegevoegde waarde, immers we leven in een overspannen woningmarkt. Stonden we voor een voldongen feit ?

We schrokken en ervoeren deze advertentie als intimiderend, immers de procedure was in onze beleving nog in volle gang. De werkwijze van de initiatiefnemers heeft de schijn tegen en roept de vraag op of wordt gehandeld met respect voor het gemeenschappelijke proces en belangenafweging.

Als de commissieleden vergelijkbare of andere manier de intimidate voelen, welke drempels zijn er voor hen dan om het plan objectief te beoordelen terwijl de formele procedure nog niet is doorlopen? Argumenten dat de initiatiefnemers reeds hebben geïnvesteerd valt onder het kopje ondernemers risico. Vooruitlopen op besluitvorming is geheel eigen verantwoordelijkheid. De gemeente kan immers geen goedkeuring of belofte hebben gedaan.

We kunnen het eens zijn dat Rodenrijseweg 63 in huidige vorm niet voldoet aan de wooneisen van het particuliere koperspubliek. Maar verklaard niet de noodzaak tot transformatie naar een appartementencomplex. Het introduceert nieuwe problemen voor zowel omwonenden als aanwonenden. Gezien de voorgeschiedenis o.a. informatie verstrekking wordt je achterdochtig en vraagt je af hoe dat zit met het ontwerp en effect op de omgeving.

Vertienvoudiging van het aantal wooneenheden kan niet zonder consequenties voor de verkeersintensiteit. Nu hoor ik u zeggen dat de invloed op de verkeersintensiteit marginaal is, echter waar u dan aan voorbij gaat is dat de verkeersintensiteit al boven de norm is. Dit blijkt o.a. uit de mobiliteitstoets die in 2018 voor het vastgestelde bestemmingsplan “Hordijk-Locatie” is uitgevoerd. Verdere normoverschrijding is onlogisch en is toename in wooneenheden dan verantwoord ?

Dan rijst meteen de vraag: Wie binnen de gemeente bewaakt de samenhang en heeft het totaal overzicht als individuele bestemmingen worden beoordeeld ? Nogmaals dit raakt zowel omwonenden als aanwonenden van de Rodenrijseweg !

Door omwonenden niet of nauwelijks bij het proces te betrekken zijn simpele en voor de hand liggende oplossingen naast zich neergelegd of niet begrepen. Een voorbeeld: Het In stand houden van de inrit en entree aan de Zuidzijde veroorzaakt hinder en stres voor de jonge gezinnen op o.a. nummer 65 en 67. Verplaats (bestem) de entree en in/uitrit naar de Noordzijde. Door spiegeling of beter gezegd omklappen van het pand over de oost/west as, wordt de overlast verminderd. In vergelijking met de voorgestelde maatregelen logischer, toekomst vaster en eenvoudiger. Gezien de antwoorden in de zienswijze lijkt deze eenvoud niet begrepen en is naast zich neergelegd.

Tijdens uitleg aan mijn kennis ontstond -kijkend naar de toekomst- het scenario dat op locatie van 65 en 67 een vergelijkbaar appartementencomplex verreist. Knip de plattegrond van het voorgenomen appartementencomplex uit. Leg het vervolgens op de platte grond van nummer 65 en 67 en u zult zien dat het past ! Zou dit de reden zijn om entree/inrit aan de Zuidzijde te handhaven ?

Voorkom precedentwerking. Respecteer het lint, borg de huidige en toekomstige leefbaarheid voor aan- en omwonenden. Laat dit zien en maak gebruik van uw bevoegdheid door de aanpassing van het bestemmingsplan niet te honoreren.

Met de “postzegel” aanpak vormen bestemmingsplan en bouwplan een twee-eenheid. Structuurvisie en welstandsnota geven dan handvatten voor gebiedscriteria. Voor gebieden die zijn geclassificeerd als “vrij met excessenregeling” gelden o.a. de volgende criteria:

- Geen grove ontkenning of vernietiging van architectonische bijzonderheden bij aanpassing van een bouwwerk;
- Geen grove inbreuk op wat in de omgeving gebruikelijk is;

De dakvormen van het huidige gebouw fungeren als vermomming voor de 4^{e} woonlaag. Toegenomen bouwvolume (diepte, breedte, hoogte) en beoogd gebruik (appartementencomplex) passen niet in de aangehaalde criteria. Logische en enige conclusie is dat volume en beoogd gebruik ongebruikelijk en niet passend is in deze omgeving.

Argumentatie en reacties op de verschillende zienswijzen worden door de omgeving als flinterdun en onbetaambaar ervaren. Kunt u de omgeving (mijn kennissen, aanwonenden Rodenrijseweg, de gemeenschap) uitleggen waarom we als gemeenschap een uitzondering voor een individuele belang honoreren en een appartementencomplex toestaan ?

Welke gemeenschappelijke redenen en argumenten resten er om het vingerende bestemmingsplan aan te passen en het plan te honoreren?

Het kan toch niet waar zijn dat verdere overschrijding van normen ter kennisname wordt aangenomen en disproportionele toename in bouwvolume en gebruik wordt gehonoreerd?

Ik schat u en uw commissie hoog in en heb alle vertrouwen dat u het voorgenomen besluit in heroverweging neemt en niet ongewijzigd overgaat tot aanpassing van het vingerende bestemmingsplan.

NB: Dit is niet alleen mijn inschatting, maar ik mag u ook verwijzen naar de zienswijze van Dhr Kool die door 9 andere bewoners van het Ranonkelpad is ondertekend.

Nella Koole

Van: Hermes Project <info@hermesproject.nl>
Verzonden: vrijdag 30 oktober 2020 12:51
Aan: Griffie
CC: Nella Koole
Onderwerp: FW: Toelichting op het bestemmingsplan "Dorpsvilla 'de Lans', Rodenrijseweg 63" voor de vergadering van de commissie ruimte van 10 november 2020
Bijlagen: P171219a_situatietekening ingezoomd.pdf; dorpvilladelans-brochure-7b (1).pdf

Geachte leden van de commissie ruimte,

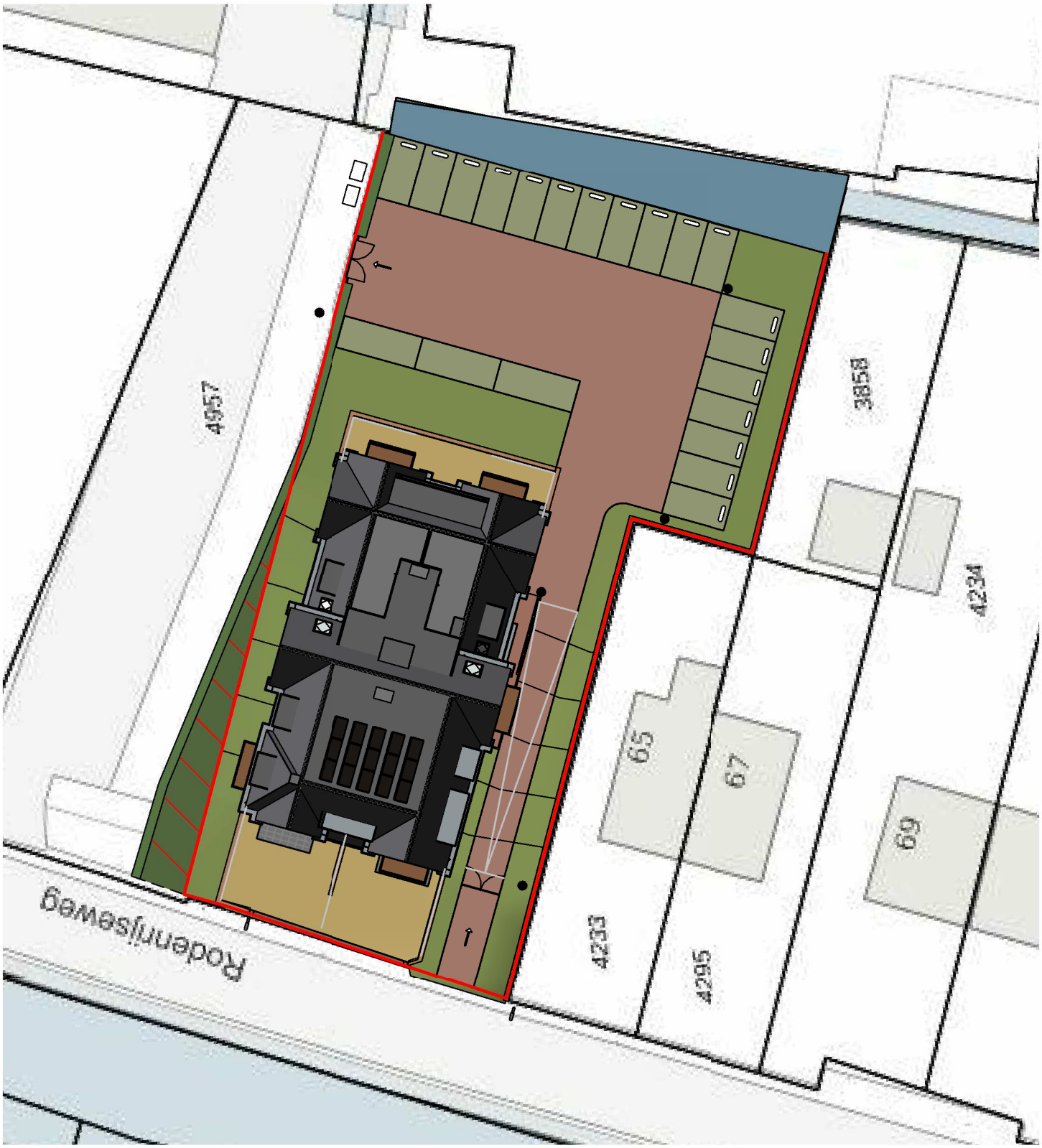
Op 10 november 2020 vindt de commissie ruimte plaats waarin het bestemmingsplan “Dorpsvilla De Lans” aan de Rodenrijseweg in Berkel wordt behandeld. In dit bestemmingsplan wordt de bouw van 10 appartementen mogelijk gemaakt, waarvan twee appartementen in de sociale huur. De appartementen zijn zeer geschikt voor ouderen.
Aan de voorbereiding van dit plan hebben wij lang gewerkt. Met de gemeente is uitvoerig overlegd over de hoogte van het pand, de doorloop van het verkeer, het aantal parkeerplaatsen, en de inrichting van het groen en water rondom het gebouw. Het overleg, ook met omwonenden, heeft tot aanpassingen van het plan geleid. Zo wordt er een scherm geplaatst op de grens met nummer 65 en de tuin van nummer 67, om te voorkomen dat de buren last zouden hebben van het dichtslaan van autoportieren. Op de (aangepaste) situatie tekeningen is dit aan gegeven.
Wij vinden het zelf een heel mooi plan geworden, dat voorziet in een grote behoefte aan huisvesting in het dorp.
Hierbij zend ik u de brochure van het plan. www.dorpsvilladelans.nl

Voor vragen kunt u mij bereiken op telefoonnummer 0627-020904

Met vriendelijke groet,
Marcel Hermes

HDH Project B.V. | Wilgenlaan 3 | Postbus 15 | 2650 AA Berkel en Rodenrijs | T 010 - 511 75 00 | M 06-27020904| E info@hermesproject.nl | I www.hermesproject.nl

This document was created by an application that isn’t licensed to use novaPDF.
Purchase a license to generate PDF files without this notice.


4257
3859
4234
65
67
69
4233
4265
Rodenrijseweg

Dorpsvilla

De Lans

10 luxe appartementen

Meer informatie:
www.dorpsvilladelans.nl

Stijlvol wonen aan de Rodenrijseweg
in Berkel en Rodenrijs

Inhoudsopgave

3. Groen wonen met alle voorzieningen dichtbij
4. U kunt hier alle kanten op
6. Welkom aan de Rodenrijseweg
8. Maak kennis met Dorpsvilla De Lans
10. Community-ruimte en tuin voor alle bewoners
12. Vier woonlagen, tien appartementen
14. In welk appartement ziet u zich straks wonen?
16. Bouwnummers A01 en A04
20. Bouwnummers A02 en A05
24. Bouwnummers A03 en A06
28. Bouwnummers A07 en A08
32. Bouwnummers A09 en A10
36. Duurzaam wonen
37. Keuken en sanitair
38. Voordelen nieuwbouw
39. Deelnemende partijen

Groen wonen met alle voorzieningen dichtbij

Waar vroeger de Boerenleenbank was gevestigd, start binnenkort de bouw van het duurzame, kleinschalige appartementengebouw ‘Dorpsvilla De Lans’.

Wonen aan de Rodenrijseweg

Dorpsvilla De Lans bestaat uit tien appartementen met elk een geheel eigen sfeer en identiteit. De stijlvolle architectuur van deze nieuwe appartementenvilla sluit naadloos aan bij de reeds bestaande bebouwing aan de Rodenrijseweg. Het volwassen groen en de oude vaart geven deze weg een uniek karakter. Een plek waar u heerlijk rustig woont op een steenworp afstand van het levendige winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs.

Gelijkvloers genieten

In Dorpsvilla De Lans geniet u gelijkvloers van alle luxe en comfort. Alle appartementen zijn bereikbaar met de lift. Of u nu kiest voor een appartement in het souterrain onder aan de dijk, op de begane grond of op een van de twee verdiepingen. Laat u verrassen door alle mogelijkheden die Dorpsvilla De Lans u in en om uw woning biedt!

U kunt hier alle kanten op

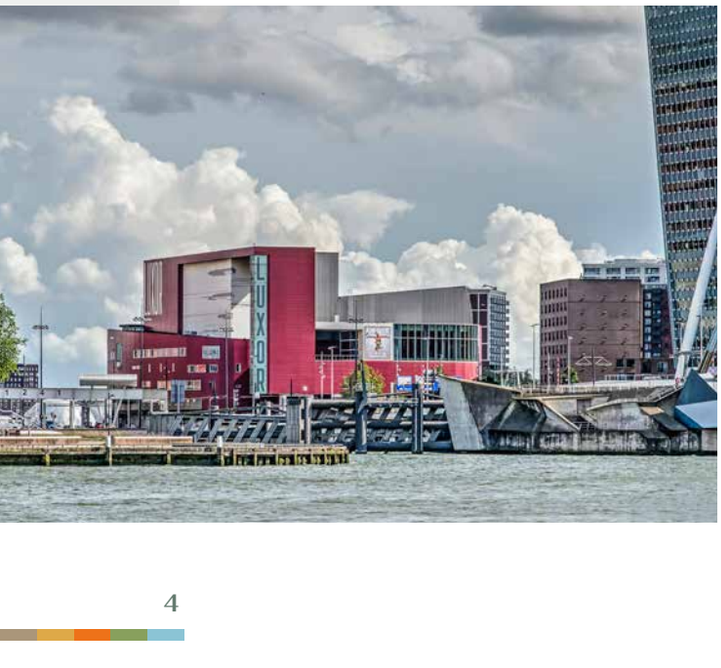
Berkel en Rodenrijs is een van de drie dorpskernen van de gemeente Lansingerland. De gemeente ligt midden in het groen tussen Rotterdam, Zoetermeer en Delft. Goede infrastructuur zorgt ervoor dat u zo in 'de stad' bent; met de auto, op de fiets of met het openbaar vervoer.

Alles in de buurt

Op nog geen vijf minuten lopen van Dorpsvilla De Lans bevindt zich Winkelpromenade Berkel Centrum. Het winkelcentrum biedt een gevarieerd aanbod van winkels en gezellige horecagelegenheden. U kunt hier terecht voor de dagelijkse boodschappen, maar ook voor een hapje en drankje op een van de sfeervolle terrassen. Parkeren van uw auto is gratis. Alle voorzieningen zijn in het dorp aanwezig, zoals een gezondheidscentrum met polikliniek en een bibliotheek. Maar ook diverse sportfaciliteiten, zoals een tennisbaan, zwembad en sportschool.

Veel te doen

Even lekker uitwaaien kan op loopafstand in het Annie M.G. Schmidtpark en in Natuurgebied de Groenzoom. Of ga lekker fietsen door het polderlandschap in de buurt, door recreatiegebied De Rottemeren of door het Hoge en Lage Bergse bos.
Dankzij de uitstekende infrastructuur, waaronder de RandstadRail, zijn Rotterdam, Den Haag, Delft en Zoetermeer eenvoudig bereikbaar. Bezoek een museum, ga naar de bioscoop of naar het theater. Een uitstapje is snel gemaakt!



"Met de RandstadRail zijn we zó in het theater in Rotterdam"

“Het gezellige winkelcentrum ligt op loopafstand”

Dorpsvilla

De Lans

Annie M.G. Schmidtpark

Welkom aan de Rodenrijseweg

Dorpsvilla De Lans vormt door zijn architectuur een natuurlijke aanvulling op de reeds bestaande bebouwing aan de karakteristieke Rodenrijseweg. Het volwassen groen, de oude vaart en de vele bijzondere panden creëren een unieke sfeer. Wonen aan de Rodenrijseweg met daarlangs de sfeervolle vaart waarover vroeger de trekschuiten naar de veiling gingen, is een ervaring op zich.

Wensen die in vervulling gaan

Dorpsvilla De Lans laat vele wensen in vervulling gaan: wonen in een comfortabel appartement aan een levendige, vriendelijke weg. Het comfort van het wonen in een gelijkvloers appartement, het unieke karakter van de Rodenrijseweg en de ligging nabij het centrum zorgen tezamen voor veel woongenot!

Duurzaam wonen op een historische plek

De architectuur van Dorpsvilla De Lans is volledig in lijn met de historische bebouwing van de Rodenrijseweg. De bouw gebeurt met traditionele duurzame materialen, zoals gebakken dakpannen, metselwerk van hoge kwaliteit, witte gevels en gevelbekledingen van hout. De grote glaspartijen en de hoge ruimtes zorgen in elk appartement voor optimale lichtinval. Zonnepanelen op het dak, het gebruik van een warmtepomp en optimale isolatie garanderen duurzaam wonen!

“Het is heerlijk rustig wonen aan de Rodenrijseweg”

Rodenrijseweg

trottoir

tuin A02

tuin A03

tuin A01

tuin VVE

bestaande tuinmuur

beukenhaag

bestaand groen

toegangspoort

containers t.b.v. appartementen

onderhoud water gemeenschappelijk met overburen

muur entree

entree

betontegels grijs 400x600

-5.01 t.o.v. NAP
-3.05 t.o.v. PEIL

-2.25 t.o.v. NAP
-0.3 t.o.v. PEIL

N

Dorpsvilla

De Lans

Maak kennis met Dorpsvilla De Lans

Dorpsvilla De Lans is een kleinschalig appartementengebouw met de uitstraling van een villa. De tien ruime appartementen zijn verdeeld over vier woonlagen. Grote glaspartijen aan alle zijden van het gebouw geven in alle appartementen een optimale lichtinval. Ieder appartement heeft een iets andere indeling. Dit versterkt het eigen karakter van elke woning. De kleinschaligheid van het gebouw en de locatie tegen de dijk zorgen voor een intieme sfeer.

Statige architectuur

Appartementencomplex Dorpsvilla De Lans is een bijzonder gebouw met een statige, eigentijdse architectuur. Het ontwerp is gebaseerd op de asymmetrie van de vroegere Boerenleenbank die op het perceel stond. Door de verscheidenheid in verspringende gevels en daken heeft Dorpsvilla De Lans een ‘individuele’ architectuur die aansluit op de directe omgeving.

Bescherming en geborgenheid

Dorpsvilla De Lans ontleent zijn naam aan de kluisdeur zoals die oorspronkelijk aanwezig was in de bank op het perceel. Deze kluis was afkomstig van de Rotterdamse brandkastenfabriek ‘Lans’. ‘Een lans breken voor iemand’ betekent iets of iemand verdedigen en refereert aan ‘bescherming en geborgenheid’. Zo is het ook in Dorpsvilla De Lans, waar de bewoners elkaar kennen.

“Een unieke locatie verdient een bijzonder gebouw met een aansprekende architectuur”

Community-ruimte en tuin voor alle bewoners

Dorpsvilla De Lans biedt nóg iets bijzonders. In het souterrain is een gemeenschappelijke ‘community-ruimte’ gepland! Als bewoner geniet u bovendien van een grote gemeenschappelijke tuin.

Gezamenlijke ontmoetingsruimte

De community-ruimte van Dorpsvilla De Lans is gelegen in het souterrain van het gebouw. Deze bijzondere ruimte leent zich voor diverse functies waarover u als bewoners van Dorpsvilla De Lans in de Vereniging Van Eigenaren (VVE) gezamenlijk beslist. Denk bijvoorbeeld aan een fitnessruimte, een locatie voor activiteiten of voor een feestje. De community-ruimte kan ook een ideale ontmoetingsplek zijn om onder het genot van een kopje koffie bij te praten of om een krantje te lezen.

“In Dorpsvilla De Lans kennen de bewoners elkaar”

Gemeenschappelijk groen

Rondom Dorpsvilla De Lans ligt een gezamenlijke tuin. De invulling van dit gemeenschappelijk groen bepaalt u als bewoners samen. Het bestaande groen in de omgeving met de oudere grote bomen geeft direct bij oplevering een mooie groene basis. Indeling en onderhoud van de tuin regelt u als bewoners via de VVE. De gezamenlijke tuin zal er zo altijd goed en verzorgd uitzien.

“Het is heerlijk genieten van al dat groen”

Vier woonlagen, tien appartementen

Dorpsvilla De Lans bestaat uit vier woonlagen met tien appartementen, waarvan twee appartementen voor verhuur in de vrije sector. In alle appartementen zijn de badkamer en toiletruimte standaard voorzien van sanitair en tegelwerk. Alle etages zijn bereikbaar met de lift.

Een tuin, een balkon of een dakterras?

Van de acht koopappartementen hebben drie appartementen een eigen tuin: bouwnummer A01 in het souterrain onder aan de dijk en bouwnummers A02 en A03 op de begane grond. De twee penthouses op de bovenste etage hebben een ruim dakterras. Alle overige bouwnummers beschikken over één of twee balkons. U mag het zeggen, welke woning heeft uw voorkeur?

Kenmerken van alle woningen:

- ✓ Fraaie kozijnen met dubbele deuren.
- ✓ Complete badkamer met douchehoek inclusief douchegoot, wastafel en wandcloset.
- ✓ Separaat toilet met wandcloset en fontein.
- ✓ Aparte ruimte voor de technische installaties, wasmachine en droger.
- ✓ Bergruimte en berging in het souterrain.
- ✓ Op alle woonlagen toegang tot lift en trappenhuis vanuit gezamenlijke ruimte.
- ✓ Gezamenlijke ontmoetingsruimte.
- ✓ Gemeenschappelijk groen.
- ✓ Inclusief twee vaste eigen parkeerplaatsen (huurwoningen één parkeerplaats).
- ✓ Waarborgcertificaat Woningborg.

Energiezuinige en milieuvriendelijke componenten:

- ✓ De pv panelen op het dak zorgen voor de algemene elektriciteitsvoorzieningen in het gebouw t.b.v. de VVE..
- ✓ Geen gasaansluiting, een individuele warmtepompinstallatie zorgt voor levering warm water.
- ✓ Vloerverwarming in gehele woning (verwarming in koude maanden en koeling in warme maanden door gebruik van bodemwater d.m.v. energiezuinige waterpomp).
- ✓ Warmteterugwinning ventilatie.
- ✓ HR++ glas.
- ✓ Goede spouwisolatie.

“Het gebouw ziet eruit als één villa”

Ruime parkeergelegenheid

Parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers zijn in ruime mate aanwezig op het eigen terrein. Elk koopappartement heeft twee eigen parkeerplaatsen. De twee huurappartementen hebben beide één parkeerplaats. Ook voor bezoekers is een aantal parkeerplaatsen beschikbaar. Naast het appartementencomplex ligt bovendien een ruim openbaar parkeerterrein.

De overeenkomsten en de verschillen

De tien appartementen van Dorpsvilla De Lans zijn onderverdeeld in vijf typen. Van ieder type zijn twee nagenoeg gelijke appartementen beschikbaar. De opsomming op de pagina hiernaast toont u de kenmerken die voor alle typen gelijk zijn. De onderscheidende kenmerken per type en bouwnummer leest u op de volgende pagina’s.

In welk appartement ziet u zich straks wonen?

Wat is voor u bepalend: de ligging, de gevelindeling, de ruimte binnen?

Misschien wilt u een appartement met een tuin of juist met een balkon?

Overzicht van de appartementen

Op de zij-aanzichten van het gebouw hieronder ziet u de locaties van de verschillende bouwnummers. Op de pagina hiernaast staan de plattegronden van alle etages in het klein afgebeeld. Hierop is de indeling per etage te zien.

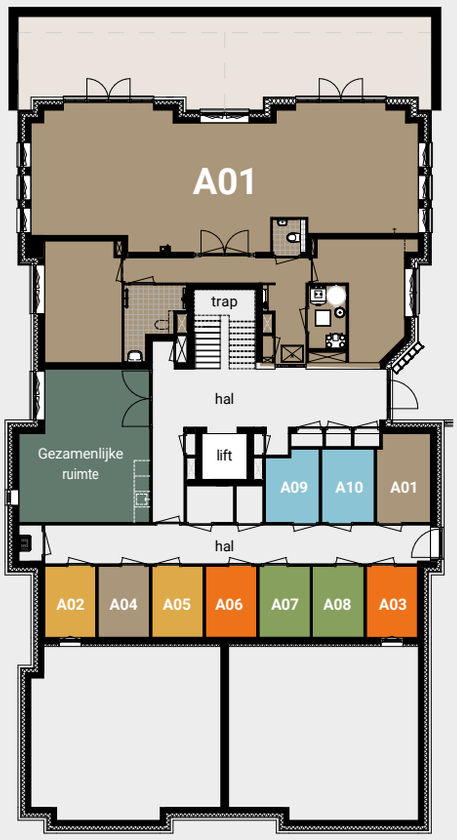
“Via de lift zijn alle etages gemakkelijk bereikbaar”

Voor aanzicht.

Rechter aanzicht.

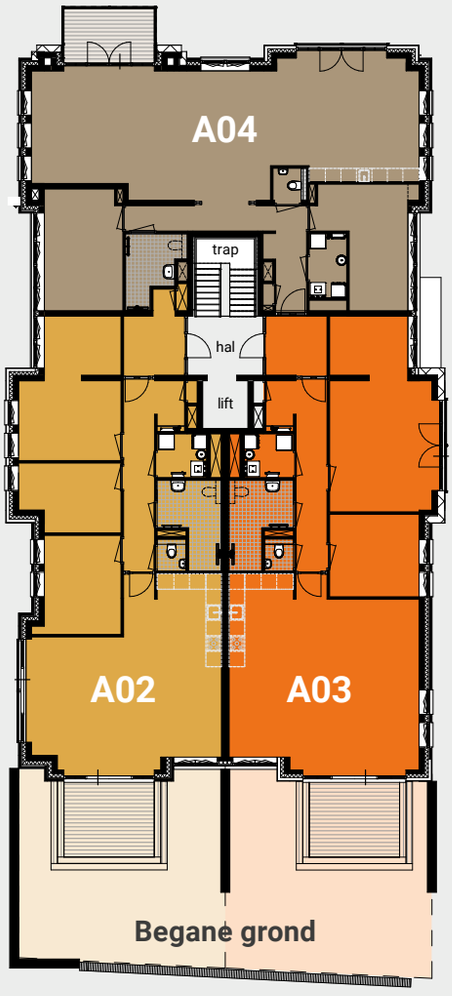
Achter aanzicht.

Linker aanzicht.

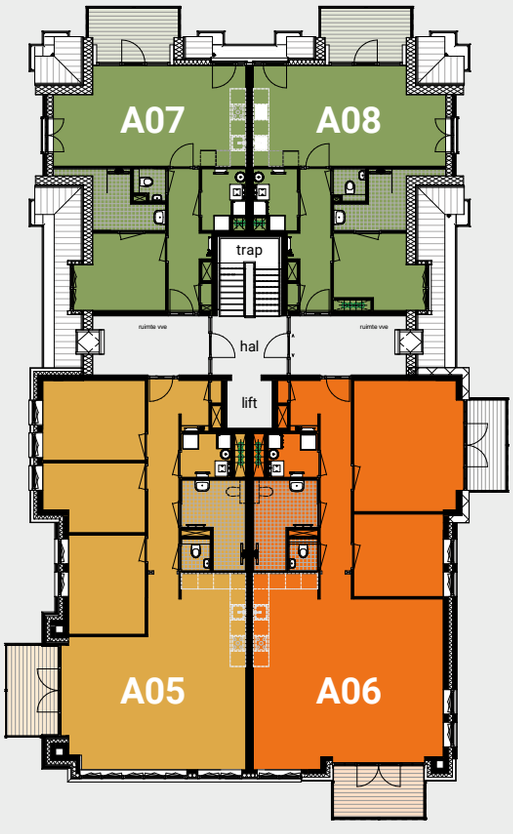


Souterrain

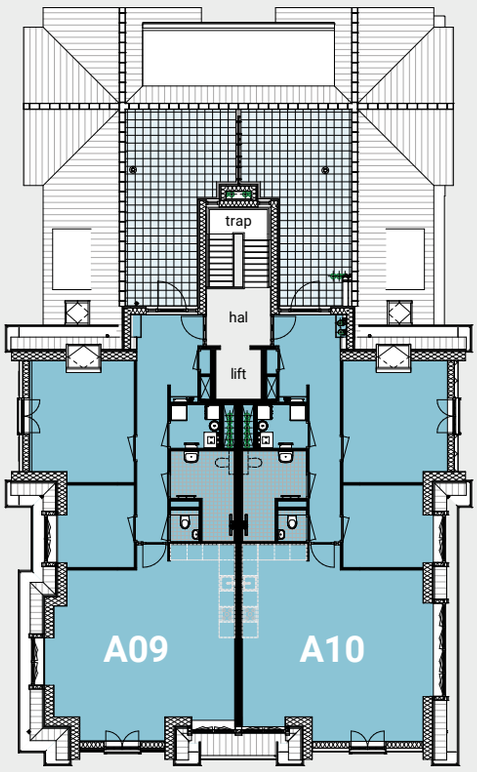
Hier bevinden zich de afzonderlijke bergingen en gezamenlijke ruimte.



Begane grond



Eerste etage



Tweede etage

Achter aanzicht.

Linker aanzicht.

A01 Appartement souterrain

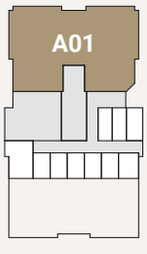
Met heerlijke tuin

- Woonoppervlakte van circa 129 m² (GBO), gesitueerd in het souterrain.
- 3-kamer appartement met de mogelijkheid tot het maken van een extra kamer.
- Royale woonkamer met open keuken van circa 73 m².
- Openslaande deuren vanuit de hal naar de woonkamer.
- Twee maal openslaande deuren in de woonkamer/keuken naar de tuin.
- Heerlijke tuin van circa 46 m².
- Ruime hoofdslaapkamer van circa 14 m².
- Tweede slaapkamer van circa 13 m².
- Badkamer van circa 5 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.

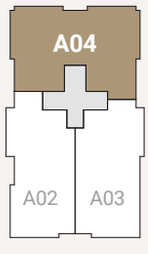
A04 Appartement begane grond

Met ruim balkon

- Woonoppervlakte van circa 127,5 m² (GBO), gesitueerd op de begane grond.
- 3-kamer appartement met de mogelijkheid tot het maken van een extra kamer.
- Royale woonkamer met open keuken van circa 71 m².
- Openslaande deur in de woonkamer/keuken naar het balkon.
- Frans balkon.
- Heerlijk balkon van circa 7 m².
- Ruime hoofdslaapkamer van circa 14 m².
- Tweede slaapkamer van circa 13 m².
- Badkamer van circa 5 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.



Souterrain.



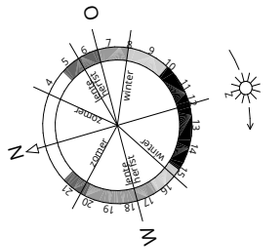
Begane grond.

Bouwnummer	A01	A04
Woonoppervlakte (GBO)	129 m²	127,5 m²
Woonkamer met open keuken	73 m²	71 m²
2 slaapkamers	14, 13 m²	14, 13 m²
Balkon	-	7 m²
Tuin	46 m²	-
Berging	7 m²	5 m²

Plattegrond A01 en A04:

Afgebeeld is A01.

Bouwnummer A04 heeft nagenoeg dezelfde indeling, maar dan met een balkon i.p.v. een tuin.
Per woning kan de gevelindeling afwijken. De contracttekeningen zijn leidend.



“Het is iedere dag weer genieten in de heerlijke ruime woonkamer”

Impressie van woonkamer en keuken van bouwnummer A01 en A04.

Vooraanzicht.

Linker aanzicht.

A02 Appartement begane grond

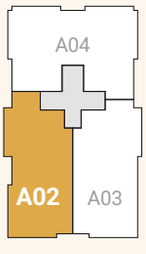
Met heerlijke tuin

- Woonoppervlakte van circa 116 m² (GBO), gesitueerd op de begane grond.
- 4-kamer appartement.
- Royale woonkamer met open keuken van circa 46 m².
- Openslaande deuren in de woonkamer naar de tuin.
- Frans balkon.
- Heerlijke tuin van circa 56 m² aan de Rodenrijseweg.
- Ruime hoofdslaapkamer van circa 20 m².
- Tweede slaapkamer van circa 12 m².
- Derde slaapkamer van circa 10 m².
- Badkamer van circa 7 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.

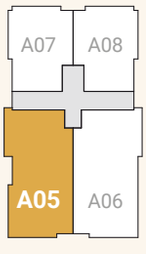
A05 Appartement eerste verdieping

Met ruim balkon

- Woonoppervlakte van circa 106 m² (GBO), gesitueerd op de eerste verdieping.
- 4-kamer appartement.
- Royale woonkamer met open keuken van circa 44 m².
- Openslaande deuren in de woonkamer naar het balkon.
- Heerlijk balkon van circa 7 m² aan de Rodenrijseweg.
- Ruime hoofdslaapkamer van circa 13 m².
- Tweede slaapkamer van circa 11 m².
- Derde slaapkamer van circa 10 m².
- Badkamer van circa 7 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.

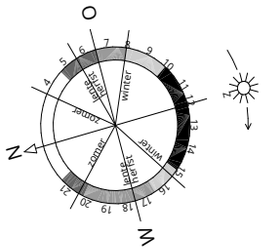


Begane grond.



Eerste verdieping.

Bouwnummer	A02	A05
Woonoppervlakte (GBO)	116 m²	106 m²
Woonkamer met open keuken	46 m²	44 m²
3 slaapkamers	20, 12, 10 m²	13, 12, 10 m²
Balkon	-	7 m²
Tuin	56 m²	-
Berging	5 m²	5 m²



Plattegrond A02 en A05:

Afgebeeld is bouwnummer A02.

Bouwnummer A05 heeft nagenoeg dezelfde indeling, maar dan met een balkon i.p.v. een tuin. Per woning kan de gevelindeling afwijken. De contracttekeningen zijn leidend.

“Comfortabel en gelijkvloers wonen met veel lichtinval”

Impressie van woonkamer en keuken van bouwnummer A02 en A05.

Voor aanzicht.

Rechter aanzicht.

A03 Appartement begane grond

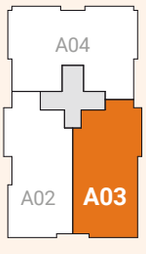
Met heerlijke tuin

- Woonoppervlakte van circa 119 m² (GBO), gesitueerd op de begane grond.
- 3-kamer appartement.
- Royale woonkamer met open keuken van circa 51 m².
- Openslaande deuren in de woonkamer naar de tuin.
- Heerlijke tuin van circa 56 m² aan de Rodenrijseweg.
- Zeer ruime hoofdslaapkamer van circa 28 m² met Frans balkon.
- Tweede slaapkamer van circa 11 m².
- Mogelijkheid tot derde slaapkamer.
- Badkamer van circa 7 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.

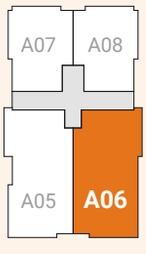
A06 Appartement eerste verdieping

Met twee ruime balkons

- Woonoppervlakte van circa 108 m² (GBO), gesitueerd op de eerste verdieping.
- 3-kamer appartement.
- Royale woonkamer met open keuken van circa 50 m².
- Openslaande deuren in de woonkamer naar balkon.
- Twee heerlijke balkons van circa 5 m² en 7 m².
- Ruime hoofdslaapkamer van circa 21 m².
- Tweede slaapkamer van circa 11 m².
- Mogelijkheid tot derde slaapkamer.
- Badkamer van circa 7 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.

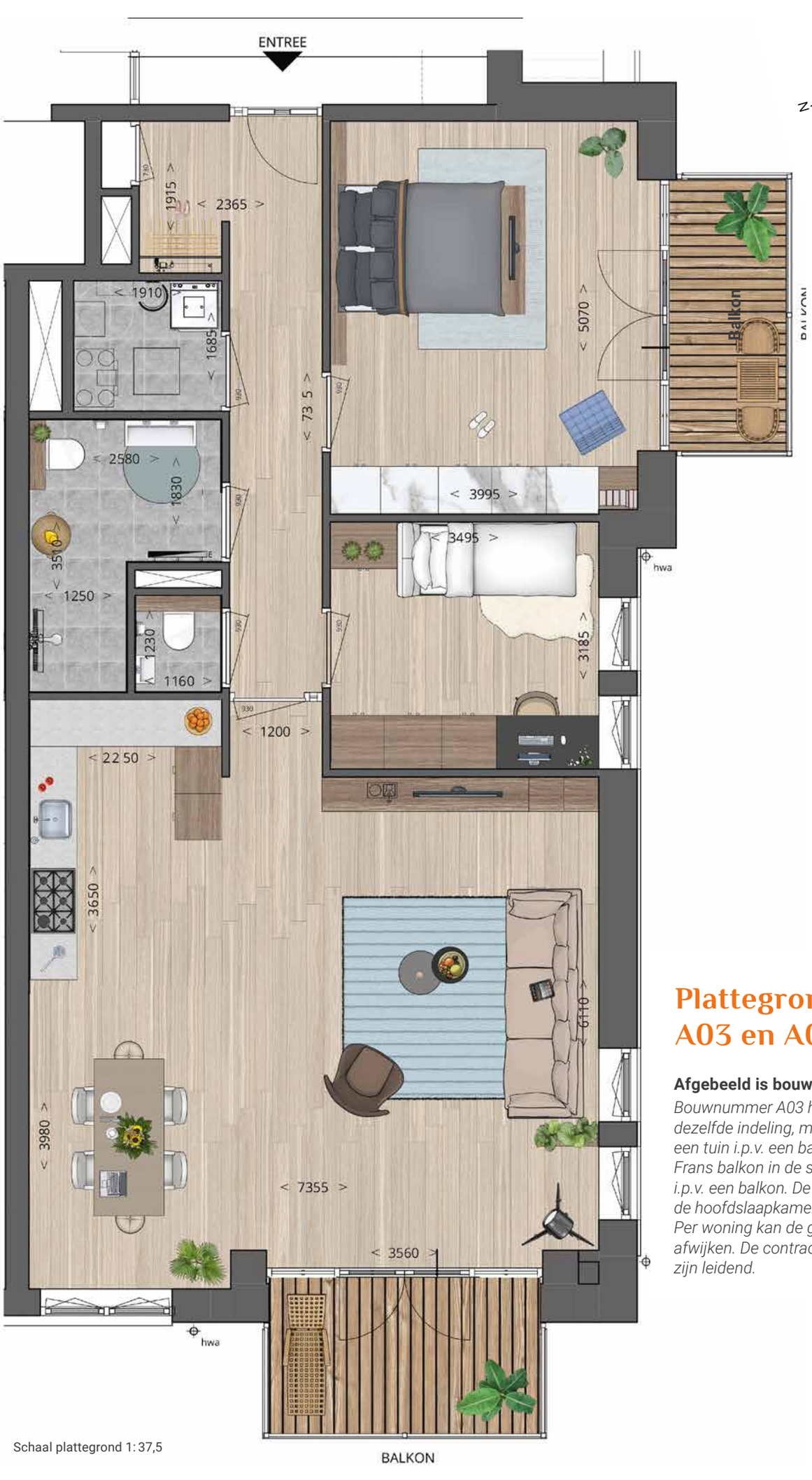


Begane grond.



Eerste verdieping.

Bouwnummer	A03	A06
Woonoppervlakte (GBO)	119 m²	108 m²
Woonkamer met open keuken	51 m²	50 m²
2 slaapkamers	28, 11 m²	21, 11 m²
Balkon	-	5, 7 m²
Tuin	56 m²	-
Berging	5 m²	5 m²



Schaal plattegrond 1: 37,5

Plattegrond A03 en A06:

Afgebeeld is bouwnummer A06.

Bouwnummer A03 heeft nagenoeg dezelfde indeling, maar dan met een tuin i.p.v. een balkon, en een Frans balkon in de slaapkamer i.p.v. een balkon. De indeling van de hoofdslaapkamer wijkt af. Per woning kan de gevelindeling afwijken. De contracttekeningen zijn leidend.

“We hebben hier alle ruimte om ontspannen te wonen”

Achter aanzicht.

Linker aanzicht.

A07

Appartement eerste verdieping

Met ruim balkon

- ✓ Woonoppervlakte van circa 58 m² (GBO), gesitueerd op de eerste verdieping.
- ✓ 2-kamer appartement.
- ✓ Woonkamer met open keuken van circa 27 m².
- ✓ Openslaande deur in de woonkamer naar heerlijk balkon van circa 7 m².
- ✓ Twee Franse balkons in woonkamer.
- ✓ Slaapkamer van circa 10 m².
- ✓ Badkamer van circa 5 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.
- ✓ Bestemd voor verhuur.

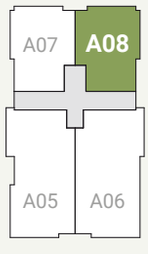
A08

Appartement eerste verdieping

Met ruim balkon

- ✓ Woonoppervlakte van circa 57 m² (GBO), gesitueerd op de eerste verdieping.
- ✓ 2-kamer appartement.
- ✓ Woonkamer met open keuken van circa 27 m².
- ✓ Openslaande deur in de woonkamer naar heerlijk balkon van circa 7 m².
- ✓ Twee Franse balkons in woonkamer.
- ✓ Slaapkamer van circa 9 m².
- ✓ Badkamer van circa 5 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.
- ✓ Bestemd voor verhuur.

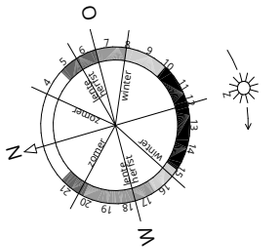
Eerste verdieping.



Eerste verdieping.

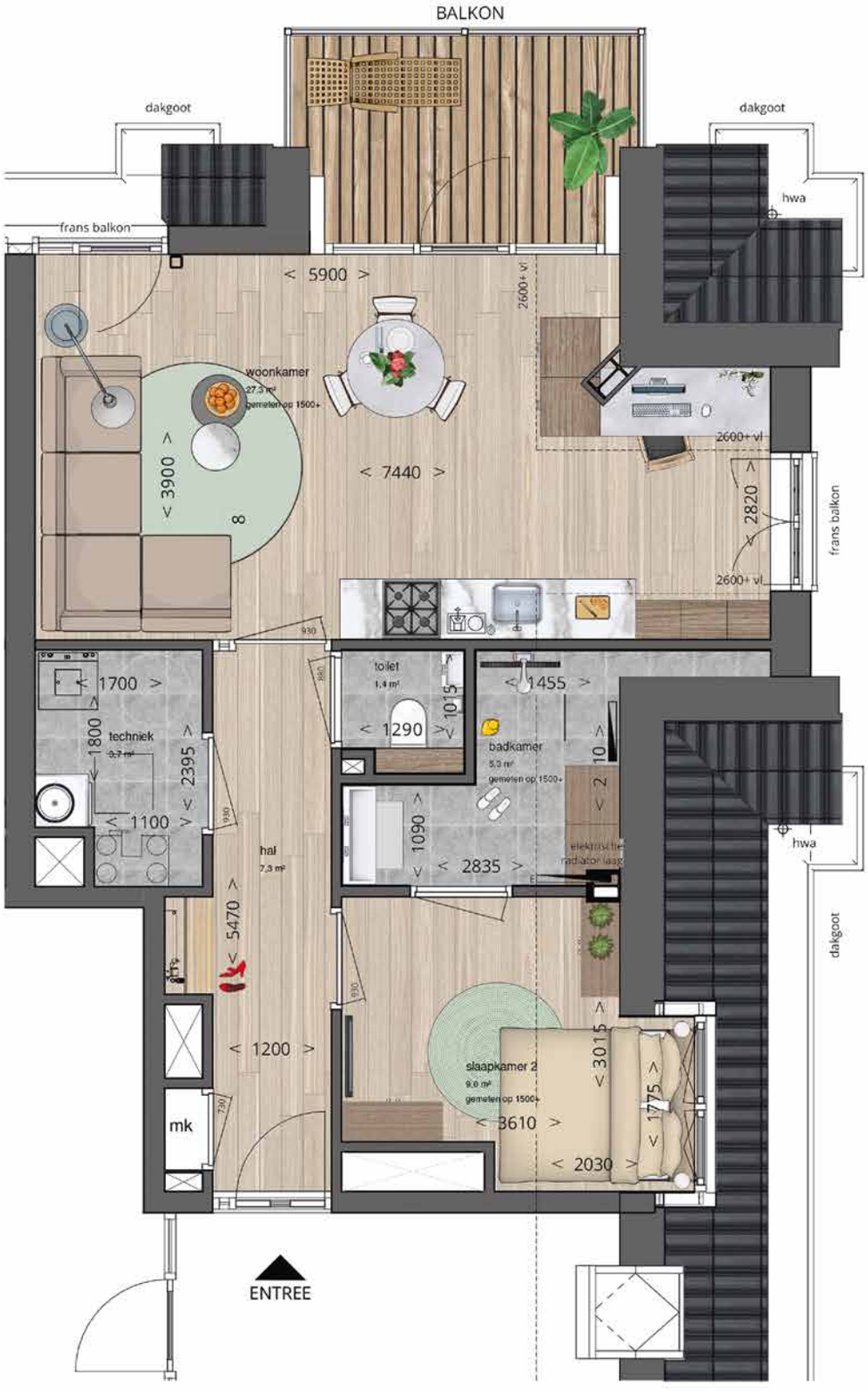
Bouwnummer	A07	A08
Woonoppervlakte (GBO)	58 m²	57 m²
Woonkamer met open keuken	27 m²	27 m²
1 slaapkamer	10 m²	9 m²
Balkon	7 m²	7 m²
Berging	5 m²	5 m²

Plattegrond bouwnummer A07 en A08:



Afgebeeld is bouwnummer A08.

Bouwnummer A07 heeft nagenoeg dezelfde indeling, maar is gespiegeld.
Per woning kan de gevelindeling afwijken. De contracttekeningen zijn leidend.



Schaal plattegrond 1: 37,5

“Met de oude Rodenrijse Vaart voor de deur zie je het ieder jaar weer lente worden”

Voor aanzicht.

Rechter aanzicht.

A09 Penthouse tweede verdieping

Met ruim dakterras

- Woonoppervlakte van circa 105 m² (GBO), gesitueerd op de tweede verdieping.
- 3-kamer appartement.
- Woonkamer met open keuken van circa 48 m².
- Frans balkon in de woonkamer/keuken.
- Heerlijk zonnig en riant dakterras van circa 26 m² met fenomenaal uitzicht.
- Hoofdslaapkamer van circa 19 m² met Frans balkon.
- Tweede slaapkamer van circa 9 m².
- Badkamer van circa 7 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.

A10 Penthouse tweede verdieping

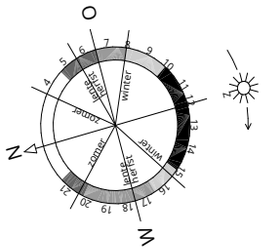
Met ruim dakterras

- Woonoppervlakte van circa 110 m² (GBO), gesitueerd op de tweede verdieping.
- 3-kamer appartement.
- Woonkamer met open keuken van circa 50 m².
- Frans balkon in de woonkamer/keuken.
- Heerlijk zonnig en riant dakterras van circa 26 m² met fenomenaal uitzicht.
- Hoofdslaapkamer van circa 19 m² met Frans balkon.
- Tweede slaapkamer van circa 11 m².
- Badkamer van circa 7 m² voorzien van luxe sanitair en tegelwerk.

Tweede verdieping.

Tweede verdieping

Bouwnummer	A09	A10
Woonoppervlakte (GBO)	105 m²	110 m²
Woonkamer met open keuken	48 m²	50 m²
2 slaapkamers	19, 9 m²	19, 11 m²
Riant dakterras	26 m²	26 m²
Berging	6 m²	6 m²



Plattegrond A09 en A10:

Afgebeeld is bouwnummer A10.

Bouwnummer A09 heeft nagenoeg dezelfde indeling, maar dan gespiegeld. Per woning kan de gevelindeling afwijken. De contracttekeningen zijn leidend.

“De hoge plafonds in het penthouse zorgen voor een fijn ruimtelijk gevoel”

Impressie van woonkamer en keuken van bouwnummer A09 en A10.

Duurzaam wonen

Kiest u voor een nieuwbouwwoning, dan kiest u voor comfort en duurzaamheid. Daken, muren en gevels zijn goed geïsoleerd. En u heeft er voorlopig geen onderhoud aan. Bovendien zijn de woningen in Dorpsvilla de Lans gasloos.

Lage energierekening

Het ontwerp van de appartementen voldoet nagenoeg geheel aan de ambities van de Rijksoverheid op het gebied van bijna-energieneutraal bouwen. De energieprestatie coëfficiënt (EPC) is 0,26, terwijl de hedendaagse norm 0,4 bedraagt. Alle appartementen hebben energielabel A. Dat scheelt in de portemonnee en is goed voor het milieu.

Energiezuinig wonen

- ✓ Optimale isolatie van dak, gevel, begane grond en beglazing maken de appartementen van Dorpsvilla De Lans zeer energiezuinig. Warm in de winter en koel in de zomer. De warmtepomp zorgt dat de energie daar komt waar deze nodig is.
- ✓ De elektriciteitsvoorziening in Dorpsvilla De Lans gebeurt via zonnepanelen. De zonnepanelen worden via één of meer omvormers aangesloten op het collectieve elektriciteitsnet van het gebouw. De PV-panelen zetten directe en diffuse zoninstraling om in gelijkstroomenergie (DC). Een omvormer zet deze gelijkstroomenergie (DC) om naar een bruikbare wisselstroom (AC). De zonnestroom wordt als eerste verdeeld over de elektrische apparaten die op dat moment om energie vragen. Op het moment dat de energieproductie groter is dan de energievraag, wordt er stroom teruggeleverd aan het net.
- ✓ De bodem-warmtepomp werkt volledig op elektriciteit.
- ✓ Alle appartementen hebben vloerverwarming en vloerverkoeling. Een uitgekiend klimaat-systeem zorgt dat de temperatuur in huis altijd constant is. Het huis voelt altijd comfortabel aan, of het buiten nu koud of warm is. In de badkamer is naast vloerverwarming tevens een elektrische radiator aanwezig.
- ✓ De appartementen worden uitgerust met een ventilatiesysteem met warmteterugwinning, zodat u geniet van een heel aangenaam binnenklimaat.
- ✓ In de woningen komt geen gasaansluiting, u kookt op inductie.

“Duurzaam wonen voor nu en voor de toekomst”

Keuken en sanitair

Keuken

Alle koopappartementen worden geleverd zonder keukeninrichting. U bepaalt zelf uw eigen keuken. Daarbij kunt u kiezen voor een eigen keukenleverancier of gebruikmaken van de samenwerking die wij hebben met onze projectkeukenleverancier Keukenvision te Dordrecht. Op de bouwtekening is standaard een opstelplaats voor de keuken aangegeven met de nodige aansluitingen. De installatiepunten zijn hierbij aangebracht op basis van de zogenoemde nultekening van deze keukenshowroom. Wilt u een heel andere keukenindeling en/of de installatiepunten op een andere plaats? Uw wensen spreken wij graag met u door.

Badkamer en toilet

Iedere dag weer genieten van uw heerlijke badkamer. De appartementen in Dorpsvilla De Lans worden standaard voorzien van een goede basisbadkamer en -toilet, inclusief sanitair en tegelwerk. De hiervoor geselecteerde wand- en vloertegels en het sanitair vindt u in de staat van afwerking. Afhankelijk van uw eigen specifieke wensen zijn het toilet en de badkamer verder uit te breiden. De leverancier van het sanitair is Van Munster uit Zwijndrecht en de tegels worden geleverd door Tegel-Idee uit Alblasserdam.

Voordelen nieuwbouw

1. Een nieuwe start samen met de buren

Bij nieuwbouw leren de buren elkaar vaak goed kennen. Tijdens het bouwproces zijn er meerdere momenten waarbij u elkaar ontmoet. Voor iedereen is het een nieuwe start.

2. Heerlijk nieuw

Alles in uw nieuwbouwappartement is nieuw, alles is fris en ongebruikt. Maar ook buiten uw woning is alles nieuw, zoals de lift, de berging en de nieuwe parkeerplaatsen.

3. Meteen lekker wonen

Bij de koop van een bestaand huis, moet u vaak eerst flink klussen. Met nieuwbouw woont u meteen helemaal naar uw zin.

4. Gasloos en energiezuinig

Bij nieuwbouwwoningen is meer aandacht besteed aan duurzaamheid. Slimmer waterverbruik, optimale isolatie, elektriciteit via zonnepanelen en het ontbreken van een gasaansluiting schelen maandelijks aanzienlijk in uw portemonnee.

5. Kwaliteit van nu

De eisen van de overheid aan woningen en bouwers worden steeds strenger. U koopt dus een woning die ook in dat opzicht helemaal bij de tijd is.

6. Veilig

Bij nieuwbouw is veel aandacht voor brandveiligheid en worden er bij kozijnen en deuren hoge eisen gesteld aan veiligheid. Een prettig gevoel.

7. Meer keuze

Bij nieuwbouwwoningen kunt u vaak kiezen uit verschillende types, en zelfs de woning van uw keuze kunt u nog naar wens indelen.

8. Geen overdrachtsbelasting

Bij de aankoop van een nieuwbouwwoning betaalt u anders dan bij een bestaande woning geen overdrachtsbelasting. Dat geld kunt u nu mooi besteden aan meubels voor in uw nieuwe huis.

9. Vrij op naam

Bij de aankoop van een nieuwbouwwoning zijn er geen kosten koper. U koopt altijd vrij op naam. Ook dit scheelt in uw budget voor de inrichting.

10. Waardevast

Een nieuwebouwappartement is een goede ‘investering’. Dat is mooi meegenomen. Maar laten we wel wezen: het gaat allereerst om het woongenot!

JET/07-2020/100ex

Deelnemende partijen

Planontwikkeling:
Hermes Project
www.hermesproject.nl

Aannemer:
Batenburg Bouw & Ontwikkeling B.V.
www.batenburgbv.nl

Architect:
Houweling Architecten
www.houweling-architecten.nl

Verkoop:
Van Dullink NVM Makelaars
www.vandullink.nl

Meer informatie:
www.dorpsvilladelans.nl

Informatie en verkoop

Voor uitgebreide verkoopdocumentatie zoals de gedetailleerde situatietekening, plattegronden, doorsnedes, geveltekeningen, technische omschrijving en uitgebreide optielijst kunt u contact opnemen met Van Dullink Makelaars of kijk op **www.dorpsvilladelans.nl.**

van Dullink MAKELAARS

Van Dullink NVM Makelaars
Kerksingel 2, 2651 CC Berkel en Rodenrijs
T. 010 - 511 44 55
E. info@vandullink.nl

Voorbehoud verkoopdocumentatie

De verkoopdocumentatie is met de grootste zorg samengesteld, aan de hand van gegevens zoals die ten tijde van het samenstellen van deze brochure bekend waren. Desondanks maken wij een voorbehoud ten aanzien van eventuele wijzigingen die onder andere voortkomen uit eisen en wensen van overheden en/of nutsbedrijven. Aan de inhoud van deze brochure kunnen zodoende geen rechten worden ontleend. Het ontwikkelen van een nieuwbouwlocatie is een dynamisch proces dat voortdurend aan verandering en verfijning onderhevig is. De inrichtingen van de plattegronden zijn een vrije impressie van de illustrator en wijken mogelijk af van het standaard afwerkingsniveau. Aan de impressies, maatvoeringen en sfeerplattegronden kunnen zodoende geen rechten worden ontleend (ook niet qua kleurstelling). Voor de juiste informatie wordt verwezen naar de tot de contractstukken behorende verkooptekeningen en technische omschrijving.

Bewoners Bosland
2661 DV BERGSCHENHOEK

Inspreektekst dinsdag 10 november (mogelijk woensdag 11 november) over agendapunt 6c. Vaststellen locatie Afvalbrengstation en Gebiedsvisie Bosland in de Commissieruimte van de gemeente Lansingerland.

Inleiding

Geachte Voorzitter, Raadsleden. Mijn naam is Nienke Flutsch en ik spreek naar aanleiding van de laatste Beeldvormende vergadering gegeven op 3 november 2020 over de Gebiedsvisie Bosland, wil ik een aantal punten benoemen en vanaf onze kant de vragen van de Raadsleden, welke gesteld waren na de presentatie, te beantwoorden.

Gebiedsvisie & Gebiedsverkenning Bosland 2020

De Gebiedsvisie en de Gebiedsverkenning van Bosland 2020 hebben wij zelf gevonden op de gemeente site. Deze informatie is nieuw voor ons en wij zijn hier helaas niet in betrokken geweest. Ondanks dat wij primair belanghebbende zijn.

Het betreurt ons dat er geen overleg is geweest met ons over dit onderwerp om dit tezamen met ons uit te werken in de Gebiedsvisie Bosland 2020 welke nu al aan de Raad is voorgelegd. Er is geen Programma van Eisen opgesteld voor en met ons, maar wel voor het ABS. Hierbij vragen wij dus met klem voor een Programma van Eisen met ons op te stellen welke al mee genomen kan worden in de gebiedsvisie Bosland en een aantal bestemmingsplannen waarbinnen een nieuw woonwagencentrum opgenomen is. Wij herhalen de voorkeurlocaties onder verwijzing naar brief aan College en de Raad, brief dd. 23 september 2020 met een automatisch bericht van ontvangst gekregen.

Wat ons voornamelijk op viel tijdens de Beeldvormende presentatie over Bosland, dat alles achterstevoren wordt uitgevoerd. Zoals;

1. Andere locaties uitgezocht voor het ABS.
2. Locatie uitgekozen voor het ABS (Leeuwenhoekweg).
3. Nog geen uitgebreid omgevingsonderzoek gedaan naar de Leeuwenhoekweg ter motivatie voor het plaatsen van de ABS.
4. Het wordt al voorgelegd aan de Raad.

En daarna staan wij als belanghebbende pas op de laatste plaats op uw agenda om alsnog onderzoek te doen voor andere locaties voor het woonwagencentrum en om onze wensen te bespreken. Ons inziens is dit niet een normale volgorde en ook niet voor ons belang, maar slechts voor de belangen van de gemeente. Wij maken bezwaar tegen deze werkwijze.

Verhuizen

Wat wij nogmaals willen benadrukken is dat de huidige woonwagenlocatie op het Bosland niet geschikt is en ook nooit zal worden om te wonen. Het blijft een locatie omringd door bedrijven. Of er nou een Zonnepark komt of wat anders, de locatie zal nooit kunnen verbeteren op het gebied van wonen. Tevens kunnen wij al met zekerheid zeggen dat wij niet naast (bijna in) een zonnepark willen wonen. Omringd door andere industriele bedrijvigheid.

Communicatie

Zoals eerder in onze inspreekteksten van 15 september 2020 is aangegeven, is dat wij **niet** betrokken worden bij keuzes/scenarios welke wel al worden voorgelegd aan de Raad. Daarnaast heeft onze nieuwe projectleider zelf aangegeven tijdens ons voorbereidend gesprek van 8 oktober 2020 dat ons project 7 maanden stil heeft gelegen.

This document was created by an application that isn't licensed to use novaPDF.
Purchase a license to generate PDF files without this notice.

Groenonderhoud

De gemeente heeft aangegeven dat zij geen groenonderhoud mogen uitvoeren bij ons vanwege toegangontzegging van mogelijk 3 bewoners van de 12 bewoners. Hierdoor legt de gemeente de verantwoordelijkheid voor eventuele schade van auto's, woonwagens, kassen, etc. Bij ons allemaal als bewoners. De meerderheid van de bewoners (dus 9 bewoners) hebben al eerder toestemming gegeven en geven bij deze opnieuw toestemming om groenonderhoud uit te voeren en toegang tot het terrein te verlenen. Dit is nogmaals per brief met handtekeningen verstuurd naar de gemeente. Wij kunnen niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele schade door de keuzes, acties en besluiten voor o.a. toengangontzegging tot het woonwagencentrum door de andere bewoners. Integendeel: De gemeente heeft als terreinbeheerder de algehele zorgplicht en naleving bouwbesluit.

Beantwoording vragen v/d Raadsleden n.a.v. Beeldvormende presentatie van 3 november 2020

Graag willen wij de vragen van de Raadsleden en Duoraadslid beantwoorden, daar wij van mening zijn dat deze niet volledig beantwoord zijn.

1. De heer Jumelet vroeg of er overleg is geweest met ons over de locatie Bosland of eventueel een andere locatie.

Antwoord: Nee, hier is nog geen overleg over geweest. De gemeente heeft nog geen onderzoek gedaan naar andere locaties. Wel hebben wij een aantal locaties zelf aangedragen, maar deze zijn nog niet onderzocht met een programma van eisen. Vandaar dat wij ook willen benadrukken dat er een Programma van Eisen met ons vooraf dient opgesteld te worden, welke onderdeel genomen kan worden van deze gebiedsvisie en leidend wordt binnen bestemmingsplannen en zoektocht naar de meest geschikte locaties, zoals eerder door ons aangegeven aan de Gemeente en uw raad.

2. De heer Markus vroeg in hoeverre dit plan al is voorgesteld en is besproken met de bewoners van het woonwagencentrum?

Antwoord: Wij zijn er zelf achter gekomen dat er een Gebiedsvisie en Gebiedsverkenning is opgesteld. Dit plan is niet vooraf met ons besproken en hier hebben wij allen niet de kans voor gekregen om ons aandeel in te geven.

3. De heer Markus vroeg ook naar het miljoen wat bedoeld is voor de weg, maar dat deze onlangs al nieuw overlaagd is. Dus waar is de miljoen nog voor bedoeld?

Antwoord: De gemeente heeft ons in een brief van 28 oktober 2020 kenbaar gemaakt dat de weg geen trottoirs zal krijgen en verlichting zou wel onderzocht worden. Vraag voor het maken van verlichting aan de weg hebben wij al vóór dat de weg een nieuw overlaag kreeg, gevraagd.

4. De heer Xhemaili vroeg wanneer de bewoners op de hoogte worden gesteld van dit plan en wanneer beide plannen bij elkaar komen om 'gedonder en gezeik' te voorkomen.

Hierop kreeg de heer Xhemaili het volgende antwoord: Het plan heeft weinig invloed op de woonwagenbewoners. Gemeente is van mening dat eerst dit plan vastgesteld moet worden en dan pas daarna verder met de bewoners uitwerken.

Antwoord: Wij zijn primair belanghebbende en weer worden wij niet bij een voorgesteld plan betrokken. De bezwaren zijn u nu reeds bekend. **Wij pleiten voor uitstel van behandeling.**

Dit schendt weer het vertrouwen dat je in een overheid zoals deze gemeente moet kunnen hebben. Vandaar dat wij hier nogmaals names de meerderheid van de bewoners pleiten voor het verhuizen naar een andere woonlocatie. Absolute transparantie van de gemeente en een Programma van Eisen met ons op te stellen, voordat u besluit over deze gebiedsvisie Bosland op basis van de beeldvormende digitale vergadering van 4 november 2020, beschikbare openbare gegevens.

Dank u wel voor uw aandacht.

Lansingerland, 6-11-2020
Nienke Flutsch
[redacted]

This document was created by an application that isn't licensed to use novaPDF.
Purchase a license to generate PDF files without this notice.

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid

Inhoudsopgave

1 **Inleiding** 2

2 **Samenvatting** 6

3 **Achtergrond woonwagenbewoners en beleid** 8
3.1 Inleiding 9
3.2 Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners 9

4 **Mensenrechten en woonwagenbewoners** 12
4.1 Inleiding 13
4.2 Welke mensenrechten zijn van toepassing? 13
4.2.1 Het recht op huisvesting 13
4.2.2 Het recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven 14
4.2.3 Het recht op gelijke behandeling 14
4.3 Mensenrechtelijke standaarden voor woonwagenbeleid 15
4.4 Mensenrechtelijke standaarden bij individuele besluiten 15
4.5 Conclusie 16

5 **Bouwstenen voor beleid** 18
5.1 Visie 19
5.2 Rolverdeling 19
5.3 Vraag, het inventariseren van de woonbehoefte 20
5.4 Aanbod 21
5.5 Opnemen in woonvisie en prestatieafspraken 22
5.6 Beheer en exploitatie 23
5.7 Toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens 23
5.8 Communicatie 24

1_Inleiding

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. Met het intrekken van de Woonwagenwet werd de 'normalisatie' van het huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners een feit. De zorg van de overheid in het voorzien in passende woonruimte behelsde vanaf dat moment dezelfde als voor burgers die niet in een woonwagen wonen, namelijk "het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor hun ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of op een woonschip willen wonen". In de memorie van toelichting bij de intrekking van de woonwagenwet stond dat "deze verantwoordelijkheid ook inhoudt dat een wettelijke verplichting voor een gemeente om een woonwagencentrum in stand te houden niet meer noodzakelijk is." [1]

Vanuit het Rijk zijn de eerste jaren na de intrekking van de Woonwagenwet enkele handreikingen voor gemeenten uitgebracht met als doel hen te ondersteunen bij de beleidsvorming van het woonwagenbeleid. Inmiddels is van diverse kanten, onder meer door bewonersorganisaties, het Europees Hof voor de rechten van de mens, het College voor de Rechten van de Mens en de Nationale Ombudsman, aangegeven dat het beleidskader dat ontwikkeld is bij de intrekking van de Woonwagenwet niet meer voldoet. Zij geven aan dat er behoefte is aan een nieuw kader voor het gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid. De nationale Ombudsman gaf in zijn rapport *Woonwagenbewoner zoekt standplaats*[2] aan dat het landelijke beleidskader en het op lokaal niveau gevoerde standplaatsenbeleid in overeenstemming dienen te worden gebracht met de geldende mensenrechtelijke kaders. Daartoe dient dit beleidskader.

Dit beleidskader gaat over het woonwagen- en standplaatsenbeleid. Het kader heeft betrekking op standplaatsen voor woonwagens voor mensen die zich van generatie op generatie als woonwagenbewoner hebben gemanifesteerd, of ze op dit moment daadwerkelijk in een woonwagen wonen is niet van belang. Hieronder vallen Roma, Sinti, 'reizigers' en rondreizende kermisexploitanten en circusartiesten. Er zijn grote verschillen tussen deze groepen. Echter, voor dit beleidskader is vooral de wens om te wonen in een woonwagen op een woonwagenlocatie van belang. Om deze reden en voor de leesbaarheid van dit beleidskader worden deze groepen in het vervolg van dit beleidskader aangeduid als woonwagenbewoners.

Vanaf het begin van deze eeuw heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenbewoners geldt. Het Europees Hof voor de Rechten van de Mens oordeelde dat woonwagenbewoners een minderheidsgroep vormen met een eigen culturele identiteit die bescherming van de overheid verdient. Ook andere internationale organisaties hebben Nederland hierop al vaker aangesproken. Het College voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat het beleid van gemeenten die er naar streven het aantal standplaatsen tot nul te reduceren, het zogeheten uitsterfbeleid, in strijd is met het grondwettelijk recht op gelijke behandeling, zoals onder andere uitgewerkt in de Algemene wet gelijke behandeling. In mei 2017 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht waarin hij stelde dat het Rijk en de gemeenten tekort schoten in hun betrouwbaarheid ten aanzien van woonwagenbewoners. De Nationale ombudsman vond dat zij het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren. De belangrijkste aanbevelingen van de ombudsman zijn: een gezamenlijke visievorming met gemeenten, woningcorporaties en bewoners, een beleidskader voor gemeenten en woningcorporaties en het monitoren van het aantal standplaatsen in Nederland.

De toenmalige minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft in reactie hierop aan de Tweede Kamer meegedeeld[3] dat hij het beleidskader voor lokale overheden voor standplaatsen en woonwagens in overeenstemming zal brengen met de mensenrechtelijke uitgangspunten. Er zijn verschillende bijeenkomsten met woonwagenbewoners, gemeenten, woningcorporaties en andere betrokkenen geweest. Op basis van deze gesprekken is dit beleidskader tot stand gekomen. Tevens is hierover advies gevraagd aan het College voor de

[1] Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3

[2] Nationale Ombudsman, Woonwagenbewoner zoekt standplaats: Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners, 17 mei 2017, Rapportnummer: 2017/060

[3] Kamerstukken II, 2016-2017, 34 550 XVIII, nr. 48

Rechten van de Mens[4]. De aanbevelingen uit dit advies zijn zoveel mogelijk opgenomen in dit beleidskader.

Dit beleidskader is allereerst bedoeld voor gemeentebestuurders, gemeenteraadsleden en gemeenteambtenaren. Gemeenten zijn de regisseur van het huisvestingsbeleid, ook wat betreft woonwagens en standplaatsen. Ook kan dit beleidskader behulpzaam zijn voor bestuurders en medewerkers van woningcorporaties. Het is immers hun taak om standplaatsen en woonwagens te verhuren aan mensen met een laag inkomen, waarbij zij tevens gebonden zijn aan de wetgeving inzake gelijke behandeling.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties verwacht dat dit beleidskader aanleiding geeft voor een herijking van het standplaatsenbeleid voor woonwagens in diverse Nederlandse gemeenten. Door het beleid voor woonwagenbewoners te expliciteren wordt de specifieke woonbehoefte van deze groep gewaarborgd. Dit zou ertoe moeten leiden dat de trend van de afgelopen decennia, een daling van het aantal standplaatsen, wordt gekeerd.

Dit beleidskader is als volgt ingedeeld. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de doelgroep en de achtergrond van het huidige beleid voor woonwagens en standplaatsen. In hoofdstuk 4 wordt het mensenrechtelijk kader uiteengezet. In hoofdstuk 5 zijn concrete aanwijzingen en bouwstenen voor het beleid beschreven.

[4] Advies inzake Woonwagen- en standplaatsbeleid van het College voor de Rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden.

2_Samenvatting

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. De afgelopen jaren heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenbewoners geldt. Zij stellen dat het beleidskader dat ontwikkeld is bij de intrekking van de Woonwagenwet niet meer voldoet. In mei 2017 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht waarin hij stelde dat het Rijk en de gemeenten het recht van woonwagenbewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren.

Dit beleidskader reikt gemeenten de kaders aan waarmee zij het lokale woonwagenbeleid binnen het mensenrechtelijke kader kunnen ontwikkelen. Het biedt bouwstenen die gemeenten kunnen gebruiken om invulling te geven aan het gemeentelijke huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners. Uitgangspunt hierbij blijft dat huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is.

De gemeente is bij uitstek de bestuurslaag die lokaal afwegingen kan maken op basis van de lokale behoefte.

De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid.

Concreet betekent dit:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn *kans* op een standplaats.

3_ Achtergrond woonwagen-bewoners en beleid

3.1 Inleiding

In Nederland zijn er verschillende groepen met een woonwagencultuur die in het verleden een nomadisch bestaan hadden. Het betreft Sinti, Roma en woonwagenbewoners, waaronder ook circusartiesten en kermisreizigers worden begrepen. Deze groepen werden in de twintigste eeuw aangeduid als "woonwagenbewoners" omdat een groot deel sinds de tweede helft van de 19e eeuw woont in woonwagens[5]. Hieronder wordt kort ingegaan op de te onderscheiden groepen die momenteel in Nederland zijn.

In de loop van de 15e eeuw kwamen steeds meer Roma en Sinti naar Nederland. Aanvankelijk betrof het vooral Oost-Europese Roma[6] die uit economische motieven kwamen en slechts tijdelijk in Nederland bleven. In de tweede helft van de 19e eeuw kwamen Sinti uit Duitstalig gebied die zich vestigden in Noord-Brabant en Limburg[7]. De Roma en Sinti kennen een lange geschiedenis van stigmatisering, vervolging en discriminatie[8]. In de Tweede Wereldoorlog zijn vele Roma en Sinti afgevoerd naar de concentratiekampen en daarbij omgekomen[9]. In de jaren zestig van de vorige eeuw kwam een groep Roma als gastarbeiders naar Nederland. Halverwege de jaren zeventig kwam daar een groep stateloze Roma bij, die een verblijfsvergunning kregen op voorwaarde dat ze zich huisvestten in huizen[10]. Ook bestaan er groepen autochtone reizigers die in hun levensonderhoud voorzagen[11] door middel van ambulante handel of beroepen als stoelenmatter, mandenmaker, slijper, ketellapper en paraplu-reparateur. Anderen waren muzikant of betrokken bij circus- en kermisattracties. Deze groep van woonwagenbewoners heeft ook van oudsher[12] marginalisatie[13] en discriminatie[14] ondervonden. De woonwagencultuur is ook erkend als immaterieel cultureel erfgoed[15]. Voor deze groepen is het onderhavige beleidskader van toepassing[16]. Immers zij hebben gemeen dat zij op het vlak van huisvesting zichzelf van generatie op generatie beschouwen als een aparte groep. Dat uit zich onder meer in de wijze waarop ze wonen.

3.2 Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners

In 1918 werd de Woonwagenwet[17] van kracht. Deze wet bevatte regels waaraan de woonwagen en de bewoners moesten voldoen om in aanmerking te komen voor een vergunning en was mede bedoeld om de toename van het aantal woonwagens af te remmen. De bewoner van een wagen die niet aan de eisen voldeed, kreeg geen vergunning. Er kwam tevens een eind aan de vrijheid om de woonwagen overal neer te zetten. De wet voorzag ook in een verplichting voor de gemeente om een (sobere) standplaats in te richten mocht zij woonwagens niet willen verwijderen. Door een wijziging van de Woonwagenwet in 1957[18] werd het mogelijk dat gemeenten gezamenlijk regionale woonwagencentra (de latere grotere regionale kampen) konden inrichten. Het beleid richtte zich vanaf dat moment meer op resocialisatie en het wegwerken van achterstanden. De Woonwagenwet van 1968[19] maakte het rondtrekken vrijwel onmogelijk en beoogde een concentratie van woonwagenbewoners in grote kampen. Het doel was het welzijn van de woonwagenbewoners te bevorderen en hen als aparte groep met eigen voorzieningen te helpen en te verheffen. Daartoe werden er zo'n 50 regionale kampen met een beperkt aantal trekkersplaatsen en eigen voorzieningen gepland. Deze centra lagen meestal op afgelegen plaatsen aan de rand van de grote steden. Tegelijkertijd werd het vergunningenstelsel beperkt: wie in een woonwagen wilde gaan wonen, kreeg alleen

[5] J. Donker en J. Overbekking, Woonwagenbewoners in Nederland (1880-2006) Primo, Purmerend, 2006, p. 6-8

[6] Zie voor geschiedenis van de Roma en Sinti: N. Boggart, P. van Eeuwijk en J. Rogies, Zigeuners. De overlevering van een reizend volk, Elsevier, Amsterdam, 1980, p.28 en H. van Baar, The European Roma, F&N Eigen Beheer, Amsterdam 2011

[7] Monitor racisme en extreem rechts, Cahier nr. 3, Roma en Sinti, Peter R. Rodrigues en Maaike Matelski, Anne Frankstichting en Universiteit Leiden, 2004, p. 12

[8] M. Morel, De Romakwestie: een mensenrechtelijk perspectief, Universiteit Gent 2010, p. 3.

[9] B.A. Sijes, e.a., Vervolging van zigeuners in Nederland 1940-1945, Rijksinstituut voor oorlogsdocumentatie, monografieën nr. 13, Martinus Nijhof, Den Haag, 1979

[10] Monitor racisme en extreem rechts, Cahier nr. 3, Roma en Sinti, Peter R. Rodrigues en Maaike Matelski, Anne Frankstichting en Universiteit Leiden, 2004, p. 12-16

[11] A. Cottaer, L. Lucassen en W. Willems, Mensen van de reis, Waanders Uitgevers, Zwolle, 1995, p. 8 ev.

[12] zie onder meer: Het Verslag der Staatscommissie ingesteld bij Koninklijk Besluit van 22 september 1903, no. 51 over Bedelarij en landloperrij, woonwagen en woonschepen en habituele dronkenschap.

[13] College voor de rechten van de mens, oordeelnummer 2006-222, par. 3.16

[14] BMC, Rapport Inspectie Leefomgeving en Transport 2012, Woonwagenbewoners in Nederland 2011.

[15] https://www.immaterieelerfgoed.nl/nl/woonwagencultuur

[16] Handreiking antidiscriminatiebeleid gemeenten. Bijlage 7 bij de Kamerbrief inzake kabinetsaanpak en voortgangsrapportage over het Nationaal actieprogramma tegen discriminatie, Kamerstukken II, 2017/18, 30950, nr. 156

[17] Kamerstukken II, 1913/14, 56, nr. 1

[18] Kamerstukken II, 1955/56, 4363, nr. 2

[19] Kamerstukken II, 1967/68, 7572, nr. 2

een standplaats als de ouders ook al in een woonwagen woonden. Dit afstammingsbeginsel was bedoeld om uitbreiding van het aantal standplaatsen tegen te gaan. Elk woonwagencentrum had een maatschappelijk werker, gezondheidszorg, recreatievoorzieningen en een eigen lagere school. Naast de 45 grote centra, waren er in 1975 ook nog 125 kleinere centra.

Halverwege de jaren 70 van de vorige eeuw werd in de Nota woonwagenbeleid[20] vastgesteld dat dit systeem niet goed functioneerde. In deze nota werd gekozen voor decategorisering, normalisatie en deconcentratie. Daarom werd de Woonwagenwet aangepast[21]. De scholen op de centra werden opgeheven en er volgde een meer individuele benadering. Het rondtrekken werd geheel verboden en er werd gestreefd naar kleine centra met tien tot vijftien standplaatsen door elke gemeente een verplichting op te leggen om op het eigen grondgebied een woonwagencentrum in stand te houden of aan te leggen. De provincies moesten daartoe streefcijfers aanleggen in de zogeheten 'woonwagenplannen'.

In 1991 werd in de Beleidsnota "Wetgeving wonen op een standplaats in de jaren negentig"[22] besloten dat alle aparte regels en wetten voor woonwagenbewoners gefaseerd zouden worden afgeschaft. Uitgangspunt van beleid werd dat woonwagenbewoners moesten worden behandeld als 'gewone burgers'. Een wijziging van de Woonwagenwet[23] verplichtte iedere gemeente – opnieuw – om kleine centra in te richten van maximaal 15 standplaatsen, dicht bij de bebouwde kom om de integratie te bevorderen. Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken[24]. Sindsdien zijn gemeenten primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt. De zorg voor het voorzien in passende huisvesting behelst het treffen van de maatregelen voor een goede huisvesting ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of op een woonschip wonen[25]. Woningcorporaties dragen zorg voor de aanleg van standplaatsen en de bouw van woonwagens[26]. Indien zij niet voldoende in de woningbehoefte kunnen voorzien, kunnen gemeenten, indien noodzakelijk, besluiten zelf de betreffende voorzieningen te treffen[27].

[20] Kamerstukken II, 1974/75, 13 471, nr. 2
[21] Kamerstukken II, 1976/77, 14 250, nr. 2
[22] Kamerstukken II, 1990/91, 22 059, nr. 2
[23] Kamerstukken II, 1989/90, 20 066, nr. 2
[24] Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving. (Kamerstukken II, 1997/98, 25 333, nr. 2)
[25] Zie ook: E.H.M. Widdershoven, Afschaffing van de wet op woonwagens en woonschepen, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2005
[26] Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3
[27] Artikel 75 van de Woningwet

4_ Mensenrechten en woonwagen-bewoners

4.1 Inleiding

Sinds de intrekking van de Woonwagenwet[28] in 1998 zijn gemeenten primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waarvan de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel uitmaakt. Het voorzien in passende woonruimte behelst het treffen van de benodigde maatregelen ten behoeve van een goede huisvesting voor hun ingezetenen, ongeacht of zij in een woning, of een woonwagen willen wonen[29]. De gemeente heeft hierbij beleidsvrijheid zodat optimaal ingespeeld kan worden op de lokale behoefte. Deze beleidsvrijheid wordt echter beperkt door onder meer de grond- en mensenrechten[30]. De Grondwet en de internationale verdragsbepalingen waaraan Nederland zich heeft verbonden, zijn voor iedere gemeente bindend. Gemeentelijk beleid dat in strijd is met de Grondwet of met mensenrechten is ongeoorloofd. In het uiterste geval kan via interbestuurlijk toezicht[31]worden ingegrepen. Ook individuele besluiten die in strijd zijn met de mensenrechten kunnen door de rechter worden vernietigd, waarbij de rechter eerdere uitspraken van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) dient te betrekken.

Verschillende nationale, Europese en internationale (rechterlijke) instanties hebben zich uitgesproken over de invulling van deze mensenrechten en de voorwaarden die in acht moeten worden genomen ten aanzien van de huisvesting van woonwagenbewoners. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de bindende uitspraken van het EHRM. Daarnaast hebben internationale comités[32] en de European Union Agency for Fundamental Rights[33] aan Nederland aanbevelingen[34] gedaan inzake de voorwaarden en verplichtingen die de overheid in acht moet nemen bij de huisvesting van woonwagenbewoners.

[28] Wet van 1 juli 1998 tot wijziging van de Huisvestingswet, de Woningwet en enige andere wetten in verband met de integratie van de woonwagen- en woonschepenregelgeving

[29] Kamerstukken II, 1996/97, 25 333, nr. 3

[30] L. Huijbers, Het woonwagenbeleid in Nederland vanuit mensenrechtelijk perspectief, NTM/NJVM bull. 2015/28.

[31] Artikel 132, vierde lid, van de Grondwet

[32] Committee on the Elimination of Racial Discrimination, Concluding observations on the ninetheenth tot twentyfirst periodic reports of the Netherlands, 2015. Daarnaast heft ook de Europese Commission tegen Racisme en Intolerantie in rapporten in 2007 en 2013 hierover aanbevelingen gedaan

[33] European Union Agency for Fundamental Rights report 2018, p. 103 en 107 *http://fra.europa.eu/en/publication/2018/fundamental-rights-report-2018*

[34] Committee on the Elimination of Racial Discrimination, Concluding observations on the ninetheenth to twenty-first periodic reports of The Netherlands, 2015. Daarnaast heeft ook de Europese Commissie tegen Racisme en Intolerantie in rapporten in 2007 en 2013 aanbevelingen hierover gedaan

Verder heeft het College voor de Rechten van de Mens (het College) zich in meerdere oordelen[35] ten aanzien van gemeenten en woningcorporaties uitgesproken over de toepassing van het recht op gelijke behandeling van woonwagenbewoners bij huisvesting. Ten slotte heeft de Nationale Ombudsman een rapport[36] uitgebracht waarin zij stelt dat in meerdere gemeenten de rechten van woonwagenbewoners inzake huisvesting niet worden gerespecteerd.

4.2 Welke mensenrechten zijn van toepassing?

Bij de huisvesting van woonwagenbewoners dient rekening gehouden te worden met onder meer de volgende grondrechten: het recht op huisvesting, het recht op bescherming van het privéleven en het recht op gelijke behandeling.

4.2.1 Het recht op huisvesting

In meerdere verdragen die door Nederland geratificeerd zijn, is het recht op huisvesting opgenomen[37]. Dit houdt in dat de overheid een inspanningsverplichting heeft om voor iedereen te voorzien in adequate huisvesting. De overheid heeft een inspanningsverplichting om te voorzien in onder meer veilige, passende en betaalbare huisvesting waarbij ook rekening gehouden wordt met de culturele identiteit[38] (cultural adequacy)[39] van de woningzoekenden[40] en dakloosheid wordt voorkomen. In de Grondwet is dit recht als volgt geformuleerd: “Bevordering van voldoende woongelegenheid is voorwerp van zorg der overheid”.[41] Dit betreft zowel het

[35] College voor de rechten van de Mens, oordeelnummers: 2014-165, 2014-166, 2014-167, 2015-61, 2016-19, 2016-63, 2016-64, 2016-65, 2016-66, 2016-67, 2016-68, 2016-71, 2016-72, 2016-95, 2016-71, 2016-107, 2016-109, 2016-139, 2017-31, 2017-32, 2017-103 2018-08, 2018-09

[36] Nationale Ombudsman, Woonwagenbewoner zoekt standplaats: Een onderzoek naar de betrouwbaarheid van de overheid voor woonwagenbewoners, 17 mei 2017, Rapportnummer: 2017/060

[37] Onder meer: Artikel 25, eerste lid, van de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, Artikel 11, eerste lid, van het Internationaal Verdrag inzake economische, sociale en culturele rechten, Artikel 31 van het Herzien Europees Sociaal Handvest, Artikel 34, lid 3 Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie (2000/C 364/01)

[38] Waardoor het recht op huisvesting ook gevolgen voor de wijze waarop voorzien wordt in de huisvesting van woonwagenbewoners

[39] High Commissioner for Human Rights, The right to adequate housing, factsheet no. 21/rev. 1, UN-HABITAT; zo ook M. Uhry housing related binding obligations on states, Fondation Abbé Pierre & Feantsa, 2016

[40] Zie ook: Commissioner for Human Rights, Human Rights of Roma and Travellers in Europe, Council of Europe, p. 137 ev.

[41] Artikel 22, tweede lid van de Grondwet

aantal woningen, de kwaliteit en de veiligheid ervan,[42] alsmede de betaalbaarheid.[43] Het grondrecht geeft geen recht op een woonruimte, maar het beleid moet erop gericht zijn dat er slechts in noodgevallen een situatie van onvoldoende aantal wooneenheden zou bestaan.[44] Er is bewust voor gekozen om de nadere uitwerking over te laten aan wetgevende en besturende organen.[45]

4.2.2 Het recht op eerbiediging van privé-, familie- en gezinsleven

Het mensenrechtelijk kader voor het woonwagenbeleid wordt voor een belangrijk deel gevormd door het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM). In artikel 8 van het EVRM[46] is bepaald dat een ieder recht heeft op respect voor zijn privé leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie. Voor het bepalen of een woonwagen valt aan te merken als 'woning' en daarmee onder de bescherming van artikel 8 EVRM valt, is bepalend dat de bewoner 'een voldoende en voortdurende band heeft met een specifieke woonwagen(standplaats)'.[47] Dit betekent dat ook wanneer een woonwagenbewoner niet officieel staat ingeschreven op een woonwagenlocatie, deze aangemerkt zou kunnen worden als zijn of haar 'home'. Niet relevant is wat in de Nederlandse wet- en regelgeving onder het begrip "woning" wordt verstaan. Evenmin is van belang of de verblijfplaats wordt gehuurd of illegaal bewoond. Het EHRM beschouwt als wezenskenmerken van de identiteit van woonwagenbewoners: het wonen in een woonwagen waarbij familieverbanden in onderlinge verbondenheid een belangrijke rol spelen[48] Trekvrijheid kan ook worden aangemerkt als een cultureel kenmerk[49] dat nadere invulling geeft aan de 'wezenskenmerken' woonvorm en familiebanden[50]. De overheid heeft een positieve verplichting[51] om deze cultuur te beschermen[52] en het woonwagenleven te faciliteren[53]. Gemeenten dienen bij het te voeren woonwagenbeleid rekening te houden met deze uitgangspunten.

Bij het bepalen van wat adequate huisvesting is moet de overheid dus respect hebben voor en rekening houden met de culturele identiteit.[54] Woonwagenbewoners hebben een van generatie op generatie overgedragen cultuur waarbij het wonen in onderlinge verbondenheid in een woonwagen bepalend is[55]. Daarom is het onvoldoende om woonwagenbewoners reguliere huisvesting te bieden en geen rekening te houden met hun specifieke woonbehoefte.[56] Dit betekent niet dat iedere woonwagenbewoner per direct een standplaats moet krijgen, maar wel dat een woningzoekende woonwagenbewoner binnen een afzienbare termijn een kans heeft op een standplaats.[57] Niet van belang is of een woonwagenbewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond. Zolang hij de intentie had om terug te keren naar het woonwagenleven, dient rekening gehouden te worden met zijn woonbehoefte.

4.2.3 Het recht op gelijke behandeling

Een verbod op discriminatie met betrekking tot huisvesting is onder meer opgenomen in het Internationaal Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van rassendiscriminatie (IVUR).21 Het recht op gelijke behandeling is ook beschermd in de Grondwet[58] en verder geconcretiseerd in onder meer de Algemene wet gelijke behandeling (AWGB). De AWGB is zowel van toepassing op gemeenten als woningcorporaties. Het College benadert in individuele gevallen het woonwagenbeleid vanuit het discriminatieverbod zoals dat is neergelegd in artikel 7a van de AWGB, hetgeen een implementatie is van de Europese richtlijn houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van personen ongeacht ras of etnische afstamming[59]. Het gelijkheidsbeginsel houdt in woonwagenbewoners niet nadeliger mogen worden behandeld vanwege het feit dat zij woonwagenbewoner zijn. Om die reden heeft het College geoordeeld dat een uitsterfbeleid

[42] Kamerstukken II 1975/76, 13873, nr. 3, p. 14
[43] Van der Pot, '*Handboek van het Nederlandse staatsrecht*', Deventer: Kluwer 2006, p. 461
[44] P.P.T. Bovend'Eert e.a., '*Tekst & Commentaar Grondwet*', Deventer: Wolters Kluwer 2015, p. 65-66
[45] Kamerstukken II 1975/76, 13873, nr. 3, p. 2.
[46] Dit recht is ook opgenomen in artikel 17 van het Internationaal Verdrag inzake Burgerrechten en Politieke Rechten
[47] EHRM 29 september 1996, appl. no. 20348/92 (Buckley/VK).
[48] EHRM 18 januari 2001, appl.no. 27238/95 (Chapman/VK), par. 73
[49] EHRM 18 januari 2001, appl.no. 27238/95 (Chapman/VK), par. 73
[50] Advies inzake Woonwagens- en standplaatsenbeleid van het College voor de rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden
[51] EHRM 11 oktober 2016, appl. no. 19841/06 (Bagdonavicius e. a./Rusland)
[52] EHRM 27 mei 2004, appl. no.. 66746/01 (Connors/VK).
[53] EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 *(Winterstein/Frankrijk)*, par. 76
[54] Office of the UN High Commissioner for Human Rights, The Right to Adequate Housing. Fact Sheet No 21/Rev. 1, Geneva
[55] College, d.d. 19 december 2014 (oordeelnummer 2014-165, 2014-166 en 2014-167), d.d. 28 mei 2015 (oordeelnummer: 2015-61); d.d. 8 maart 2016 (oordeelnummer: 2016-19); d.d. 5 juli 2016 (oordeelnummer 2016-64, 2016-67 en 2016-68), d.d. 7 juli 2016 (oordeelnummer 2016-71 en 2016-72), d.d. 14 oktober 2016 (oordeelnummer 2016-109 en 2016-110), d.d. 19 december 2016 (oordeelnummer 2016-139).
14 College, d.d. 8 maart 2016 (oordeelnummer 2016-19); d.d. 14 oktober 2016 (oordeelnummer: 2016-109); d.d. 19-12-2016 (oordeelnummer: 2016-139)
[56] EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 *(Winterstein/Frankrijk)*, par. 76
[57] Effectief genot van het recht, zie: EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 *(Winterstein/Frankrijk)*, par. 76; EHRM 18 januari 2001, appl. no. 27238/95 *(Chapman/VK)*, para. 89-99
[58] Artikel 1 van de Grondwet
[59] Artikel 3, eerste lid, onder h, van de Richtlijn 2000/43/EG van de Raad van 29 juni 2000 houdende toepassing van het beginsel van gelijke behandeling van personen ongeacht ras of etnische afstamming

van woonwagenstandplaatsen, dat gericht is op het laten verdwijnen van woonwagenbewoning in een gemeente, discriminerend[60] is. Eveneens heeft het College bepaald dat gemeentelijk beleid dat gericht is op het reduceren van standplaatsen strijdig kan zijn met het discriminatieverbod en de mensenrechten; zeker wanneer daarbij geen rekening wordt gehouden met de behoefte aan standplaatsen. Het (materiële) gelijkheidsbeginsel houdt in dat ongelijke gevallen ongelijk behandeld moeten worden naarmate van hun verschil. Bij woonwagenbewoning gaat het om ongelijke gevallen, omdat deze woonvorm voor woonwagenbewoners een wezenlijk onderdeel is van hun cultuur en identiteit. Daarom kan hun woonbehoefte niet gelijk gesteld worden aan bewoners van reguliere woningen. De bijzondere beschermingspositie van woonwagenbewoners vloeit dus ook voort uit het gelijkheidsbeginsel.

4.3 Mensenrechtelijke standaarden voor woonwagenbeleid

Uit het bovenstaande volgt dat gemeenten in hun algemene beleid aandacht moeten hebben voor de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners. Deze behoefte kenmerkt zich door het wonen in een woonwagen en door het in familieverband samen wonen op een woonwagenlocatie.

De volgende standaarden gelden voor woonwagenbeleid:

- De gemeente heeft een zorgplicht om een beleid te ontwikkelen dat het woonwagenleven voldoende faciliteert en beschermt. Om die reden dient de lokale overheid te voorzien in voldoende woonwagenstandplaatsen.
- Om de rechten van woonwagenbewoners 'praktisch en effectief' te laten zijn, dient een woningzoekende woonwagenbewoner binnen een afzienbare tijd kans te maken op een standplaats. Als uitgangspunt is de wachttijd voor een standplaats ongeveer hetzelfde als de wachttijd voor een sociale huurwoning[61].
- Bij het bepalen of iemand als woonwagenbewoner kan worden aangemerkt, dient ook rekening gehouden te worden met 'spijtoptanten'. Voor de bescherming van de rechten is het niet van belang of een woonwagenbewoner tijdelijk in een reguliere woning heeft gewoond. Zolang hij of zij de intentie had om terug te keren naar het woonwagenleven, moet rekening gehouden worden met zijn of haar woonbehoefte.

Bij het vormgeven van het gemeentelijk woonwagenbeleid is het aan te bevelen om de behoefte aan woonwagenbewoning te inventariseren. Zo kan worden bepaald of gemeenten het woonwagenleven in hun gemeente voldoende mogelijk maken en of woonwagenbewoners daadwerkelijk binnen afzienbare tijd kans maken op een standplaats. Op deze manier kan het woonwagenbeleid ook voldoende gemotiveerd worden. Overigens kan bij een wijziging van een bestemmingsplan van een woonwagenlocatie 'een gebrek aan behoefte – en het ten gevolge daarvan mogelijke ontstaan van leegstand' – als een ruimtelijk motief worden aangemerkt.'[62] Maar, ook hier dient dit gebrek aan behoefte goed te worden onderbouwd. Het enkel stellen dat er een gebrek aan behoefte is, is onvoldoende[63]. Voor een gebalanceerd beleid en goede communicatie tussen overheden en woonwagenbewoners, is participatie van woonwagenbewoners en hun belangenorganisaties in woonwagenbeleidsvoering en -besluitvorming zeer van belang. Participatie gaat verder dan alleen raadpleging van woonwagenbewoners, het betekent dat zij juist actief, effectief en doorlopend betrokken worden bij zaken die hen betreffen[64].

4.4 Mensenrechtelijke standaarden bij individuele besluiten

Ook bij individuele besluiten, bijvoorbeeld bij een besluit tot uitzetting als gevolg van verplaatsing van een woonwagenlocatie, dient rekening gehouden te worden met het mensenrechtelijk kader. Vanwege het feit dat een woonwagen een uiting is van de cultuur en identiteit van een woonwagenbewoners, dient besluitvorming zorgvuldig te zijn. Bij het aanbieden van alternatieve huisvesting bijvoorbeeld, dient rekening te worden gehouden met het feit dat het woonwagenleven dermate specifiek is, dat een zelfde woongenot voor woonwagenbewoners alleen mogelijk is in een woonwagen. In andere woorden het aanbieden

[60] College voor de Rechten van de Mens oordeelnummer 2015-61, para. 4 en 2014-165 en 167, para. 3.19

[61] College voor de Rechten van de Mens, oordeelnummer 2016-19 (gemeente Waddinxveen), par. 5.3.

[62] College voor de Rechten van de Mens oordeelnummer 2014-165 en 2014-167, para. 3.15
EHRM 17 oktober 2013, appl.no. 27013/07 (*Winterstein/Frankrijk*), par. 76
ABRvS 19 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1103, r.o. 3.2

[63] College voor de rechten van de Mens, oordeelnummer 2016-19 (*Waddinxveen*), par. 5.3, oordeelnummer 2017-136 (*Capelle aan de IJssel*), par. 6.3, en oordeelnummer 2018-18 (*Utrechtse Heuvelrug*), par. 6.4-6.5

[64] Recommendation Rec(2008)5 of the Committee of Ministers to member states on policies for Roma and/or Travellers in Europe (definitions)

van reguliere huisvesting aan woonwagenbewoners is onvoldoende; dit is immers geen cultureel toereikende woning voor hen.[65]

4.5 Conclusie

De mensenrechten hebben invloed op de beleidsvrijheid die een gemeente heeft bij het ontwikkelen en uitvoeren van woonwagenbeleid. Samenvattend komt het erop neer dat een gemeente rekening houdt in zijn woonbeleid met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Zo mogelijk wordt tegemoet gekomen aan de wens om in familieverband samen te leven. Ook bij individuele beslissingen dient rekening gehouden te worden met de mensenrechten van de woonwagenbewoners.

[65] EHRM 17 oktober 2013, appl. no. 27013/07 *(Winterstein/Frankrijk)*, par. 76; Stenegry en Adams

Henny Descendre
DESCENDRE

5_ Bouwstenen voor beleid

5.1 Visie

De kern van het lokale standplaatsenbeleid, dat past binnen het mensenrechtelijk kader, is dat het woonwagenleven mogelijk is en voldoende wordt ondersteund. Uitgangspunt hierbij blijft dat huisvestingsbeleid een primaire verantwoordelijkheid van de gemeente is. De gemeente is bij uitstek de bestuurslaag die lokaal afwegingen kan maken. Het beleidskader biedt bouwstenen die gemeenten kunnen gebruiken om invulling te geven aan het gemeentelijke huisvestingsbeleid voor woonwagenbewoners.

De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van woonwagenbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Concreet betekent dit:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagenbewoners;
- Hiervoor is nodig dat de behoefte aan standplaatsen helder is;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagenbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende woonwagenbewoner die dit wenst, heeft binnen een redelijke termijn kans op een standplaats.

Als niet duidelijk is wat de behoefte is, kan dat betekenen dat de behoefte aan standplaatsen in kaart wordt gebracht. Als een gemeente in de afgelopen jaren een afbouw dan wel een bevriezingsbeleid heeft gehanteerd wat betreft het aantal standplaatsen, en er is een gebleken behoefte aan standplaatsen, dan is een inhaalslag nodig. Als er in de gemeente geblokkeerde standplaatsen bestaan, kan snel resultaat worden geboekt door deze standplaatsen opnieuw in gebruik te geven aan woningzoekende woonwagenbewoners.

5.2 Rolverdeling

Het is aan het **Rijk** om de visie op en het beleidskader voor standplaatsen- en woonwagenbeleid, zoals opgenomen in dit document, vast te stellen. Het Rijk is internationaal rechtelijk het aanspreekpunt voor de naleving van mensenrechten, ook wanneer de primaire verantwoordelijkheid is overgedragen aan gemeenten. Vanuit de systeemverantwoordelijkheid die het Rijk heeft, bewaakt het Rijk de ontwikkeling van het aantal standplaatsen door de jaren heen. Het Rijk houdt vanuit zijn systeemverantwoordelijkheid en vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de nakoming van internationale (mensenrechten-)verdragen de vinger aan de pols en zal blijvend investeren in een goede relatie met vertegenwoordigers van de doelgroep. Uiteraard werkt het Rijk hierbij nauw samen met de betrokken partijen. Binnen de interbestuurlijke verhoudingen houdt het Rijk toezicht op de provincies. Het Rijk houdt toezicht op gemeenten voor die terreinen waar de provincies geen taak en expertise hebben, zoals de mensenrechten.

De **provincies** houden toezicht op gemeenten. Het gaat om de kerntaken in het ruimtelijk-fysieke domein: onder meer bouwen, ruimtelijke ordening en huisvesting van mensenrechten[66], ook wat betreft woonwagenbewoners. Tevens kan de provincie een rol spelen bij de inventarisatie van de behoefte aan standplaatsen en/of locaties. Immers ook gemeenten die de nuloptie hebben gerealiseerd, hebben de verplichting om te voorzien in voldoende standplaatsen voor woonwagenbewoners die willen wonen in een woonwagen. Derhalve verdient het aanbeveling om de behoefte-inventarisatie tenminste op regionaal niveau te laten plaatsvinden. Ook voeren gemeenten bij de voorbereiding van het bestemmingsplan onder meer overleg met de provincie[67]. Hierbij kan de regionale behoefte aan woonwagenstandplaatsen op tafel komen.

De partijen op lokaal niveau stellen binnen dit beleidskader een lokaal beleid vast en voeren dat uit. De **gemeente** is verantwoordelijk voor het lokale woonbeleid, neergelegd in een woonvisie. Om goede redenen zijn de meeste gemeentelijke woningbedrijven in de vorige eeuw omgezet in woningcorporaties. Het daadwerkelijk realiseren en exploiteren van (sociale) woonruimten (in welke vorm dan ook) is geen kerntaak van gemeenten. De gemeente is natuurlijk wel verantwoordelijk voor de ruimtelijke ordeningskant van het standplaatsenbeleid. Via het bestemmingsplan (in de

[66] Handboek Wet revitalisering generiek toezicht, ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijsrelaties, Vereniging Nederlandse Gemeenten, Interproviciaal Overleg, augustus 2012.

[67] Artikel 3.11 van het Besluit ruimtelijke ordening

toekomst het omgevingsplan) wordt vastgelegd waar de kavels voor standplaatsen liggen en hoeveel dat er zijn. Ook is de gemeente verantwoordelijk voor het beheer van de openbare ruimte en voor handhaving van bijvoorbeeld bouwvoorschriften (brandveiligheid).

Woonwagenbewoners die een huishoudinkomen hebben tot aan de inkomensgrenzen, genoemd in artikel 48 van de Woningwet, behoren tot de doelgroep van **woningcorporaties.** Het ontwikkelen, verhuren en exploiteren van woonwagenlocaties, standplaatsen en woonwagens behoort daarmee tot de kerntaak van de woningcorporaties. Veel woningcorporaties zijn al actief op dit terrein. Daarbij worden diverse werkvormen gebruikt. Sommige corporaties richten een BV of een stichting op die voor de corporaties gezamenlijk het woonwagen- en standplaatsenwerk uitvoert. Soms op regionaal niveau, soms op provinciaal niveau. Voor de duidelijkheid en ter voorkoming van misverstanden: een door corporaties in het leven geroepen BV of stichting is aan de zelfde regels gebonden als de corporatie zelf. Woningcorporaties hebben onder de Algemene wet gelijke behandeling een zelfstandige verplichting om te voldoen aan de non-discriminatie standaarden.

5.3 Vraag, het inventariseren van de woonbehoefte

Voor een goed standplaatsenbeleid is het van belang om de omvang van de vraag te weten. Een voor de hand liggende methode om daar achter te komen is het instellen van een wachtlijst. Ook is het raadzaam om, als er bijvoorbeeld een lange periode geen wachtlijst is geweest (of geen actief beleid is gevoerd), een onderzoek naar de behoefte aan standplaatsen en woonwagens te doen. Het opstellen van een wachtlijst en de inventarisatie aan behoefte hoeft geen ingewikkelde of kostbare procedures te zijn.

Bij het inrichten van een wachtlijst zijn de volgende opties mogelijk:

a. aansluiten bij de reguliere wachtlijst van de woningcorporatie of een regionaal woonruimteverdeelsysteem, waar een woningzoekende kan aangeven dat hij of zij belangstelling heeft voor een standplaats en/of woonwagen;
b. een aparte wachtlijst voor standplaatsen.

Bij beide opties is het van belang om criteria vast te stellen op basis waarvan de volgorde op die wachtlijst (hierbij kunnen ook urgentieregels gelden) en de uiteindelijke toewijzing (zie paragraaf 4.5) plaatsvindt. Van groot belang is dat de gehanteerde criteria helder zijn en de werkwijze transparant is.

Bij deze criteria gaat het erom aan te geven wie in aanmerking komt voor een standplaats en/of woonwagen. Bij schaarste aan standplaatsen dient voorrang te worden gegeven aan woonwagenbewoners, die vanwege hun culturele eigenheid een andere woonbehoefte hebben dan andere woningzoekenden. Hierbij kan het “afstammingsbeginsel” worden gehanteerd: woningzoekende woonwagenbewoners die nu reeds in een woonwagen wonen, dan wel door omstandigheden in een stenen woning wonen maar de behoefte hebben in een woonwagen te wonen (spijtoptanten). Om op een eenvoudige en pragmatische wijze de afstamming aan te tonen kan gebruik worden gemaakt van het criterium “woonadres” van de aanvrager, van de ouders of grootouders. In die gevallen waarin, om welke reden dan ook, dit criterium niet kan worden toegepast, kan de woningzoekende in de gelegenheid worden gesteld om op andere wijze de afstamming van woonwagenbewoners aan te tonen.

Als er wordt gekozen om een onderzoek te doen, op basis waarvan beleid kan worden geformuleerd, kan er een enquête worden uitgezet bij de woonwagenbewoners die wonen in een woonwagen en hun inwonende familieleden en bij spijtoptanten. Daarmee kan de actuele behoefte aan standplaatsen en woonwagens in beeld worden gebracht en kunnen ook prognoses gemaakt worden voor de komende jaren, net als bij reguliere huisvesting. Woonwagenbewoners hechten er aan in familieverband te wonen. Door de woonwagenbewoners bij het onderzoek te betrekken, kunnen de spijtoptanten mogelijk weer in beeld worden gebracht. Er is een voorbeeld beschikbaar van een dergelijk onderzoek gedaan in de gemeente Haarlemmermeer[68]. Als een dergelijk onderzoek is gedaan, is het aanleggen van een wachtlijst nog steeds van belang in verband met de toewijzing. Op basis van een dergelijk onderzoek kan ook de gewenste samenstelling van de woonwagenlocaties nader worden ingevuld. Op die manier kan zo mogelijk tegemoet gekomen worden aan het wonen in familieverband op een woonwagenlocatie.

[68] Het onderzoek in de Haarlemmermeer is in 2017 ontworpen en uitgevoerd door mevrouw Achterbergh, momenteel onder meer voorzitter van de Vereniging Roma, Sinti en Woonwagenbewoners Nederland

5.4 Aanbod

Hoeveel standplaatsen moet een gemeente realiseren? Van belang is welke band woonwagenbewoners die in een woonwagen willen leven, hebben met een gemeente. Er zijn gemeenten die van oudsher een grotere populatie aan woonwagenbewoners hebben dan andere gemeenten. Om die reden is hier geen 'kengetal' te geven. Gemeenten die een afbouwbeleid hebben gevoerd dienen ook een behoefte-inventarisatie te doen, dit afbouwbeleid is immers niet in overeenstemming met het mensenrechtelijk kader.

Voor veel woonwagenbewoners is van belang dat families bij elkaar kunnen wonen[69]. Men houdt graag dagelijks contact. Binnen de familie wordt op elkaars kinderen gepast en voor ouderen gezorgd. Het wonen in familieverband is juist één van de specifieke kenmerken van de cultuur van woonwagenbewoners. In bepaalde gevallen kan het wenselijk zijn een locatie in te richten voor één bepaalde groep.

Bij de vraag naar de ideale grootte van een woonwagenlocatie spelen, naast de totale behoefte aan standplaatsen in de gemeente, onder andere de volgende factoren mee:

- Wat is de grootte van de plaatselijke families?
- Zijn er voldoende mogelijkheden om verschillende doelgroepen bij elkaar te plaatsen of kiest men voor meerdere kleinere woonwagenlocaties?
- Zijn er mogelijkheden de bestaande locaties uit te breiden?
- Zijn er mogelijkheden voor nieuwe locaties?

Ook is het van belang te overwegen of een locatie al dan niet gemengd dient te zijn, waar naast huurstandplaatsen en -woonwagens ook koopstandplaatsen zijn.

Op dit moment zijn er huurstandplaatsen waarbij ook de wagen wordt gehuurd en huurstandplaatsen waarop de huurders zelf een woonwagen moeten plaatsen. Het ligt niet voor de hand om een standplaats te huur aan te bieden waarop de huurders zelf een woonwagen moeten plaatsen. Indien de woonruimtezoekenden op basis van hun huishoudinkomen in aanmerking komen voor een huurstandplaats van een woningcorporatie, zullen zij meestal niet de middelen hebben om zelf een woonwagen te kopen. Tevens veroorzaakt dit problemen op het moment dat de huurders van de standplaats komen te overlijden. Dan moeten de erfgenamen op korte termijn

[69] Advies inzake Woonwagens- en standplaatsenbeleid van het College voor de rechten van de Mens, bij brief van 28 maart 2018 aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aangeboden

de standplaats ontruimen, hetgeen er bijna altijd toe leidt dat de woonwagen vernietigd moet worden.

Daarnaast bestaan er ook standplaatsen die in eigendom zijn van de bewoner. Op deze manier wordt het wonen in familieverband mogelijk gemaakt voor dat deel van de woonwagenbewoners, die niet qua inkomen niet tot de primaire doelgroep van woningcorporaties behoren. Bij de verkoop van kavels voor woonwagens is van belang dat in het bestemmingsplan deze kavels als een woonwagenlocatie is bestemd. Op dit moment is het zo dat woonwagenbewoners moeilijk een hypotheek kunnen krijgen voor een standplaats en woonwagen (en ook moeilijk een inboedel- en opstalverzekering kunnen afsluiten). Mede om die reden zal de behoefte vooral uitgaan naar huurstandplaatsen. Desalniettemin kan een woningcorporatie of gemeente in voorkomende gevallen de standplaatsen te koop of in erfpacht aanbieden (bij verkoop eventueel in combinatie met een terugkoopbeding). Hierbij kan een beroep worden gedaan op de Nationale Hypotheekgarantie en wellicht op startersleningen van gemeenten.

Het bestemmingsplan is de plaats om vast te leggen wat het toegestane gebruik van een kavel is.

- Is de bestemming alleen wonen, dan kan er niet worden gewerkt anders dan thuisgebonden werkzaamheden die ook in stenen woningen zijn toegestaan.
- Is de bestemming gemengd dan kan er worden gewoond en gewerkt. Een dergelijke keuze heeft gevolgen voor de grootte van de standplaatsen en de inrichting van de locatie.

In het bestemmingsplan kunnen de kavels voor woonwagenstandplaatsen worden vastgesteld. Hier speelt de vraag naar de ideale omvang van een standplaats. De woonwagens zijn in de afgelopen decennia groter geworden, waardoor de woonwagenstandplaatsen op oudere woonwagencentra niet altijd voldoen aan de veiligheidsvereisten. Uiteraard is het aan te bevelen om bij de ontwikkeling van nieuwe woonwagenlocaties, de herstructurering van bestaande woonwagenlocaties en het vastleggen ervan in ruimtelijke plannen in overleg te treden met de bewoners.

5.5 Opnemen in woonvisie en prestatieafspraken

Het zo goed mogelijk afstemmen van de vraag en het aanbod is het doel van het gemeentelijk woonwagenbeleid. Hierbij dienen de woningcorporaties en de bewoners zelf te worden betrokken. Dit kan het best gebeuren door het opstellen van een woonvisie waarin aandacht is voor alle te huisvesten doelgroepen, dus ook de woonbehoefte van woonwagenbewoners. De woningcorporaties moeten immers binnen hun mogelijkheden bijdragen aan de realisatie van het woonbeleid in de gemeente. Daarom moeten de woningcorporaties, die in de gemeente werkzaam zijn, aangeven hoe zij zullen bijdragen aan het realiseren van de woonvisie en dus ook hoe zij een bijdrage zullen leveren om de noodzakelijk standplaatsen te realiseren. De woonvisie en het door de woningcorporatie gedane aanbod vormen de basis voor de onderhandelingen tussen de gemeente, de woningcorporatie en de huurdersorganisaties die moeten leiden tot prestatieafspraken. Als er overeenstemming is over de prestatieafspraken, committeert de woningcorporatie zich hieraan. Als er een conflict ontstaat waardoor de prestatieafspraken niet tot stand komen, heeft elk van de drie partijen (gemeente, huurdersorganisatie, corporatie) het recht dit conflict voor geschilbeslechting aan de minister voor te leggen voor een bindende uitspraak.

Het Rijk vindt het wenselijk dat de gemeente in de woonvisie beschrijft welke rol zij zelf wil (blijven) vervullen ten aanzien van het voorzien in huisvesting voor woonwagenbewoners die willen wonen in een woonwagen. Voor woonwagenbewoners die qua inkomen behoren tot de primaire doelgroep van de woningcorporaties ligt de verantwoordelijkheid bij woningcorporaties. Zij moeten voorzien in voldoende huurwoonwagens en -standplaatsen. Voor andere woonwagenbewoners verplicht het mensenrechtelijk kader dat de gemeente aanvullende maatregelen treft om te voorzien in voldoende (koop-)standplaatsen. Dit vloeit voort uit artikel 75 van de Woningwet[70].

[70] Artikel 75 van de Woningwet:
1. Burgemeester en wethouders kunnen, ingeval dit noodzakelijk is voor het naar behoren uitvoeren van deze wet, besluiten rechtstreeks van gemeentewege voorzieningen in het belang van de volkshuisvesting te treffen.
2. Indien ter uitvoering van het eerste lid van gemeentewege woongelegenheden worden gebouwd, geschiedt dit slechts, indien aannemelijk is, dat door het bouwen van woongelegenheden door toegelaten instellingen niet voldoende in de woonbehoefte wordt voorzien.

5.6 Beheer en exploitatie

In de huidige situatie is er al een groot aantal woningcorporaties dat een rol speelt in de totstandkoming en exploitatie van woonwagenlocaties. Sommige woningcorporaties, alsmede sommige gemeenten, hebben een intermediaire organisatie tussen hen en de huurders geplaatst. In bepaalde omstandigheden als de gemeente zelf verantwoordelijk is voor de exploitatie en het beheer van de woonwagenlocatie, kan dit een verstandige keuze zijn. Aangezien het beheer en de exploitatie van woonwagenlocaties slechts beperkt afwijkt van het beheer en de exploitatie van reguliere woningen ligt het voor de hand dat van een woningcorporatie dit zelf ter hand neemt. Op die manier wordt voorkomen dat alle expertise op het gebied van standplaatsenbeleid verdwijnt en wordt juist bewerkstelligd dat er een band tussen huurder en verhuurder kan worden opgebouwd. Maar ook als de woonwagenlocatie wordt beheerd en geëxploiteerd door een derde namens de gemeente, ontslaat dit de gemeente en de beheerder er niet van om de bewoners inspraak te geven en met hen te overleggen over zaken die betrekking hebben op hun woonwagenlocatie en het woonwagenbeleid in het algemeen.

Het zou een goede zaak zijn als woonwagenbewoners zelf een huurdersorganisatie oprichten die een rol kan spelen bij de processen rond de gemeentelijke woonvisie en de prestatieafspraken met woningcorporaties. Huurdersorganisaties hebben recht op een onkostenvergoeding voor intern overleg, scholing, overleg met de verhuurder en eventueel de inhuur van een deskundige. Gemeenten en woningcorporaties doen er goed aan de totstandkoming van huurdersorganisaties te bevorderen.

5.7 Toewijzing van standplaatsen en/of woonwagens

Bij de daadwerkelijke **toewijzing** van een standplaats is het gewenst om rekening te houden met de mogelijkheid voor woonwagenbewoners om in familieverband te kunnen samenleven. Daarom is het te overwegen om voorrang te verlenen aan (in volgorde): volwassen kinderen (op volgorde van leeftijd) van de zelfde locatie die nog bij hun ouders wonen en eerstegraads familieleden van bewoners van de locatie. Bij de toewijzing kan worden overwogen een ingestelde bewonerscommissie te laten adviseren.

Als de toewijzing door een woningcorporatie wordt gedaan, kunnen er nog andere regels van toepassing zijn waar rekening mee moet worden gehouden. Corporaties zijn met de herziening van de Woningwet per 1 juli 2015 verplicht te voldoen aan de regels voor passend toewijzen voor de huishoudens die op grond van hun inkomen mogelijk recht zouden hebben op huurtoeslag. Aan huishoudens die op grond van hun inkomen potentieel recht hebben op huurtoeslag, moet een woning worden toegewezen met een huur tot de aftoppingsgrens die voor het huishoudenstype geldt. Er zijn twee aftoppingsgrenzen (voor één en tweepersoonshuishoudens: € 597,30 en voor drie of meerpersoonshuishoudens: €640,14[71]). Gemeenschappelijke noemer is dat zij (mogelijk) recht op huursubsidie hebben en om die reden in een goedkope woongelegenheid moeten worden gehuisvest.

Daarnaast bestaat de zogenoemde ‘staatssteungrens’; corporaties moeten 80 procent van de woningen met een huur tot €710,68 toewijzen aan huishoudens met een inkomen tot €36.798, 10 procent mogen zij toewijzen aan een huishouden met een inkomen tot €41.056 en nog eens 10 procent mogen zij toewijzen aan een huishouden met een hoger inkomen[72]. Binnen het laatstgenoemde percentage van 10% kan een woonwagenhuishouden met een hoger inkomen in een woonwagen met een huur tot €710,68 kan worden gehuisvest. Dit staat los van de mogelijkheid om dergelijke huishoudens een standplaats te koop aan te bieden. Omdat het aantal standplaatsen binnen het gehele woningbestand van de woningcorporatie beperkt is en het aantal woonwagenbewoners met een inkomen boven de inkomensgrenzen klein is, is deze 10 procent vrije ruimte meestal voldoende om ook deze woonwagenbewoners te huisvesten overeenkomstig hun woonbehoefte.

[71] Prijspeil 2018
[72] Prijspeil 2018

5.8 Communicatie

Het is in dit beleidskader al diverse malen aan de orde gekomen: de communicatie tussen de lokale overheid, de woningcorporatie en de woonwagenbewoners is, zoals voor alle burgers, van bijzonder belang. Een aanpak kan worden gestoeld op:

- een nadrukkelijke inzet op vertrouwen: ga de dialoog aan en betrek de woonwagenbewoners, net als andere inwoners van de gemeente, bij het beleid dat hun aangaat. Het is aan te bevelen om ruimte te creëren voor actieve, effectieve en constante betrokkenheid van woonwagenbewoners;
- expliciete aandacht voor de culturele identiteit van de woonwagenbewoner en de daarmee samenhangende woonwens;
- inzet op een duurzaam beleid. Een beleid dat is gewaarborgd voor een langere periode.

Het aanwijzen van een of meer contactambtenaren is een goede stap die de contacten over en weer kan bevorderen. Een duurzame dialoog tussen woonwagenbewoners, woningcorporaties en gemeenten, met inzet van alle kanten, acht het ministerie wenselijk. Dit vraagt om de bereidheid en inzet van alle partijen: gemeenten, woningcorporaties en de woonwagenbewoners zelf.

Deze brochure is een uitgave van:

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Postbus 20011 | 2500 EA Den Haag

Fotograaf: Riesjard Schropp

Juli 2018 | Publicatie-nr. 113803

Berkel en Rodenrijs 10 november 2020

Geachte Voorzitter en leden van de commissie.

Hartelijk dank dat er gelegenheid wordt geboden om onze stem te laten horen over de parkeerplannen in Berkel Centrum Oost.

Aanleiding is het raadsvoorstel van 26 november waarin o.a. een beslissing wordt gevraagd aan de raad, voor het niet realiseren van een parkeergarage, maar inzetten op uitbreiding van het parkeren op het maaiveld, variant 1b

Eén van de argumenten om geen parkeergarage te realiseren, is dat de supermarkten niet de noodzaak van 120 extra parkeerplaatsen ervaren, en dit verbaasd ons!

De argumentatie van de pandeigenaren en winkeliersvereniging wordt niet benoemd!
Het gaat niet alleen om de supermarkten, maar om ca 90 ondernemers in het Centrum en Centrum Oost, die dagelijks hun business proberen te runnen. Ook staan er in dit deel van het centrum 7 panden te huur. Dit is een leegstand die we met elkaar niet willen, en moeten zien te voorkomen. Belangrijk is dat het voor klanten en bezoekers aantrekkelijk is om naar Berkel Centrum te komen, maar dan moeten er wel voldoende parkeervoorzieningen zijn.

In Berkel Oost is dit nu niet het geval, er ontbreken ca 110-120 parkeerplaatsen en met de herinrichting van de parkeervoorziening op het maaiveld, en herinrichting (invoeren langs parkeren) van de Molenwerfstraat komen er slechts 21 parkeerplaatsen bij.

Al jaren is het erg lastig om in Berkel Oost een parkeerplek te vinden het werd vorig jaar al het parkeerprobleem genoemd.
Na de diverse discussies over dit onderwerp in uw commissie en in de raad, is er door B en W besloten een onafhankelijk onderzoek in te stellen.
Hieruit kwam naar voren dat er in Berkel Oost 120 parkeerplekken te weinig zijn
Het voorstel van B en W was om er 110 te realiseren, maar de raad heeft toen besloten dat het er 120 moesten worden, zoals het onafhankelijk rapport ook voorschreef.

3 oktober 2019 is er een raadsbesluit genomen om Berkel Oost met 120 parkeerplaatsen uit te breiden. Het lijkt er nu op dat het genomen besluit van de gemeenteraad niet uitgevoerd gaat worden. Dit is onacceptabel voor de ondernemers en de winkeliersvereniging.
Er wordt nu bijna twee jaar, mogelijk langer gesproken om de parkeervoorzieningen in balans te brengen tussen Centrum West- en Oost, maar helaas.
Dat er keuzes gemaakt moeten worden en dat financiële zaken hierbij de doorslag geven, begrijpen we, maar we mogen ook verwachten dat er creatief gekeken wordt om toch het raadsbesluit van oktober 2019 uit te kunnen voeren en 120 parkeerplaatsen extra realiseren!

Door voor variant 1b te kiezen worden er slechts 58 parkeerplaatsen gerealiseerd van de 120 toegezegde, maar dan moet wel de grond van KPN gekocht worden en het gebouw gesloopt, anders blijft het bij maximaal 21 parkeerplaatsen! 62 minder dan de 120 toegezegde en benodigde.

Door de herinrichting van het plein bij het 4kantje zijn er ca 45 parkeerplaatsen verdwenen, maar de behoefte aan parkeren blijft bestaan en zou zich voor een deel naar Berkel Oost verplaatsen.
Het tijdelijk invoeren van een blauwe zone in de Terpstraat laat op dit moment een licht positief effect zien. Ondanks dat de periode nog te kort is om concrete conclusie te trekken, pleiten we er toch voor om na einde van de proefperiode, de Terpstraat definitief als een blauwe zone in te stellen.

In het raadsvoorstel van 26 november wordt een aantal argumenten genoemd om de behoefte en noodzaak van de 120 extra parkeerplaatsen af te zwakken.
O.a. dat mobiliteit aan verandering onderhevig is en dat mensen in de toekomst de auto niet gebruiken als zij boodschappen doen. Ondanks het online shoppen is het aantal bezoekers aan het Centrum niet afgenomen. De huidige corona tijd is geen referentie, we moet het gebied voor de toekomst inrichten en ook kijken naar de ontwikkelingen binnen Lansingerland
Denk hierbij aan de Wildersezijde, 3000–3500 woningen, ook deze toekomstige bewoners zullen op de marktdag graag een bezoek willen brengen aan de weekmarkt in Berkel Centrum.
Dan moeten er wel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn!

De huidige situatie telt 185 parkeerplaatsen:
Parkeerterrein 145, Raadhuislaan 2, Molenwerflaan haaksparkeren 38

Voorgestelde situatie aan gemeenteraad, variant 1B, creëert totaal 243 parkeerplaatsen: +58 parkeerplaatsen t.o.v. huidige situatie.
Herinrichting parkeerterrein 184, Herinrichting Raadhuislaan 14, Molenwerfstraat Langsparkeren 8, Terpstraat locatie KPN 37.
Als de grond niet van KPN gekocht kan worden blijft het bij slechts +21 parkeerplaatsen van de 120 toegezegde en benodigde!

Een optie van WBC/Pandeigenaren creëert totaal 313 parkeerplaatsen: +128 parkeerplaatsen t.o.v. huidige situatie.
Herinrichting parkeerterrein 184, Herinrichting Raadhuislaan 14, het haaks parkeren in de Molenwerfstraat handhaven 38, Terpstraat locatie KPN 37, Een extra parkeerdek in de Terpstraat 40.
Door het (evt.) handhaven van het haaksparkeren in de Molenwerfstraat mag de veiligheid voor fietsers en automobilisten niet in het geding komen!

Een andere optie is parkeerplaatsen creëren op de locatie van Hergerborch. De grond is van 3B wonen en die wil er graag 60 tot 80 sociale woningen bouwen. De vraag is of dit allemaal op deze locatie gebouwd moet worden? 1 of 2 torens kunnen ook ergen anders gebouwd worden. De gemeente zou dan op een andere locatie grond beschikbaar kunnen/moeten stellen aan 3B wonen. Op de dan vrijgekomen m² zouden dan prima parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden waardoor het parkeerprobleem opgelost wordt, en kan ook het raadsbesluit van 3 oktober 2019 uitgevoerd worden.

Uiteindelijk is ons gezamenlijk doel om Berkel Oost toekomstbestendig te maken en in balans te brengen met Berkel West. Het raadsbesluit om 120 parkeerplaatsen extra te realiseren is hierbij van cruciaal belang.

Dank voor uw aandacht en ik hoop en verwacht dat u bij uw besluit van 2019 blijft.

Namens WBC

Frits Heel
Secretaris-penningmeester

VERSLAG
Commissie Ruimte

BV20.0130
Datum vergadering : 15 september 2020

Digitaal aanwezig via Teams:

Commissieleden:	
Leefbaar 3B	: Henk Meester, Jan Pieter Blonk, Georgine Zwinkels
VVD	: Mauriel van As, Matthijs Machielse
CDA	: Hans van der Stelt, Charles van Harn
WIJ Lansingerland	: Jan Jumelet, Jan Alsemgeest
CU	: Kees Willem Markus, Arjen Hofman
D66	: Michiel Muis, Ronald van der Stad
GroenLinks	: Selgei Gabin, Anja de Geus
PvdA	: Petra Verhoef
Voorzitter	: Nelleke Bouman
Commissiegriffier	: Karin Koemans
Burgemeester	: Pieter van de Stadt
Wethouders	: Simon Fortuyn, Kathy Arends, Jan-Willem van den Beukel

Aanwezig in de raadszaal:

Voorzitter	: Nelleke Bouman
Commissiegriffier	: Karin Koemans

Afwezig

PvdA	: Valmir Xhemaili
GroenLinks	: Menno Duk

1. Opening en mededelingen voorzitter

De voorzitter, om 20.00 uur: Dames en heren, een heel hartelijk welkom weer bij de eerste vergadering van de commissie ruimte na het zomerreces. Zeker een ieder die afgestemd heeft op deze toch nog digitale vergadering. Welkom aan alle raadsleden. Ik zal beginnen met kijken of die raadsleden aanwezig zijn, ik loop mijn lijstje af.

De heer Van As, de heer Alsemgeest, de heer Blonk, mevrouw De Geus, mevrouw Gabin, de heer Van Harn, de heer Hofman, de heer Jumelet, de heer Meester, de heer Machielse, de heer Markus, de heer Muis, de heer Van der Stad, de heer Van der Stelt, mevrouw Verhoef, mevrouw Zwinkels. Mevrouw Verhoef: De heer Xhemaili zal niet aanwezig zijn.

De voorzitter: Nogmaals welkom. Ook een hartelijk welkom aan de heer Van de Stadt, onze burgemeester, de wethouders mevrouw Arends, de heer Fortuyn en de heer Van de Beukel, die we in de loop van de avond wel zullen horen dan wel zullen zien. Ook een woord van welkom aan de heer Neeteson en mevrouw Flutsch, de insprekers.

Voordat wij overgaan tot de agenda wil ik even stil staan bij een andere aangelegenheid, die ons toch helaas geworden is. Ik wil stil staan bij het overlijden van de echtgenote van de heer Duk, ons duo-raadslid. Op 5 september kregen we het bericht dat de echtgenote van de heer Duk overleden is. Zij mocht helaas 40 jaar oud worden. Van de heer Duk hadden we begrepen, dat zijn vrouw al geruime tijd ernstig ziek was en dat hij de zorg voor haar had. Ook heeft hij de zorg voor zijn twee kinderen. Vrijdag j.l. heeft de uitvaart plaats gevonden in besloten kring. Vanuit deze plaats wil ik Menno, kinderen en de naaste familie heel veel sterkte wensen bij het verwerken van dit verdriet. Ik zal nu graag over willen gaan tot 1 minuut stilte.

- stilte -

Ik dank u.

2. Insprekers

De voorzitter: Er hebben zich twee insprekers gemeld. Via de agenda heeft u hier het nodige al over mogen ontvangen, een brief en een inspreektekst.

1. Mevrouw Flutsch, inzake woonwagenlocatie Bosland;
2. De heer C. Neeteson, inzake verkeersveiligheid en geluidsoverlast N209.

Inspreker 1:

Mevrouw Flutsch: Geachte voorzitter en raadsleden, ik spreek namens de meeste bewoners van het woonwagencentrum Bosland. Nu sta ik hier weer te spreken over het woonwagencentrum Bosland sinds de laatste keer in 2014. Helaas is de situatie niet verbeterd ten opzichte van ruim 6 jaar geleden. In tegendeel, belangrijk verslechterd. Hierbij enkele feiten. Nummer 1: In 2015 meegenomen en opgenomen, na veel overleg en een noodzakelijke procedure bij de Raad van State, in het huidige bestemmingsplan Oosteindsepolder en Warmoeziersweg vastgesteld op 9 juli 2015. Nummer 2: In 2019 een woonwagen woononderzoek en meegenomen in de vastgestelde woonvisie 2020. In 1,5 jaar tijd zijn de huidige woon- en leefomstandigheden steeds meer gestagneerd en ervaren we meer problemen. Een nieuwe woonwagenlocatie binnen Bergschenhoek is een noodzaak geworden. De volgende punten, welke ruim bekend zijn bij de gemeente vanwege gewaardeerd overleg onder leiding van de huidige burgemeester en inzet van bureaus ter advisering, geven onze beweegreden aan om ten spoedigste naar een andere woonwagenlocatie of standplaatsenplek binnen Bergschenhoek te verhuizen. A. Woon- en leefomstandigheden. Bedrijvigheid over de gehele dag en avond/nacht neemt steeds meer toe. Enige toegang- en tevens uitgangsweg kan de hoeveelheid verkeer niet aan en is tevens niet veilig voor voetgangers- en/of fiets gebruikers. Parkeren langs en aan de toegangsweg, er is geen handhaving van fout parkeren van grote vrachtauto's. Als gevolg belemmering van doorstroming en veiligheid. Woonwagencentrum Bosland bevindt zich in de milieucirkel. Over Renewi en Comgoed: hierbij ervaren wij milieuoverlast, geluidsoverlast, ongedierte overlast en fijnstof. Sterke toename van verkeer op de Bosland. Vele branden bij Renewi en Comgoed aan de Bosland. Geen transparantie wat er gaat gebeuren met Renewi, huurder van gemeente gronden. Verplaatsen of aanpassen, vergunningen of beperkingen laten opleggen teneinde het woon-en leefmilieu te beschermen als ook het werken van een ieder op en aan het Bosland. Over onderhoud en uw zorgplicht: Groenonderhoud wordt al jaren niet uitgevoerd door de gemeente. Idem onderhoud aan het openbare gedeelte van het gemeentelijke terrein. Verlichting is onvoldoende aanwezig aan de Bosland. Brandweerrapporten en onderzoeken van veiligheidsdiensten over o.a. de bereikbaarheid van het woondeel ontbreken volledig. Het naleven van het bouwbesluit, bestemmingsplan, handhaving op openbaar terrein is vastgesteld en nog steeds niet op orde. Aangedragen punten en problemen op de huidige woonwagenlocatie van een groot deel van de bewoners worden niet besproken of actie op ondernomen vanuit de gemeente. Geen transparantie richting bewoners vanuit de gemeente. Tijdsverloop overleg is vertragend en schept het tegendeel van vertrouwen en middelen om de veiligheid te garanderen en ook andere betere oplossingen tijdig en goed overwogen, ook aan uw raad in beeld te brengen door onder meer gronden, bestemmingen en financiële middelen te reserveren voor een verhuizing en een nieuw woonwagencentrum binnen Bergschenhoek. Locaties hebben wij met naam en toenaam voorgesteld. Reactie is er niet geweest. Meerdere mails verstuurd vanaf begin juli en daarop is er geen enkele reactie geweest vanuit de projectleidster van de gemeente noch de burgemeester, ondanks dat wij als bewoners wel de gevraagde stukken aanleveren aan de gemeente. Het beleidskader van het ministerie zoals vastgesteld en ook aan uw raad is toegestuurd heeft ondanks onderzoeken en inspanningen van gemeente en bewoners nog geen effectief en uitvoerbaar beleid en financiering opgeleverd. Voor ons gaat het om zakelijk vertrouwen in de overheid te kunnen hebben. Wij staan vanaf het jaar 1970 op deze standplaatsen. We wonen en werken en leven er met onze familie. Deze woonvorm, leefomgeving en ons leven en deze plek zijn genegeerd in onderhoud, bestemmingsplan, politieke en bestuurlijke aandacht en zorg zoals in andere wijken in de gemeente het geval is of ook zou moeten zijn. Onze medewerking met de gemeente Lansingerland was er één van weer beginnend vertrouwen om de leefbaarheid en het staan op dit centrum beter te gaan regelen na alle ervaringen, colleges en raden vanaf het jaar 1970. Wij vragen u met klem nog in dit begrotingsjaar van 2020 bij de najaarsnota aan de raad en opvolgende gemeentebegrotingen: nummer 1: Reserveer middels moties en debat middelen, dus geld en personeel, voor een aantal standplaatsen, de benodigde m2 voor op de nieuwe locatie, woonwagenstandplaatsen en de daarbij passende ruimtelijke inrichting, bestemming en verhuizingen. 2: Voor vergunningen en wijs bestemmingen toe of bestaande bestemmingen (voor inwerking treden Omgevingswet) en uw daarop te baseren omgevingsvergunningen. De wetgever heeft onder verwijzing naar het beleidskader en de huisvestingswet, woningwet en bouwbesluit u al jaren voldoende basis gegeven om op te treden, te handelen op basis van de wet en niet blijvend onze belangen en die van de wetgeving te negeren. Meerderheid van de bewoners van Bosland op het woonwagencentrum pleiten met klem voor spoedig een nieuwe locatie, daar zoals ik dit vaker heb benoemd, dit geen leefomgeving is om te wonen. Momenteel wordt het geheel van de bedrijfsterreinen steeds meer een intensief gebruikt bedrijventerrein en geen woonlocatie. Toename van verkeer, fijnstof, geluidsoverlast, wonen in de milieucirkel wat eigenlijk niet is toegestaan maar toch door de gemeente en

DCMR wordt gedoogd. Het zijn allemaal punten die doen overwegen tot een zeer spoedige en beschikbare, schone, bewoonbare nieuwe locatie. Dank u wel voor uw aandacht.

De voorzitter: Ik vergat bij aanvang van de vergadering aan te geven dat commissieleden een vraagteken kunnen sturen, maar het is al zo'n gewoonte geworden, dat het al bekend is. Men stelt de nodige vragen.

De heer Jumelet, WIJ: Dank voor de inspreek. Heel helder, met name het laatste gedeelte. Ik ben regelmatig op het milieupark en zie inderdaad de afgelopen periode heel veel wijzigingen, zoals u ook schetst. Het is dusdanig helder, dat ik eigenlijk meer aan het college de vraag heb hoe de stand van zaken is in het overleg. Van uw kant begrijp ik dat er een aantal keer overleg gezocht is en dat er informatie verzonden is en dat u heel graag het overleg zou willen hebben. Maar eigenlijk is de grote vraag, ik mag hem eigenlijk niet stellen, maar ik doe het toch, is toch aan het college: hoe is de visie van het college op deze inspraak? Hoe verloopt het overleg dan vanuit de gemeente richting de bewoners van Bosland? Dank u wel.

De heer Muis, D66: Dank voor uw inspraak. We begrijpen inderdaad, onder de geschetste omstandigheden, dat u graag wil verhuizen naar een andere locatie. U geeft ook aan, dat het overleg met de burgemeester goed is, alleen dat punten niet worden besproken of dat er punten zijn waar de gemeente geen actie onderneemt. Ik zou graag willen weten wat dan de belangrijkste punten zijn. En ook wat nu exact de kern is van het probleem, dat u bij ons in komt spreken. Is dat, dat de gemeente geen andere locaties voorstelt? Of dat de gemeente locaties voorstelt, die u niet wil? Of wellicht gaat het om de kosten voor de nieuwe standplaatsen. Als u daar op in zou kunnen gaan, wat exact de kern is van de discussie, waar u nu in zit. Dank u wel.

Mevrouw Flutsch: De kern is voornamelijk dat er al een tijd geen overleg is geweest, eigenlijk sinds voor de corona-tijd. Wij hebben al meerdere keren mails verstuurd naar onze contactpersoon, dat was de projectleidster van de gemeente, die werkt voor de heer Van de Stadt. Wij hebben daar dus geen reacties op gehad. Wat wij eigenlijk graag zouden willen is een andere locatie. Wij hebben al locaties aangegeven, maar hier is verder geen onderzoek meer naar gedaan. Ook geen transparantie m.b.t. wat er verder gaat gebeuren. Gaan wij hier weg? Kunnen wij hier weg? Wat is er mogelijk? Inderdaad, de financiën, hoe zit het daarmee? Wij weten eigenlijk heel weinig nog.

De heer Markus, CU: Dank voor de heldere inspraak. Ik heb eigenlijk twee vragen. U noemde een paar keer heel expliciet dat de meerderheid of het overgrote deel van de bewoners achter deze inspraak staan. Die uitspraak triggerde mij, ik neem aan, dat u dat niet voor niets zo benoemt. Dat is vraag 1. En vraag 2 is: welke locaties heeft u aangedragen bij de gemeente? Dat waren mijn vragen.

Mevrouw Flutsch: Dat klopt inderdaad. Ik spreek nu voor het merendeel van de bewoners. Er zijn nu 2 of 3 bewoners die niet achter staan wat wij willen. Daar hebben wij expliciet benoemd: kunnen wij ook apart, dus niet in een groep, maar even apart behandeld worden, want iedereen heeft natuurlijk zijn mening. Wij hebben twee locaties. De eerste was, uit mijn hoofd, aan Bos en Weg, of Weg en Land. En je hebt achter de voetbalvelden bij het bedrijventerrein, waar ook de zoutopslag is van Renewi. Dat is Weg en Land. Daarnaast heb je nog de voetbalvelden, daar achter. Achter de voetbalvelden.

De voorzitter: Ik kijk even of de heer Van de Stadt nu een antwoord kan geven of dat dat niet mogelijk is.

Burgemeester Van de Stadt: Jazeker, dat kan ik. Kort. Laat ik voorop stellen, dat ik de inbreng van mevrouw Flutsch onderschrijf. In hoofdzaak: het kamp heeft dringend een grote opknapbeurt nodig, vernieuwing. Dat is één. Twee: de ligging in combinatie met Renewi, het afvalbrengstation en Comgoed is bepaald niet wenselijk. Drie: het duurt lang. Waarom duurt het lang? Dat is eigenlijk het tweede punt. Doordat het gekoppeld is aan het hele Bosland-dossier, waar wethouder Fortuyn druk mee bezig is, wacht ook het woonwagencentrum op dit moment daar even op. Ik kan u ook zeggen, dat wethouder Fortuyn inmiddels aan het college zijn voorstel gepresenteerd heeft. Dat komt dus binnenkort naar de raad. Als uw raad daar ook in mee kan gaan, kunnen we ook naar de bewoners duidelijkheid geven over wat we van plan zijn en kunnen we dus dringend aan de slag. Tot die tijd is het onderhoud inderdaad moeizaam. Ik begrijp dat dat voor de bewoners buitengewoon vervelend is. Het is een beetje als: als u weet dat u de schuur morgen gaat slopen, dan ga je hem vandaag niet schilderen. Maar het moet natuurlijk wel een goede situatie zijn. Recent hebben we met een waterlek te maken gehad en daar grijpen we natuurlijk op in. Dat is even heel kort waar het staat. De communicatie, want ik vind het ook belangrijk in de richting van mevrouw Flutsch, maar ook van uw commissie. Er zijn sinds 14 juli meerdere brieven binnen gekomen. Dat zijn een hoop vragen en ook ingewikkelde vragen. Die vragen afstemming bij ons in huis. Er is in principe een ontvangstbevestiging gestuurd, maar de inhoudelijke beantwoording, ook door de

zomerperiode, komt eraan. Er speelt ook, dat we met meerdere bewoners te maken hebben. Ik heb gisteren nog van bewoners een mail gekregen, daarop heb ik ook keurig een ontvangstbevestiging gestuurd, maar de inhoudelijke beantwoording laat nog op zich wachten. Dat heeft ook te maken met het collegeoverleg van vanmorgen. Maar aan de bewoners zeg ik direct toe: we zijn een heel eind gevorderd, de nieuwe projectleidster zal snel op de vragen ingaan. Als het voorstel van wethouder Fortuyn bij uw commissie goed land, dan kunnen we heel snel aan de slag met de bewoners om ervoor te zorgen dat de huidige situatie weer opgelost wordt en snel ook.

De voorzitter: Mevrouw Flutsch, u heeft gehoord: dit item van u, wat u naar voren gebracht heeft, zal zeker onderdeel gaan uitmaken van een binnenkort te beoordelen adviesaanvraag of wat het ook moge zijn. U zult nog even uw geduld moeten betrachten. Dank voor uw inbreng.

Inspreker 2:
De heer Neeteson: Goedenavond aan allen. Dank voor de mogelijkheid om in te spreken vanavond. Ik spreek namens het comité van inwoners van Bleiswijk en Bergschenhoek, die langs de provinciale weg N209 wonen. Samen met een groot aantal verontruste bewoners is het Comité al sinds 2009 actief bezig om de geluidsoverlast van de provinciale weg onder de aandacht te brengen van de gemeente en mee te helpen zoeken naar oplossingen. De geluidsoverlast is erg hoog, om niet te zeggen bar en boos. Het lawaai gaat de hele dag door en, in iets mindere mate, ook ’s avonds en ’s nachts. Metingen van DCRM hebben dat bevestigd: meer dan 80 dB aan de gevel is gemeten. In de aangrenzende straten en lanen kun je elkaar nauwelijks verstaan op straat. De N209 is een zeer drukke weg met veel vrachtverkeer. De weg wordt alsmaar drukker, omdat op de bedrijventerreinen Lansinghage en Prisma en op het voormalige veilingterrein distributiecentra uit de grond worden gestampt. De geluidshinder is daarmee alleen maar toegenomen en zal nog verder toenemen. Ook de aansluiting op de A13/16 ter hoogte van de Ankie Verbeek Ohrlaan zal de verkeersdruk op de N209 doen toenemen. De weg is ook onveilig: er gebeuren relatief veel ongelukken. Het comité N209. In de meer dan 10 jaar hebben we als bewonerscomité, gesteund door onze achterban, vele malen overleg gevoerd met de opeenvolgende wethouders, met 4 verschillende wethouders sinds 2009, en met ambtenaren natuurlijk. Ook bewonersbijeenkomsten in het gemeentehuis hebben een goede rol gespeeld. Alles in een constructieve sfeer. Dat wil ik toch wel benadrukken. In e-mails en brieven hebben we onze zienswijze uiteengezet. Dat hebben we nu weer gedaan en onze brief aan B&W met kopie aan u zit van avond bij uw stukken. De boodschap dat de geluidsoverlast onacceptabel is geworden, is nu wel gemeengoed geworden. Oplossingsrichtingen zijn verkend en ontwerp en plaats van geluidsschermen zijn vele malen met bewoners in het gemeentehuis besproken. Enkele jaren geleden hebben de gemeente Lansingerland en de provincie Zuid-Holland daarom besloten, dat er inderdaad geluidsschermen zullen worden geplaatst langs de N209 ter hoogte van Bergschenhoek en Bleiswijk. Dat is nu gelukkig staand beleid en staat ook expliciet vermeld op de websites. Wat is dan nog het probleem, vraagt u zich wellicht af? Dat is de uitvoering. De daadwerkelijke uitvoering is tot op heden bedroevend. Door de trage en stroperige processen is de geloofwaardigheid van de gemeente en de provincie bij de betrokken bewoners gedaald tot nul. De leden van het comité horen dat van bewoners, we worden er vaak op aangesproken. Daarom willen we dat vanavond onder uw aandacht brengen, met het verzoek actie te ondernemen richting het college en de provincie. Er is al enige actie ondernomen, dat moet ik toegeven, dat wil ik heel kort even noemen. In 2014 is mede op aandringen van het comité geluidsarm asfalt geplaatst, hier op de weg langs Bleiswijk.

Na 6 jaar is het effect door het al maar toenemende vrachtverkeer echter volledig tenietgedaan. Mede op aandringen van ons comité heeft de gemeenteraad in februari 2012 een motie aanvaard over de geluidsoverlast van de N209. Acht jaar geleden dus. Hierin wordt o.a. geconstateerd dat de bewoners langs de N209 de geluidsoverlast meer dan zat zijn. Dat geldt nog steeds, dat zult u begrijpen. Ook staat vermeld dat de raad teleurgesteld is dat de provincie zich weinig flexibel opstelt. Ook dat geldt vandaag de dag nog steeds. De raad draagt het college op de provincie op te roepen eerdere toezeggingen na te komen en om samen met de gemeente en de bewoners te komen tot de juiste oplossing. Het college heeft inderdaad actie ondernomen, maar we leven inmiddels 8,5 jaar verder en van concrete acties om de geluidsoverlast terug te dringen is nog geen sprake. Er is wel een verschil tussen het gedeelte langs Bergschenhoek en langs Bleiswijk en dat wil ik graag toelichten. Voor het gedeelte langs Bergschenhoek lijken de technische problemen rond het ontwerp en de plaatsing van het geluidsscherm nu eindelijk te zijn opgelost. Op de laatste bewonersavond op 5 november vorig jaar in het gemeentehuis werd dit gepresenteerd. Bij het gereedkomen van het definitieve ontwerp is begin dit jaar ook de uitvoering aan de provincie overgedragen. Het ligt dus helemaal bij de provincie. Voor het gedeelte langs Bergschenhoek staat de start van de daadwerkelijke bouw van het geluidsscherm nu gepland voor eind volgend jaar, eind 2021. U zult begrijpen dat dit als een zeer traag en taai verlopend proces en zeer teleurstellend wordt ervaren door de bewoners. In Bleiswijk is het een iets ander verhaal. Er is er nog geen enkel uitzicht op wanneer het toegezegde geluidsscherm zal worden geplaatst. In de laatste bewonersbrief naar Bleiswijk van maart vorig jaar staan de problemen en oplossingsrichting genoemd.

Wij begrijpen dat de omstandigheden hier complex zijn. Het is een smalle weg, er zit een behoorlijke bocht in de weg, het geluidsscherm mag niet te dicht op de weg staan. Dan zet je het scherm een eindje verder, maar daar ligt een sloot, die sloot kan niet zomaar worden gedempt. Je moet oplossingen zoeken samen met de provincie en met het waterschap en dat duurt maar en dat duurt maar. Dat schiet dus niet op. Plaatsing van het geluidsscherm zal daarom in Bleiswijk, naar verwachting, veel later plaatsvinden dan in 2021. Van een vermindering van de overlast is hier dus voorlopig nog geen sprake. De reactie van de bewoners laat zich raden. Voor alle duidelijkheid: hier in Bleiswijk is dus nog lang geen definitief ontwerp beschikbaar en dus is het de gemeente die de regie heeft, met betrokkenheid van de provincie en waterschap. Nog een klein stukje over de verlaging van de maximum snelheid. Eerdere verzoeken van het comité om de snelheid over het gehele traject terug naar 50/60 km/u te brengen is op tot op heden gestuit op dovenmansoren. Naar verluidt wil de provincie er niet aan, vanwege de doorstroming. Maar 50 km/u zal de geluidsoverlast wel sterk verminderen en zal, naar onze mening, ook een positieve invloed kunnen hebben op de doorstroming, zeker wanneer gecombineerd met goed afgestelde stoplichten. Op het stuk staan 6 van die stoplichten, dus er valt wat af te stemmen. Ons verzoek en conclusie. Het bewonerscomité vraagt de commissie en de raad om van het college te eisen dat er voor het einde van het jaar duidelijkheid komt, gedane toezeggingen worden nagekomen en dat zij ook de provincie hierop aanspreekt. Het proces van plaatsing van de geluidsschermen moet worden versneld. Wij als comité blijven graag ons steentje bijdragen. Dank u wel.

De heer Van As, VVD: Dank u wel voor uw inspraak. Ik heb zelf ook contact gehad met één van de bewoners langs de N209. Ik ken de situatie goed. Het duurt lang. Het duurt en het duurt. Er zijn nu schermen gekomen bij de Kruisweg en bij Bergschenhoek. Ik heb een tweetal vragen aan u. Hoe zit het nu met de communicatie vanuit het college, vanuit de provincie? Kunt u daar misschien nog iets op toelichten? Dat is mij nog niet helemaal duidelijk. U heeft het over een bewonersbrief van 2019. Is dat dan het laatste contact geweest? En een vraag aan u. Ik heb zelf contact met de gedeputeerde van de provincie gehad. Naar ik heb begrepen ligt er een voorlopig ontwerp en zou er eind dit jaar een aannemer gezocht worden en zouden de schermen eindelijk na al die tijd gerealiseerd worden. Bent u hiermee bekend? Ik ben benieuwd. Dank u.

De heer Neeteson: Dank u wel voor de vragen. Ik loop ze even af in omgekeerde volgorde. De laatste vraag. Dat betreft Bergschenhoek. We moeten wel goed onderscheid maken, ik zei het in mijn verhaal ook, tussen wat er langs Bergschenhoek gebeurt en wat er langs Bleiswijk gebeurt. In uw contact met de provincie kreeg u de toezegging dat in Bergschenhoek eind volgend jaar de schermen geplaatst zullen worden. Dat geldt dus voor Bergschenhoek. Dat weten wij. Dat staat in de bewonersbrief aan de mensen in Bergschenhoek. Daar komt nog een keer een bewonersavond voor om dat definitief uit de doeken te doen, heb ik begrepen van de provincie. Dus wij hebben die contacten inderdaad ook. Voor Bleiswijk is dat dus niet het geval. Over Bleiswijk hebben wij zeer regelmatig contact, regelmatig met de wethouder. Ik zei het al in mijn eerste verhaal: ik denk dat we vorig jaar de wethouder voor het laatst gesproken hebben. Ondertussen hebben we regelmatig contact met de behandelende ambtenaar. We zijn op de hoogte van die problemen met het watermanagement, met het verplaatsen van de bomen langs de weg, het geluidsscherm, dat niet te dicht bij de weg mag staan. Als dat soort dingen zijn bekend, maar er gebeurt dus heel weinig. Er gebeurt praktisch niets. Het proces gaat maar door en is erg stroperig. Daar willen we dus graag aandacht voor vragen. Nogmaals, het zijn gedane toezeggingen en daar willen we graag de gemeente aan houden. Niet alleen ik, maar vooral de bewoners, die me daar niet dagelijks maar toch regelmatig, op aanspreken. Het gaat ook om vertrouwen in het totale bestuur. Dank u wel.

De heer Van Harn, CDA: Dank u wel, meneer Neeteson, voor uw uitvoerige uiteenzetting m.b.t. het proces van de laatste 10 jaar. Ik begrijp uit uw tekst en uit uw woorden, dat u zich vooral zorgen maakt over de locatie Bleiswijk. Daar wacht u al heel lang op realisatie van de geluidsschermen. Ik moet zeggen, dat ik u bewonder, uw vasthoudendheid en uw doorzettingsvermogen, samen met het bewonerscomité, om al zo lang bezig te zijn met het gerealiseerd krijgen van de geluidsschermen. Tien jaar hier achteraan duwen en trekken gaat niet vanzelf. U vraagt aan de commissie ruimte en aan de raad om van het college te eisen dat er voor het eind van het jaar meer duidelijkheid komt en dat het college de provincie aanspreekt op haar verplichtingen en verantwoordelijkheid. Wat wij als CDA fractie zouden kunnen doen is een verzoek indienen om het als een bespreekpunt op de agenda van de commissie te krijgen. Als dat niet lukt, zouden we technische vragen kunnen stellen aan de verantwoordelijk wethouder. Ik heb nog 2 vragen voor u, meneer Neeteson. U stelt dat de snelheid, wanneer dit terug gebracht wordt tot 50 of 60 km/u, een positief effect zou hebben op de doorstroming op de N209. Mijn vraag is: waar baseert u dit op? De provincie heeft dit voorstel niet overgenomen. Nog een tweede vraag. U geeft aan in uw spreektekst, dat de gedane toezeggingen door de provincie niet worden nagekomen. Welke toezeggingen bedoelt u dan precies? Dit waren mijn vragen.

De heer Neeteson: De snelheid 60 km/u. Wij hebben geen uitgebreid onderzoek gedaan naar argumenten voor die 50 of 60 km/u. Ik denk dat er wel dingen rond die snelheid belangrijk zijn. Dat is ten eerste geluidsoverlast. De geluidsoverlast is een stuk minder bij 50 km/u, dat is belangrijk. Doorstroming is een punt. Dat staat niet helemaal op zichzelf. Dat moet je zien in samenhang met die stoplichten, die ik ook noemde. De N209 heeft nu al 6 stoplichten vanaf de A12 tot voorbij Bergschenhoek. Wat je ziet, is dat het zware vrachtverkeer moet afremmen en optrekken. Men denkt even snelheid te kunnen maken langs Bergschenhoek en langs Bleiswijk tot de volgende stoplichten. Men remt dan weer af. Kortom: zeer grote geluidsoverlast. Ons idee: als je daar een afstemming maakt tussen die 6 stoplichten op rij, tezamen met een verlaging van de snelheid tot 50 of 60 km/u, dan zal dat de doorstroming weldegelijk ten goede kunnen komen. Er zijn voorbeelden van provinciale wegen, waar de snelheid terug gebracht is langs woonkernen, waar dit dubbele argument speelt van geluidsoverlast, doorstroming en verkeersveiligheid. Vraag me niet waar dat precies is, want dat heb ik nu niet paraat. O.a. in Wassenaar, de N44 voordat het overgaat in de A44. Dat is een berucht stuk, daar is de snelheid weldegelijk teruggebracht en daar is de doorstroming toch behoorlijk goed, zo niet optimaal. Uw tweede vraag: dat is de toezegging dat er vrij snel een geluidsscherm geplaatst zal worden. Dat is de toezegging geweest. Die staat op de website. Dat heeft de gedeputeerde meneer Vermeulen mij ook bevestigd. Dat heeft ook de wethouder bevestigd. Dat er over gesproken zal worden in samenhang met die twee, die toezegging wordt gestand gedaan. We hebben goed overleg, dat wil ik ook benadrukken, en we willen dat graag voort zetten. Dank u wel.

De heer Muis, D66: Dank voor uw inspraak, meneer Neeteson. Het is duidelijk, dit sleept al lang, al veel te lang. Dank voor uw geduld. Gelukkig dat er in Bergschenhoek daadwerkelijk gestart gaat worden met de uitvoering. Als ik u goed beluister: een dossier kan complex zijn en we hebben wel meer complexe dossiers en die gaan toch echt wel sneller dan 11 jaar. De vraag is: is het nu de gemeente, de provincie of het waterschap, die nu eerst moet bewegen? Ik krijg het idee, dat partijen op elkaar zitten te wachten. We zijn hier al zo lang mee bezig, er zouden toch al oplossingen bedacht zijn, ook voor die sloot. Op wie zitten we te wachten? Bij wie ligt het initiatief? Is dat de gemeente Lansingerland? Of is dat het waterschap? Of is dat de provincie? Dat zou ik graag horen. Overigens ben ik het zeer eens met de heer Van Harn om hier gewoon een bespreekpunt van te maken in de commissie of anders bij de actualiteiten, zodat de verantwoordelijk wethouder hierop in kan gaan, want ik denk dat het nu wel tijd wordt, dat er antwoorden komen op de vraag waarom dit niet loopt. Dank u wel.

De heer Neeteson: Dank u wel, meneer Muis. Ook daar ligt weer het verschil tussen Bergschenhoek en Bleiswijk. In Bergschenhoek is de uitvoering overgedragen aan de provincie. Dat meldt de provincie ook zelf. Dat heb ik ook begrepen van de gemeente. De bewoners in Bergschenhoek krijgen nu rondzendbrieven, informatiebrieven, rechtstreeks van de provincie. Dus daar ligt de regie bij de provincie. In Bleiswijk ligt dat het niet. Op het moment, dat er een definitief ontwerp is voor het scherm, dan wordt de uitvoering overgedragen aan de provincie. Dat is nog lang niet het geval. Het is dus de gemeente, die voor het gedeelte langs Bleiswijk de regie voert van het proces. Die willen we hier ook graag op aanspreken. Dat doet de gemeente natuurlijk niet alleen, daarbij is de provincie ook betrokken. De provincie moet instemmen met de vorm van het geluidsscherm, of dat geluidsscherm niet te dicht op de provinciale weg komt, daar zijn eisen voor. Kortom, daar heeft de provincie een stem in het geheel. Het waterschap of het hoogheemraadschap heeft hier ook een stem, want het gaat om die sloot, die daar ligt en die moet verplaatst worden, gedempt worden. Daar moet een andere oplossing voor gevonden worden, om dat water op een andere manier af te voeren. Daar zijn, zo begrijp ik van het hoogheemraadschap, oplossingen voor aangedragen, maar er moeten dus knopen doorgehakt worden. Daar moeten besluiten genomen worden van: zo gaan we het doen. En dat blijkt een zeer taai en traag proces te zijn. Daar mag je de regievoerder op aanspreken, denk ik. In dit geval de gemeente. Dank u wel.

De heer Markus, CU: Mijn vragen, die ik had, zijn beantwoord. Dank u wel.

De heer Jumelet, WIJ: Het verbaast me enigszins, in die zin, vanuit onze kant, omdat de wethouder in mijn beleving begin dit jaar ons nog een keer heeft bijgepraat rondom de situatie m.b.t. de geluidsschermen. Ik had er toen n.a.v. zijn woorden redelijk veel vertrouwen in, maar misschien staat u mij toe om te vragen of de wethouder Fortuyn wellicht toch een kleine toelichting kan geven van zijn kant in het kader van hoor en wederhoor, om het maar even zo te zeggen.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Ik was ook op zoek naar opheldering. Waar ligt de bal bij de provincie en waar ligt die bij de gemeente? Dat heeft de heer Neeteson in grote lijnen wel uitgelegd. Ook ik sluit me aan bij de andere fracties, dat het goed is om dit weer een keer te bespreken. Eind vorig jaar is het aan de orde geweest, toen heeft de wethouder een goede update gedaan. Toen heeft mijn fractie aan de andere raadsleden voorgelegd: zou het een optie zijn om naar 50 of 60 km/u te gaan? Daar is toen met de

wethouder een goede discussie over geweest. Ik denk dat we dat gesprek bij zo'n bespreekstuk aan zouden kunnen gaan. Verder heb ik geen vragen. Bedankt voor de inspraak.

De heer Meester, L3B: Ik sluit me aan bij het precedent, dat al bij de vorige inspreker speelde. Ik zou willen voorstellen, dat het college ingaat op de inspraak en de vragen die gesteld zijn. En dat met name: hoe kan het nou versneld worden, zodat het niet nog weer vele jaren gaat duren? Dank u wel.

Wethouder Fortuyn: (…)

De voorzitter: U bent niet te verstaan. Hoe gaan we dit oplossen? Kunt u de commissiegriffier bellen? De heer Blonk: De vorige keer kon de wethouder overgaan op het gebruik van een iPad. De voorzitter: Wethouder, probeer het met de iPad.

Wethouder Fortuyn: (…)

De voorzitter: U kunt ook de camera uitzetten.

Wethouder Fortuyn: (…)

De voorzitter: Misschien even bellen met de commissiegriffier.

De heer Markus, CU: Mag ik een voorstel doen? Meerdere partijen hebben gezegd, dat het een bespreekpunt moet worden. Misschien kan het college bij het bespreekpunt in de volgende vergadering antwoord geven. Anders zitten we nog heel lang te wachten. De voorzitter: Ik was niet van plan dit heel lang te laten duren. Bij een vorige sessie konden we de wethouder wel horen, dus het verbaast me dat het nu niet lukt. Er wordt nog één keer naar de wethouder gebeld.

Wethouder Fortuyn: (…)

De voorzitter: Ja, ik hoor iets, maar nu is het de vraag of u antwoord kunt geven op de vragen die naar voren zijn gebracht.

Wethouder Fortuyn: Ben ik te verstaan? Dan ga ik duidelijk praten. Mijn laptop heb ik uit het raam gegooid, die haal ik niet meer op. Ik wil even reageren op de inspreker, meneer Neeteson. Ik waardeer het zeer, dat de heer Neeteson ook het constructieve overleg met de gemeente, maar ook met de provincie, waardeert. Maar ik onderken ook het feit, dat dit zo langzamerhand een situatie is, waarvan je denkt: jongens, hoe lang gaat dit nog duren? We praten over 2009 en in feite over 2014/15, tijdens onze crisisperiode, dat wij gemeentelijk financieel dreigden een artikel 12 gemeente te belanden. Wij kregen toen plots € 5mln van het bureau geluidsanering om maatregelen langs de N209 te treffen. Dat was natuurlijk heel erg mooi. Daarmee werd ook geluidsoverlast als zodanig onderkend. Het is belangrijk om dat met elkaar vast te stellen. Dus geluidsoverlast N209 is niet ontkend, maar er is onderkenning gekomen. Wij zijn toen voortvarend aan de slag gegaan. Ik heb ook zeer veel begrip voor het feit, dat de heer Neeteson nu ook inspreekt, want het duurt inderdaad al vanaf 2009, 2014 en we zijn pakweg 6 jaar verder op weg naar 2020. Ik ben in mijn tweede termijn bezig en het is nog steeds niet geregeld. Weliswaar, Kruisweg heb ik kunnen organiseren. Dat is gelukkig opgeleverd. De stand van zaken Bergschenhoek heeft de heer Neeteson aangegeven. Het geluidsscherm Bergschenhoek wordt nu uitgewerkt in het definitief ontwerp. En naar verwachting zal dit jaar de uitvoeringsovereenkomst door de gemeente en provincie ondertekend worden. De huidige planning hebben we ook gecommuniceerd, dat is de bouw van het geluidsscherm in 2021. Daarmee hebben we Kruisweg en Bergschenhoek ingevuld. Rest de stand van zaken Bleiswijk. De heer Neeteson geeft het ook al aan: dat is geen eenvoudige opgave. Het is zeer complex en het heeft betrekking op heel veel partijen. Hier speelt uiteraard ook het ontwerp, maar we hebben ook te maken met de provincie, de gemeente, maar ook met het hoogheemraadschap. De beperkte sloot is eigenlijk een heel belangrijke watergang voor het achterliggende gebied, met name de zeeheldenbuurt en trek het maar door naar de doorgang, de Hoefweg. Het is een zeer belangrijke waterontsluiting om daar droge voeten te houden. Er moet op een gegeven moment een bypass gerealiseerd worden. Dus de waterhuishouding is op dit moment nog de uitdaging. We zijn weliswaar met de partijen, denk aan de provincie, denk ook aan het hoogheemraadschap, denk ook aan de gemeente, er in het ontwerp er wel uit, maar dat betekent wel een paar zaken, die we met elkaar goed voor ogen moeten houden. Enerzijds: de kromming van de bocht, daar waar het scherm komt te staan, die zal een stukje van dat parkje af gaan nemen. Tegelijkertijd zullen wij met buizen de waterleiding moeten doorleggen onder de N209 door. We zullen een brede watergang naar de hoofdwatergang moeten trekken, die verderop aan de westkant van de N209 ligt. De noordwest kant. Dat betekent ook, dat we door een stukje privaat terrein moeten. Die

gesprekken lopen nu. We hopen, dat die private partij medewerking wil verlenen om eindelijk ook een stukje van zijn land ter beschikking te stellen om de watergang groot genoeg te maken om de waterafvoer van het gebied rond de zeeheldenbuurt te kunnen afvoeren. Wij zien dit op dit moment als laatste mogelijkheid, anders weten we het eigenlijk ook niet meer, die wij op dit moment voortvarend oppakken. We proberen dit dit jaar helder te hebben, de technische oplossing en uitvoering hebben wij wel voor ogen, maar we hebben wel de andere partijen nodig om dit te concretiseren. Dat is wat op dit moment de status is bij Bleiswijk. Wij hopen dat alle partijen daar inzet op plegen en dat de private partij bereid is om een stukje van zijn grond beschikbaar te stellen voor de watergang. En dat we dan het voorlopig ontwerp in het definitief ontwerp kunnen gieten en dan over kunnen dragen aan de provincie. Daar heeft meneer Neeteson wel gelijk, dat is niet volgend jaar voor het plaatsen van het scherm, maar dan hebben we wel perspectief, dat het wellicht in 2022 kan. Dat is even rondom Bleiswijk. Ten aanzien van de veiligheid N209 en de drukte. De provincie verleent op geen enkele wijze, ondanks diverse overleggen en aandringen van zowel de bewonersvereniging als vanuit de gemeente, potentieel te kijken om de snelheid naar beneden te brengen. Daar wil men niet aan meewerken. Dat heeft alles te maken met het karakter van een provinciale weg. Het lijkt bijna een principekwestie, waar men aan vast wil houden. Het komt daar niet doorheen. Waar het om veiligheid gaat. Het wordt ook bekeken straks in aansluiting op de A16. Er zijn ook andere maatregelen, denk hierbij aan de broodjes die in de middenberm gelegd zijn. Wij zijn ook als MRDH nadrukkelijk bezig met getrapt transport. Dat betekent dat wij in series, getrapt, vrachtwagens laten rijden, wat invloed heeft op de stoplichten. Daar zijn we volop mee bezig, niet alleen voor de N209, maar ook voor andere gebieden, om dit tot uitvoering te brengen. Dat het lang duurt, ja, dat ga ik niet ontkennen. Dat het ook mij frustreert ga ik ook niet ontkennen. Dat ik er als oud-ondernemer er knettergek van dreig te worden, ga ik ook niet ontkennen. Maar we hebben wel te maken met een complexe variant. We hopen op deze wijze op korte termijn deze zaak te kunnen realiseren. Als de raad het wil bespreken, vind ik dat uiteraard prima, maar het is zoals het is en wat ik eraan toe te voegen heb. Dank, meneer Neeteson, voor uw inspraak.

De voorzitter: Dank. Ik kijk even naar de heer Neeteson. U heeft het e.e.a. gehoord, zowel van de commissieleden als van de wethouder. Het is nu aan de raad of aan de commissieleden om hiermee verder te gaan. Dat zal u zeker wel gaan horen. Ik wil dit punt hierbij beëindigen, dank voor uw inbreng.

3. Vaststelling verslagen vorige vergaderingen d.d. 6 juli 2020 en 7 juli 2020
De voorzitter: Er zijn twee verslagen. Hierop zijn geen op- of aanmerkingen binnen gekomen, dus bij deze zijn ze vastgesteld.

4. Vaststelling agenda en inventarisatie rondvragen
De voorzitter: Ik dacht begrepen te hebben, dat de heer Jumelet een vraag heeft. Kunt u kort aangeven waar uw vraag over gaat?

Inventarisatie rondvraag:
De heer Jumelet: Ik heb een rondvraag ingediend rondom het anti-speculatiebeding.

5. *Bespreekpunten:*

5.a Toetsingskader en communicatiekader huisvesting flexwerkers
De voorzitter: Ik kan me herinneren, dat we eind vorig jaar in gezamenlijkheid ergens een bezoek gebracht hebben t.a.v. huisvesting flexwerkers. Er zijn wat toezeggingen gedaan. We hebben nu de brief gekregen, een beleidsnotitie. Het e.e.a. ligt nu voor ter bespreking.

De heer Van der Stad, D66: D66 is blij, dat er bij de werving van arbeidsmigranten meer aandacht is voor het aanbod van huisvesting. Het uitgewerkte toetsings- en communicatiekader huisvesting flexwerkers ligt nu voor ter bespreking. Wat D66 betreft, lijkt alles in kaart gebracht en goed doordacht te zijn, ook conform eerdere discussie tijdens de beeldvorming en in de commissie. Zaken zijn netjes verwoord en er is op zich weinig op aan te merken. Draagvlak kan bij D66 dan ook gevonden worden. Rondom het communicatiekader hebben wij echter wel een vraag en een punt van aandacht. Geschreven wordt: communicatie biedt geen garantie op 100% draagvlak, maar kan wel bijdragen aan meer wederzijds begrip. Door met elkaar de dialoog aan te gaan, kan er gezamenlijk naar gedragen oplossingen worden gezocht. D66 vraagt zich af hoe zich dit verhoudt tot de participatieladder en of in de praktijk ook iets wordt gedaan met informatie die opgehaald wordt uit de omgeving. Of is het uitgangspunt om bij een reeds voldragen plan enkel meer begrip te creëren? Daarnaast val communicatie tijdens het gehele proces onder de verantwoordelijkheid van initiatiefnemer. Wat D66 betreft is dat gezien de omgevingswet een goede gedachte. Zoveel mogelijk overlaten aan initiatiefnemer is wat ons betreft dan ook prima. Echter, we zijn benieuwd of de gemeente ook heeft nagedacht over scenario's, waar zij wel het initiatief neemt. Wij kunnen ons indenken dat communicatie bij sommige initiatiefnemers niet de

core business betreft en dat een ervaren gemeente dat wellicht soms beter kan doen. Als er maatschappelijke behoefte is voor een ontwikkeling, laat het dan niet op zijn beloop, maar neem zelf het initiatief om ontwikkeling te bespoedigen. Wij vernemen graag of dit kan worden opgenomen bij de uitwerking en dragen de kaders verder volledig. Dank u wel.

De heer Van As, VVD: Het toetsingskader en communicatiekader, wat voor ligt. Als we als Lansingerland concurrerend willen zijn met onze glastuinbouw en logistiek, dan moeten we ook de huisvesting goed regelen. Daar is al een aantal keer uitgebreid over gesproken vorig jaar. Het beleid is vastgesteld. Nu liggen hier het toetsingskader en communicatiekader. Er zijn al wat initiatiefnemers, die staan te popelen om aan de slag te gaan. Nu is daar het moment voor. Het is tijd voor actie. We vinden het fijn, dat de commissie wordt meegenomen en daarbij hebben we ook wel begrip voor de wat langere doorlooptijd, want we vinden het ook belangrijk dat het zorgvuldig gebeurt. We bevinden ons natuurlijk in heel bijzondere omstandigheden, waardoor de focus misschien even iets op andere dingen heeft gelegen. Desalniettemin vinden we het belangrijk, dat we hier wel mee doorgaan en dat het college met dit toetsings- en communicatiekader aan de slag kan naar initiatiefnemers toe, zodat e.e.a. gerealiseerd kan en gaat worden. We zien een algemene lijn en dat is eigenlijk ook iets wat ik aan de andere fracties wil voorleggen, om daar ook een reactie op te geven. Er staan best wel wat punten in en die zijn duidelijk afgekaderd. In noem bijvoorbeeld: buiten de kernen, maar bij voorkeur in de nabijheid van de bebouwde kom. Beperkt zoiets nu niet de mogelijkheden al behoorlijk? Een ander voorbeeld: betrokken uitzendbureaus of bedrijven die de exploitatie voor hun rekening nemen, moeten zijn aangesloten bij en dan staat er een reeks organisaties. Is een SNF keurmerk niet voldoende? Zou dat niet voldoende moeten zijn? Een campusachtige uitstraling. Ik denk dat dat een heel beeldend iets is. Maar maximaal 35% bebouwd. Is dat dan inclusief parkeerplekken? Of exclusief? Zetten we hier niet meteen al een rem op initiatieven op voorhand, zonder dat we ze gezien hebben en je het totaal bekijkt? Wat verder nog opvalt is de verschijningsvorm. Nieuwbouw heeft een zekere kwaliteit wordt er genoemd. Dan wordt het voorbeeld genoemd: unitachtig of woonwagenachtige uitstraling is niet toegestaan. Dat zijn subjectievere criteria, waarbij we vanuit de VVD wat moeite hebben met de terminologie woonwagenachtige. Daar gaat iets vanuit alsof dat niet goed is. Misschien is het een idee of dat iets objectiever gemaakt kan worden. Tegelijk even in het hele document kijken: hebben we de juiste punten en zetten we niet teveel de rem op dingen? Zetten we het niet te strak in? Daarop zouden we graag een reactie willen van de andere fracties en ook van de wethouder. Het laatste punt van de VVD is het puntje handhaving. Er ligt een mooi kader met een paar foto's, die best beeldend zijn. Als dat gerealiseerd wordt: hartstikke mooi. Wat nu als straks alles gerealiseerd wordt en het past binnen het toetsingskader dat voor ligt, het staat er, maar in de praktijk blijkt dat dingen aangepast worden. Hoe gaan we daar dan als gemeente mee om? Is er al nagedacht over de handhaving hierover? Om erop toe te zien, dat de afspraken, die gemaakt worden ook daadwerkelijk gerealiseerd worden? Dank u wel.

De heer Van Harn, CDA: Laat ik beginnen met het maken van een compliment aan de ambtelijke staf, voor de kaders, zoals ze tot nu toe zijn uitgewerkt en opgesteld. Het is de uitwerking van diverse beeldvormende avonden, die zijn georganiseerd, en van bespreekpunten, die we met elkaar over dit onderwerp arbeidsmigrantenhuisvesting hebben gehad. Veel wat er in de discussies naar voren is gebracht, lees ik terug in de voorliggende kaders. Het is ook positief dat er input is gevraagd en gegeven door diverse marktpartijen, zoals de glastuinbouw en de uitzendbranche. Dit zijn namelijk de sectoren naast o.a. logistiek, die met veel flexwerkers te maken hebben. We lezen dat er gestuurd wordt op kwantiteit, minimaal 30 bedden en maximaal 300 bedden. Er wordt gestuurd op kwaliteit, daar ben ik heel blij mee, dat we in Lansingerland proberen kwalitatief hoge huisvesting voor flexwerkers en arbeidsmigranten te realiseren. Dat is tevens de reactie op de vragen van de VVD. Ik ga voor kwaliteit. De verschijningsvorm hoort er ook bij. Laat het vooral geen unitachtige uitstraling zijn of een woonachtige uitstraling, maar laten we met zijn allen proberen om er iets moois van te maken, we zijn tenslotte Lansingerland. Ik zou een pleidooi willen doen voor de parkeerplaatsen die genoemd worden. 0,33 parkeerplaats per flexwerker. Ik zou willen vragen of dat omgezet zou kunnen worden in een klimaatadaptieve parkeerplaats. Wat het communicatiekader betreft, geldt hetzelfde compliment. Veel van wat ik daarin lees hebben we besproken in de beeldvormende avonden. Ter afsluiting. De gemeente stelt een accounthouder beschikbaar voor vergunningsaanvragen en initiatieven t.a.v. grootschalige huisvesting van flexwerkers. De vraag die ik hierbij heb is: wat moeten we nu verstaan onder grootschaligheid? Dit was het, dank u wel.

De heer Alsemgeest, WIJ: Wat gaat de tijd toch snel. Je staat er niet altijd bij stil, maar als je dan deze brief krijgt en je ziet dat we in oktober 2019 de beleidsnota huisvesting arbeidsmigranten hebben vast gesteld en daar kwamen twee actiepunten naar voren en die hebben we nu vanavond aan de orde, dan denk ik: wat gaat de tijd toch snel. Of zijn wij wat traag? Maar de heer Van As brak daar toch even een lans en zei: we hebben in de tussentijd nog iets anders aan de hand gehad, wat ook veel aandacht trok. Daar heeft hij helemaal gelijk in. Maar ik hoop, dat er nu wat meer snelheid in het verhaal komt, want er

is alweer een seizoen in de tuinbouw voorbij en wij hebben hier een concept voor ons liggen omtrent de toetsings- en communicatiekaders huisvesting flexwerkers en arbeidsmigranten. Toen ik begon met het lezen van de brief die aan de raad gericht was, dacht ik: het ziet er goed uit. Er is gestuurd op kwantiteit, maar ook zeker op kwaliteit, er moeten keurmerken zijn, er moet een acceptabele uiterlijke verschijningsvorm zijn, er moet een exploitatievergunning komen en dat alles moet bijdrage aan bonafide huisvesting voor arbeidsmigranten. Op zich niks mis mee, helemaal prima. Maar toen kwam er wel een puntje naar boven waarbij ik dacht: hé. Want ik las bij de paragraaf beleid van de provincie, ik citeer: daar lopen we op vooruit en we weten niet zeker of dit helemaal strookt met het beleid van de provincie. En toen dacht ik: hé. Mijn eerste vraag: kan de provincie ons hier nog een stok tussen de spaken steken? Of kunnen we straks als het zover is onze eigen uitgezette beleid volgen? Daarna heb ik het communicatiekader gelezen en daar kan ik me prima in vinden. We leggen voor een groot deel de verantwoording bij de initiatiefnemers. We ondersteunen hen wel en geven richtlijnen mee betreffende de communicatie. Dat is prima. Als we dan bij het toetsingskader komen, heb ik nog wel een paar vragen in de algemene sfeer. Bouwkundig neem ik aan, dat het allemaal juridisch en wettelijk gezekerd is. De heer Van As sprak over een aantal dingen. Hij zei: is het niet te strak geregeld? Die had ik eigenlijk niet opgeschreven, maar daar wil ik hem wel in steunen, want dat vond ik ook. Het mag niet te dicht bij de kernen liggen, maar wel bij de bebouwde kom. Ook niet in het recreatieschap. Er moet natuurlijk wel ergens een plekje over blijven, wat we dan kunnen gebruiken. Verder zag ik in het begrippenkader de flexwerker. Daarachter staat (EU) burger. Ik dacht: de flexwerker, die hoeft dus niet expliciet uit de EU te komen. Of is dat zo niet bedoeld? Daar zou ik graag antwoord op willen hebben. Dan staat er verderop: de flexwerker, die zich op basis van economische motieven tijdelijk in Lansingerland vestigt om werk te verrichten. Dan vraag ik mij af: is het hier niet van belang, dat hier ook bij staat dat hij of zij dat werk ook in Lansingerland gaat verrichten? Of gaan we ook bouwen voor arbeidsmigranten voor gemeenten om ons heen? Daar wil ik graag wat van weten. Dan het puntje logies. Daar staat: het gedurende en relatief kort tijdsbestek betrekken van verblijf aan personen, die hun hoofdverblijf elders hebben. Wat wordt er bedoeld met een kort tijdsbestek? Want arbeidsmigranten verblijven over het algemeen meerdere jaren hier. Wat bedoelt men hier met een hoofdverblijf? Hebben ze nog ergens anders een woning? Dat zou ik graag willen weten. Verder onder punt 7 komt er nog een beheerplan ter sprake en wordt er gesproken over cameratoezicht. Ik snap het wel, maar hoe ziet u dit in het kader van de wet op de privacy? Eigenlijk, wat de heer Van As een beetje te strak vond, vond ik bepaalde andere delen wat te slapjes. Je geeft mensen de ruimte en dan nemen ze die ook. Ik zou dat graag wat strakker gekaderd zien. Verder kon ik als oud-brandweerman expliciet niets vinden over brandveiligheid, maar dat valt natuurlijk voor een groot gedeelte onder het reguliere bouwbesluit. Ik neem aan, dat hier wat andere regels gelden en wat strakker. Als het anders is, hoor ik dat graag van de wethouder. Hierbij wil ik het verder laten.

Mevrouw Gabin, GL: Wij zijn tot nu toe goed op de hoogte gehouden over de huisvesting van arbeidsmigranten. Daarvoor onze complimenten vanuit GL. Wat betreft het toetsingskader is het een positieve beweging om met de branche via een afzonderlijk traject tot een exploitatievergunning te verplichten. Niet vanuit de huisvestingsverordening, maar vanuit de APV. Er wordt nu eenmaal ernstig misbruik gemaakt van de kwetsbare positie van arbeidsmigranten. Wellicht kan er een sluitingsartikel ondermijning worden toegevoegd aan de APV met als doel het tegengaan en aanpakken van ondermijning en het faciliteren daarvan. Voor de arbeidsmigranten van een locatie wordt door de huisvester een sociale kaart gemaakt van de voorzieningen, zoals de huisartsen in de buurt. Meerdere huisartsenpraktijken in de gemeente hebben een capaciteitstekort. Noodgedwongen moeten ze nieuwe inwoners van Lansingerland weigeren. Waar kunnen de arbeidsmigranten dan terecht wanneer zij hoogstwaarschijnlijk geweigerd worden? Wij verwachten dat dit nog een probleem kan opleveren. Dan het gedeelte communicatie. Wij zijn gerustgesteld, dat het college het belang van goede communicatie met de omgeving inziet. De wettelijke inspraakprocedures spreken voor zich. Aan de hand van de richtlijnen verwachten wij dat de gemeente voldoende toezicht houdt op de communicatie-verantwoordelijkheden van de initiatiefnemer. Tot slot wordt er aangegeven, dat de provincie haar huisvestingsbeleid voor arbeidsmigranten heroverweegt en dat gemeenten een meer ondersteunende rol zouden gaan aannemen. Het lijkt ons verstandig om hierop te gaan anticiperen door in het beleid ruimte open te laten voor een eventuele toekomstige overgang. Voor de rest is een aantal punten al benoemd, dus tot zover onze bijdrage.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Ook mijn fractie is blij, dat nu het toetsingskader er ligt. We hebben de beleidsnota natuurlijk al in oktober vastgesteld, maar in een korte tijd is er een goed kader neergelegd, waarin wij ook eerdere discussiepunten herkennen, dus dat is fijn. Lansingerland is natuurlijk een heel grote tuinbouwgemeente. We hebben ook een aantal grote logistieke bedrijven, die we graag tegemoet willen komen, om hier voldoende flexwerkers dicht bij hun bedrijven te laten wonen. Dat moet wel gebeuren op een manier, die echt qua arbeid en huisvestingsomstandigheden goed is. Daar zijn alle fracties het wel over eens. Het kader geeft daar heel goede handvatten aan, dus dat is heel goed. Er is

een goede stap gezet. Een aantal dingen wil ik noemen, die wij positief vinden aan het gestelde kader. Er zijn waarborgen voor bonafide huisvesting en arbeidsvoorwaarden. Veiligheid wordt een aantal keer genoemd. Ook de eis dat het uitzendbureau of het bedrijf dat de exploitatie voor zijn rekening neemt een keurmerk heeft: dit is een betrouwbare partij, die ook zijn verantwoordelijkheid neemt voor het welzijn van de werknemers. Dat is goed. Een aantal punten over de ruimtelijke inpassing en verschijningsvorm. Dat vinden we goed. Bijvoorbeeld, dat het redelijk dicht in de buurt van de weg ligt, niet helemaal weggestopt. Over wat nou wel of niet zou mogen qua verschijningsvorm, ik denk dat daar de meningen over kunnen verschillen. Er zijn voorbeelden in de foto's, die zijn wel aansprekend en daar kunnen we ons wel in vinden, maar het moet niet te rigide worden, de voorschriften. Dat zijn eigenlijk de positieve punten. Een aantal zorgen hebben we nog wel en ook nog vragen. Wat wij toch belangrijk vinden als fractie, is dat ook de sociale inbedding en de zorgplicht die de gemeente eigenlijk heeft voor mensen die daar wonen, dat dat goed wordt afgedicht. Wat we wel zien, en daar zijn we blij mee, is dat als mensen langer dan 4 maanden hier werken, dat ze zich moeten inschrijven in het BRP. Dan houdt de gemeente wel zicht op wie er is, maar hoe gaan we ook sociaal zorg dragen voor de arbeidsmigranten? Mevrouw Gabin noemde de huisarts, dat dat goed op orde moet zijn, dat die beschikbaar zijn. Er wordt een sociale kaart genoemd in het voorstel, maar dan ben je er nog niet. Hoe goed zorgt die werkgever, of degene die die huisvesting biedt op het terrein, hoe goed zorgt die nou voor de arbeidsmigranten. Ik weet niet of je dat als een kader kunt meegeven. Het gaat nu vaak over het voorkomen van calamiteiten, het voorkomen van overlast of reageren bij calamiteiten, bedoel ik eigenlijk, maar hoe zorg je dat er toch ook een soort sociale cohesie komt? Ik heb er nu niet direct een voorstel voor, maar ik wil wel aan de wethouder vragen en ook aan de andere fracties: hoe kijken jullie daarnaar, dat dat beter wordt vast gelegd? De relatief lage parkeernorm viel ons op. Er staat nu 0,33. Wat zou dat betekenen? 1 op de 3 mensen, die daar wonen, kan een auto hebben. Ik weet niet of dat realistisch is. Het zijn vaak ook geen echte fietsers. De afstanden zijn groot, die ze moeten afleggen naar bijvoorbeeld de kernen toe, dus ik vind dat toch een beetje beperkt. De vraag over het huisvestingsbeleid van de provincie Zuid-Holland is al gesteld. Het is nog niet klaar, maar ze hebben misschien al een tipje van de sluier opgelicht en kunnen we daar nu al rekening mee houden. Verder heb ik een vraag over de tijdelijkheid. Er staat nu: het moet voor 10 jaar zijn of maximaal 15 jaar. Ik kan dat toch niet helemaal plaatsen, want arbeidsmigratie is een blijvend verschijnsel, het is geen tijdelijke ontwikkeling, we zullen altijd gebruik blijven maken van arbeidsmigranten. Wat gebeurt er dan bijvoorbeeld na 10 jaar? Moet het dan helemaal tegen de vlakte gaan? Of kan er dan toch per jaar of per zoveel jaar een verlenging worden aangevraagd? Ik vind dat perspectief net te kort, ook voor de bedrijven die daarin investeren. Tot slot heb ik nog een punt. Als er nieuwbouw wordt gedaan, dan moeten het minimaal 30 wooneenheden zijn. Ook daarbij denk ik: wat nou als het er 20 zijn, omdat er geen behoefte is aan 30 of meer? Ik snap dat je een ondergrens moet stellen, maar ik vond 30 ook best wel weer veel. Dat zijn voor nu de punten bij dit toetsingskader. Bij het communicatieplan hadden wij geen opmerkingen. Dank u wel.

De heer Markus, CU: Even over het toetsingskader huisvesting. De VVD trapte af in haar bijdrage dat het vooral belangrijk was voor onze economische positie in Lansingerland om snel aan de slag te gaan met huisvesting. Wij kiezen toch een iets andere insteek. Wij zien dit kader juist om te borgen, dat huisvesting op een humane, goede manier geregeld wordt voor flexwerkers. Helaas ook in de coronatijd hebben we toch berichten gezien en gelezen, dat dat ook in ons land bij lange na niet altijd goed en humaan geregeld is. Wat dat betreft, zijn we blij dat er nu een toetsingskader ligt wat daaraan gehoor geeft. Wat ons betreft, moet het dus goed en humaan zijn. Er zijn verschillende punten rondom het sociale aspect aangedragen door PvdA en GL. Daar sluiten we ons graag bij aan. Nog wel een paar puntjes. Wat ons zorgen baart, is dat bij het toetsingskader allerlei partijen zijn gesproken, maar de mensen om wie het gaat weer niet. Dat vind ik dan weer raar. Ik snap dat dat lastig te organiseren is, maar er zijn genoeg vakbonden die daar wat van willen zeggen. Volgens mij is er een landelijke werkgroep opgericht o.l.v. een SP'er, maar ik kan even niet op zijn naam komen. Volgens mij is daar genoeg over te zeggen. De VVD stelde de vraag: is het allemaal niet te rigide? Is het nog wel mogelijk om überhaupt te bouwen? Wat betreft keurmerken denken wij dat absoluut niet. Ik denk juist dat die keurmerken moeten borgen dat we te maken hebben met goede, betrouwbare uitzendbureaus en huisvesters. Ook daar hebben we helaas in Nederland gezien, dat het niet altijd het geval is. Wat betreft de voorschriften, waar het geplaatst mag worden, ja, daar heb ik in alle oprechtheid te weinig zicht op. Mocht blijken, dat deze regels ertoe leiden, dat we nergens meer huisvesting kwijt kunnen, omdat er geen locaties voor zijn, dan moeten we elkaar eerlijk in de ogen kijken en kijken of de regels niet te stringent zijn. Wat betreft die keurmerken nog wel een opmerking. Er wordt nu gesproken over een SNF keurmerk, wat dan gegeven wordt 6 maanden nadat de exploitant bezig is. Is dat niet een beetje te laat? Dan heeft hij die huisvesting, de flexwerkers wonen er al en dat blijkt het beste bedrijf geen keurmerk te krijgen. Gaan we dan handhaven, iedereen eruit zetten en komt er dan een nieuwe exploitant? Wij zouden juist zeggen: doe dat alleen aan bedrijven, die dat keurmerk al hebben en niet achteraf. Daar graag een reactie op. Wij sluiten ons aan bij alle vragen die gesteld zijn. Ik denk dat er een prima kader ligt. Dank u wel.

De heer Meester, L3B: Mevrouw Gabin had naar mijn mening een heel goed punt, dat je voor zulke grote aantallen, en misschien hebben we er met Zalanda over de 1.000, wie weet, dat je de gezondheidszorg goed moet regelen, bij die grote aantallen. Ik ondersteun dat daar aandacht voor moet zijn. Ik ben het met de heer Van As eens, dat je als het kan die regelingen niet ingewikkelder moet maken dan nodig is. Er zijn misschien wel wat versimpelingen mogelijk. Ik heb een aantal suggesties die voor een deel leiden tot versimpeling, maar ook voor een deel aanvullend zijn op wat er staat. Voor wat betreft de technische kwaliteit van de gebouwen kan volgens mij volstaan worden met een verwijzing naar het bouwbesluit en naar dat SNF keurmerk, dat al even genoemd werd. De Stichting Normering Flexwoningen, voor degenen die het niet weten. Voor de beoordeling van het uiterlijk en de inpassing in de omgeving zien wij graag dat de welstandscommissie daarin een rol heeft, dus dat een min of meer onafhankelijke partij daar ook iets over zegt. Dan is er altijd nog een beroep mogelijk bij het college. De eis van aansluiting bij het ABU en die andere afkortingen vinden wij wat betreft uitzendbureaus prima, maar wij vragen ons af of het wenselijk is dat uitsluitend uitzendbureaus initiatieven hierin zouden mogen ontplooien. We kunnen ons bedenken dat er ook wel andere partijen zijn, waarbij dan wel geborgd moet zijn, dat het behoorlijke kwaliteit is. De heer Van As noemde het ook al even: de complexen moeten buiten de bebouwde kom, maar er wel dichtbij gesitueerd worden. Dat spreekt ons niet zo aan. Wij denken dat de situering dicht bij de werkplek uiteindelijk veel efficiënter is. Men moet dagelijks naar de werkplek en men doet maar één keer in de week boodschappen. We denken dat het ook beter is voor het toezicht. Zeker als het gaat om het bedrijf van een tuinder. Die tuinder woont daar zelf meestal ook. Dan het beheer van de complexen en het toezicht daarop door de gemeente. Dat komt wel voor in het toetsingskader, maar wij vinden het heel belangrijk dat dat goed geregeld wordt, want we hebben genoeg voorbeelden van chaotische toestanden, denk ik. Dan de laatste regel van het concept. Die geeft het college de mogelijkheid om gemotiveerd van de regels af te wijken. Dat vinden we prima, dat dat erin staat, maar het moet wel een uitzondering zijn. En de bevoegdheid moet wel bij het college blijven. We vinden dat die niet gedelegeerd zou moeten kunnen worden. Het is ook heel belangrijk, dat die motivatie van een afwijking openbaar gemaakt wordt. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door een informatieve brief aan de raad. Dat waren onze punten. Dank u wel.

De voorzitter: Er zijn de nodige items naar voren gekomen. Ik noem maar even de communicatie, de handhaving, niet te strakke regelgeving, hoe zit het met de uitleg van een aantal woorden, flexwerkers, kort tijdsbestek, aansluiting bij de APV. Ik hoorde nog iets over de sociale inbedding, de zorgplicht. En de tijdsduur van het geheel, 10 jaar, 15 jaar en dan? En nieuwbouw, als het geen 30 maar 20 is. Het keurmerk kwam nog even en de nodige items die de heer Meester nog naar voren gebracht. Dat is wat ik even vlug genoteerd heb.

Beantwoording college

Wethouder Arends: Eerder hebben wij een goede bespreking in de commissie gehad. Er zijn ook meer beeldvormende avonden geweest op initiatief van uzelf als commissie. Dat geeft ook aan hoe belangrijk u dit onderwerp vindt, om dit goed te regelen, voor zowel de economie maar ook de kwaliteit van de huisvesting voor arbeidsmigranten. Het stuk dat vanavond voor ligt, staat niet ter besluitvorming voor u als commissie, maar het college, de portefeuillehouder, vindt het dermate belangrijk om dit aan u voor te leggen, alvorens het vast te leggen in het college, om van een ieder de gevoelens te proeven en hoe u ernaar kijkt. Is er draagvlak voor? De afgelopen periode hebben we een intensief en heel zorgvuldig proces met elkaar gelopen. Juist ook om een heel degelijk beleid te maken, de nota die u vast gesteld heeft. Om daarna te komen met dit toetsingskader en communicatiekader. In de tussentijd, dat was in januari, zijn wij met u op bezoek geweest in Grijpestijn in Bleiswijk om daadwerkelijk een initiatief te laten zien hoe dat eruit ziet en hoe het aan kwaliteit voldoet. Daarnaast wil ik nog aangeven: we zijn echt koplopers in Zuid Holland. En de provincie ziet dat ook. En BZK is ook bij ons op bezoek geweest. Dus dat zegt iets voor u als commissie, hoe belangrijk u het vindt en wij als college ook. De voorzitter gaf het al aan: er zijn veel vragen gesteld. Maar allereerst zijn er ook veel complimenten gegeven aan de ambtelijke organisatie over het stuk. Ook heel goed, dat er vragen zijn over een aantal onderwerpen. Als u het goed vindt, ga ik per fractie na om alles zorgvuldig af te lopen. De heer Van der Stad gaf aan: vanuit ons is er draagvlak. Dat horen we maar graag. Hij stelde een vraag over: in hoeverre is het communicatiekader 100% draagvlak of begrip, hoe werkt dat nou? Uiteindelijk willen we natuurlijk zoveel mogelijk toekomen tot consensus. Uiteindelijk is er natuurlijk altijd nog een mogelijkheid om bezwaar te maken. Maar met name bij die communicatie en participatie is er alles in gelegen, dat je in de omgeving met andere bewoners of tuinders goede afspraken maakt. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor die communicatie. In die zin hebben wij een faciliterende rol. Er is eigenlijk niet een scenario te bedenken, waarin wij zelf het initiatief zouden nemen. Wij hebben ook in de beleidsnota heel nadrukkelijk gezegd: de vraag komt, en dat is ook onze aanname, vanuit de markt. Het is vooral belangrijk dat wij de toetsende en faciliterende rol op ons kunnen nemen. En u als raad natuurlijk. De heer Van As, maar ook

de heer Alsemgeest, gaf aan: het is nu wel tijd voor actie. Daar ben ik het helemaal met u eens. Dit is natuurlijk wel een belangrijk moment, na deze commissie, dat het college het vast gaat stellen, want er zijn al veel vragen aan ons op de stoep rondom initiatieven. Dit toetsingskader en communicatiekader zijn daar echt voor nodig om die initiatieven daadwerkelijk te bekijken en te toetsen aan deze belangrijke waarden op kwaliteit en kwantiteit. Door de heer Van As is de vraag gesteld: zijn er nou niet teveel regels met elkaar? Is het nou niet te benauwend? In ons beeld zijn er op zich niet teveel regels. Het is natuurlijk altijd zoeken naar een balans tussen kwaliteit en dingen echt goed borgen, dat heb ik ook uit de commissie eerder van u begrepen, dat u dat echt heel erg belangrijk vindt, en ook de transparantie, de locatie, de kwaliteitseisen. Wij proberen niet om het zo beperkt mogelijk te houden. De heer Meester gaf dat ook aan. Als college zouden we ervan af kunnen wijken als wij een prachtig initiatief zien, die mogelijk niet helemaal hier aan voldoen, maar waarvan wij vinden dat het wel mogelijk is. Dat is bijvoorbeeld Grijpestijn. De minimale eis is 30 personen. Daar zijn er 22 en toch hebben we gezegd: ja, maar de beheerplannen zijn goed, de afstemming, de huurbaas, alles is zo goed geregeld, daar gaan we voor. De heer Meester vroeg ook: welke rol kunnen wij dan hebben. Ik vind het goed als er een initiatief is en wij wijken hier van af om u dat te laten weten, want u bent heel betrokken op dit proces. Die criteria die wij hanteren, vinden wij echt heel erg belangrijk. Zijn ze ook meetbaar? Ja, wij proberen hele meetbare facetten erin te brengen. Er moet een beheersplan zijn, een klachtenregeling, parkeren, het moet voldoen aan cameratoezicht, voldoen aan alle markttoetsen. Dat zijn wel allemaal harde, meetbare criteria. Maar we willen ze wel ruimte geven voor eigen inbreng. Ik ben het wel met de heer Van As eens, dat we beeldvorming rondom woonwagenachtige situaties niet willen. Dat zegt misschien iets over de beleving die we daarbij hebben. Geen chalets in die vorm, dus een wagen op wielen, dat we die niet met elkaar in het glastuinbouwgebied schuiven. Nee, wij zien echt wel hoogwaardige, meerdere units bij elkaar. Daar hebben we meerdere voorbeelden van gezien in het kwaliteitskader, die meegestuurd is. De heer Meester vraagt of welstand daar een rol in zou kunnen hebben. Dat neem ik als vraag mee, in hoeverre zij een rol kunnen hebben. Er wordt wel een interne toets gedaan, stedenbouwkundig, wat natuurlijk de welstand normaliter in een bestemmingsplanprocedure op zich neemt. Maar die vraag neem ik wel mee. De heer Van As vroeg ook naar de handhaafbaarheid. Dat vinden we natuurlijk heel belangrijk. Als we het toetsingskader vast stellen en het communicatiekader dan willen we heel duidelijk vooraf onderzoeken of dit een partij is waarmee we willen samenwerken, waarmee we in zee willen gaan. Dat betekent ook een verantwoordelijkheid voor initiatiefnemer. Als u dat aan de voorkant vast stelt met elkaar, dan kunnen we die ook toetsen en handhaven. En dat zullen we dan ook doen. Ik heb daar vanmiddag overleg over gehad. Aan de ene kant doen we dat vaak als er een signaal komt, maar dit vinden we zo belangrijk. Het is ook iets nieuws in de gemeente als het gaat om grootschalige huisvesting van arbeidsmigranten op één locatie, dan vraagt dat ook zorgvuldigheid en ook vanuit ons die handhaving en toetsing daarop. Over de parkeerplaatsen. De heer Van Harn stelde de vraag over klimaatadaptieve parkeerplaatsen. We hebben het er vaak over gehad. Ook heeft u vaak met wethouder Fortuyn gesproken over parkeren. Ik weet even niet wat een klimaatadaptieve parkeerplek is. Mogelijk kunt u mij dat nog vertellen. Als het gaat over de parkeernorm: dat is wettelijk bepaald op 0,33. Daarnaast worden ze voorzien van een fiets. Dat heeft u bij Grijpestijn gezien. We willen natuurlijk ook dat de arbeidsmigranten de afstand naar hun werk kunnen afleggen met de fiets. Er werd een vraag gesteld over de provincie. Zij hebben hun beleid nog niet, wij zijn eigenlijk voorloper, kan dat elkaar gaan bijten? Wij zijn heel nauw in gesprek met de provincie en de provincie wil met name gemeenten ondersteunen met het beleid ontwikkelen. Zij geven nu al de ruimte voor tijdelijke huisvesting in buitengebieden voor 10 jaar. Eventueel met een verlenging van 5 jaar. Daar heeft de termijn mee te maken. Als je definitieve huisvesting wil voor arbeidsmigranten dan gaat er een heel ander proces in werking, dan worden er heel andere eisen gesteld, dan hebben we het ook over een bestemmingsplanwijziging en heel andere procedures. Dat gaat langere tijd voort duren. Dit is echt voor flexibele huisvesting van arbeidsmigranten. Er werd ook een vraag gesteld over de burger uit de EU. Ja, dat hebben we wel expliciet gedaan. Over het vrije verkeer van werk zijn binnen de EU afspraken met elkaar gemaakt. Wij bieden, dat is ook onderdeel van het toetsingskader, aan arbeidsmigranten uit de EU. Er werd gevraagd of we dan ook bouwen voor de arbeidsmigranten van andere gemeenten. Op dit moment wonen heel veel arbeidsmigranten niet in onze gemeente, maar in heel veel andere gemeenten, dus we zijn blij dat dat ook mogelijk is. Natuurlijk willen we primair dat een bedrijf een initiatief neemt voor de huisvesting nabij een bedrijf, om dat goed te regelen. Het kan natuurlijk zijn dat soms ook iemand bij ons werkt tijdelijk en dan weer bij de gemeente Zuidplas of in Zoetermeer. Daarin willen we met elkaar gebruik maken, maar primair is natuurlijk alles gericht op de mensen die bij ons werken, om daar de huisvesting op te voorzien. Dat wil met name ook de initiatiefnemer, want die wil met name die mensen dicht bij het bedrijf, die op hun bedrijf werkzaam zijn. Eén van de voorbeelden is, dat Bunnik een initiatief heeft. Daar gaan we ook over de huisvesting voor de mensen bij hem in het bedrijf. Over de brandveiligheid. Ja, uiteraard wordt dat ook in het bouwbesluit meegenomen. Dat wordt natuurlijk ook goed getoetst, maar dat geldt voor elk bouwelement, als het gaat over woningen of huisvesting van deze aard, alles moet aan die eisen voldoen. De vraag van mevrouw Gabin over de APV vind ik ook wel een goede. Graag willen we geen ondermijning.

Dat willen we ook voorkomen met elkaar. Ik kan niet expliciet zeggen of we dat kunnen opnemen, maar dat ga ik wel voor u uitzoeken. En toezichthouden op die communicatie: het is een verantwoordelijkheid van initiatiefnemer, maar wij kunnen daar wel adviserend in zijn en ook toetsend in zijn, of het zorgvuldig wordt gedaan. We gaan apart een accountmanager aanstellen vanuit de gemeente, die hier meer deskundig is. Dan mevrouw Verhoef. Zij had het over de sociale inbedding. De heer Markus gaf dat ook aan. Nu verschilt dat wel per arbeidsmigrant. We hebben short-stay, mid-stay en long-stay. Er zijn arbeidsmigranten, die voor een jaar in Lansingerland komen werken. Zij willen niet inburgeren, zij kiezen bewust voor zoveel mogelijk werken, zoals dat mag binnen de norm, en dan de middelen gebruiken in hun eigen land. Maar er zijn ook mensen, die dat wel willen of langer blijven. Mevrouw Gabin noemde de huisartsen, mevrouw Verhoef en de heer Meester ook. Ja, dat moeten we wel goed regelen. Ik vind dat ook een belangrijk aandachtspunt, die neem ik mee, dat zeg ik ook toe, dat wij die meenemen om te kijken of dat goed ingebed kan worden. Daarnaast de vraag: hoe maak je gebruik van alle sociale voorzieningen, zoals de fitness club. Dat is natuurlijk open. Mensen kunnen een lidmaatschap nemen bij een fitnessclub. We hebben bij één van de avonden ook een voorman vanuit de kerk in Bleiswijk gesproken, die daar een belangrijke rol in heeft. De samenleving is zich heel erg bewust van deze groep mensen en wil van betekenis voor hen zijn. Maar niet alle arbeidsmigranten hebben zelf deze wens of uiting om echt volledig te integreren. En dat hoeft ook niet. Gevraagd werd naar die 30. We stellen die grens van 30 tot 300 om enig zicht te krijgen op de beheersbaarheid; je moet dan wel een minimum hebben. Maar zoals in Bleiswijk kan er vanaf geweken worden, maar alles moet wel goed geregeld zijn in de beheersplannen. Ook dat er binnen een uur aanwezigheid kan zijn bij calamiteiten. Die kwaliteit en waarborging van de kwaliteit van arbeidsmigrant zelf moeten goed geregeld zijn. Dan het keurmerk. De heer Markus vraagt of dat niet vanaf het begin moet i.p.v. na 6 maanden. Deze 6 maanden is gericht op nieuwe exploitanten. We hebben exploitanten die al een keurmerk hebben, die al huisvesting elders hebben gerealiseerd en zij zijn in het bezit van een keurmerk. Maar als je de eerste keer een initiatief neemt en je moet getoetst worden op dat keurmerk, dan moet het gerealiseerd zijn. Het moet daadwerkelijk in beeld zijn. Daarom willen we ook de eerste exploitant de kans geven en faciliteren. Wij denken dat een half jaar voldoende ruimte zou moeten zijn om te voldoen en om die test te laten komen, maar dan moet het al wel daadwerkelijk aanwezig zijn. Dat is de reden voor die 6 maanden. En over het gemotiveerd afwijken, waar de heer Meester naar vroeg, had ik al laten weten, dat ik dat een terecht punt vind. Uiteraard zouden we af en toe willen afwijken. Als het grootschalig is, dan vind ik het belangrijk om u daar actief over te informeren. Hierbij wil ik u dat ook toezeggen. Ik denk dat ik redelijk alle vragen heb doorlopen, maar anders merk ik dat in de tweede ronde. Dank u wel.

De voorzitter: Ik denk dat er nog een vraag is van de heer Alsemgeest, want die had een vraag over cameratoezicht. En ik hoorde ook een vraag over ABU, waarom geen andere aanbieders.

Tweede termijn

De heer Van der Stad, D66: Ik heb geen toevoeging op mijn eerdere inbreng. Echter, de heer Van As stelde ons nog de vraag of wij als fractie vinden dat we op voorhand wellicht al te veel afgekaderd wordt en of wij vermoeden dat dit ten slechte komt van de realisatie van initiatieven. Dat is een zeer terechte vraag, die wij voor onszelf hebben beantwoord met de verwachting dat het kader in samenwerking met diverse partijen is opgesteld. Ons is geen informatie toegekomen dat op voorhand al zaken onmogelijk worden geacht. Het antwoord van de wethouder volstaat wat ons betreft, mede vanwege de mogelijkheden tot uitzondering waar nodig. Verder sluiten wij ons aan bij de woorden van de heer Meester omtrent welstand en om de motivatie voor uitzondering op de kaders openbaar te maken middels een brief aan de raad. Daar is al op geantwoord door de wethouder. Dank u.

De heer Van As, VVD: Dank voor de beantwoording vanuit de andere fracties en vanuit de wethouder. Er liggen prima stukken. Dat wil ik graag nog wel benadrukken. Ik hoor wel wat steun van andere partijen en dat vat ik even samen: let op, dat het niet te rigide wordt. Tegelijk ligt er wel iets. En ik haal de CU aan: we gaan ervan uit, dat er in de praktijk ervaringen mee worden opgedaan en dat we dan eventueel bijsturen. Daar is blijkens de beantwoording van de wethouder ook ruimte voor. Ook ruimte om af te wijken waar nodig. Voor ons staat voorop de kwaliteit. Uit de reactie van het CDA heb ik opgemaakt, dat ze blij zijn met de regels en beperkingen op wandkwaliteit. Wij zitten daar iets anders in. Kwaliteit staat voorop, maar laten we wel scherp blijven, dat het niet ingewikkelder dan nodig is. Dat komt vooral die snelheid ten goede van realisatie van initiatieven en dus ook de kwaliteit van die huisvesting, omdat het zo belangrijk is dat daar nu een norm voor komt en dat het geregeld wordt. Het zou wat ons betreft dan ook goed zijn als het college uit deze commissie mee neemt om nog eens te kijken: hebben we alles zo verwoord als we willen? Kan het ergens nog simpeler? Maar uiteraard zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit. Wij denken dat juist daardoor die kwaliteit geborgd is en zal blijven. Dank u wel.

De heer Van Harn, CDA: De wethouder vroeg zich af wat een klimaatadaptieve parkeerplaats zou kunnen zijn. Toen schoot mij in gedachten: het station Lansingerland Zoetermeer heeft een heel grote parkeerplaats. En als ik me niet vergis is dat bedekt met een tegelvorm, waardoor het gras heen kan groeien. Dat wordt verstaan met klimaatadaptief. Dit is een voorbeeld, maar er zullen vast ook andere voorbeelden te bedenken zijn. Dat we de zaak niet dicht gooien met beton, maar dat we moeder natuur ook de mogelijkheid geven om water op te nemen. Ik had ook nog een vraag gesteld aan de wethouder, dat ging over de accounthouder. Die zou alleen bij grootschalige huisvesting nodig zijn. Toen stelde ik mezelf de vraag: wanneer spreken we over grootschaligheid? Daar had ik nog geen antwoord op gekregen. Ik denk dat meneer Van As van de VVD het terecht stelt, dat het CDA hier voor kwaliteit wil gaan. We hebben genoeg voorbeelden in het land van waar het mis kan gaan. Ik denk dat we heel blij moeten zijn met het stuk, zoals dat nu voor ons ligt. Hier zou ik het bij willen houden. De heer Van As: Begrijp ik het dan goed, dat de heer Van Harn stelt, dat hoe meer regels, hoe beter de kwaliteit geborgd is? Klopt dat? De heer Van Harn: Nee, dat zeg ik niet. U stelt het nu wel heel zwart/wit. Wij vinden niet dat er nu teveel regels gesteld zijn in de stukken die voor liggen. De heer Van As: Dat vind ik een helder antwoord. Dank u wel.

De heer Alsemgeest, WIJ: Dank aan de wethouder voor het beantwoorden van bijna al mijn vragen. Ze waren niet allemaal beantwoord. U gaf het al aan: de vraag bleef nog staan over cameratoezicht. Ik had niet het idee dat ik antwoord had gekregen over: wat wordt bedoeld met een kort tijdsbestek? Want arbeidsmigranten blijven over het algemeen meerdere jaren. Wat bedoelt men met het hoofdverblijf? Verder wil ik nog heel even terug komen op het puntje van die EU burgers. Marokkaanse en Turkse flexwerkers, vallen die daar dan niet onder? Dat zou ik toch wel graag even willen horen. Het maakt mij niet uit, maar voor de duidelijkheid. Ik zou toch wel iets erin willen zien, dat de mensen die hier komen wonen, waar we die woningen voor neerzetten, wel primair werken in Lansingerland. Eén van de redenen was toch ook, dat we de drukte van de N209 willen afhalen, doordat niet al dat personeel meer van Rotterdam of van Den Haag naar ons gebied toe hoeft te rijden. Als ze hier komen wonen en ze gaan dan toch weer het gebied uit om ergens anders te werken, dan zijn we dat punt een beetje voorbij. Verder sluit ik me aan bij de vorige heren betreffende de kwaliteit. We moeten natuurlijk wel in ogenschouw houden: kwaliteit zeker, maar het moet natuurlijk wel betaalbaar blijven. Voor degenen die erin investeren en voor degenen die er gaan wonen. We kunnen natuurlijk geen tweede gouden griffelbuurt verwachten hier bij de tuinderijen. Maar kwaliteit: het moet er netjes uitzien, dat is gauw klaar. Ik wacht het verdere antwoord van de wethouder af. Dank u wel.

mevrouw Gabin, GL: De wethouder heeft al onze vragen volledig beantwoord. Onze zorgen en input zijn positief ontvangen door de wethouder. We zijn daarom ook tevreden met de toezeggingen en we wachten verdere ontwikkelingen af. Dank u wel. De voorzitter: Die toezegging had ik ook gehoord, over de APV, dat daar nog het nodige over uitgezocht wordt.

Mevrouw Verhoef, PvdA: De wethouder heeft in grote lijnen onze vragen beantwoord. Ik had alleen nog een specifieke vraag en dat ging over die lage parkeernorm van 0,33. Het is niet zo dat ik denk: het zou mooi zijn als hele parkeerplaatsen volstromen. 1 op de 3 mensen kan dan een auto hebben, maar dat vond ik toch relatief weinig, omdat ze dus inderdaad soms verder weg zijn van het centrum. Dat was nog een kleine vraag, niet super urgent, maar ik had hem wel. Ik heb iets aangekaart, waar ik nu eigenlijk geen antwoord op wil: arbeidsmigranten gaan niet weg, in de zin van: we blijven ze in de toekomst wel nodig hebben. Dus ik denk dat we ook wel moeten kijken naar langere termijnoplossingen, want je kan niet om de 10 jaar ergens iets tijdelijks gaan opbouwen, maar die discussie moeten we niet nu voeren. Verder dank voor de beantwoording.

De heer Markus, CU: Onze vragen zijn ook beantwoord op 1 na. Ik had nog de vraag gesteld: er is gesproken met marktpartijen en met allerlei interne teams binnen de gemeente, maar er is niet gesproken met vertegenwoordigers van de flexwerkers zelf. Ik zou nog graag een toelichting willen, waarom dit niet gebeurd is. Als het niet gebeurd is, dan dringen wij er sterk op aan om dat alsnog te doen. Dat was het.

De heer Meester, L3B: Ik ben blij met alle goede suggesties die door mijn collega's gedaan zijn. Ik heb ook sterk de indruk, dat het college daar zijn voordeel mee wil doen. Ik zie de verdere stappen met vertrouwen tegemoet. Ik dank u wel.

Beantwoording college

Wethouder Arends: Ik werd er goed op geattendeerd dat ik een paar vragen was vergeten en terecht. Heel goed dat iedereen hier kritisch naar kijkt, want het is echt een belangrijk toetsingskader om de kwaliteit te waarborgen, ook voor de omgeving. Het voortschrijdend inzicht, die wij met alle ervaringen

opdoen, kunnen wij natuurlijk ook weer meenemen. Het is niet zo, dat dit het is en dat we niets doen met alle nieuwe elementen, dus heb ook dat vertrouwen bij het voortschrijdend inzicht, dat we dat mee nemen. Er zijn inderdaad meerdere vragen gesteld. Is het alleen de ABU? Of zijn er ook nog andere organisaties? Ja, er zijn meerdere organisaties en brancheverenigingen waar ze kunnen aansluiten. Dat is o.a. de ABU, maar ook de NWBU of ook de SNA, de stichting normering arbeid. Dus er zijn verschillende waaruit ze kunnen kiezen om bij aan te sluiten. Het keurmerk geldt wel voor iedereen: het SNF keurmerk voor flexwerkers. De heer Van As stelde: wilt u toch de suggestie mee nemen of het nog simpeler zou kunnen? Naar aanleiding van deze bespreking kijk ik opnieuw nog alvorens ik het voor leg aan het college voor de definitieve vaststelling: zijn er nog elementen die we eruit kunnen halen, wat een dubbeling betreft of anderszins? Daar ga ik dus naar kijken. Het cameratoezicht, ook een terechte vraag ten aanzien van de privacy. Het is dus wel mogelijk en ook toegestaan. Op dit moment wordt dat ook in de Hergerborch gedaan. We doen dat met name om te voorkomen dat er ongewenst gedrag is. Als dat zo is, dan kunnen we daar heel snel op acteren. Dus dat is toegestaan. Er werd ook een vraag gesteld over dat grootschalige, wat dat nou is m.b.t. die accountmanager. Wij zien dat in de bandbreedte tussen de 30 en 300. Dat vinden wij grootschalige huisvesting van arbeidsmigranten. We hebben natuurlijk ook de huisvesting van arbeidsmigranten in tuinderswoningen. Dat is al een manier om arbeidsmigranten te huisvesten, maar het gaat met name over de bandbreedte waar het vanavond over gaat voor het toetsingskader. Klimaatadaptief: dank u wel, meneer Van Harn. Dat neem ik zeker mee. Volgens mij zijn er zeker goede mogelijkheden in. Alles wat wij nu voorzien wordt daaraan gekoppeld. Het is dus belangrijk om daar ook naar te kijken. De heer Alsemgeest vroeg naar de hoofdverblijfplaats. Ook vroeg hij wat kortdurend en langdurend is. De hoofdverblijfplaats: de arbeidsmigranten, die bij ons komen werken wonen elders. Ze hebben een woonverblijf elders. Dat kan in Polen zijn, dat kan in Duitsland zijn, dat kan in Roemenië zijn, dat kan in een EU land zijn. Die moet er wel zijn. Iemand komt hier wonen, maar er moet wel een hoofdverblijf elders zijn. We kunnen dat controleren. Kortdurend. We hebben in de beleidsnota met elkaar besproken, dat we eigenlijk drie vormen zien: short-stay, mid-stay en long-stay. Het is niet zo dat arbeidsmigranten langdurig bij ons blijven. Er is ook een grote groep, die voor 1 jaar komt, dan weer een periode in land van herkomst werk doet en dan weer een periode in Nederland komen werken als ze in financiële middelen willen voorzien. De short-stay is tot een jaar, de mid-stay is 1 tot 3 jaar en long-stay is vanaf 3 jaar. In die drie groepen zien wij arbeidsmigranten, die van die periode gebruik maken. Zijn er echt mensen, die zich hier willen vestigen, dan gaat er een andere fase in. Dan kiezen mensen voor, dat zien we ook, naturalisatie of dat ze hier daadwerkelijk een huis kopen dan wel particulier huren. Er werd gevraagd naar de definitie van de EU. Dat is dus de begrenzing in dit kader en ook in het huisvesten van arbeidsmigranten is nu de begrenzing de EU. Dat sluit ook aan bij de kaders van het rijk, die daar nu ook in ontwikkeling op zijn. Dat is de begrenzing en daar kiezen wij op dit moment voor. Dan de parkeernorm. Er zijn elders projecten in het land met deze parkeernorm en dat heeft tot nog toe niet tot problemen geleid. Dus vooralsnog houden wij ons gewoon aan de parkeernorm, die hier voor wordt aangewend. De heer Markus stelde nog een vraag: de flexwerkers zelf. In de voorbesprekingen hebben we met uitzenders gesproken. We hebben met de werkgevers gesproken. We hebben gesproken met degenen, die flexwoningen realiseren. Die hebben wel al veel ervaringen met de wensen en de steeds hogere eisen die flexwerkers hebben, die arbeidsmigranten hebben. Daarin zien zij ook de concurrentie in andere landen met hoogwaardige huisvesting, dat wij daarin tekort schieten en dat met name dat dus ook van belang is. Dus vanuit dat kader hebben wij die wensen wel gehoord, maar ik vind het wel een goede suggestie. Het is natuurlijk ook aan initiatieven om flexwerkers te horen over wat zij belangrijk vinden, dus dat zal ik intern mee geven. Maar we hebben wel het idee dat we een goed beeld hebben van die drie kanten, hoe zij kijken naar de wensen en de hogere wensen ten opzichte van het verleden van flexwerkers zelf. Ik denk dat ik alle vragen heb beantwoord. Nogmaals: aan alle commissieleden heel erg bedankt voor deze kritische, maar goede suggesties, die mee gegeven worden t.a.v. dit belangrijke document en deze kaders.

De voorzitter: Ik heb geen vragen gezien van deze of gene, dus het concept zal her en der nog aangevuld worden met suggesties dan wel andere items, die naar voren gebracht zijn. Misschien krijgen wij t.z.t. het definitieve verhaal nog gewoon ter info, maar dat laat ik even aan u over.

5.b Stand van zaken Berkel Centrum West

De voorzitter: L3B heeft de nodige vragen gesteld. Die zijn in de tussentijd beantwoord via een brief. Toch heeft L3B aangegeven dit vanavond even te willen bespreken.

De heer Blonk, L3B: Allereerst wil ik het college bedanken dat zij zo snel mijn schriftelijke vragen over Berkel centrum west heeft beantwoord. En ik wil u, voorzitter, bedanken dat u afgelopen vrijdag op mijn verzoek dit bespreekstuk alsnog heeft toegevoegd aan de agenda van vanavond. We hebben grote zorgen of het ambitieuze plan voor de uitbreiding van winkelcentrum Berkel west gerealiseerd kan worden nu de investeerder, een pensioenfonds, heeft afgehaakt. Het lijkt erop, dat de uitbreiding van Berkel centrum west niet meer haalbaar is, vanwege economische omstandigheden mede ten gevolge van de corona. En

dat is nogal wat. De bouw van winkels, horeca, cultuurhuis en woningen staat nu op de tocht. De Lidl met woningen, blok 1, gaat door, als ik het goed begrijp. De rest van het gebied staat nu op losse schroeven. Wat zijn de mogelijkheden nu de investeerder van de blokken 2 tot en met 6 en het paviljoen zich heeft terug getrokken? Hoe nu verder? Daar moet de raad op korte termijn heel goed over na gaan denken. Voorlopig een groot grasveld maken? Alleen woningen bouwen zonder winkels en horeca? Daar is misschien wel een investeerder voor te vinden, maar willen we dat? Een woongebied met alleen Lidl en geen uitbreiding van het winkelcentrum? Hebben we nu weer een financieel blok aan ons been door vertraging of zelfs afzien van de aankoop van grond van de gemeente? Hoe lang weet de wethouder al dat de investeerder heeft afgehaakt? Waarom heeft het college dit niet uit zichzelf aan de raad gemeld, maar pas na schriftelijke vragen van onze kant? Correct, wat het college zegt in de beantwoording van de vragen over besluitvorming dit najaar betreffende Berkel centrum oost. Daar is ook afgesproken, dat de bouw van Berkel centrum oost pas begint als Berkel centrum west is opgeleverd. Dat was vanwege het verkeer en verkeersproblemen bij tegelijkertijd bouwactiviteiten aan beide zijden van het winkelcentrum. In die zin ben ik wel benieuwd naar deze planning van Berkel centrum oost. Of gaat deze planning onafhankelijk van de planning Berkel centrum west lopen? Of wordt Berkel centrum oost versneld nu Berkel centrum west voorlopig stil ligt? Kortom: een zorgelijke situatie, waarin raad en college zich mogelijk moeten heroriënteren op de ontwikkeling van Berkel centrum west. We moeten daar binnenkort dieper op ingaan. Mijn vraag is hoe de andere fracties in de beantwoording van onze vragen zitten in de nabije toekomst t.a.v. de ontwikkeling Berkel centrum west. Dank u wel.

De voorzitter: Naar de andere fracties: neem gelijk even de vragen mee van de heer Blonk.

De heer Hofman, CU: Dank aan de fractie van L3B voor het agenderen van dit stuk. Het is een verontrustende memo, die we toegezonden hebben gekregen. Wat ons betreft staan er nog geen dingen in waar wij op deze avond echt al iets mee kunnen in de zin van planvorming of besluitvorming. We willen daarin eigenlijk even de bal bij het college leggen. We hebben de inhoudelijke reactie van het college gezien. De heer Blonk heeft daar nadere vragen over gesteld. Het zijn vooral vragen gericht aan het college. In aanvulling daarop: wij vragen ons af wat de effecten zijn van dit afhaken van de investeerder op de grex en op de planvorming. Ik weet niet of ik daarmee de vragen van de heer Blonk tekort doe. Ik zie de heer Blonk nee schudden. Eigenlijk wil ik het daarbij laten. Dank u wel.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Ik was nog even op zoek naar de memo waar de heer Hofman het over had. Ik heb wel de antwoorden gezien op de vragen van de fractie van l3B, maar ik was even snel op zoek naar de memo, maar ik weet dat het bestaat. Dat gaan we nu niet oplossen. Ik zie de heer Blonk nee schudden. Allereerst wil ik zeggen, dat ik blij ben dat de heer Blonk deze vragen heeft gesteld. Het is inderdaad een verontrustende situatie. Het is jammer dat we dit op deze manier nu als raad horen of erover komen te spreken. We hadden dat natuurlijk liever proactief van het college gehoord. Mocht dat wel gebeurd zijn, dan heb ik dat over het hoofd gezien. Dus ja, het is verontrustend. Ja, we willen heel graag op korte termijn hierover met elkaar in gesprek. Wat ik uit de beantwoording van het college lees, en dat hoor ik ook de heer Hofman zeggen, is dat een aantal dingen toch iets meer tijd nodig heeft omdat er nog stappen worden verwacht van een ontwikkelaar of dat er op een andere manier nog iets moet gebeuren. Ik wil op het moment dat echt duidelijk is: deze ontwikkelingen komen met zoveel maanden of op een andere manier in gevaar of dreigen vertraagd te worden en we ook goed weten wat dan de mogelijke opties zijn, dan wil ik graag het gesprek hebben, maar het is goed, dat het nu is aangekaart. Volgens mij doe ik dan recht aan het feit dat dit nu op tafel ligt zonder heel erg uit te wijden over de details, want die zijn nog niet allemaal helder.

Mevrouw De Geus, GL: Het is allemaal al gezegd, over de belegger waar we allemaal op wachten, een nieuwe. Dat het pensioenfonds heeft afgehaakt en dat de gesprekken met Stedin niet erg willen vlotten, dat het in het vierde kwartaal bouwrijp gemaakt wordt en dat we het allemaal moeten afwachten. Al die vragen zijn net al gesteld. De omgevingsvergunning voor de blokken 1 tot en met 4 zijn er al, maar het wachten is op een nieuwe belegger. U houdt ons hierover op de hoogte, schrijft u. We wachten dat af en we hopen op een gunstig en snel resultaat. Dan hebben we nog vraag nummer 4, dat gaat over het bouwen bij de Lidl. Daar wil ik over opmerken, dat we nu met corona toch meer thuis winkelen. Misschien is het i.v.m. de woningnood juist beter om daar wat meer woningen neer te zetten, want terug gaan naar het oude normaal doen we misschien niet meer, want we hebben nu echt te maken met het nieuwe normaal. Fysiek winkelen is zo langzamerhand voor de jongere generatie een beetje achterhaald. Niet voor mij, hoor, ik vind het nog steeds leuk, maar de nieuwe generatie doet niet meer zo aan het genoemde winkelrondje. Ja, op hun iPad. Vandaar de woningen waar grote vraag naar is. Nogmaals, het winkelrondje, ik vind het nog wel leuk, dus wat mij betreft komen daar nog gewoon winkels. Dan wordt er ook nog gesproken over de planning Berkel oost, maar dat komt allemaal later ter sprake. Hier wil ik het bij laten.

De heer Jumelet, WIJ: Ik ben blij dat L3B de vraag gesteld heeft en dit vanavond aan de orde stelt vanavond, want uiteindelijk kunnen we hier niet heel lichtvaardig mee omgaan, omdat het één van de grote projecten is voor deze raadsperiode, waar heel veel geld mee gemoeid is, maar wat ook gezichtsbepalend is voor het winkelcentrum van Lansingerland. De risico's binnen dit project zijn natuurlijk groot, zeker nu de investeerder afhaakt. Mijn vraag aan het college is, maar wellicht is dat vanavond heel lastig te doen en ik hoop dat we n.a.v. vanavond nog een aparte bijeenkomst zullen hebben als commissie of als raad om hierover nader van gedachten te wisselen om de risico's goed in beeld te brengen binnen het projecten door het afhaken of wellicht minder aanwezig zijn van een investeerder. Ik mag aannamen dat er binnen het project een risicolog is opgenomen, want dat is binnen projecten vrij gebruikelijk. Ik mag toch aannemen, dat hier heel nadrukkelijk over nagedacht is. We zouden op zich als raad of als commissie toch wel bijgepraat willen worden welke oplossingen het college op het project ziet in deze situatie. Dat brengt mij ook bij het punt welke scenario's er zijn als deze situatie zich voort zet en er zich geen nieuwe investeerder meldt. Wat betekent dit? Meer woningbouw? Of gras inzaaien? Aan welke scenario's denkt het college c.q. de opdrachtnemer als het gaat om: hoe kan je nu verder binnen het totale project met onderdelen die wel van de grond kunnen komen? Ik zou het verstandig vinden om de raad daarover in een aparte bijeenkomst bij te praten en in mee te nemen. Tenslotte, en dat werd eigenlijk al genoemd door meneer Blonk, is ook wel de link die gelegd is met de uitbreiding in Berkel oost. Als je dit risico hier ervaart, dan zal het risico zich wellicht ook daar voor kunnen gaan doen. Dan is mijn vraag eigenlijk hetzelfde voor dit project: welke risico's ziet men, welke risico's zijn geïnventariseerd en welke scenario's zijn er als deze risico's zich voor doen? Tenslotte een heel concrete vraag en die zou de wethouder misschien vanavond wel kunnen beantwoorden: welk financieel risico lopen wij als gemeente? Dat was hem.

De heer Van der Stelt, CDA: Dank aan de heer Blonk voor het agenderen van dit punt. Ik sluit aan bij vorige sprekers, dat het belangrijk is dat we hier op niet al te lange termijn apart over doorpraten, zodat ook het college de gelegenheid heeft, voor zover ze die niet al hebben genomen, om zich hier verder op te prepareren, waarbij ik het op prijs zou stellen als we dat aan de hand van scenario's kunnen doen. Dit terug trekken is één ding, maar wat ook al door de fractie van GL werd gememoreerd: de impact van corona of de mogelijke impact van corona op het hele plan, mogelijk ook op het cultuurhuis, daar ben ik wel benieuwd naar. We moeten heel goed kijken naar de financiële risico's, die we tegemoet zien en hoe we daar mee kunnen omgaan. Daar wilde ik het bij laten. Dus wat mij betreft zo snel mogelijk in een aparte vergadering.

De heer Machielse, VVD: Ik heb een stukje beleggingsadvies, waarmee ik wil aftrappen. Het is jammer dat ik zelf geen institutioneel belegger ben, want beleggen in Berkel centrum west lijkt mij niet zo gauw een heel verkeerde belegging. In die zin was ook de VVD teleurgesteld met het nieuws dat er een belegger is afgehaakt om te investeren in ons mooie winkelcentrum. Voor ons blijft wel boven water staan, dat het plan, zoals we dat hebben vastgesteld als raad, blijft ons doel. Ik wil dan ook graag van het college horen of zij dat ook zo zien. Als dat doel niet haalbaar meer is definitief, dan valt er met ons zeker te praten over alternatieven of hoe dan of wat dan, want dan zitten we simpelweg in een nieuwe werkelijkheid. Waar een opdrachtnemer, namelijk de projectontwikkelaar, die een investeerder heeft die afhaakt, is voor ons nog geen nieuwe werkelijkheid, want volgens mij moet hij dan aan de slag om een nieuwe investeerder te vinden. Dus ik ga ervan uit, dat het college daar de pijlen op richt, maar graag die bevestiging van het college. In die zin wil ik ook tegen de heer Blonk zeggen, dat de gevolgen van het afhaken van de investeerder nog niet direct zichtbaar hoeven te zijn voor ons als raad. Hooguit kan het een tijdsding zijn; dat ze zeggen dat het ons uiteindelijk 3 maanden of 4 maanden vertraging gaat opleveren. Oké, dan wil ik die informatie hebben. Maar het doelscenario blijft voor ons staan. Als er echt geen investeerder gevonden kan worden, omdat bijvoorbeeld de nieuwe werkelijkheid, zoals mevrouw De Geus die aangaf, er echt voor zorgt dat niemand meer wil investeren in winkelpanden in Berkel centrum west, dan zullen we met elkaar om tafel moeten over alternatieven, maar tot dat we dat punt bereikt hebben, is het wat de VVD betreft in handen van het college. Ik vertrouw erop daarmee de vragen van de heer Blonk te hebben beantwoord voor zover ik dat kan in deze fase. Ik hoop, dat het college mij kan bevestigen in mijn aanname over hun doel en de stappen die daar nu gezet worden. Dank u wel.

De heer Muis, D66: Dank aan L3B voor de vragen en het agenderen van de vragen. Het is natuurlijk wel apart dat wij deze informatie aangepast tot ons krijgen via de schriftelijke vragen. Bij zo'n groot en ingrijpend ruimtelijk project verwacht je dat de raad actiever wordt geïnformeerd. Ik zag in de beantwoording dat dat nu wel de bedoeling is, dat wij vaker en actiever geïnformeerd gaan worden. Het lijkt mij dat dat minimaal maandelijks moet, maar misschien ook wel tussentijds als daar dit soort dingen te melden vallen. Zeker gezien het feit dat nu op veel vragen nog geen antwoord is van het college. Het is allemaal: we gaan ervan uit. Of: wordt verwacht dan en dan. Dus ik denk dat we iedere vergadering daar wel een update over kunnen krijgen. Vooral daarbij: het plan, zoals het is vastgesteld, blijft ook ons

doel. We hebben toen bij de besluitvorming daarover ook expliciet gevraagd: zou je daarin niet faseren? Dat was nog voor corona. Is het handig vanuit economisch perspectief om zo'n groot project in één keer te realiseren? Nu komen we op het punt: als het niet loopt, wat is dan ons plan B? Of zoals andere collega's zeggen: welke scenario's hebben we nog meer? Het is natuurlijk prima om te heroriënteren, wat L3B ook aangeeft. Alleen, wat de heer Machielse zegt: wanneer is het moment dan? Hoe lang hebben wij de tijd of hoe lang heeft het college de tijd om te zorgen dat er nieuwe investeerders komen? Wanneer is dat moment, dat we met elkaar over een plan B na moeten gaan denken? Dat is het even in het kort. Dank u wel.

De voorzitter: Er zijn de nodige vragen. Hoe gaan we verder? Hoe lang weet u het al? Hoe zit het met het plan oost? Wij zouden graag bijgepraat willen worden. Hoe zit het met de risico's? Bijpraten, scenario's, plan B, hoe gaan we verder?

Beantwoording college

Wethouder Arends: Het centrum van Berkel aan de westkant, ook de oostkant werd een paar keer genoemd. Dat is een belangrijke ontwikkeling voor ons mooie centrum. Daarin begrijp ik ook het bespreekstuk van de heer Blonk als hij signalen heeft gehoord: hoe zit dat dan? Moeten wij ons zorgen gaan maken? Het is heel goed dat u dit als bespreekstuk neerzet in de commissie om te horen hoe uw collega's hiernaar kijken. U geeft in uw spreekbeurt aan: er is de bouw van winkels, horeca, cultuurhuis. Blok 1 lijkt goed, maar die andere blokken niet. Daarover kan ik zeggen, dat voor blok 1 de investeerder een duidelijke afspraak heeft met de Lidl, maar de andere onderdelen van blok 1, dus het deel van de winkels en de woningen, nog niet. Dus voor blok 1 geldt alleen de overeenkomst met de Lidl. Dus het gaat wel in zijn geheel over de blokken 1 tot en met 4 en het paviljoen is echt de hele centrumontwikkeling. U stelt ook heel veel vragen: hoe nu verder, wat betekent dit dan, wat willen wij, wordt het een financieel blok aan ons been? Allemaal echt heel begrijpelijke vragen, maar het is echt te prematuur op dit moment. We hebben een samenwerkingsovereenkomst met de ontwikkelaar en die heeft tot eind maart 2021 de tijd om de gronden van ons af te nemen. Wij hebben er dan ook alle vertrouwen in, dat dit gaat lukken. Maar mocht dat onverhoopt niet lukken, stel, we krijgen het signaal van de ontwikkelaar dat het niet lukt, dan ontstaat er een nieuwe situatie. Dan moeten wij, zoals u ook voorstelt, met elkaar gaan nadenken: wat betekent dat dan en welke scenario's moeten we dan voor gaan leggen? De heer Blonk vroeg wanneer ik informatie kreeg. Op 20 juli heb ik een bespreking gehad met de ontwikkelaar, waarin de ontwikkelaar mij heeft laten weten dat de belegger zich inderdaad heeft terug getrokken, echt op het allerlaatste moment. In die bespreking heeft de ontwikkelaar ook aangegeven, dat zij vooralsnog geen problemen zien om de gronden in zijn totaliteit te gaan afnemen. Wij zijn dan ook op dit moment met hen in gesprek m.b.t. hoe zij dat voor zich zien. Zij zijn op zoek naar andere investeerders. Op dat moment heb ik geen alarmbel gekregen van de ontwikkelaar, of signalen, dat zij mogelijk iets niet zouden willen afnemen. Over de communicatie naar u. We hebben u in december geïnformeerd, we hebben u in april geïnformeerd en ook in juli vanuit het MPG is er aandacht geweest voor de ontwikkelingen in Berkel centrum, want het is ook heel belangrijk om u goed op de hoogte te houden van de ontwikkelingen in het centrum. In dat MPG worden de risico's opgenomen. Die is in juli naar u toegestuurd. Daarin worden de financiële risico's meegenomen: stel, dat het plan, de ontwikkelingen niet door zouden gaan. Ook een terechte vraag van de heer Blonk met de zorg die hij voorziet: we zijn bezig met het plan, we hebben het college kaders mee gegeven voor aan de oostkant, je wil niet het centrum aan twee kanten tegelijk gaan openbreken, hoe staat dat in relatie? Naar aanleiding van de commissievergadering en de besluiten in de raad over Berkel centrum oost, zijn we bezig om dat uit te werken. Daarbij zitten we in de laatste fase. Dat ga ik als portefeuillehouder naar het college brengen. De bedoeling is dat het in november naar u toekomt. Het gaat o.a. over de parkeermogelijkheden, een betere ontsluiting en het kader dat u heeft meegegeven over het toevoegen van sociale huisvesting. Wij vinden het met elkaar heel belangrijk dat we voorkomen dat aan beide zijden tegelijk langdurig werkzaamheden gaan plaats vinden. Vooralsnog zien wij de mogelijkheid dat eerst Berkel centrum west ontwikkeld wordt en daarna pas oost. Het hangt wel van uw besluitvorming af, ook in de parkeeroplossingen, hoe lang het traject voor oost gaat duren. Dat vraagt zeker, ook met de wijziging van doorstroming en de wijziging van het bestemmingsplan van het hele gebied, nog een proces en tussenstappen. M.b.t. de fase waar Berkel centrum west op dit moment is en waar oost op dit moment is, verwachten wij nog steeds dat de westkant eerst ontwikkeld gaat worden en daarna pas de oostkant. Dat in eerste instantie even mijn reactie op de heer Blonk. Daarnaast zijn nog wat extra vragen gesteld van de andere commissieleden. De heer Hofman vroeg naar de effecten op de grex. Op dit moment heeft dat dus helemaal nog geen effect, omdat we nog in de fase zitten dat ze tot maart 2021 de tijd hebben. Op het moment dat we echt een signaal krijgen dat het anders is, dan gaan we natuurlijk met u in gesprek. Om de scenario's nu al te bedenken, dat ligt nog echt niet voor, dat is te prematuur. Ook omdat ik nog geen enkel signaal heb gekregen dat de ontwikkelaar niet het voornemen heeft om gewoon alle gronden tegelijk af te willen nemen. Dat is ook nodig om dat hele gebied te laten ontwikkelen en daar

hebben wij als gemeente ook belang bij. Mooi dat mevrouw De Geus zegt: van mij mogen die winkeltjes er wel komen. Dat is ook de bedoeling, daarom is dat plan ook zo voorzien. Maar u heeft het bestemmingsplan wel breed gemaakt. Het is mogelijk in de toekomst er een andere invulling aan te geven, maar dat is voor ons, gezien de plannen, gezien de fase waarin we zitten, nog echt nog helemaal niet noodzakelijk om daar naar te kijken. Om daar een bijeenkomst met elkaar voor te gaan plannen, dat moment is volgens mij daar als wij horen van de ontwikkelaar, dat het niet gaat lukken. Dat is het moment dat wij met hen in gesprek gaan om na te denken over eventueel scenario's. Dan komen wij uiteraard ook bij u terug. Vooralsnog, volgens mij hoor ik u dat ook zeggen en u heeft dat ook vast gesteld, ligt er gewoon een heel mooi plan en willen we allemaal dat dit tot uitvoering gebracht gaat worden. Alle vertrouwen is er ook nog dat het doorgaat. Volgens mij heb ik redelijk zo de vragen kunnen behandelen. Dank u wel.

Tweede termijn

De heer Blonk, L3B: Nu heb ik even van de wethouder gemist, dat ligt aan mij, niet aan de wethouder, mijn vraag wanneer zij gehoord heeft dat de investeerder zich terug trekt. Misschien wil ze dat even herhalen, want dat heb ik even gemist. Wethouder Arends: Op 20 juli heb ik een bespreking gehad. Op 20 juli hebben ze mij dat laten weten. De heer Blonk: Het gekke is, dat ik die berichten al een hele tijd geleden heb gehoord. Dat was ergens in de eerste helft van juni. Toen heb ik al gehoord, dat die investeerder er niet meer zou zijn. Ik wist dat ook niet zeker. Het is 20 juli geworden, misschien heb ik het verkeerd verstaan, maar ik vind het toch nog een behoorlijke tijd geleden. Ik vind dat u op dat moment, ook al is het in een reces, dat u de raad had moeten informeren van: jongens, ik heb een probleem, we lopen vertraging op, want de investeerder en het pensioenfonds heeft zich terug getrokken. Dus dat vind ik jammer. Ik wil u meegeven, dat dit de laatste keer is dat dit zo is, want een actieve informatieplicht van de raad is hier dubbel en dwars van toepassing. Ten aanzien van blok 1 is de situatie dus zoals de wethouder nu schetst, nog erger dan ik hem eigenlijk dacht. Het is meer dan ik dacht. Ik dacht: met dat blok is het rond, dat gaat gebeuren. Maar ook dat is zelfs niet het geval. Het maakt mijn zorg alleen maar groter. De deadline ligt ergens eind maart, dat is een hele tijd, we gaan dus een behoorlijke vertraging oplopen. De zekerheid dat er in maart wel een investeerder is, daar heb ik geen fijn gevoel over. De minister van financiën heeft vandaag bij het aanbieden van de miljoenennota hele sombere economische vooruitzichten in het vooruitzicht gesteld en dat heeft zeker ook betrekking op dit soort dingen in de economie. Ik maak me dus hele grote zorgen, dus ik denk dat het heel verstandig is, en ik heb mijn eerste termijn daarmee afgerond, dat we bij elkaar moeten gaan zitten als commissie ruimte, de wethouder en de behandelend ambtenaren, die erbij betrokken zijn, om toch over de mogelijkheden die er zouden kunnen komen op een vroeg tijdstip over na te kunnen denken, dan dat we dat pas eind maart of in april gaan doen. De heer Jumelet heeft dat heel goed omschreven. Ik denk dat we dat zeker in dit najaar moeten gaan doen. Ik denk dat de raad bij dit belangrijke, prachtige project de vinger aan de pols moet houden. Dank u wel.

De heer Hofman, CU: Dank aan de wethouder voor de beantwoording van de vragen. Vooralsnog wil ik benadrukken dat we vertrouwen houden in de wethouder v.w.b. de uitvoering van dit grote project. In die zin vind ik het ook nog niet nodig om nu al vanuit de raad actie te gaan ondernemen. Wat de wethouder aangeeft: er is nog tot maart volgend jaar de tijd gegeven door ons aan die projectontwikkelaar. Laten we vooral nog even het vertrouwen in de wethouder houden. Voor de rest gaan wij nog even terug in de wachtstand en wensen wij de wethouder alle succes toe.

Mevrouw Verhoef, PvdA: Ik vind dat de heer Hofman het heel mooi heeft verwoord. Ik wil me daarbij aansluiten. Wat de heer Blonk zegt, om nu al bij elkaar te gaan zitten en te gaan anticiperen op dingen waarvan we op dit moment nog niet weten dat het gaat gebeuren, er is nog ruimte om tijdig tot een oplossing te komen, dat lijkt ons nu dus ook niet aan de orde. Ik sluit me aan bij de woorden van de heer Hofman. Dank nog aan de wethouder voor de toelichting. Bedankt.

De heer Blonk, L3B: Een reactie op de heer Hofman. Hij legt nadrukkelijk het accent op het vertrouwen in de wethouder. Ik heb op geen enkel moment gezegd, dat ik geen vertrouwen in de wethouder heb t.a.v. de uitvoering van dit traject. Ik wil dat toch even heel duidelijk stellen, dat hij wel naar mij die suggestie wekte. Dank u wel.

Mevrouw De Geus, GL: Wethouder, bedankt voor de toelichting. Ik wil nog even zeggen, dat over dat winkelrondje voor mij persoonlijk is. Dat het nieuwe normaal juist is, dat de jeugd het op de iPad doet. Verder sluit ik me aan bij de heer Blonk, want wellicht kunnen we dan in november, als we het toch over centrum oost gaan hebben, toch weer even wat verder praten over hoe het nu staat met centrum west. Dat is het. Dank u wel.

De heer Jumelet, WIJ: Ik ben het niet altijd eens met de heer Blonk, maar in dit geval ben ik het wel eens met de heer Blonk. Wij hebben grote zorgen. Dat wordt bevestigd door het feit dat wij bij blok 1 een ander beeld hadden dan nu de wethouder geeft. Dat geeft ons toch wel wat zorgen. Anderzijds: wij het heb zogenaamde BOB-model. Dat vinden we heel goed: beeldvorming, oordeelsvorming en besluitvorming. Als je dat ook neerlegt op dit verhaal, zou het wellicht heel goed zijn om in die eerste B, de beeldvorming, toch in het najaar ons eens te laten informeren als commissie door het college van: hoe kijk je nou aan tegen de situatie die ontstaan is en wellicht voort duurt en wellicht ook in maart zal zijn, of misschien wel anderszins. Ook wel om te voorkomen op het moment dat het straks uur U is eind maart en de situatie zich voordoet, dat wij als raad of als commissie ons onvoldoende hebben kunnen buigen of hebben laten informeren over scenario's, over risico's, over mogelijke oplosmogelijkheden. Ik zou er toch heel erg voor willen pleiten om in het najaar in het licht van het BOB-model te zeggen: joh, college, informeer nou eens de raad en neem ons nou eens mee om een goed beeld te krijgen op dit onderwerp, die risico's en scenario's. Nog een punt, dat meneer Blonk ook aangaf: de situatie dreigt er niet beter op te worden als het gaat om de economische situatie van het land, wellicht mede veroorzaakt door de coronacrisis. In die zin vind ik de vooruitzichten ook niet zo optimaal, dat het heel snel de zorg weg neemt. Overigens is het voor ons geen vertrouwenskwestie, het is een kwestie van: hoe kan je nou als raad, college, ervoor zorgen dat dit beeldbepalende project tot een goed einde komt of tot een goede realisatie komt, al dan niet in aangepaste vorm, maar wel vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Het is geen vertrouwensverhaal, maar wel een kwestie van: hoe kan je nou hier gezamenlijk in optrekken en zorgen dat je, op het moment dat je tot besluitvorming moet komen, goed voorbereid bent. Dank u wel. Mevrouw Verhoef: U wilt om de tafel gaan zitten met de wethouder en de raad en u volledig laten informeren. Aan de andere kant is hier een markt aan het ontwikkelen. Er is een ontwikkelaar, een investeerder die zich heeft terug getrokken en er kan een nieuwe naar voren treden. We hebben het nu even overgedragen aan die partijen om hun ding te gaan doen waar ze goed in zijn. Welke oplossingen gaan wij als raad dan bieden op dat moment, als er nog steeds ruimte is om tot een oplossing te komen voor maart 2021? Dan ga je toch dingen moeilijker en complexer maken? Hoe ziet u dat? Welke oplossing gaat u aandragen dan? De heer Jumelet: Het mij nog niet zozeer om oplossingen, het gaat mij om de B van het BOB-model, de beeldvorming. Laten we ons nou eens goed laten informeren en mee laten nemen in hoe de situatie mogelijkerwijs is en welke richtingen het zouden kunnen zijn. De scenario's et cetera. De oordeelsvorming en het aandragen van oplossingen kan je feitelijk doen op het moment dat je weet wat de definitieve situatie is. Maar het gaat er even om, dat we de tijd die wij hebben tot maart of tot 1 april alsjeblieft goed benutten door met elkaar het gesprek te hebben van informatieoverdracht. Het gaat me nog niet zozeer om oplossingen.

De heer Van der Stelt, CDA: Ik kan me eigenlijk wel aansluiten bij vorige sprekers, de heer Jumelet en de heer Blonk. Ik vind dat de wethouder heel erg inzoomt op terugtrekken van een investeerder, dat er nog geen man over boord is, het is prematuur, te prematuur zelfs, dus het kan allemaal nog goed komen. Dat is natuurlijk allemaal waar, maar het gaat ook om dat andere punt, dat al een paar keer op tafel is gekomen, dat we in een enorme crisis terecht zijn gekomen, die een enorme impact kan hebben op het welslagen van dit project. U hoort mij niet zeggen, dat het al verloren is, en ik hoop dat ook zeker niet, maar we moeten heel scherp aan de wind varen, we moeten dit heel goed monitoren. Daarom ook de oproep aan u om ons actiever, en dan ook echt actief, te informeren over de ontwikkelen. Niet als één van de leden erom vraagt. Dus ik ben er een groot voorstander van wanneer we hier niet volgende maand maar in november nog even wat expliciet bij stil staan. Dan wil ik ook het college toch vragen om na te denken over scenario's, die we natuurlijk heel goed kunnen bedenken tegen de achtergrond van de coronacrisis. Dan kunnen we daarover een opiniërend gesprek voeren. Ik zou niet echt tot maart willen wachten, dan nemen ook bij mij de zorgen behoorlijk toe.

De heer Machielse, VVD: Het debat zo volgende, denk ik dat ik toch maar wat meer beleggingsadvies moet gaan geven om wat zorgen weg te nemen bij andere commissieleden. Volgens mij hoorde ik de wethouder heel duidelijk zeggen, dat de ontwikkelaar, die uiteindelijk toch de eerste verantwoordelijkheid heeft voor het vinden van investeerders voor zijn eigen contractuele verplichting, dat die het ziet zitten en er geen twijfel over heeft op dit moment of hij zijn verplichtingen na kan komen. Ik kan dan niet anders dan daar ook het college in volgen. Natuurlijk ben ik het eens met enkelen van de commissieleden dat wij de rol en de taak hebben om vooruit te denken en om een antwoord klaar te hebben mocht de vraag er liggen. Maar zolang de vraag er niet ligt, voel ik er niet zoveel voor om nu in allerlei scenario's te gaan denken, ons in richtingen te duwen en het oorspronkelijke plan, dat gewoon door deze raad is vast gesteld, nu eigenlijk al mentaal van tafel te vegen en over alternatieven te gaan nadenken. Wanneer het college ons aangeeft: die ontwikkelaar ziet het nu niet zitten, we moeten met elkaar nadenken over een alternatief, dan zal de VVD vooraan staan om daarin mee te denken. Maar totdat het college, die als opdracht heeft het plan van de raad uit te voeren en de ontwikkelaar die daarin een contract heeft met de gemeente, dat aangeeft, is het voor de VVD heel helder: we verwachten inderdaad volledige informatie, maar voor ons is er op dit moment geen reden tot paniek. De

heer Blonk: Ik denk toch dat de heer Machielse me verkeerd begrijpt. Ik, maar ook de andere collega's die het woord gevoerd hebben, hebben het totaal niet over het van tafel vegen van de huidige plannen. Als u dat zo aangeeft, dan heeft u ons niet goed begrepen. Of wij hebben het niet goed gezegd, hier ga ik dan meestal maar van uit. Maar het is geen van tafel vegen van het plan, het is het bekijken van de kansen en die afwegen, de mogelijkheden die je zou kunnen zien en hoe je dan in kan grijpen. Die mogelijkheden moet je je goed realiseren. We hebben er nu de tijd voor: maak haast als je tijd hebt, dan heb je tijd als er haast is. Nu hebben we de tijd om haast te hebben, dadelijk hebben we die tijd niet omdat we zover zijn. Ik wil toch in overweging geven dat wij in dit najaar met de wethouder, met de behandelend ambtenaren, met de commissie ruimte in een beeldvormende sessie, met de projectontwikkelaar erbij, om toch eens even te kijken hoe de kansen liggen en hoe we ermee verder zouden kunnen gaan. Dank u. De heer Machielse: De bewoording 'van tafel vegen' heb ik u inderdaad niet in de mond horen nemen, meneer Blonk, maar dat is mijn gevoel als u bij een risico, waarvan de betrokken partijen zeggen dat het niet nabij is, al een alternatief gaat bedenken, dan kunnen wij als commissie en in bredere zin als raad dat bij heel veel dossiers gaan doen. Dan zijn we constant alternatieven aan het bedenken nog voordat het plan überhaupt de eerst uitvoering heeft bereikt. Voor mijn gevoel, en dat is ook het vertrouwen dat het college mij hierin op dit moment geeft, is er nu geen reden om te gaan nadenken over alternatieven. Wanneer de context verandert, dan ben ik het met u eens, meneer Blonk, dan moeten we antwoorden gaan hebben op de vragen die er dan komen. Maar totdat dat punt komt, en dat kan zijn volgende week als de ontwikkelaar het college belt met: ik zie het niet meer zitten. Maar het kan ook zijn als het in februari definitief afketst, dan moeten wij met elkaar nadenken over een nieuwe werkelijkheid. Maar zolang de ontwikkelaar, die de directe partner is van het college hierin, er vertrouwen in heeft binnen zijn gestelde contractuele termijn om tot en met maart volgend jaar de grond volledig af te nemen van de gemeente en het college ons daar het vertrouwen in geeft, zie ik de noodzaak simpelweg niet om te gaan nadenken over alternatieven. Maar wanneer die context zou veranderen, dan moeten we gaan nadenken over alternatieven. Dan verwacht ik ook dat het college, de projectontwikkelaar en de ambtelijke organisatie dat voorbereiden: wat zijn de opties die we hebben? Maar op dit moment schatten wij, met het vertrouwen dat het college ons geeft, de nabijheid van het risico niet in, zoals ik verwacht dat u het inschat. Ik denk dat daar ons verschil van inzicht vandaan komt. Uiteindelijk ben ik het met u eens, dat mocht het nou zeker zijn of nagenoeg zeker zijn, dat het doel, dat we als raad hebben vast gesteld, niet werkelijkheid kan worden, dan zullen we wel moeten. Maar op dit moment schatten wij dat niet zo in. De heer Jumelet: Je moet niet doof of blind willen zijn voor signalen, die je krijgt. Zeker niet in dit grote project. Het gaat niet om alternatieven, het gaat niet om zaken van tafel te vegen, het gaat om je te laten informeren over zaken die aan de orde zijn, wat de ruimte is et cetera. Het gaat niet om alternatieven verzinnen. Het gaat niet om oplossingen verzinnen. Het gaat erom, dat je je goed laat informeren op het moment dat je de tijd hebt. Het gaat ook niet over vertrouwen. Het gaat erom, dat we dit project uiteindelijk goed aan de eindstreep kunnen gaan brengen. Daar moet je je over laten informeren. Net als wat de heer Blonk zegt: als je de tijd hebt, laat je informeren. Wees niet blind voor signalen die je krijgt, want dan zou je een heel slechte adviseur zijn, als je hier blind wil zijn voor de signalen, die er zijn. De heer Machielse: Ik heb een suggestie voor de heer Jumelet en die uit ik ruim binnen de 30 seconden. Als er aan informatie behoefte is, dan heeft u daar al middelen voor. Dan kunt u schriftelijke vragen stellen aan het college, u kunt vragen om een brief van het college met een toelichting. Maar een debat met deze commissie over de mogelijkheden die wij zien of een beeldvorming met ambtenaren over de mogelijkheden die we zien, lijkt ons in deze fase niet opportuun. Dank u wel. De heer Jumelet: U wilt zich dan niet laten informeren in deze? Dat is toch vreemd. Maar goed.

De heer Muis, D66: Ik ben het helemaal eens met de heer Van der Stelt, de heer Blonk en de heer Jumelet. We moeten anticiperen. We zien een levensgroot risico. Ik vind dat de reactie nog weinig urgentie uitstraalt. Je hoeft inderdaad niet meteen scenario's te hebben, maar ik vind dat wij als raad, maar te beginnen met het college zelf, moeten nadenken over wat dit kan betekenen. We moeten niet af gaan zitten wachten tot maart, dat is een half jaar verder. Dan zitten we in het oog van de orkaan van de economische crisis, dat moeten we echt niet gaan zitten afwachten. Ik wil zelf goed up to date informatie krijgen, zodat wij weten wat er speelt, zodat wij ook kunnen anticiperen op dit plan. We verwachten ook, dat de wethouder ons daarin mee neemt. Daar gaan we geen instrumenten voor inzetten als wij denken dat het niet komt. Dat zou de omgekeerde wereld zijn. Ik lees nu allemaal halve antwoorden bij de schriftelijke vragen. Dat de ontwikkelaar wellicht wel weer gronden af gaat nemen in het najaar. Volgens mij is er genoeg te bespreken en genoeg om op te anticiperen. Laten we alsjeblieft niet gaan wachten tot maart, want als we dan nog moeten gaan nadenken over wat we gaan doen, dat lijkt me een heel slecht plan. Dank u wel.

Beantwoording college

Wethouder Arends: Ik begrijp aan de ene kant heel goed de bezorgdheid m.b.t. wat er niet alleen in Nederland, maar wat er in de hele wereld zich afspeelt, welke gevolgen dat heeft, in eerste instantie de volksgezondheid, maar zeker ook de economie. Dus ik begrijp uw zorg. Als we inzoomen op dit project, dan is de Lidl zeker, daar zijn harde afspraken. Dat is de helft van de commerciële ruimte. Daarnaast zijn er 170 woningen, waar ongelooflijk veel vraag naar is binnen Lansingerland en ook vanuit de regio. Als derde is er een cultuurhuis, waarin u als raad en een onderdeel van uw commissie ook aangegeven heeft, dat u dat graag wil. Vooralsnog zien wij geen enkel risico. Het ziet er heel goed uit en het is niet zo, dat als één investeerder zich terug trekt het daar van afhangt of het plan wel of niet doorgaat. De bouwstenen, die u heeft meegegeven in het bestemmingsplan: de ontwikkelaar heeft nog geen signaal afgegeven, dat hij geen vertrouwen heeft om de gronden af te nemen. We hebben een goede overeenkomst met hem, dat zij voor maart de gronden afnemen. Dan is echt het moment, of zoveel eerder als de ontwikkelaar naar ons aangeeft: ja, we gaan het niet afnemen. Heel terecht dat u zegt: wij willen vroegtijdig meedenken over de scenaio's, die dan eventueel aan de orde komen. U heeft in het bestemmingsplan al ruimte gegeven om andere bestemmingen daarop te kunnen voorzien. De heer Blonk: De wethouder gaf aan, dat één investeerder zich heeft terug getrokken. Betekent dat dat er meerdere investeerders zijn? Wethouder Arends: Nee, ze hebben een verre onderhandeling met één investeerder. Die investeerder wilde eigenlijk alles afnemen, zowel het commerciële deel als het woondeel. De ontwikkelaar had daar ook alle belang bij. Dat er nu onderhandelingen zijn met één investeerder, betekent niet dat er geen andere investeerders zijn. Dat bedoelde ik daarmee. De heer Blonk: Mijn vraag is dan: zijn er dan andere investeerders op dit moment, die hebben gezegd: ik wil investeren? Wethouder Arends: Ik heb begrepen van de ontwikkelaar dat zij daar nu naar op zoek zijn. Ik weet niet welke investeerder. De heer Blonk: Het antwoord is dus gewoon nee? Wethouder Arends: Nee, u vraagt aan mij: zijn er andere investeerders? Ik weet van de ontwikkelaar dat zij in gesprek zijn in het zoeken om afspraken te maken met nieuwe investeerders, maar ik weet niet hoeveel dat er zijn of wie dat is. Daar ben ik niet over geïnformeerd. De heer Blonk: Het is mij helder, er zijn gewoon geen andere investeerders op dit moment. Er was er één die ver op streep was, maar heeft afgehaakt. Wethouder Arends: De heer Machielse gaf aan: is het nu het moment van paniek? Dat denk ik niet. Met wat ik net noemde, waar zekerheid is. Vooralsnog heb ik geen alarmbellen van de ontwikkelaar gekregen, dus wij gaan er nog steeds van uit, dat de ontwikkelaar alle gronden gaat afnemen, dan wel dit jaar dan wel in ieder geval voor maart. Dat neemt niet weg dat we bezig zijn met de toekomstperspectieven: wat doet de coronacrisis? Heel veel antwoorden hebben we nog niet. We weten dat het impact heeft. In hoeverre dat in Lansingerland is, ja, dat gaan we met elkaar bespreken, dat zijn we aan het bespreken en daar gaan we in het vervolg over nadenken. U vraagt om u actief te informeren. In de afgelopen periode hebben we dat ook gedaan. Ik begrijp wel, gezien deze informatie die tot u is gekomen, dat u zegt: wij zouden misschien wel maandelijks geïnformeerd willen worden. Dat vind ik ook prima en goed om te doen. Dus ik zou die afspraak met u willen maken, om u maandelijks op de hoogte te brengen rondom de ontwikkelingen van Berkel centrum west. Ik kan me dan voorstellen, met die informatie, dat u dan zegt: dit is het moment dat wij een debat willen of een bespreking in de commissie. Het lijkt mij echt nog te prematuur, ook gezien de afspraak die wij met de ontwikkelaar hebben, om nu in november al een bespreking te hebben over verschillende scenario's. Ik kan me wel voorstellen, stel dat dit jaar de realisatie van het afnemen van de gronden niet is geslaagd, dat we bijvoorbeeld zeggen dat januari of februari het moment zou kunnen zijn om na te denken over andere scenario's. Dat zou mijn beeld zijn. De heer Jumelet: Waar u op in gaat, is dat wij een bespreking zouden moeten gaan hebben over scenario's. Waar om gevraagd wordt, is een beeldvorming. Dat vind ik van een iets andere aard. Mijn vraag is eigenlijk heel concreet: kunnen wij gewoon niet met elkaar de afspraak maken, dat wij bijvoorbeeld in oktober een beeldvorming hebben met elkaar, waarin de raad bij gesproken wordt over de risico's in het plan, maar ook de scenario's, die daaraan gekoppeld zijn, die in dit plan al bedacht zijn. Ze zitten in het plan en als ze er niet in zitten, dan is het plan niet compleet. Er wordt elke keer het woord 'paniek' gehanteerd, maar ik bespeur noch bij de heer Blonk, noch bij de heer Van der Stelt, noch bij de heer Muis paniek. Het gaat erom, gewoon heel realistisch, met elkaar in gesprek komen over dit onderwerp. Er is totaal geen paniek. Dank u wel. Wethouder Arends: Om op de interruptie van de heer Jumelet in te gaan twee dingen. Over beeldvorming. Uiteraard kunnen wij een beeldvorming met elkaar doen. Ik denk alleen echt, dat dit nog te vroeg is. We hebben echt geen enkel signaal van risico, dat het niet door zal gaan. Ik begrijp uw verontrusting t.a.v. de impact van de coronacrisis en van wat dit zou kunnen betekenen, en het zou mogelijk iets kunnen betekenen, maar op dit moment en gezien het plan, zoals het eruit ziet, zien wij daar geen risico in. Wij hebben nog alle vertrouwen dat de gronden totaal worden afgenomen door de ontwikkelaar. Ik vind het dan ook echt te vroeg om in oktober een beeldvorming met elkaar daarover te gaan houden. Over de financiële risico's: dat is in beeld gebracht. Stel dat de ontwikkelaar zegt en daar ga ik vooralsnog niet van uit: wij trekken de stekker eruit. Dan worden die risico's meegebracht: wat betekent dit voor de grondexploitatie, wat betekent dit financieel voor de gemeente? Maar ook: welke invulling willen wij geven? De invulling die wij willen geven is het toevoegen van woningbouw, een cultuurhuis en commercieel. Dat zullen dan ook de scenario's zijn: wat is daarvan haalbaar? Nogmaals: ik denk echt dat dat te vroeg is op dit moment. Over paniek: ja, dat

klopt, meneer Jumelet. Ik heb alleen de heer Machielse iets horen zeggen over paniek, maar niets bij u. Ik hoor juist, dat u zich zorgen maakt over de impact van de coronacrisis. Daarover zijn we in gesprek m.b.t. de toekomstperspectieven, de lezingen die we met elkaar hebben. Ik denk ook echt niet dat u met zijn allen aan paniek doet, maar ik denk wel dat we vooralsnog alle vertrouwen in de ontwikkelaar kunnen hebben. Daar hebben we afspraken mee tot maart 2021. Volgens mij heb ik toegezegd om maandelijks de commissie op de hoogte te brengen. Mocht dat aanleiding zijn voor de commissie om dat dan te bespreken, want ik hoor een terechte zorg: kan de coronacrisis een gevolg hebben voor Berkel centrum west, dat we dan met elkaar zouden kunnen kijken: stel dat het niet wordt gerealiseerd in 2020, dat we dan in januari of februari met elkaar een beeldvorming hebben om een eerste beeld te schetsen van de scenario's? Dank u wel.

De voorzitter: Ik heb u een toezegging horen doen. Ik hoor de raadsleden zeer divers qua reactie. We gaan zien hoe dit een vervolg krijgt, maar dat dit een vervolg krijgt, staat bij mij als een paal boven water. Ik dank u voor dit item. De heer Blonk: Uw samenvatting is terecht, maar ik moet wel constateren dat in de samenvatting ook aangegeven had kunnen worden: voor het wel bespreken, voor een beeldvorming in dit najaar, is een ruimte meerderheid in deze raad. Dus ik zal er zeker nog informeel over praten om dat alsnog te organiseren en te regelen. De voorzitter: U bent mij voor. Ik had ook al het e.e.a. beluisterd. Vandaar dat ik zei: hier komt een vervolg op. U geeft daar de verdere invulling aan. We gaan het bezien hoe dit verder gaat. Ik sluit dit onderwerp af.

6. Stukken ter advisering aan de raad:
De voorzitter: We hebben niets, dat is ook wel wonderbaarlijk.

7a. Actualiteiten uit het college
De voorzitter: Ik zal u melden, dat wij geen voortgangsrapportage hebben ontvangen. Dat heeft u zelf ook al gezien bij de agenda. Wat is de uitleg voor het ontbreken van deze rapportage? Er zijn deze maand geen schriftelijke actualiteiten uit het college voor de maandelijkse voortgangsrapportage. Eventuele nieuwe ontwikkelingen neemt het college op in de rapportage van oktober. Waarvan akte. Wij gaan het de volgende maand horen. We gaan naar de coronabrieven. Deze komen normaliter in de commissie AB naar voren, maar gelet op het feit, dat deze commissie niet deze maand is, hebben wij geoordeeld van: laten we dat op deze agenda zetten. Ik heb begrepen, dat er tot heden geen vragen binnen zijn gekomen, tenzij er nu vragen bij u zijn, dan hoor ik dat graag.

De coronabrieven

De heer Muis, D66: Excuses, het is mij ontschoten dat ze schriftelijk moesten worden ingediend, maar wellicht dat iemand vanuit het college er toch antwoord op kan geven. Ik zie, en ik denk dat iedereen dat ziet als hij de media volgt of in zijn omgeving kijkt, dat het steeds lastiger wordt om personeel in te zetten in het onderwijs, in de kinderopvang, in de zorg. Graag zou ik horen van het college wat zij weten van de signalen in Lansingerland en welke actieve rol zij daar voor zichzelf in zien.

Burgemeester Van de Stadt: Ik vraag wethouder Van Tatenhove er nog even specifiek op in te gaan volgende week, dan hebben we weer wat nieuw nieuws. In algemene zin op dit moment, ook in Lansingerland, neemt het aantal besmettingen snel toe. U heeft het landelijke nieuws gezien. Het is in opmars. Het concentreert zich in en rond de 3 grote steden in Noord- en Zuid-Holland. Ook bij ons zie je een toename, hoewel die niet te vergelijken is met de grote steden. Het concentreert zich bij 20-ers, immigrantenfamilies en op plekken als studentenverenigingen, studentenhuizen, de horeca. Dat zijn allemaal risicogroepen en risicolocaties, die wij minder hebben. Op dit moment het laatste nieuws vanuit de veiligheidsregio: we zien door de opening van de scholen geen toename. Wel wat op het werk, wel wat van vakantie, maar primair is nog altijd de thuissituatie. Dan moet u daar ook het thuiswerk onder vatten. Dus we hebben geen aanwijzingen dat er op de scholen wat aan de hand is. Scholen maken zich natuurlijk zorgen, de kinderopvang maakt zich zorgen. En het zou zeer goed kunnen dat in de toekomst maatregelen genomen moeten worden. Op dit moment geen reden concreet tot zorgen. Op lange termijn, de komende weken, uiteraard de vinger aan de pols. Ik zal wethouder Van Tatenhove vragen om een corona-update. Die van deze week is al klaar, maar volgende week even dit punt goed meenemen. De heer Muis: De portefeuillehouder gaat in op de besmettingen, maar daar gaat het nog niet eens om. Het gaat erom: mensen die ziek zijn, willen zich laten testen, maar testen duren lang, wat ervoor zorgt dat veel onderwijspersoneel, zorgpersoneel en kinderopvangpersoneel niet inzetbaar is. Dit gaat leiden tot dat kinderen niet opgevangen kunnen worden of dat mensen niet geholpen kunnen worden in de zorginstellingen. Ik zou graag willen weten, misschien van de andere wethouder, of die signalen in Lansingerland zijn en hoe wij daar als gemeente of als college proactief iets aan kunnen doen, iets aan willen doen. Burgemeester Van de Stadt: Die zijn er dus niet. Even concreet: er is op dit moment geen enkele aanwijzing van extra besmettingen op scholen of in de kinderopvang. Het is het landelijk beeld,

er wordt niet voor niets testvoorrang gegeven. Er is een risico dat het wel gebeurt, dat weten we allemaal, het is primair landelijk en landelijke maatregelen. Het is ook aan de onderwijssector, wij zijn niet degenen die leraren hebben. Nogmaals: het lijkt me verstandig dat wethouder Van Tatenhove, die over onderwijs gaat, het gewoon even schriftelijk zegt, want zij heeft contact met scholen en kinderopvanginstellingen: hoe bereiden wij ons erop voor? (…) Ook wij als werkgevers zullen zich moeten voorbereiden op die mogelijkheid. Ik heb liever dat we ons wat beter aan de maatregelen houden en zorgen dat we het R-cijfer, dat zich nu tussen de 3 en 5 beweegt, weer naar beneden krijgen. Dat is het allerbelangrijkste. Dat ligt bij het kabinet en die richt zich op bepaalde doelgroepen.

De heer Jumelet, WIJ: Ik trek mijn vraag terug, want die is inmiddels beantwoord.

De heer Markus, CU: Helder, alle brieven, met dank ook voor de update. Bij ons speelde nog wel het volgende. Veel verenigingen, clubs, kerken zijn druk bezig met alle richtlijnen, zodat zo veel mogelijk doorgang kan vinden. Mijn vraag is: stelt het college zich er proactief van op de hoogte hoe iedereen vaart en hoe het loopt? Wij horen specifiek wel dat bij verschillende sportclubs, met name in de buitenlucht, mensen enthousiast hun kinderen komen aanmoedigen, maar daarmee ook het publiek toeneemt. Is het college er van op de hoogte? Biedt het college dan ook proactief aan om in dat soort gevallen misschien die mensen in te zetten, die we ook in de centra inzetten, die dan duidelijk maken dat we afstand moeten houden? Voor vrijwilligers is het best wel pittig om naast de toegang iedereen te wijzen op dat soort zaken. Wellicht kunnen we als gemeente daarin een steentje bijdragen. Dat was het.

Burgemeester Van de Stadt: De heer Markus heeft groot gelijk. Afgelopen zaterdagmiddag hadden wethouder Van Tatenhove en ik graag onze opwachting gemaakt bij BVCB tegen CVV Berkel. We hebben geconcludeerd, ook in overleg met de voorzitter van BVCB, dat het gewoon weer te druk wordt op de sportclubs en langs de velden en dat dat een risico inhoudt en dat het clubbestuur het zwaar vindt om dat goed in de gaten te houden. Dat is iets wat wij heel nauwgezet monitoren. Als je de combinatie maakt met dat het weer oploopt en dat we ons beter aan de maatregelen moeten houden, dan kunt u zich voorstellen dat het huidige beeld niet onlogisch is dat op korte termijn wij extra maatregelen zullen nemen richting allerlei organisaties. We gaan uiteraard primair even van de veiligheidsregio en de regioburgemeester uit via de noodverordening. In de nieuwe noodverordening van vandaag staan geen extra maatregelen, die ons raken. Alleen de luchthaven. De heer Markus: Dat is heel erg repressief gericht. Als het oploopt, halen we de teugels weer aan. Waar wij juist naar vragen: kunnen wij die clubs niet ondersteunen in hoe het nu loopt, om hen daarin te helpen om iedereen erop te wijzen: houd nou die afstand, want dan kunnen we die club open houden. We zetten mensen in in de centra, kunnen we die mensen ook niet daar inzetten? Het is goed om mensen erop te wijzen, want dan houden we het misschien met elkaar leefbaar zoals het nu is. Burgemeester Van de Stadt: Ja, natuurlijk, maar er zijn een heleboel locaties in onze gemeente, waar wij zelf verantwoordelijkheid voor hebben, denk maar aan het skatepark, tot en met het Rottemerengebied. Dat zijn ook de locaties waar we mensen inzetten. Er zijn ook gewoon verenigingen, of ze in de sport zitten of cultuur, de kerken, de horeca, de supermarkten, waar wij van mogen verwachten, dat zij de verantwoordelijkheid nemen voor hun eigen terrein. We ondersteunen altijd graag, daar ben ik altijd toe bereid, dat begrijpt u, maar dat gaan wij niet waarmaken, zonder dat zij zelf hun best doen. We hebben ons de hele crisis niet repressief opgesteld, we hebben hier niet met boetes gezwaaid, het is altijd in goed overleg gegaan en altijd met ondersteuning van de clubs. Dan zeg ik ook, met de voorzitter van BVCB, want zij zien ook dat er problemen zijn, dat het weer druk wordt, dat we altijd overleg hebben. Dat is dus zeker niet repressief, dat zijn gezamenlijke maatregelen, maar we zien wel aan gedrag dat we de nood weer wat hoger moeten inschatten.

De voorzitter: Misschien nog een oproep, burgemeester, vanuit uw zijde naar een ieder om toch nog eens even goed de afstand te bewaren. Of dat nou bij cultuur, sport of waar dan ook is, in de winkel, misschien zou dat een item kunnen zijn, omdat het aan het verslappen is. Maar dat is een suggestie mijnerzijds. De heer Markus: U haalt de woorden uit mijn mond. Burgemeester Van de Stadt: Absoluut. U weet: wij communiceren regelmatig in de filmpjes, de billboards en dergelijke. Het is altijd een beetje in de communicatiestrategie, dat je wel de toon moet raken en in de beleving van mensen op het spoor moet zitten. Daar maken wij een heel zorgvuldige afweging in, maar ook daarbij kunt u erop rekenen bij de huidige dingen: u kunt binnenkort ongetwijfeld wat verwachten. De voorzitter: Bij deze een toezegging. Dank u.

Wilderszijde

De voorzitter: Ook niet onbelangrijk: de brieven over Wilderszijde. De subsidie: geen toekenning van subsidie. Misschien kan wethouder Van den Beukel ons daar een toelichting op geven, want het was toch wel een zeer uitgebreide brief wat over ons heen gekomen is. Met andere woorden: wij krijgen nu niets.

Wethouder Van den Beukel: Ik hoop, dat ik te verstaan ben. Ja, we krijgen nu niets. Met de nadruk op het woordje nu. Dat nieuws is ons rauw op het dak gevallen, is mij rauw op het dak gevallen, is het college rauw op het dak gevallen. Ik kan me voorstellen bij u als raad ook. Het is goed om hier even de gelegenheid te krijgen daarbij stil te staan. Hoe is het precies gegaan? Om even de eerste dagen terug te filmen. Woensdag is onze projectleider gebeld door het ministerie van Binnenlandse Zaken. Vrij kort: dat onder embargo donderdagochtend de brief al zou worden verstuurd naar de Kamer. En de mededeling was: u zit er nu niet bij, zou u een nadere uitwerking kunnen plegen? Er was niet veel ruimte om door te vragen op dat moment, want er leek een belrondje gedaan te moeten worden. Er werd vooruit verwezen naar een evaluatiegesprek, dat zou kunnen gaan plaats vinden. Dat gaan we natuurlijk voeren. Deze week is een eerste gesprek in regioverband over evaluatie van deze eerste tranche. Dat ziet meer op de techniek. Hoogstwaarschijnlijk volgende week vinden dan het inhoudelijke evaluatiegesprek plaats met het ministerie van Binnenlandse Zaken over de exacte achtergronden van deze afwijzing voor de eerste tranche. Daar zijn we natuurlijk zeer benieuwd naar, maar vorige week was er nog weinig tekst en toelichting. Donderdagochtend ben ik persoonlijk gebeld door de deputeerde van wonen provincie Zuid-Holland, die ons een hart onder de riem stak en ook aangaf dat zij duidelijk had gekregen bij het ministerie van Binnenlandse Zaken dat de afgewezen projecten, inclusief Wilderszijde, bij nadere uitwerking een zeer goede kans maken voor de tweede tranche. Hoeveel houvast je daaraan kunt ontlenen, daar kan iedereen het zijne of het hare van denken, maar op zich een sympathiek gebaar en ook een positief signaal. We hebben meteen gedacht dat het goed zou zijn om u als raad integraal de brief van de minister door te sturen met een kleine oplegger daarbij. Dus die staat vanavond ook op de agenda. En er is natuurlijk ook meteen contact gezocht met de marktpartijen, de partijen met wie we dit samen doen. We hadden natuurlijk gehoopt, dat het bericht anders zou zijn. Overigens, het bericht zou formeel pas begin oktober komen. We waren niet alleen ontstemd omdat het op dit moment een nee is, ook waren we wat verrast door de timing, maar de Haagse politiek zal daar mee te maken hebben, dat het voor Prinsjesdag moest of iets dergelijks. Marktpartijen reageerden eigenlijk zoals gehoopt en niet zoals gevreesd. Gehoopt, namelijk, hun reactie was: dit is jammer, vervelend, maar we zien dat we nog steeds een heel mooi plan hebben, we dat er nog ruim mogelijkheden zijn om voor volgende tranches in aanmerking te komen, dus we maken ons wat dat betreft geen zorgen, we blijven gewoon meedoen, meewerken aan de volgende stappen. Ik heb morgen het volgende stuurgroepoverleg met marktpartijen, waarbij we elkaar nog nader kunnen spreken over dit thema. Maar het was wel plezierig, dat ook bij hen, ik zeg met nadruk 'ook' want voor het college geldt het evenzeer, dat er geen sprake is van paniek of iets dergelijks. Vervolgens hebben we begin deze week, het is nog maar dinsdag, natuurlijk de volgende stappen gezet in het doordenken van de volgende stappen. Het belangrijkste wat ik nu met u zou willen delen is, dat we er volgens mij heel goed aan doen om even pas op de plaats te maken als het gaat om conclusies trekken. We werken in zekere zin gewoon door, het voorontwerp bestemmingsplan ligt bij de bestuurlijke partners voor voor inspraak, bij de DCMR's van deze wereld. We hebben nog niet goed de vinger erachter wat de reden is van deze afwijzing voor deze tranche. Je kunt er allemaal ideeën bij hebben, dat we te duur of te goedkoop zouden zijn, de verkeerde plek, maakt niet uit, maar we hebben feitelijk die informatie nog niet. Dus ik wil die ophalen en daar zelf een actieve rol in spelen. Vervolgens wil ik die in het college verder doordenken en daarna met u delen, vanzelfsprekend. De eerste berichten: je staat gesteld voor de tweede tranche. Je zou ook kunnen lezen in de brief van de minister, dat eigenlijk ongeveer de helft van de projecten uit de race zijn, terwijl nog maar minder dan 1/3 van het geld op is, dus daar kun je best een beetje positief van worden. Maar niet op de zaken vooruit lopen, eerst analyseren, vervolgens met u delen en dan volgende stappen zetten. Dat is de lijn, die het college voor stelt. Dat even als introductie.

De heer Muis, D66: Allereerst hartelijk dank voor de toelichting door de wethouder. Inderdaad, het zal hem zitten in wat de nadere uitwerking dan precies moet inhouden. Het besluit op die tweede tranche is pas in februari, wat betekent dat we 5 maanden in het ongewisse zitten. Wat betekent dat dan voor de planning? Kun je dan gewoon verder met je planning hoe je bezig was? Of wordt dat nu stop gezet tot we weten wat de uitkomst is van die tweede tranche? Ik las ook in de brief van de minister, dat er nu dus nog 3 tranches komen. De vraag is: hoelang hebben marktpartijen de tijd? Positief, zeker, dat zij nu gewoon verder willen, dat is heel fijn. We gaan er natuurlijk ook van uit, dat de tweede tranche gaat lukken als we weten als exact het punt is. De vraag is ook: de marktpartijen willen vervolgstappen zetten, doen ze dat dan ook zonder enige garantie vanuit de gemeente? Of gaan wij dan in de tussentijd een risico op ons nemen door met hen verder te gaan? Ik heb nog heel veel meer vragen, maar gezien de tijd, zullen we die op een later moment stellen, maar dit zijn even de belangrijkste vragen. Dank u wel.
Wethouder Van den Beukel: De impact op de planning, is die nu 5 maanden naar achteren? Er is impact op de planning, laat ik daar niet geheimzinnig over doen, maar wat exact die impact is, ook dat moeten we nog bespreken en analyseren. Sommige dingen kunnen gewoon doorlopen. Met stoom en kokend water wordt hard gewerkt aan diverse private overeenkomsten. Iets van de stoom kan daaraan ontsnappen en dat is ook niet perse slecht voor de uitkomst, maar het proces kan eigenlijk gewoon doorlopen. Ook het

voorontwerp bestemmingsplan kan gewoon doorlopen. Uiteindelijk het ontwerp bestemmingsplan, ja, daar verwacht ik wel een negatieve impact op, dat het mogelijk een klein stukje naar achteren schuift inderdaad. Het klopt dat de uitkomst van de tweede tranche in februari komt. Tegelijkertijd, we hebben dus nu gezien dat de uitkomst plotseling een maand eerder kwam dan eerst voorgesteld, dus die regeling is in ontwikkeling, de regeling woningbouwimpuls. Ik heb uit de brief begrepen, dat er vandaag weer een kleine ophoging van het budget heeft plaats gevonden, maar daar wil ik niet teveel op vooruitlopen. Zodra ik de impact op de planning helder heb, ga ik die natuurlijk met u communiceren. Dat spreekt voor zich, maar er kan veel werk gewoon doorgang vinden. Dan uw vraag over de marktpartijen. Een deel van de marktpartijen, het gaat er nu nog om twee, nog los van Waal, BBGZ en OCW: de ene heeft een grondpositie en de ander werkt volgens een ander model. Ja, die zijn gewoon gecommitteerd aan Wilderszijde. Ze hebben ook veel geïnvesteerd in de voorfase. Ze zien een breed draagvlak bij uw raad voor het masterplan. Ze zijn ook gewend aan andere projecten met hun hick-ups. Je kunt in Nederland geen woonwijk bouwen van deze omvang zonder dat het af en toe door wat turbulentie heen gaat. Vanuit hun professionaliteit zie ik niet direct dat zij hierdoor van de leg raken. Er treden meer risico's op, misschien ook financieel: dat is ook zaak van nadere studie. Vooralsnog zie ik dat niet meteen.

De heer Blonk, L3B: De vragen die bij ons zijn opgekomen, toen we het gelezen hebben, die zijn ook bij de wethouder opgekomen, merk ik. Althans, zo gaf hij aan. Ja, je wilt weten wat de oorzaak is, dat we niet door de eerste selectie van de eerste tranche zijn gekomen. Dat is nog niet bekend. Dan kun je je afvragen of onze aanvraag met enige aanpassingen kansrijk is of moeten het grote aanpassingen zijn. Ik ben benieuwd hoe de overleggen gaan. Ik vind het fijn, dat u aangegeven hebt, dat u dat goed gaat terugkoppelen naar ons. Ik wil nog één punt mee geven, wat mij erg opgevallen is. 10 van de 27 projecten, ruim 46% van de 51.000 woningen, liggen in gemeenten langs de zogenaamde oude lijn: Dordrecht, Rotterdam, Schiedam, Delft, Rijswijk, Den Haag, Leiden. Vorige week is dat in de beeldvorming ook aangegeven. Dat is de spoorlijn, die 4-sporig wordt naast de Randstadrail. Dan zie je dus dat er waarde wordt gehecht aan wonen en OV, dat die eigenlijk niet te scheiden zijn. Dat is een Siamese tweeling, die je niet uit elkaar kan halen. Ik zou u op voorhand willen meegeven om onder de aandacht te brengen bij het ministerie, dat bij de aanvraag in de tweede tranche duidelijk gemaakt moet worden: wij liggen met Wilderszijde ook langs de Randstadrail, de E-lijn. Dat is een hele drukke lijn: Rotterdam, Lansingerland, Pijnacker-Nootdorp, Voorburg, Den Haag. Tevens ligt die wijk ook aan de HOV ZoRo buslijn. Dat is een hoogfrequentie lijn die van metro naar metro en spoor loopt. Die lijn staat in het MIRT ook al met een dun lijntje aangegeven, de mogelijke railverbinding. Ik denk als je dat aangeeft in relatie met die oude lijn: joh, wij zitten langs een soort nieuwe lijn, mogelijk dat dat mee kan helpen in die aanvraag voor de tweede tranche. Daar wil ik het voor nu bij laten. Ik heb nog een aantal opmerkingen, maar die komen later wel, dat weet u ook allemaal wel. Wethouder Van den Beukel: Dat neem ik zeker mee. De denkkracht van uw raad is natuurlijk altijd waardevol. Ook deze steek ik in mijn zak. Ik doe het niet alleen, we doen het als college helemaal samen. U weet dat collega Fortuyn in alle overleggen die hij frequenteert natuurlijk ook altijd Wilderszijde in zijn zak heeft. Met name ook dat spoorelement, die Randstadrail, en de HOV, ja, dat zijn inderdaad twee van de unique selling points, in slecht Nederlands, van Wilderszijde. We laten geen moment na om dat onder de aandacht te brengen, maar dank voor de onderstreping daarvan.

Mevrouw De Geus, GL: Ik wil wethouder Van den Beukel bedanken voor de toelichting. GL zou GL niet zijn als we zelf al een beetje hadden zitten bedenken wat daar toch de reden van zou kunnen zijn, van die afwijzing in de eerste tranche, vliegtuigen, de HSL, de A16 enzovoorts, maar we horen dat nog wel. Ik heb één vraag, die is niet zo belangrijk, maar ik ben wel nieuwsgierig naar de termijn van het indienen van die tweede tranche. Ik zag de datum van 26 oktober, maar hoeveel erna mag het nog? Dank u wel. Wethouder Van den Beukel: Klopt. Er zijn 2 data. De eerste is de aanmelding en vervolgens heb je de officiële indiening. Het één is in oktober en het andere is in november, uit mijn hoofd. Maar ook dat is iets wat we heel precies uitzoeken. We hebben gelukkig inmiddels goede ervaring met BZK, we zijn één keer door die molen gegaan, dus een tweede keer kunnen we ook die bureaucratische hordes nemen. Maar inderdaad, dat is een zoekrichting.

De voorzitter: Wij wachten af wat er allemaal staat te gebeuren en hoe het allemaal verder gaat verlopen. Dank voor uw toelichting.

7b. Actualiteiten uit de commissie

7c. Verbonden partijen

De voorzitter: Ik zie niks piepen, dus dat is snel voorbij.

8. Rondvraag en sluiting

De heer Jumelet, WIJ: Ik zit even te twijfelen, gezien het tijdstip, of ik het schriftelijk afdoe. Of wilt u hem echt mondeling horen en een mondeling antwoord? De voorzitter: Dat hangt ervan af, of u het kort

en krachtig naar voren kan brengen. Ik hoop dat een antwoord voor twaalf uur gaat lukken. Ik zie wethouder Van den Beukel ja knikken. Kort maar krachtig. De heer Jumelet: We motie als raad een motie aangenomen in 2018 rondom het anti-speculatiebeding. Eerder gaf het college aan, dat de motie is afgehandeld. Het anti-speculatiebeding zou volgens u worden opgenomen in de te actualiseren nota grondbeleid en de te actualiseren woonvisie. De daadwerkelijke inzet wordt per project gebruikt. Dan hebben we 2 vragen. Kunt u aangeven of en op welke wijze het anti-speculatiebeding in 2018, 2019 en 2020 feitelijk is ingezet bij nieuwbouwwoningen in Lansingerland? Is er daadwerkelijk sprake in deze jaren van anti-speculatiebeding op deze nieuw opgeleverde woningen. Wethouder Van den Beukel: In de huidige nota grondbeleid staat een uitgebreide passage over anti-speculatie. Dat is een passage, die wij natuurlijk gewoon hanteren en die mij ook best wel aan het hart gaat, mag u weten. Als bestuur van onze gemeente maken we natuurlijk geregeld keuzes als het gaat om het mogelijk maken van starterswoningen en ook van sociale woningen. Dat zijn keuzes die we maken met het oog op een goed gevarieerd woningbestand. Die keuzes hebben soms financiële consequenties, ook voor de grondopbrengst. Dat betekent vervolgens, dat er natuurlijk als gemeentebestuur veel aan gelegen is om te zien dat niet 1, 2, 3 jaar die woningen, die je met pijn en moeite en ook met financiële offers in dat bestand hebt gekregen, dat die vervolgens veel over de kop gaan en in een heel ander segment belanden. Dus het anti-speculatiebeding is daar eigenlijk een instrument voor om dat te voorkomen. Tegelijkertijd moeten we realistisch zijn. Veel van onze ontwikkelingen duren lang, we hebben het net over Wilderszijde gehad, maar het geldt ook voor andere ontwikkelingen, dus we kunnen het natuurlijk pas opnemen, zo'n anti-speculatiebeding, als we ergens in een fase zitten van projectontwikkeling, waar we nog die mogelijkheid hebben. Dan even heel specifiek het antwoord. Op verschillende manieren zetten we het in, het anti-speculatiebeding. Bij sommige projecten nemen we letterlijk op dat de woning na X-jaar pas mag worden doorverkocht. Bij andere projecten nemen we termijnen op, waarvoor de woningen beschikbaar dienen te blijven voor die bepaalde doelgroep. Voorbeelden zijn bij Wilderszijde plan Waal, daar hebben we een anti-speculatiebeding opgenomen. Daar geldt dat we daar minimaal 3 jaar bewoning door de eerste bewoners verlangen. Bij Parkzoom is ook een specifieke bepaling opgenomen o.a. t.a.v. de maximale huur. Berkel centrum west, waar we het al over gehad hebben, daar dient 25% een starterswoning te zijn van de woningen voor een termijn van 10 jaar. Voor de locatie Treurniet geldt, dat we 10 starterswoningen realiseren met een instandhoudingstermijn van 10 jaar. Waar mogelijk naar voren toe proberen we daar natuurlijk nog meer uit te halen als het gaat om dit soort waarborgen. We moeten altijd realistisch blijven als we te maken hebben met een private ontwikkelaar. Dan heeft dit type voorwaarden vaak wel een drukkend effect, dus je moet daar heel bewust mee bezig blijven als bestuur om die voor- en nadelen steeds af te wegen in de context van het beleid en de motie, die verder heel helder zijn. Dat zou hem zijn. De heer Jumelet: Ik wil toch even reageren als het mag. Het anti-speculatiebeding heeft niet alleen betrekking op starterswoningen, maar met name op de woningbouw, die door beleggers worden opgekocht en verhuurd. Daar gaat het in eerste instantie om, ook in de motie overigens, maar wellicht moeten we op een ander moment van gedachten daarover wisselen. Dat was wel de achtergrond van de vraag, met name het opkopen door investeerders en vervolgens de koopwoningen die niet altijd beschikbaar komen bij inwoners, maar wel via huur in de markt worden gezet. Ik kom er wellicht op een ander moment nog op terug.

De voorzitter, om 23.40 uur: Dan zijn we aan het eind gekomen van deze eerste vergadering van de commissie ruimte na het zomerreces. Het was weer een aangenaam gebeuren met diverse forse onderwerpen. Het betekent weer het nodige voor de komende maanden, wat wij nog als onderwerpen voor de commissie ruimte over ons heen gaan krijgen. Ik dank u allen voor uw inzet. Het is nog kort voor deze dag, maar nog even genieten van deze dag. Misschien is het nog lekker weer buiten om nog even adem te halen en lucht te happen. Anders zou ik zeggen: welterusten en tot de volgende keer. Dank u.

Verslag opgesteld door Marianne Jansen, Lothassa Secretarie, met behulp van geluidsopname.

AGENDEREN BESPREEKPUNT COMMISSIE'

Registratienummer : T20.11415	
De commissie ruimte in vergadering bijeen d.d. 6 oktober 2020	
Onderwerp: Geluidsschermen langs de N209 bij Bleiswijk	
Reden om onderwerp op agenda te plaatsen: In de Commissie Ruimte van dd.15-09-2020 heeft de heer Neeteson van het bewonerscomité N209 ingesproken. Sinds 2009 zetten omwonenden zich in om geluidschermen langs de N209 bij Bleiswijk gerealiseerd te krijgen. De Provincie erkent dat er een geluidsprobleem is. Vandaar dat er in 2014 geluidsarm asfalt is gekomen op de N209 ter hoogte van de Overbuurtseweg bij Bleiswijk. De Provincie Zuid-Holland heeft een toezegging gedaan aan het bewoners comité dat er op korte termijn geluidschermen bij Bleiswijk gerealiseerd zullen worden. Het plaatsen van geluidsschermen langs de N209 bij Bleiswijk laat al veel te lang op zich wachten. Het comité spreekt van trage en stroperige processen. De bewoners verliezen hun geduld en het vertrouwen in de politiek is tot nul gedaald. Er is geen zicht wanneer die geluidsschermen geplaatst zullen worden. De regie voorafgaand aan het plaatsen van de geluidsschermen ligt bij de Gemeente Lansingerland. (De uitvoering/realisatie ligt bij de Provincie Zuid-Holland.)	
Te bespreken in commissie: Hoe kunnen wij als Commissie Ruimte/Raad er voor zorgen dat het College dit probleem daadkrachtig oppakt? Is de commissie ook van mening dat het College weer de regie moet nemen door actief in gesprek te gaan met de betrokken partijen zoals: het Hoog Heemraadschap Schieland, de provincie Zuid-Holland, het bewoners comité en grondeigenaren om tot een oplossing te komen. Welke planning heeft het college die leidt tot en uitzicht geeft op realisatie van de geluidsschermen bij Bleiswijk binnen niet al te lange termijn. Kan de commissie deze planning op korte termijn ontvangen en per kwartaal worden geïnformeerd over de voortgang?	
Ondertekening en naam, Charles van Harn CDA	

FORMULIER BEANTWOORDING TECHNSICHE VRAGEN TER VOORBEREIDING COMMISSIE BESPREKING	
Betreft commissie	o Ruimte dd. 6 oktober 2020
Nummer en naam agendapunt:	Betreft bespreekpunt 5a CDA - Geluidschermen Bleiswijk
Vraag van (fractie en cie lid invullen)	Groen Links, Anja de Geus
Vraag:	Op 15 september was dhr Neeteson als inspreker bij de Cie Ruimte. Hij trad op als woordvoerder van het bewoners comité Geluidsschermen. De heer Neeteson gaf aan op de hoogte te zijn met het probleem van de Watergang. Ook noemde hij te hebben begrepen dat het Hoogheemraadschap diverse oplossingen had aangedragen Is de gemeente op de hoogte van de aangedragen oplossingen door het Hoogheemraadschap? Zo ja, om hoeveel oplossingen gaat het? Wat zijn deze oplossingen? Zijn/is deze oplossing(en) toepasbaar? Zit de door de wethouder genoemde oplossing in de vorm van een 'bypass' hierbij? Blijft er, als de bypass niet lukt, een geschikte oplossing over?
Beantwoording:	De gemeente heeft samen met het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard verschillende oplossingen onderzocht; wij trekken samen op in het project rondom de geluidsmuur langs de N209 Bleiswijk. Technische haalbaarheid is bij de beoordeling hiervan van doorslaggevend belang. Er is nu overeenstemming over de volgende maatregelen (de zogenoemde “bypass): 1. Graven van een nieuwe maar smallere watergang langs de oostzijde van de N209 2. Graven van compenserende waterberging aan de westzijde van de N209 3. Aanleggen van drie nieuwe duikers onder de N209 door 4. Aanleggen van een robuuste waterverbinding tussen het uitstroompunt van de duikers en de nieuwe waterberging. Binnenkort starten we met gesprekken voor de aankoop van gronden voor het verbreden van de watergangen en de waterberging.

	Er zijn geen alternatieve (en technische haalbare) oplossingen in beeld anders dan bovengenoemde maatregelen.

GEMEENTE Lansingerland

Ruimte & Economie
Gebiedsopgaven
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Frank de Vries
Telefoon
14 010
E-mail
frank.de.vries@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

De leden van de Gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Verzenddatum 21 oktober 2020
Ons kenmerk U20.08272
Uw brief van

Onderwerp **Analyse afwijzing eerste tranche Woningbouwimpuls en voorgenomen besluit tot indiening nieuwe aanvraag tranche 2 woningbouwimpuls**

Geachte leden van de raad,

Met onze brief (U20.07300) van 10 september jl. hebben wij u geïnformeerd over het feit dat minister Ollongren, als resultaat van de eerste tranche van de Woningbouwimpuls van het ministerie van Binnenlandse Zaken, helaas nog geen bijdrage heeft toegekend aan het project Wilderszijde.

Uit de brief van de minister aan de Tweede Kamer en uit de eerste ambtelijke contacten hierover bleek dat projecten die geen bijdrage hebben gekregen kansrijk zijn voor een volgende tranche. Inmiddels hebben wij met het ministerie gesproken over de achtergrond van de afwijzing en over hoe we ervoor kunnen zorgen dat Wilderszijde in een eventuele volgende tranche de gevraagde bijdrage wél toegekend krijgt.

Tegelijkertijd hebben we als college globaal een aantal scenario's onderzocht voor het vervolg van de ontwikkeling van Wilderszijde. Daarbij is per scenario gekeken naar de gevolgen voor de financiën, de planning, kwaliteit, imago en draagvlak voor het project. Dit resulteert in het voorgenomen besluit van het college om voor Wilderszijde een nieuwe aanvraag in te dienen voor de tweede tranche van de woningbouwimpuls. Middels deze brief lichten wij dit toe en delen wij het vervolg van dit traject met u.

Hierna wordt verder ingegaan op:
1. De analyse van de afwijzing uit de eerste tranche
2. De onderzochte scenario's
3. Het voorgenomen besluit
4. Het vervolg van de besluitvorming

1. Analyse van de afwijzing uit de eerste tranche

Zoals eerder met u gedeeld betrof onze gevraagde bijdrage uit de eerste tranche van de woningbouwimpuls € 18,97 miljoen op basis van een publiek tekort van € 37,95 miljoen. De aanvraag met daarin opgenomen de businesscase van Wilderszijde is door het ministerie beoordeeld aan de hand van de vier criteria zoals opgenomen in de AMvB, te weten: de noodzaak van de bijdrage, effectiviteit, efficiëntie en urgentie. Op alle criteria moet een voldoende worden gescoord.

Uit het overleg met het Ministerie is gebleken dat Wilderzijde als volgt is beoordeeld:
- Criterium 1 Noodzaak bijdrage → als onvoldoende beoordeeld
- Criterium 2 Effectiviteit → niet gescoord, geen indicatie op onvoldoende
- Criterium 3 Efficiëntie → niet gescoord, geen indicatie op onvoldoende
- Criterium 4 Urgentie → maximale score

Het ministerie heeft aangegeven dat het plan voor Wilderszijde (woningaantal, programmamix, hoeveelheid groen en water, ontsluiting etc.), de opgevoerde maatregelen (kostenposten) en de berekeningswijze van de grondwaarde niet tot nadeel hebben geleid.
De reden van afwijzing is dat de hoogte van het publieke tekort in de businesscase behorende bij de aanvraag voor de toetsingscommissie onvoldoende te verifiëren was en onvoldoende was onderbouwd. Daarmee was de noodzaak voor de gevraagde bijdrage voor het ministerie onvoldoende aangetoond. Dit had vooral te maken met de hoogte van de ingerekende percentages voor onvoorziene kosten en van de indexeringsparameters (kosten en opbrengsten) gedurende de looptijd van het project. Deze percentages en parameters bepalen mede de hoogte van het publieke tekort, en dus ook van de gevraagde bijdrage.

Naast het gesprek met het ministerie is bij gemeenten die een bijdrage hebben gekregen uit de eerste tranche, nagevraagd hoe en in welke mate zij de bij gebiedsontwikkeling voorkomende risico's en toe te passen indexen financieel hebben vertaald in de businesscase. Daaruit is gebleken dat er voor Wilderszijde relatief conservatieve percentages en parameters zijn gehanteerd. Deze getallen kunnen in een volgende aanvraag worden aangepast. De verrichte analyse biedt aanknopingspunten om de aanvraag inhoudelijk te verbeteren. Hierdoor vergroten wij de kans op toekenning van een bijdrage bij een indiening voor de tweede tranche aanzienlijk.

Voor de tweede tranche geldt:

Uitgangspunten
- Indienen aanvraag uiterlijk 23 november 2020; uitslag februari 2021.
- Beschikbaar: € 225 miljoen (in de eerste tranche was dit € 350 miljoen, waarvan € 290 toegekend).
- Voorwaarden: minimaal 500 woningen, waarvan 50% betaalbaar, waarbij geldt een huur van max. € 1.000/mnd en koop max. tot € 325.000 VON (dit was in de eerste tranche: € 310.000).

Algemene overwegingen
- Een rangorde tussen de projecten in de eerste tranche was niet aan de orde omdat niet voor alle projecten de noodzaak van een bijdrage was vastgesteld. Daardoor is niet het volledige beschikbare bedrag beschikt. Voor de tweede tranche is dit mogelijk wel aan de orde en kan de totaalscore bepalend zijn voor het verkrijgen van een bijdrage.

- De rangorde wordt na het vaststellen van noodzaak bepaald door urgentie, daarna door effectiviteit en daarna eventueel door efficiëntie (bijdrage per woning).
- In de eerste tranche hebben in totaal 27 projecten een bijdrage gekregen, waarvan 11 gelegen zijn in de Zuidelijke Randstad.
- Voor de tweede tranche zijn er 31 projecten in de Zuidelijke Randstad die mogelijk een bijdrage indienen.

2. De onderzochte scenario's

De woningbouwimpuls blijft een unieke kans om de ambities voor Wilderszijde te realiseren. Zoals ook eerder aangegeven bij de verkenning van de financiële haalbaarheid bij de vaststelling van het Masterplan op 25 juni jl. door uw raad, heeft een bijdrage uit de woningbouwimpuls een positieve invloed op de economische haalbaarheid.

Om een afweging te maken over het al dan niet indienen van een aanvraag voor de tweede tranche, zijn naast dit scenario (hieronder scenario 1) in totaal vier mogelijke scenario's globaal onderzocht, te weten:

1. Indienen aanvraag tweede tranche met een ongewijzigd plan, maar wel met aangepaste parameters voor indexering en onvoorzien
2. Geen nieuwe aanvraag indienen en het ongewijzigd plan zelf financieren
3. Geen nieuwe aanvraag indienen, het plan optimaliseren en zelf financieren
4. Geen nieuwe aanvraag indienen en geen nieuw plan en bestemmingsplan maken

Voor scenario 1 is uitgangspunt dat bij het indienen van een aanvraag voor de tweede tranche het project-onvoorzien naar beneden wordt bijgesteld en dat de grondwaarde-index wordt verhoogd. Het publiek tekort op de businesscase daalt hierdoor.

Voor scenario 2 geldt dat het ongewijzigde plan volledig zelf wordt gefinancierd. Daarbij wordt uitgegaan van ongewijzigde percentages onvoorzien en ongewijzigde parameters voor de grondwaarde-index.

Voor scenario 3 is een fictieve planoptimalisatie doorgerekend waarbij het percentage betaalbare woningen wijzigt van 50% naar 40% betaalbare woningen.

In scenario 4 is enkel rekening gehouden met de realisatie van Plan Buyten en de realisatie van een plan op het grondeigendom van Ontwikkelcombinatie Wilderszijde op basis van het huidige bestemmingsplan. Daarbij wordt in dit scenario rekening gehouden met een financiële claim, gezien gemaakte afspraken in het verleden.
Deze scenario's zijn globaal financieel vertaald en kwalitatief vergeleken om tot een voorgenomen besluit te komen.

3. Het voorgenomen besluit

Op grond van het evaluatiegesprek met het Ministerie, de geleerde lessen van gemeenten die een bijdrage uit de eerste tranche hebben gekregen en bovenal de onverminderde steun vanuit Provincie Zuid-Holland en de Regio voor Wilderszijde als versnellingslocatie, heeft het college het voornemen om een herziene aanvraag in te dienen voor de tweede tranche. Dit scenario kan rekenen op het meeste draagvlak, leidt tot de minste vertraging en vervult de doelstellingen van

gemeente, de regio en ook het Ministerie zo optimaal mogelijk. Ook blijft de woningbouwimpuls een unieke kans op externe financiering voor het project en wijzigen de door u bij het Masterplan vastgestelde (beleids)uitgangspunten niet.

Met dit voorgenomen besluit blijven we nagenoeg binnen de tot op heden bekende (financiële) kaders. Bij het bepalen van het weerstandsvermogen in de begroting 2021 houden we rekening met een risico van € 24 miljoen voor Wilderszijde (rekening houdend met een kans van 50% dat we de bijdrage ontvangen). In geval van een aanvraag voor de tweede tranche wijzigt de aard van dit risico uiteraard niet.

Uitgaande van het voorgenomen besluit neemt dit risico iets toe. De eerste inschatting is dat het aangevraagde bedrag voor de tweede tranche op basis van een gewijzigde businesscase daalt van € 18,97 miljoen naar circa € 13 miljoen. Indien we de bijdrage (o.b.v. het voorgenomen besluit) toegekend krijgen dan treedt er zelfs een verbetering van het risicoprofiel op, omdat het risico dat we de bijdrage niet ontvangen dan vervalt. De hier genoemde cijfers zijn nog onder voorbehoud. Enige nuancering is op zijn plaats aangezien de aanvraag voor de tweede tranche nog niet is uitgewerkt. Daarbij is voor Wilderszijde sprake van een nog niet vastgestelde grondexploitatie en een fasering van circa tien jaar. Het project Wilderszijde is dus, zoals ook aangegeven in het raadsvoorstel vaststellen Masterplan Wilderszijde, sowieso nog omgeven door veel onzekerheden en aannames in deze fase. In november informeren wij u concreter over de businesscase voor de tweede tranche en het aan te vragen bedrag wat daaruit volgt. Voor de woningbouwimpuls geldt daarbij te allen tijde dat er sprake is van een, door het Ministerie van Binnenlandse Zaken geaccepteerd, voorbehoud ten aanzien van goedkeuring van financiering door de gemeenteraad. Over het financieel resultaat beslist u uiteindelijk bij de integrale behandeling en vaststelling van de GREX en het nieuwe bestemmingsplan in 2021.

4. Het vervolg van de besluitvorming

Het College werkt het voorkeursscenario nu verder uit in een nieuwe businesscase voor de aanvraag van een bijdrage uit de tweede tranche van de woningbouwimpuls. Na uitwerking zullen wij u hierover informeren. Parallel wordt ingezet op een versterking van het lobbytraject om deze aanvraag succesvol te maken, alsmede op uitwerking van een terugvalscenario mocht de aanvraag niet worden gehonoreerd. Op basis van de uitgewerkte aanvraag nemen wij op 17 november een definitief besluit over de indiening.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

Lucas Vokurka
Secretaris

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Raadsvoorstel
Gemeente Lansingerland

Onderwerp	**Vaststelling bestemmingsplan "Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63"**
Portefeuillehouder	Kathy Arends
Registratienummer	BR2000110
Datum Raad	26 november 2020

Gevraagde beslissing:

1. De nota zienswijzen bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63” vast te stellen.
2. Het bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63”, met identificatiecode NL.IMRO.1621.BP0190-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de BGT met datum 31 juli 2019, ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.
3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

0. Samenvatting

Op 28 april 2020 informeerden wij u per brief over dit bestemmingsplan de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63” in het kader van de zienswijzetermijn. Het ontwerpplan lag van 7 mei tot en met 17 juni 2020 zes weken ter inzage. In deze periode zijn 7 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen zien op alle aspecten van het bestemmingsplan. Van beleidsmatige overwegingen (past het plan wel in de structuurvisie), betrokkenheid van de omgeving, grootte van het gebouw tot zaken als geluidsoverlast, watercompensatie en verkeer. De zienswijzen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting worden bepaalde punten verduidelijkt en gewijzigd. Ter voorkoming van mogelijke geluidsoverlast op het buurperceel Rodenrijseweg 65 worden aan de regels twee voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd die ervoor moeten zorgen dat de piekbelasting wordt verminderd. De ene voorwaardelijke verplichting ziet erop dat het appartementengebouw niet mag worden bewoond voordat er een schutting/ geluid-scherm is gerealiseerd (en in stand wordt gehouden) van 14 meter lang. De andere voor-waardelijke verplichting ziet erop dat het appartementengebouw niet mag worden gebruikt zonder dat wordt voldaan aan de gedragsmaatregelen zoals opgenomen in de akte van splitsing van de appartementen. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan een belangrijk aspect uit de zienswijzen. Ook is verduidelijkt hoe de ontsluiting is voorzien. Dat neemt ook een belangrijk deel van de bezwaren weg.

1. Aanleiding/ context met tijdlijn

In 2019 heeft het college besloten om in principe medewerking te verlenen aan de herziening van het bestemmingsplan “Lint-Zuid 2017” voor de bouw van een dorpsvilla met apparte-menten aan de Rodenrijseweg 63 in Berkel en Rodenrijs. U bent per brief geïnformeerd over dit principebesluit. Dit plan is in procedure gebracht, waarbij uw raad is geïnformeerd over het voorontwerp- (4 februari 2020) en ontwerpplan (28 april 2020). Het ontwerpplan lag van 7 mei tot en met 17 juni 2020 zes weken ter inzage. In deze periode zijn 7 zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Nu is het plan gereed voor de vaststelling en wordt u voor gesteld het plan vast te stellen.

2. Maatschappelijk effect

Kwalitatieve invulling geven van het perceel wat past binnen de gemeentelijke structuurvisie en een bijdrage levert aan een gevarieerd woningaanbod.

3. Argumenten

1. De zienswijzen leiden tot aanpassingen van het plan. Er is ook één ambtshalve wijziging.
Er zijn 7 zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen zien op alle aspecten van het bestemmingsplan. Van beleidsmatige overwegingen (past het plan wel in de structuurvisie), betrokkenheid van de omgeving, grootte van het gebouw tot zaken als geluidsoverlast, watercompensatie en verkeer. De zienswijzen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de toelichting worden bepaalde punten verduidelijkt en gewijzigd. Ter voorkoming van mogelijke geluidsoverlast op het buurperceel Rodenrijseweg 65 worden aan de regels twee voorwaardelijke verplichtingen toegevoegd die ervoor moeten zorgen dat de piekbelasting wordt verminderd. De ene voorwaardelijke verplichting ziet erop dat het appartementengebouw niet mag worden bewoond voordat er een geluidscherm is gerealiseerd (en in stand wordt gehouden) van 14 meter lang. De andere voorwaardelijke verplichting ziet erop dat het appartementengebouw niet mag worden gebruikt zonder dat wordt voldaan aan de gedragsmaatregelen zoals opgenomen in de akte van splitsing van de appartementen. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan een belangrijk aspect uit de zienswijzen. Ook is verduidelijkt hoe de ontsluiting is voorzien. Dat neemt ook een belangrijk deel van de bezwaren weg.

Ook is er een ambtshalve wijziging. Deze wijziging ziet op het verwerken van het definitieve flora&fauna onderzoek in de toelichting. Het rapport wordt als bijlage aan de toelichting gevoegd. Er zijn geen nestplaatsen van vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen geconstateerd. Er dient, zoals gebruikelijk rekening te worden gehouden met het broedseizoen van algemene broedvogels. Daarnaast blijft de zorgplicht van toepassing.

De nota is verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

2. *Met dit bestemmingsplan wordt een ontwikkeling mogelijk gemaakt die past in de Structuurvisie.*

Het plan past bij het diverse karakter van het lint, gaat niet ten koste van de cultuurhistorische waarde van het lint en sluit aan op de ruimtelijke structuur van de Rodenrijseweg. Daarnaast is het plan gelegen op een unieke locatie en draagt het bij aan een gevarieerd woningaanbod, waaronder twee starterswoningen.

In het plan zijn een aantal bijzonderheden opgenomen zoals voorwaardelijke verplichtingen ten aanzien van het parkeren, watercompensatie en geluidsoverlast. Ook is opgenomen dat minimaal 2 woningen starterswoningen moeten zijn.

3. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet vereist of noodzakelijk.
Er hoeft geen exploitatieplan vastgesteld te worden omdat voor de kosten voor de ambtelijke begeleiding van de procedure en het opstellen van het bestemmingsplan een anterieure overeenkomst is gesloten met de initiatiefnemer. Daarin is ook afgesproken dat de kosten van eventuele planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt.

4. Kanttekeningen

Ingediende zienswijzen door omwonenden.
Er zijn 7 zienswijzen ingediend, waarvan 1 namens 9 andere omwonenden. De uitgebreide zienswijzen zien op alle aspecten van het plan. Duidelijk is dat de omwonenden het bouwplan niet vinden passen in de omgeving. In de toelichting van het bestemmingsplan en in de nota zienswijzen is beargumenteerd waarom wij het bouwplan wel inpasbaar vinden. De ingediende zienswijzen zijn op dat punt geen aanleiding geweest onze mening aan te passen.

Niet alle omwonenden worden evenveel 'geraakt' door het bouwplan. De bewoners aan de overkant van de Rodenrijseweg (Ranonkelpad) zullen minder effect ervaren dan het directe buurperceel. In de nota zienswijzen is verduidelijkt hoe de ontsluiting van het perceel wordt vormgegeven, namelijk eenrichtingsverkeer. Vanaf de Rodenrijseweg naar het achtergelegen parkeerterrein. Vanaf het parkeerterrein via de noordkant wordt het perceel weer verlaten. Last van inschijnende koplampen bij de woningen van het Ranonkelpad is daarmee niet aan de orde. Dat neemt veel onrust weg. De aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan (voorwaardelijke verplichtingen, zie bij de argumenten) hebben dan vooral effect op dat perceel. Daarmee wordt de mogelijke geluidsoverlast geminimaliseerd.

Een andere terugkerende zienswijze is de betrokkenheid van de omgeving bij de totstandkoming van het plan. Er zit een verschil in de beleving ervan. In de nota zienswijzen (met name bij zienswijze E) wordt uitgebreid ingegaan op de contactmomenten tussen de eigenaar en de ontwikkelaar met diverse omwonenden. Ook wordt ingegaan op het formele proces van inspraak en zienswijzentermijn. Zowel een aantal omwonenden als de ontwikkelaar hebben aangegeven te willen inspreken bij de commissie Ruimte.

5. Financiële consequenties met dekkingsvoorstel
Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten voor de kosten van de ambtelijke begeleiding, het opstellen van het bestemmingsplan, de aanleg van openbare voorzieningen en het verhaal van eventuele planschade.

6. Juridische aspecten

De procedure van een bestemmingsplan is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening. Na vaststelling kan door belanghebbenden beroep worden ingediend bij de Raad van State.

7. Duurzaamheid

In de anterieure overeenkomst is vastgelegd dat initiatiefnemer ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie van het bouwplan zal aansluiten bij de Duurzame Gebiedsontwikkeling (DGO) genoemde duurzaamheidsmaatregelen. Het 'Verbeterd aanvullend niveau' is het streven, maar er wordt tenminste op het niveau zoals vermeld in de kolom 'Minimaal aanvullend niveau' ontwikkeld. Zo zullen de appartementen een EPC norm van 0,25 hebben en geheel gasloos worden gebouwd. Er wordt een warmtepomp geïnstalleerd.

8. Extern draagvlak / burgerparticipatie

- De buren (directe omgeving) zijn geïnformeerd en de plannen zijn door de initiatiefnemer toegelicht. In de nota zienswijzen wordt uitgebreid ingegaan op het burgerparticipatietraject. Zie ook onder de kanttekeningen.
- Bij het opstellen van het (ontwerp)bestemmingsplan heeft afstemming plaatsgevonden met het hoogheemraadschap over de watercompensatie. Ook met de andere overlegpartners heeft afstemming plaatsgevonden.
- In het kader van de burgerparticipatie heeft het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen voor inspraak. Er is één inspraakrectie ingediend.
- het ontwerp bestemmingsplan heeft zes weken ter inzage gelegen in het kader van de zienswijzetermijn; een ieder kon tijdens deze termijn een zienswijze indienen. Er zijn 7 zienswijzen ingediend, waarvan 1 namens 9 andere omwonenden.
- Na de vaststelling kunnen belanghebbenden tijdens de terinzagelegging van zes weken eventueel een beroep indienen tegen het vastgestelde bestemmingsplan.

9. Verdere procedure

Nadat u het bestemmingsplan heeft vastgesteld, wordt de beroepstermijn van zes weken gepubliceerd en het vastgestelde bestemmingsplan aangeboden op www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke viewer. Als er geen beroep wordt ingesteld, is het bestemmingsplan na de beroepstermijn onherroepelijk.

Bijlagen

1. Nota zienswijzen (T20.09687)
2. Vast te stellen bestemmingsplan (T20.12040)
3. Bijlagenboek vast te stellen bestemmingsplan (T20.12057) (geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)
4. Zienswijzen I20.13211, I20.13446, I20.13603, I20.13852, I20.13966, I20.14099, I20.13851 (geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)

Raadsbesluit
Gemeente Lansingerland

Datum Raad	25 november 2020
Registratienummer	BR2000110
Onderwerp	**Vaststelling bestemmingsplan "Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63"**

De raad van de gemeente Lansingerland;
Na het voorstel gelezen te hebben

Op basis van de argumenten
- de voorbereiding van het plan is aangekondigd overeenkomstig artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro);
- het ontwerpbestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63” van 7 mei 2020 t/m 17 juni 2020 voor een ieder ter inzage heeft gelegen en langs elektronische weg beschikbaar is gesteld;
- dat de terinzagelegging op 6 mei 2020 in de Staatscourant en in het gemeenteblad is bekendgemaakt;
- er zienswijzen zijn ingediend;
- de zienswijzen tijdig zijn ingediend/ontvangen en dus in behandeling zijn genomen;
- de zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot wijziging van het bestemmingsplan, een en ander zoals verwoord in de “Nota zienswijzen en staat van wijzingen bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63”;
- een ambtshalve beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63” in de als bijlage opgenomen nota zienswijzen “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63” zijn weergegeven;
- uit de toetsingskaders, verantwoord in de toelichting, geen planologisch relevante beletselen naar voren zijn gekomen;
- op grond van de afdeling 6.4 van de Wro onderzocht moet worden of gelijktijdig met het bestemmingsplan een exploitatieplan moet worden vastgesteld;
- geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden omdat de plankosten voor het realiseren van bouwplannen anderszins geregeld zijn;
- fasering en inrichtingseisen niet via publiekrechtelijke weg geregeld hoeven worden;
- het bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63” conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Bro in digitale vorm is vastgelegd en wordt vastgesteld.

Rekening te houden met
- artikelen 3.1 en verder en artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht.

Besluit(en)

1. De nota zienswijzen bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63” vast te stellen.
2. Het bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63”, met identificatiecode NL.IMRO.1621.BP0190-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de BGT met datum 31 juli 2019, ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.
3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Dit Raadsbesluit is vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 26 november 2020,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Nota zienswijzen en staat van wijzigingen

bestemmingsplan
“Dorpsvilla ‘de Lans’, Rodenrijseweg 63”

NL.IMRO.1621.BP0190-VAST
T20.09687
13 oktober 2020

Inhoudsopgave **Blz.**

Hoofdstuk 1	**Zienswijzen**	**2**
1.1	Inleiding	2
1.2	Procedure	2
1.3	Zienswijze, gemeentelijke reactie en conclusie	2
1.4	Eindconclusie zienswijzen	56
Hoofdstuk 2	**Staat van wijzigingen**	**57**
2.1	Inleiding	57
2.2	Ambtshalve wijzigingen en motivering	57
Hoofdstuk 3	**Overzicht wijzigingen**	57

1. ZIENSWIJZEN

1.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (paragraaf 1.2), een weergave van de zienswijzen en een gemeentelijke reactie op de zienswijzen. Daarbij wordt met redenen omkleed aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan wordt overgegaan (paragraaf 1.3).

1.2 Procedure

In de Staatscourant en in het Gemeenteblad van 6 mei 2020 is bekend gemaakt dat met ingang van 7 mei 2020 tot en met 17 juni 2020 het ontwerpbestemmingsplan "Dorpsvilla 'de Lans', Rodenrijseweg 63" met identificatienummer NL.IMRO.1621.BP0190-ONTW ter inzage lag. Het plan was in te zien via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl en via de viewer van de gemeentelijke website. Gedurende deze termijn werd een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen op het genoemde ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

1.3 Zienswijze, gemeentelijke reactie en conclusie

De volgende zienswijzen zijn ontvangen:

1. **Reclamant A: [omwonende]**
   Brief d.d. 7 juni 2020, ingekomen 9 juni 2020 (I20.13211)

2. **Reclamant B: [omwonende]**
   Brief d.d. 10 juni 2020, ingekomen 10 juni 2020 (I20.13446)

3. **Reclamant C: [omwonende]**
   Brief d.d. 10 juni 2020, ingekomen 12 juni 2020 (I20.13603)

4. **Reclamant D: [omwonende]**
   Brief d.d. 16 juni 2020, ingekomen 16 juni 2020 (I20.13852)

5. **Reclamant E: [omwonende]**
   Verslag mondelinge zienswijze d.d. 15 juni 2020, ingekomen 17 juni 2020 (I20.13966). Ondertekend namens 9 andere omwonenden.

6. **Reclamant F: [omwonende]**
   Brief d.d. 16 juni 2020, ingekomen 17 juni 2020 (I20.14099)

7. Reclamant G: [omwonende]

Brief d.d. 14 juni 2020, ingekomen 17 juni 2020 (I20.13851)

De ontvangen zienswijzen zijn tijdig verstuurd, ontvankelijk en worden inhoudelijk beoordeeld. Hieronder zijn de zienswijzen weergegeven en is per zienswijze een gemeentelijke beoordeling en conclusie vermeld.

Reclamant A

Impressie van de schaalvergroting door wooncompex de Lans op perceel Rodenrijseweg 63

Huidige situatie RRW63 (vrijstaande woning)

Geplande situatie RRW63 (wooncomplex)

1. Inleiding

Zienswijze	Beantwoording
Bij de keuze voor de juiste procedure om een project mogelijk te maken moet gekeken worden naar de omvang van het project. Voor kleinere projecten is een omgevingsvergunning het aangewezen instrument. Een bestemmingsplan is het aangewezen instrument als het gaat om grotere projecten, zoals de realisatie van veertig woningen of de ontwikkeling van een stationslocatie. De initiatiefnemer heeft voor zijn project een onorthodoxe procedure gekozen. Op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Lint-Zuid 2017' heeft de beoogde locatie een woonbestemming ('Wonen – 10'), waar uitsluitend een vrijstaande eengezinswoning is toegestaan	Dat is correct. Het plan past niet in het bestemmingsplan Lint-Zuid 2017. Vandaar dat aan de hand van het plan een zogenaamd postzegelbestemmingsplan is opgesteld. Nadat het bestemmingsplan in werking is getreden kan er een omgevingsvergunning worden verleend.

met een bouwhoogte van 11 meter en een goothoogte van 7 meter binnen het aangegeven bouwvlak. Het ontwerpbestemmingsplan Rodenrijsweg 63 is in strijd met bestemmingsplan Lint-Zuid 2017. Dit is waarschijnlijk de reden waarom een bestemmingsplan is aangevraagd en geen omgevingsvergunning. Wanneer het plangebied een nieuw bestemmingsplan krijgt dan hoeft het project in theorie niet meer aan de regels van bestemmingsplan "Lint-Zuid 2017" te voldoen. Men kan nu immers eigen regels opstellen.	
Dit is echter een vreemde gang van zaken want slechts 3 jaar geleden is het vigerende bestemmingsplan "Lint-Zuid 2017" nog goedgekeurd door de gemeenteraad. Waarom zou de gemeenteraad op zo'n korte termijn terugkomen op haar beslissing?	Dat is geen vreemde gang van zaken. Het bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 is een zogenaamd actualisatieplan en vervangt het bestemmingsplan Lint-Zuid dat is vastgesteld op 22 november 2007. Ontwikkelingen die niet zijn voorzien in het bestemmingsplan doorlopen een zelfstandige planprocedure. Dat is in het verleden meerdere malen gebeurd aan het lint-zuid (naast de voorzienbare ontwikkelingen via een uitwerkings- en wijzigingsplan ook zogenaamde 'buitenplanse afwijkingen'). Er is daarvan een overzicht opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan Lint-Zuid 2017.
Bovenstaande vormt een duidelijke introductie vanuit welk oogpunt de gehele toelichting geschreven is. In de inleiding van de toelichting staat; "H*et perceel Rodenrijseweg 63 is aan de noordzijde begrensd door aanwezige bedrijfsbebouwing. De Rodenrijseweg begrenst het plangebied aan de westzijde. Aan de oostzijde is het bedrijventerrein Berkelse Poort gelegen."* Waarom is hier de zuidzijde vergeten? Aan de zuidzijde grenst het perceel Rodenrijseweg 63 namelijk aan zowel het perceel Rodenrijseweg 65 als aan het perceel Rodenrijseweg 67. Dit zijn beide bewoonde eengezinswoningen. Zijn omwonenden het vermelden niet waard en een bedrijventerrein wel? Bovenstaand commentaar was reeds ingediend bij de inspraakronde. In de 'Nota inspraak en overleg bestemmingsplan "Dorpsvilla de Lans, Rodenrijseweg 63" is de reactie letterlijk; *In de inleiding zal bij de omschrijving van de omgeving van het plangebied ingegaan worden op de woningen Rodenrijseweg 65 en 67, ook door middel van een impressie.* Beide toezeggingen zijn niet nagekomen in de inleiding van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan.	Hier hadden de woningen Rodenrijseweg 65 en 67 ook genoemd moeten worden, dat is een omissie. Dat wordt gecorrigeerd in het vast te stellen bestemmingsplan. In de tekst van de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan wordt wel aangegeven dat het plangebied aan de zuidzijde wordt begrensd door woningen. In paragraaf 2.2 van de toelichting is een impressie toegevoegd, een aanblik gezien vanaf het perceel Rodenrijseweg 65. Bij het vastgestelde plan wordt onderstaande situatietekening en enkele foto's toegevoegd aan paragraaf 2.2.

Conclusie Het ontwerpbestemmingsplan Rodenrijsweg 63 is in strijd met bestemmingsplan Lint-Zuid 2017. Ondanks toezeggingen geeft de inleiding geen beschrijving van omwonende belanghebbenden. Hierdoor geeft de inleiding een eenzijdig beeld van de situatie, waarbij de impact op de omwonenden is gemarginaliseerd.	Het is juist dat het bestemmingsplan Rodenrijseweg 63 in strijd is met het bestemmingsplan Lint-Zuid. Vanwege die strijdigheid wordt een zogenaamd postzegelplan opgesteld. De inleiding wordt aangevuld zoals hierboven is weergegeven.

2. Planbeschrijving

Zienswijze	Beantwoording
Ook in Hoofdstuk 2 "Planbeschrijving" zijn op alle afbeeldingen en impressies de woningen van Rodenrijseweg 65 en 67 consequent "verdwenen". Het hoofdstuk geeft geen beeld over de effecten op het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het lint. Het is slechts een beschrijving van het eigen perceel zonder in te gaan op de omgeving.	In de planbeschrijving wordt inderdaad alleen ingegaan op het bouwplan zelf. In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt ingegaan op de situering van het bouwplan in de omgeving.
Tijdens de inspraakronde is aangegeven dat de toegang/ entree van het appartementencomplex ongelukkig gekozen is. Deze is gepland aan de zuidzijde waar dit maximaal overlast gaat geven aan de bewoners van de Rodenrijseweg 65 en 67. Aan de noordzijde grenst het appartementencomplex aan een openbaar parkeerterrein. Wanneer de toegang/ entree aan deze zijde van het appartementencomplex zou komen is de overlast veel beperkter.	Om de afstand van het gebouw tot de woning Rodenrijseweg 65 zo groot mogelijk te maken is het gebouw in noordelijke richting opgeschoven. Daarnaast bevindt de erfontsluiting aan de zuidzijde zich op dezelfde plek als de erfontsluiting naar de huidige woning. Er is nog een tweede entree aan de zijde van het parkeerterrein (de noordzijde). De zuidelijke erfontsluiting wordt gebruikt om naar het achtergelegen parkeerterrein te rijden. De noordelijke erfontsluiting wordt gebruikt om het parkeerterrein te verlaten (een richtingsverkeer). De overlast van de zuidelijke entree wordt beperkt doordat deze half in de dijk wordt gebouwd en er een afscheidsmuur naast staat. Zie verder onze reactie bij punt 7 Milieu.
In paragraaf 2.2.2 "ontsluiten en parkeren" wordt op basis van een onderzoek van Mobycon geconcludeerd dat het opheffen van twee parkeerplaatsen geen negatief effect heeft op de parkeerdruk. Dit onderzoek is gebaseerd op drie nachten. Ten eerste lijkt mij ook belangrijk de parkeerdruk overdag te bepalen. Ten tweede is dit een te korte meetperiode om statistisch representatief te zijn. De parkeerdruk zou deugdelijk onderzocht moeten worden voordat hier parkeerplaatsen worden opgeheven.	Het parkeeronderzoek is op deugdelijke wijze uitgevoerd en met drie meetmomenten representatief. Alleen wanneer er grote afwijkingen tussen de meetmomenten zijn, is het wenselijk om meerdere tellingen uit te voeren om tot een representatief gemiddelde te komen. Doordat de parkeerdrukmetingen in de nachtelijke uren zijn uitgevoerd, is er een goed beeld van de parkeerdruk als gevolg van de parkeerbehoefte van bewoners. Overdag is de parkeerdruk in woonwijken per definitie lager, omdat bewoners dan met de auto naar werk of andere bestemmingen zijn.

Conclusie De planbeschrijving is slechts een beschrijving van het eigen perceel zonder in te gaan op de omgeving. De effecten van het plan op de omgeving moet onderdeel zijn van de beschrijving. Ook de impact van extra parkeren op de Rodenrijseweg ten tijde van piekuren zou meegewogen moeten worden.	In de planbeschrijving wordt inderdaad alleen ingegaan op het bouwplan zelf. In hoofdstuk 6 van de toelichting wordt ingegaan op de situering van het bouwplan in de omgeving. Bij de reactie van punt 7 Milieu wordt ingegaan op de impact van het extra parkeren.

3. Beleidskader

Zienwijze	Beantwoording
Het voorliggende plangebied is conform de vigerende "Structuurvisie Lansingerland" bestemd voor het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle karakter van de linten. Het betreft hier een dorpslint. In hoofdstuk 3 van het ontwerpbestemmingsplan wordt onterecht de conclusie getrokken dat een appartementencomplex past binnen het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het lint. Nergens op de Rodenrijseweg staat een appartementencomplex dus hoe kan dit in lijn zijn met het beschermde cultuurhistorisch waardevolle karakter van het lint?	De dorpsvilla heeft een forsere korrel dan de bestaande bebouwing en past in het bebouwingsritme van de Rodenrijseweg waarbij bebouwing met een kleinere korrel incidenteel wordt afgewisseld door bebouwing met een grotere korrel. Overigens is de voorgestelde dorpsvilla qua bouw- en goothoogte niet forser dan het huidige bestemmingsplan toestaat (goothoogte 7 en nokhoogte 11 meter). Langs de Rodenrijseweg staan een aantal bouwvolumes met grotere korrelgrootte (bijvoorbeeld de vrijgemaakte gereformeerde kerk (Rodenrijseweg 97), de meubelwinkel (Rodenrijseweg 25), de wijnstokgemeente (Rodenrijseweg 293/295) en de Treurnietlocatie (Rodenrijseweg 7) waarvan het Treurnietgebouw wordt waarschijnlijk getransformeerd naar appartementen. Hoewel het programma bestaat uit appartementen is het gebouw niet vormgegeven als een traditioneel appartementencomplex met bijvoorbeeld een galerij. Het gebouw refereert qua de vormgeving en typologie en korrelgrootte aan die van de traditionele sjieke villa/ buitenhuis.
Een bestemmingsplan of omgevingsvergunning is een procedure die men baseert op de Structuurvisie. Door vastlegging van het beleid in de Structuurvisie ligt de koers vast. De Structuurvisie geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot 2025 voor Lansingerland en een doorkijk naar de lange termijn. Een van de doelstellingen van de Structuurvisie is dat het de basis moet zijn voor de (actualisatie van) bestemmingsplannen. In een Structuurvisie geeft de gemeente een integrale visie op een gebied. De Structuurvisie bevat de hoofdlijnen van nieuwe ontwikkelingen van dat gebied. Daarnaast bevat het de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. Er staat in hoe en waar de ontwikkelingen plaatsvinden. Het vaststellen van een Structuurvisie is een be-	Dat is correct. Een ingekomen bouwplan/principeverzoek wordt beoordeeld aan de hand van het geldend bestemmingsplan en beleid zoals de Structuurvisie. Past het plan niet in het geldend bestemmingsplan dan wordt getoetst of het plan haalbaar/wenselijk is en past in het beleid. Is dat het geval dan wordt een procedure gevolgd om mee te werken aan het plan.

voegdheid van de gemeenteraad. De Structuurvisie is bindend voor de opsteller.	
Een belangrijk voordeel van het formuleren van beleid in een Structuurvisie is dat dit beleid niet steeds opnieuw ter discussie staat. Denk hierbij aan bestemmingsprocedures en procedures voor omgevingsvergunningen om hiervan af te wijken. De planologisch gewenste ontwikkeling staat in de door het bestuur geaccepteerde Structuurvisie. In de Structuurvisie (18-02-2010 pagina 25) staat letterlijk; *Behoud cultuurhistorisch waardevolle karakter linten* *De linten zijn belangrijke dragers van de identiteit van Lansingerland. Behoud en versterking van het cultuurhistorisch waardevolle karakter van de linten is uitgangspunt. Dit houdt onder andere in dat de diversiteit aan functies, bebouwingsvormen en de openheid behouden moeten blijven. Daar waar functies zijn gevestigd die qua aard of schaal als niet meer passend moeten worden beschouwd, is ontwikkeling en of transformatie mogelijk. De ontwikkelingen die de afgelopen jaren mogelijk zijn gemaakt in het lint van Berkel en Rodenrijs zijn te grootschalig en vormen voor toekomstige ontwikkelingen niet de juiste referentie. Ontwikkelingen moeten passen bij de schaal en de maat van het lint. Transformatie is geen doel op zich maar een middel om bij te dragen aan verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit van het lint.* *Dorpslinten* *De linten in het dorp (dorpslinten) zijn voor het grootste deel 'uitontwikkeld'. De nog open gebieden behouden hun open karakter. Daar waar zich nog mogelijkheden voordoen zullen vooral kleinschalige woningbouwmogelijkheden worden geboden. Daarbij is uitgangspunt dat wordt aangesloten op de bebouwingstructuur van het lint.* Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de Structuurvisie op de volgende punten; Bebouwingsvorm. Conform de Structuurvisie moet de bebouwingsvorm behouden blijven. In dit plan wil men van een eengezinswoning een appartementencomplex maken met 10 appartementen. Openheid.	Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid voor de Rodenrijseweg is het herkenbaar houden (of zelfs maken) van het afwisselende ruimtelijke karakter van het historische lint en het in stand houden van de cultuurhistorisch waardevolle objecten. De ruimtelijke karakteristiek wordt bepaald door het profiel (een watergang met aan beide zijden een dijk) en de bebouwing die zich in het talud van de dijk bevindt of vlak daarachter. De bebouwing bestaat (grotendeels) uit individuele panden die veelal door of in opdracht van de eigenaren zelf zijn gerealiseerd. De percelen hebben verschillende kavelbreedtes, de positie van de panden op kavels verspringt en de panden dateren uit verschillende tijden en zijn in verschillende stijlen gebouwd. Daarnaast varieert het bouwvolume en de bouwhoogte en is er een afwisseling tussen grote en kleine panden. De beoogde dorpsvilla is in kwalitatieve zin een verrijking van dit diverse karakter. De dorpsvilla past goed bij de ruimtelijke structuur van het lint. In algemene zin sluit de dorps-

Conform de Structuurvisie moet de openheid van de linten behouden blijven. De open gebieden behouden hun open karakter. In dit plan wil men een schitterende tuin omzetten in een appartementencomplex met parkeerterrein. In de laatste paragraaf van hoofdstuk 6 van de toelichting geeft de initiatiefnemer zelf aan dat de lege tussenruimte door het forsere bouwvolume minder snel als gat in de ruimtelijke structuur worden ervaren. De open ruimte blijft dus niet behouden. Kleinschalige woningbouwmogelijkheden. Allereerst moet eventuele kleinschalige woningbouw voldoen aan de eerder genoemde beperkingen voor wat betreft bebouwingsvorm en openheid. In het huidige dorpslint, wat bestaat uit vrijstaande en geschakelde eengezinswoningen, is een appartementencomplex met 10 appartementen en een parkeerterrein zeker niet kleinschalig te noemen. Dit wordt ook onderstreept doordat de initiatiefnemer een bestemmingsplan heeft ingediend en geen omgevingsvergunning. Vanuit de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan ligt de focus op de cultuurhistorische waarde van het pand op de Rodenrijseweg 63. Maar de dorpslinten zijn beschermd om hun cultuurhistorisch waardevolle karakter als geheel. In dit geval gaat het om het karakter van de Rodenrijseweg en niet van het pand aan de Rodenrijseweg 63. Een appartementencomplex met bijbehorend parkeerterrein past absoluut niet in het karakter van de Rodenrijseweg. Denk eens aan de gevolgen voor het lint wanneer hier diverse appartementencomplexen of flats op zouden worden gebouwd. Dat is namelijk het precedent die goedkeuring van dit plan zou creëren.	villa goed aan op de ruimtelijke karakteristiek van de Rodenrijseweg. Het pand heeft een individuele vormgeving, de bouwmassa varieert en het bouwplot verspringt ten opzichte van de naastgelegen woning. Doordat de uitbreiding van het bebouwde oppervlak voornamelijk is gesitueerd aan de achterzijde van het perceel blijft de openheid met de aangrenzende bebouwing behouden. Daarnaast is qua bouwhoogte afstemming gezocht met de naastgelegen bebouwing en qua bouwmassa reageert de dorpsvilla op de specifieke ruimtelijke situatie zoals die zich op deze plek in het lint voordoet. Vlak naast de dorpsvilla wordt het lint onderbroken door een parkeerplaats die ook als entree fungeert voor een van de bedrijven op het bedrijventerrein de Berkelse Poort. Door hier een groter pand te realiseren wordt deze entree ruimtelijk gezien herkenbaarder gemaakt en wordt daarnaast de continuïteit van het lint verbeterd. De lege tussenruimte zal door het forsere bouwvolume namelijk minder snel als gat in de ruimtelijke structuur worden ervaren. Het perceel is wat betreft de grootte en ligging - vlakbij het centrum en naast een ontsluitingsweg - een unieke locatie in het lint voor een dorpsvilla met appartementen. In het lint is geen vergelijkbare locatie aanwezig.
Conclusie: In 2010 heeft de gemeenteraad middels haar goedkeuring aan de Structuurvisie aangegeven dat het waardevolle cultuurhistorische karakter van de linten behouden moet blijven. Vervolgens heeft zij ditzelfde besluit in 2017 nogmaals bekrachtigd middels haar goedkeuring aan bestemmingsplan 'Lint-Zuid'. Het ontwerpbestemmingsplan Dorpsvilla 'de Lans', Rodenrijseweg 63 is in strijd met beide besluiten. Waarom zou de gemeenteraad in een derde besluit haar visie veranderen? Het ontwerpbestemmingsplan Dorpsvilla 'de Lans', Rodenrijseweg 63 moet worden afgewezen. Ondanks dat in de voorliggende hoofdstukken reeds is aangetoond dat het ontwerpbestemmingsplan moet worden afgewezen door de gemeenteraad, is voor de volledigheid gekozen ook de overige hoofdstukken van commentaar te	Het bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 heeft de bestaande situatie vastgelegd en verving het bestemmingsplan Lint-Zuid uit 2007. Het ontwerpbestemmingsplan “Dorpsvilla ‘de Lans’, Rodenrijseweg 63” is in strijd met het bestemmingsplan “Lint-Zuid 2017” maar niet met de Structuurvisie. Omdat het bouwplan in strijd is met het geldende bestemmingsplan is een zogenaamd postzegelbestemmingsplan opgesteld. Nadat het bestemmingsplan in werking is getreden kan er een omgevingsvergunning worden verleend. Voor veel ontwikkelingen in Lansingerland moeten specifieke bestemmingsplannen worden opgesteld omdat de ontwikkelingen niet passen in de gelende bestemmingsplannen. Het merendeel van de bestemmingsplannen hebben de feitelijke situatie vastgelegd omdat bepaalde ontwikkelingen nog

voorzien.	niet waren voorzien (uitzonderingen daargelaten als ontwikkelgerichte plannen voor grote woningbouwlocatie of door het opnemen van wijzigingsbevoegdheden in bestemmingsplannen). Kort door de bocht kan worden gesteld dat er minder ontwikkelingen mogelijk zouden zijn als de gemeenteraad de bestemmingsplannen niet zouden wijzigen. Ontwikkelingen worden beoordeeld en als medewerking wenselijk/mogelijk is wordt daarvoor een planologische maatregel genomen zoals bijvoorbeeld het opstellen van een zogenaamd postzegelplan.

4. Natuur en Landschap

Zienswijze	Beantwoording
In paragraaf 4.2 "Onderzoek" van de toelichting geeft men aan dat ten behoeve van de nieuwbouw de huidige bebouwing zal worden gesloopt en een gedeelte van het groen in de tuin zal worden verwijderd. Het voornemen is om de groene tuin zoveel mogelijk te behouden. De vrijblijvendheid van dit statement biedt weinig hoop voor het groen in de tuin. In de toelichting geeft men een gedetailleerde plattegrond weer van de toekomstvisie. Wanneer deze geprojecteerd wordt op het huidige groen dan kan precies worden aangegeven welk groen blijft en welk gaat verdwijnen. Dit zou ook in het ontwerpbestemmingsplan moeten worden opgenomen.	De intentie is zoveel als mogelijk groen te laten bestaan. Dat is ook voor het plan zelf van belang. Het groen dat sowieso blijft krijgt op de verbeelding van het bestemmingsplan de bestemming tuin. De bestemming tuin wordt ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan vergroot.
In de Structuurvisie worden thema's als groenstructuur en ecologische waarde regelmatig aangehaald. Lansingerland wordt hier zelfs een "groene oase" genoemd. Toch lijkt het erop dat een appartementencomplex met parkeerterrein belangrijker gevonden wordt dan een schitterende groene tuin met bijzondere flora en fauna.	Dergelijke uitspraken in de Structuurvisie zien op het grote geheel zoals de vele natuur- en recreatiegebieden in en nabij onze gemeente zoals de Groenzoom en de Rottemeren. De huidig eigenaar van het perceel kan ook besluiten de groene tuin geheel te gaan verharden. Daar kan de gemeente dan niets aan doen.
In de "Nota inspraak en overleg bestemmingsplan" is gereageerd op het feit dat het uitzicht en de privacy van de aangrenzende tuinen bedreigd worden. In de nota staat het volgende; *'De intentie is om zo veel mogelijk bestaand groen te behouden aan de zijde van het perceel van inspreker. Behoud van vrij uitzicht kan echter niet gewaarborgd worden met dit plan en volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State bestaat daar ook geen recht op. Alleen in situaties dat het te ernstig wordt, kan dit anders zijn. Dit lijkt hier echter niet aan de orde te zijn.'* Helaas is geen enkele onderbouwing toegevoegd	De genoemde zin komt niet voor in de regels van onderhavig bestemmingsplan omdat dit bestemminsplan is opgesteld voor de ontwikkeling. In bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 zijn dergelijke zinnen bijvoorbeeld opgenomen als voorwaarde voor het toepassen van wijzigingsbevoegdheden. In de toelichting van onderhavig bestemmingsplan en de onderliggende onderzoeken is beschreven en onderbouwd dat deze ontwikkeling op deze locatie mogelijk is, met name in hoofdstuk 7. Dat ziet ook op het al dan niet doen van een onevenredige afbreuk aan de gebruikswaarde van de aangrenzende percelen. De belevingswaarde zal ongetwijfeld veranderen

waarom het college van burgemeester en wethouders van mening zijn dat de bouw van een appartementencomplex met parkeerterrein over de volle lengte van een aangrenzend perceel een niet te ernstige beperking van privacy en uitzicht is. Bovendien kent het vigerende bestemmingsplan Lint-zuid wel degelijk beschermende regels voor aangrenzende percelen. In diverse paragrafen is de volgende regel opgenomen; *'Op voorwaarde dat daardoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiks- en belevingswaarde van de aangrenzende percelen.'* Ironisch genoeg komt deze zin nergens voor in de regels van het ontwerpbestemmingsplan. Deze regels zijn immers opgesteld door de initiatiefnemer.	door de ontwikkeling. Naar mening van de gemeente is er echter geen sprake van een onevenredige afbreuk omdat er volgens vaste jurisprudentie geen recht bestaat tot het behoud van vrij uitzicht. En de ontwikkelaar wil zo veel mogelijk groen behouden op het perceel. Reclamant kan nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is een verzoek tot planschadevergoeding indienen. Het bestaande groen tussen de perceelsgrens de ontsluitingsweg blijft behouden. Dat krijgt op de verbeelding van het vast te stellen plan ook de bestemming Tuin.
Conclusie In dit ontwerpbestemmingsplan wordt een appartementencomplex met parkeerterrein belangrijker gevonden wordt dan een schitterende groene tuin met bijzondere flora en fauna. Enige vorm van compensatie op het gebied van natuur en landschap wordt niet beschreven. Het gebrek aan duidelijke afspraken m.b.t. het behoud van groen moet gecorrigeerd worden.	De intentie is zoveel als mogelijk groen te laten bestaan. Dat is ook voor het plan zelf van belang. Het groen dat sowieso blijft krijgt op de verbeelding van het bestemmingsplan de bestemming tuin. De bestemming tuin wordt ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan vergroot.

5. Water

Zienswijze	Beantwoording
In de inleiding van bijlage 2 van de regels (Watertoets Rodenrijseweg 63) wordt aangeven dat een niet gebruikelijke opzet is gebruikt voor de watertoets waarbij het Hoogheemraadschap niet volledig betrokken was bij het proces. Daarnaast wordt aangegeven dat dit omwille van de tijd niet meer mogelijk is. De waterhuishouding aan een veendijk is niet iets dat omwille van tijd afgeraffeld mag worden. Dit is een integraal deel van de veiligheid voor de in- en omwonenden. Hoofdstuk 5 "Water" moet alsnog kritisch door het Hoogheemraadschap van Delfland worden gecontroleerd.	De alinea waarin genoemd wordt dat deze opzet ongebruikelijk is, dat snelheid het doel is en het hoogheemraadschap niet volledig betrokken zou zijn, is inderdaad ongelukkig geformuleerd en wekt een verkeerde indruk. Deze alinea is dan ook niet geschreven vanuit het oogpunt van het hoogheemraadschap. Dit neemt natuurlijk niet weg dat er naast de focus op de inhoud (bv. waterveiligheid) vanuit het hoogheemraadschap ook aandacht mag zijn voor de teksten die zij toetsen en welke indruk die teksten mogelijk wekken. Vanuit het hoogheemraadschap is de bevestiging dat met Kuiper Compagnons en HDH projecten BV geregeld contact is geweest met aandacht voor details. De reactie van het hoogheemraadschap op het voorontwerp is overgenomen in het ontwerp. Het hoogheemraadschap kan daarmee instemmen. Naast de watertoets voor het bestemmingsplan kan het nodig zijn een watervergunning aan te

	vragen voor een activiteit. Dit is een apart spoor. In dit geval is de activiteit het bouwen in/(na)bij/op/onder een veendijk. De initiatiefnemer moet in een vergunningaanvraag aantonen dat de waterveiligheid gegarandeerd is. Op dit moment van schrijven is nog geen aanvraag gedaan. Dit zal naar verwachting pas gebeuren als het bestemmingsplan is vastgesteld. Dit betekent niet dat er binnen de watertoets helemaal niet naar de waterveiligheid gekeken wordt. Er is op hoofdlijnen duidelijk gemaakt dat de activiteit binnen het Delflands beleidskader voor veendijken past.
Tijdens de ontwikkeling van het bedrijventerrein "Berkelse Poort" is de watergang ten oosten van het perceel Rodenrijseweg 63 ingrijpend aangepast. Bijlage 2 van de regels (Watertoets Rodenrijseweg 63) is hierdoor niet meer realistisch. In deze watertoets is bijvoorbeeld rekening gehouden met een toelaatbare peilstijging van 0,45 meter. In de huidige situatie lijkt dat niet haalbaar. Door de recente aanpassingen aan de oostelijke watergang is her-evaluatie van de watertoets noodzakelijk.	Het klopt dat dit gebied de afgelopen jaren/decennia veranderd is c.q. meer bebouwd. Voor de toenemende verharding binnen Berkelse Poort is dan ook ruimte gemaakt voor water zoals de waterparagraaf bij dat bestemmingsplan duidelijk maakt. Zij het op basis van toen gehanteerde normen. Sinds 2003 is er meer ruimte gemaakt voor water in het gebied ten oosten van Rodenrijseweg 63. Volgens de laatste watersysteemanalyse van het hoogheemraadschap (2016) is een toelaatbare peilstijging van 0,45 meter mogelijk in dit gebied. Op basis hiervan achten we her-evaluatie van de watertoets niet noodzakelijk.
Tot slot ontbreekt in dit hoofdstuk het effect van het plan op de omliggende percelen. Water stroomt naar het laagste punt. Wanneer het perceel aan de Rodenrijseweg 63 verandert in bodemhoogte dan heeft dit direct effect op de waterhuishouding van de aangrenzende percelen. Er is gevaar dat deze percelen bij flinke regenval onder water komen te staan door de bouw van het appartementencomplex en zijn parkeerterrein. De effecten op de waterhuishouding van de omliggende percelen moet worden onderzocht en worden toegevoegd aan het ontwerpbestemmingsplan.	In de watertoets is wateroverlast een belangrijk thema. Een ontwikkeling mag door toename verharding geen verslechtering voor de waterhuishoudelijke situatie tot gevolg hebben. Door toepassing van het adviesinstrument ‘de watersleutel’ van het hoogheemraadschap wordt berekend hoeveel ruimte er gecreëerd moet worden voor water aan de hand van deze toenemende verharding, de zogenaamde wateropgave. De wateropgave wordt in deze situatie ingevuld zoals aangegeven in de waterparagraaf en bijlage 2. Vanuit het hoogheemraadschap is dit voldoende om wateroverlast door toenemende verharding te beperken en voorkomen. Volgens de hoogtekaart (ahn.nl) liggen Rodenrijseweg 63 en aangrenzende percelen aflopend naar het oosten, richting de watergang aan de achterzijde van deze percelen. Onderling verschillen de percelen niet significant in hoogte. Daarbij is een significante ophoging op de Rodenrijseweg 63 t.o.v. van de aangrenzende percelen niet aan de orde. Volgens het hoogheemraadschap krijgen de aangrenzende percelen niet met meer hemelwater te

	maken door de ontwikkeling.
Conclusie Het Hoogheemraadschap is nooit volledig betrokken geweest bij het proces. Hiervoor wordt geen reden opgegeven. De watertoets in de bijlage is achterhaald door recente aanpassingen aan de oostelijke watergang. Effecten van het ontwerpbestemmingsplan op de omliggende percelen is niet beschreven.	Zie bovenstaande reacties.

6. Archeologie en cultuurhistorie

Zienswijze	Beantwoording
In paragraaf 6.2 "Cultuurhistorie" wordt een aantal beleidsstukken aangehaald op rijks en provinciaal niveau. Deze stukken zijn logischerwijs algemeen van opzet en daardoor breed te interpreteren. Ook is verwezen naar "Nota Cultuurhistorie Plus - Lansingerland" Deze nota is niet gepubliceerd op de website van gemeente Lansingerland, niet op de website officiële bekendmakingen en niet op de website van ruimtelijkeplannen. Daarom moet de verwijzing naar deze nota niet ontvankelijk verklaard worden. Volgens paragraaf 6.2 van de toelichting mag men de uitgangspunten uit de aangehaalde stukken direct vertalen naar het bestemmingsplan. Dit resulteert in de zeer subjectieve en in mijn ogen onjuiste zinsnede; *'De beoogde dorpsvilla is in kwalitatieve zin een verrijking van dit diverse karak-*	De Nota Cultuurhistorie Plus is op 26 april 2012 door de gemeenteraad vastgesteld. Het is derhalve een beleidsstuk dat betrokken wordt bij de toetsing van ruimtelijke initiatieven. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt daarom ook ingegaan op deze nota. De nota staat op: https://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Actueel/Lansingerland/CVDR336462.html Op de website van de gemeente wordt naar die site verwezen. https://www.lansingerland.nl/politiek-en-organisatie/bekendmakingen-en-regelgeving/. Via deze link is ook de bekendmaking van destijds terug te vinden. De website ruimtelijkeplannen.nl bevat ruimtelijke plannen zoals bestemmingsplannen maar geen gemeentelijke beleidsnota's. De geciteerde zinsnede is naar onze mening niet onjuist. De gemeente (is onafhankelijk) heeft ook getoetst of het plan past binnen de cultuurhistorische context. Dat staat beschreven in paragraaf 6.2.

ter' De gemiddelde bewoner van de Rodenrijseweg is waarschijnlijk niet van mening dat een appartementencomplex met parkeerterrein een verrijking van het diverse karakter van de Rodenrijseweg is. Juist daarom is in het Besluit ruimtelijke ordening (1 januari 2012) vastgelegd dat een initiatiefnemer de plicht heeft om, eventueel op basis van een onderzoek, aan te tonen dat zijn plannen de aanwezige cultuurhistorische waarden niet aantasten. Dat is voor dit plan niet gedaan en zou alsnog moeten gebeuren door een onafhankelijke partij.	
Veel belangrijker echter is het feit dat in hoofdstuk 6 totaal niet gerefereerd wordt aan de Structuurvisie Lansingerland (18-02-2010). Op pagina 25 van dit document is een paragraaf opgenomen met de titel "Behoud cultuurhistorisch waardevolle karakter linten". Hierin is het cultuurhistorische karakter zeer duidelijk gedefinieerd voor de linten van Lansingerland (Ref Hfst 3. Beleidskader van deze zienswijze). Hierin is onder andere vastgelegd dat bebouwingsvormen en de openheid behouden moeten blijven. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de Structuurvisie terwijl alle (ontwerp)bestemmingsplannen overeenkomstig de	In paragraaf 3.3 van de toelichting wordt ingegaan op de vraag of het plan in overeenstemming is met de Structuurvisie. Het antwoord daarop is bevestigend. Daarbij komt dat de cultuurhistorisch waardevolle panden langs de Rodenrijseweg extra beschermd zijn en een gemeentelijke monumentenstatus hebben of in de nota Cultuurhistorie Plus zijn aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol object. Het huidige pand aan de Rodenrijseweg 63 is in de nota Cultuurhistorie plus en in eerdere inventarisaties van de Monumentencommissie niet aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol en hoeft daarom niet behouden te blijven.

Structuurvisie moeten zijn opgesteld. Bovendien is de Structuurvisie bindend.	
Conclusie De initiatiefnemer trekt de conclusie dat een appartementencomplex met parkeerterrein passend wordt geacht binnen de ruimtelijke structuur. Aan deze conclusie ligt geen onafhankelijk onderzoek ten grondslag. Sterker nog, deze conclusie is in strijd met beschrijving van cultuurhistorisch karakter zoals beschreven in de vigerende Structuurvisie. De inpassing van het appartementencomplex dient getoetst te worden aan de vigerende Structuurvisie.	De initiatiefnemer trekt niet de conclusie, dat doet de gemeente. Het bestemmingsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad. De inpassing van het appartementencomplex is onder meer getoetst aan de Structuurvisie en Nota Cultuurhistorie Plus.

7. Milieu

Zienswijze	Beantwoording
Ten behoeve van paragraaf 7.3 "Akoestische aspecten" heeft KuiperCompagnons een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit is dezelfde KuiperCompagnons waar de projectleider en auteur van dit ontwerpbestemmingsplan voor werkt. Doordat hier sprake is van belangenverstrengeling moet dit onderzoek niet ontvankelijk worden verklaard. Het gehele akoestisch onderzoek moet opnieuw worden uitgevoerd door een onafhankelijke partij.	Het onderzoek is uitgevoerd volgens de wettelijke vereisten, algemene regels en wet en regelgeving. De DCMR heeft dit onderzoek getoetst. Er is geen sprake van belangenverstrengeling. Het stedenbouwkundig bureau stelt vaker akoestische onderzoeken op ten behoeve van een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan en bijbehorende onderzoeken worden getoetst door de gemeente.
Het opnieuw uitvoeren van het akoestisch onderzoek heeft als voordeel dat de geluidsbelasting van het aangrenzende, nieuwe, deel van de Berkelse Poort meegenomen kan worden in het onderzoek. Hier zijn inmiddels een aantal geluidsproducerende bedrijven gevestigd welke in het initiële onderzoek niet zijn meegenomen.	De bedrijven in het nieuwe deel van de Berkelse Poort maken onderdeel uit van de onderbouwing bij paragraaf 7.5 van de toelichting (Bedrijven en milieuzonering).

Wederom is geen rekening gehouden met de effecten van het plan op de omwonenden. De bouw, gevolgd door het gebruik van een appartementencomplex en parkeerterrein, gaat een enorme (geluids-) overlast geven voor de omwonenden. Conform de toelichting ligt het appartementencomplex op slechts 10 meter van de gevel/ erfafscheiding van Rodenrijseweg 65.	Verwezen wordt naar de beantwoording hieronder bij punt 7.5 (bedrijven en milieuzonering).
In paragraaf 7.4 "Luchtkwaliteit" worden enkele algemene aspecten van luchtkwaliteit uiteengezet zonder in te gaan op de effecten van de bouw van een appartementencomplex met parkeerterrein. Vervolgens wordt wel de conclusie getrokken dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan. Volgens recent onderzoek van TNO is bijvoorbeeld een dieselpomp op een bouwplaats mogelijk even vuil als 10 tot honderd moderne vrachtwagens. Shovels, tractoren, graafmachines en dieselgeneratoren stoten in de praktijk, 20 tot 350 keer meer uit dan de limietwaarde van de laboratoriumtest. (Ref. Eigenhuis magazine april 2020) Het aspect luchtkwaliteit in dit plan is onderbelicht en moet beter uitgewerkt worden inclusief effecten van het plan op de omgeving. Het geplande parkeerterrein voor 20 auto's grenst aan de tuinen van Rodenrijseweg 65 en 67. Dit plan heeft zeker negatieve effecten op de luchtkwaliteit in die tuinen.	20 auto's worden aangemerkt als NIBM. Dat betekent 'niet in betekende mate'. Met andere woorden: verwaarloosbaar effect op de aanwezige luchtkwaliteit. De bouw is een tijdelijke activiteit.
7.5 Bedrijven en milieuzonering De toelichting gaat in deze paragraaf onder andere in op geluidsoverlast van omliggende parkeerplaatsen op het plangebied. De effecten van het geplande parkeerterrein voor 20 auto's binnen het plangebied op de omgeving is weggelaten.	Naar aanleiding van deze zienswijze heeft Kuiper Compagnons een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de inrit en het parkeerterrein. De uitkomsten van dit onderzoek zorgen ervoor dat paragraaf 7.5 wordt geactualiseerd. Het volledige akoestisch onderzoek wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd. Hieronder wordt het onderzoek samengevat en wordt aangegeven wat het voor gevolgen heeft voor het bestemmingsplan. Voor een volledig inzicht in het toetsingskader, uitgangspunten en berekeningen wordt kort- en volledigheidshalve verwezen naar het akoestisch onderzoek. Allereerst dient te worden opgemerkt dat voor onderhavige situatie geen wettelijke geluidvoorschriften van kracht zijn. Om de voorgenomen ontwikkeling akoestisch te beoordelen is aangesloten bij de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering".

	Uit de berekeningen blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ten hoogste 44 db(A)etmaalwaarde bedraagt. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de gehanteerde toetswaarde en is voor dit aspect zeker sprake van een aanvaardbare situatie. Bij de uitgevoerde berekeningen zijn ook de maximale geluidsniveaus berekend (de piekgeluiden). Bij de entreepoort is een maximaal geluidbelasting van 61 dB(A) berekent. Deze overschrijding van 1 dB(A) (in de nachtperiode) wordt acceptabel geacht om de volgende redenen: -de piek kan in de huidige situatie ook optreden; -de weg wordt alleen als inrit gebruik (dus rijdt men naar beneden). Nu wordt er ook omhoog gereden door de huidige bewoner; -steeds meer voertuigen zijn elektrisch of hybride en bij dergelijke voertuigen treedt wanneer zij elektrisch rijden een dergelijke piek niet op; -de overschrijding treedt uitsluitend op ter plaatse van de woonkamer van de Rodenrijseweg 65. In het algemeen zullen hier in de nachtperiode geen personen verblijven. Daarnaast kan er gezien de beperkte mate van overschrijding en de aanwezige gevelopbouw vanuit worden gegaan dat in de woning de binnenwaarde van 45 dB(A) wordt gewaarborgd zodat ook geen sprake zal zijn van slaapverstoring. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat het dichtslaan van de portieren bij de gebouwentree de maatgevende activiteit is. Als gevolg daarvan is met een maatregel gerekend die het aantal dB(A)’s reduceert. De ontwikkelaar is van plan op de erfgrens haaks aansluitend op de bestaande schutting een (geluid)scherm van 2 meter hoog en 14 meter lang te plaatsen (gesloten uitgevoerd en een massa van minimaal 10 kg/m2). Een dergelijk scherm is mogelijk binnen de bestemming Tuin. Aanvullend hierop wordt privaatrechtelijk een aantal gedragsmaatregelen vastgelegd in de akte van splitsing in appartementen (en in het regelement). De koper van een appartement wordt voor de koop op deze gedragsmaatregelen gewezen. Onderstaande gedragsmaatregelen zorgen voor een verdere reductie van het piekgeluid: - Het in de nachtperiode niet stoppen ter

	plaatse van de entree maar direct door rijden naar de parkeerplaatsen; - Met name in de avond- en nachtperiode de portieren met beleid te sluiten. Beide maatregelen worden in het bestemmingsplan verankerd door het opnemen van 2 zogenaamde voorwaardelijke verplichtingen. 1. Aan artikel 4.5 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 4.5.5 Voorwaardelijke verplichting geluidscherm. Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10, lid 10.8”. Het huidige artikel 10.8 wordt vernummerd naar 10.10. Aan artikel 10 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 10.8 Voorwaardelijke verplichting geluidscherm. Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van de gronden voor de doeleinden zoals genoemd in artikel 4, zonder dat wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van een geluidscherm van 2 meter hoog en gesloten uitgevoerd met een massa van minimaal 10 kg/m2 ter plaatse van de aanduiding “specifieke vorm van tuin – geluidscherm”. 2. Aan artikel 4.5 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 4.5.6 Voorwaardelijke verplichting gedragsmaatregelen. Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10.9”. Aan artikel 10 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 10.9 Voorwaardelijke verplichting gedragsmaatregelen. Onder een strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van gronden voor de doeleinden zoals genoemd in artikel 4, zonder dat wordt voldaan aan de gedragsmaatregelen zoals opgenomen in de akte van splitsing in ap-

	partementen”.
7.8 Duurzaamheid Het punt "Vasthouden regenwater" spreekt over compensatie van 46 m^3 water terwijl in de "Nota inspraak en vooroverleg" gesproken wordt over 54 m^3.	In de toelichting onder ‘*watersleutel’* wordt ook een ander getal genoemd namelijk 58m3. Het valt ons ook op dat onder duurzaamheid 46m3 staat. In de ‘Nota inspraak en overleg’ wordt uitgelegd dat het nieuwe getal 54m3 is. Met dit laatste getal heeft het hoogheemraadschap ingestemd. Echter, dit getal moet dan overal juist terugkomen. Dat wordt aangepast.
Conclusie Het akoestisch onderzoek moet vanwege mogelijke belangenverstrengeling opnieuw worden uitgevoerd door een onafhankelijke partij. Effecten van de uitvoer van het ontwerpbestemmingsplan zelf op het milieu, de omgeving en de omwonenden is niet onderzocht.	Het onderzoek is uitgevoerd volgens de wettelijke vereisten, algemene regels en wet en regelgeving. Naar aanleiding van deze zienswijze is een akoestisch onderzoek parkeren uitgevoerd.

8. Uitvoerbaarheid

Zienswijze	**Beantwoording**
Paragraaf 8.2 "Maatschappelijke uitvoerbaarheid" stelt dat het ontwerpbestemmingsplan voorziet in de verplaatsing van een bouwvlak en de realisatie van een appartementencomplex met 10 appartementen. In werkelijkheid voorziet het ontwerpbestemmingsplan in de verplaatsing en vergroting van het bouwvlak, een wijziging van de bouwvorm en een vergroting in bouwvolume. Ook voorziet het in de aanleg van een parkeerterrein voor 20 auto's. De initiatiefnemer veronderstelt dat er voldoende maatschappelijk draagvlak voor dit plan is. De woordkeuze "veronderstelt" geeft aan dat hier geen onderzoek naar gedaan is. De omwonenden van dit plangebied zijn dan ook een andere mening toegedaan.	De tekst van paragraaf 8.2 wordt geactualiseerd door in te gaan op de ingediende zienswijzen.
Ook geeft deze paragraaf aan dat gedurende 6 weken de mogelijkheid geboden wordt een zienswijze in te dienen. Hoe geïnteresseerden te weten moeten komen dat het plan ingediend is, daar gaat de paragraaf niet op in.	In deze tekst wordt in het kort en algemeen aangegeven hoe de procedure verloopt. Het is niet nodig in deze paragraaf uitvoerig te beschrijven hoe een en ander verloopt. In hoofdstuk 1 van deze nota wordt uitgebreider ingegaan op de procedure. Zie verder de beantwoording bij punt 9.
Conclusie Het hoofdstuk geeft incomplete informatie en trekt niet-onderbouwde conclusies over het maatschappelijk draagvlak. Het maatschappelijk	De conclusie over het maatschappelijk draagvlak wordt aangepast in paragraaf 8.2 door in te gaan op de ingediende zienswijzen. Het maatschappelijk draagvlak hoeft niet onder-

draagvlak moet onderzocht worden door een onafhankelijke partij. Het aanhalen van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze is juist. Echter doordat absoluut geen ruchtbaarheid gegeven is aan dit ontwerpbestemmingsplan is deze procedure futiel.	zocht te worden door een onafhankelijke partij. Het is aan de gemeenteraad om de belangen te wegen en een besluit te nemen. Het ontwerpbestemmingsplan is gepubliceerd volgens de wettelijke voorschriften. Zie verder de beantwoording bij punt 9.

9. Procedure

Zienswijze	Beantwoording
De gemeente heeft de plicht een vooraankondiging te publiceren waarin zij aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze vooraankondiging heeft niet in het lokale nieuwsblad gestaan en was alleen digitaal terug te vinden. Hiermee denken het college van burgemeester en wethouders aan deze plicht te hebben voldaan. Wanneer gekeken wordt naar de inhoudelijke verplichting van de gemeente om haar burgers te informeren, dan is het een ander verhaal. Hoeveel mensen houden regelmatig de gebruikte websites in de gaten? Een puur digitale aankondiging van iets substantieels als de bouw van een appartementencomplex is een wassen neus. Op pagina 13 van de Structuurvisie staat letterlijk; *" Inwoners zijn direct betrokken bij de inrichting en het onderhoud van de leefomgeving"* en; *"Tijdens wijkbijeenkomsten denken bestuurders, gemeentelijke politiek en inwoners samen na over de gewenste ontwikkelingen in de wijk."* Bij dit ontwerpbestemmingsplan lijkt daar weinig van terecht te komen. Waarom heeft de gemeente niet gekozen om de omwonenden per brief te informeren? Wanneer de 6 weken termijn van het ontwerpbestemmingsplan om zijn dan mogen er geen zienswijzen meer worden ingediend. Vele omwonenden zijn op dit moment niet bekend met het ontwerpbestemmingsplan. Recent heeft een motie in de Eerste Kamer ervoor gezorgd dat gemeenten inspraak van bewoners en omwonenden moeten verankeren in hun beleidsregels. De gemeente heeft de (morele) verplichting de omwonenden alsnog te informeren en de kans te geven een zienswijze in te dienen.	Sinds een aantal jaar plaatst de gemeente geen bekendmakingen meer in het lokale nieuwsblad. De bekendmakingen worden gepubliceerd in het Gemeenteblad en, indien van toepassing, de Staatscourant. De bekendmakingen zijn te raadplegen via de website officiëlebekendmakingen.nl. Zie ook: https://www.lansingerland.nl/politiek-en-organisatie/bekendmakingen-en-regelgeving/. Het is mogelijk via een attenderingsservice op de hoogte te worden gesteld van de plannen in uw omgeving. De volgende bekendmakingen zijn geplaatst in het Gemeenteblad: - Kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van het bestemmingsplan en inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan (20 februari 2020) - Ontwerpbestemmingsplan (6 mei 2020) De direct naastgelegen adressen zijn op 11 februari 2020 per e-mail of brief door de gemeente geïnformeerd over het voornemen en het voorontwerpbestemmingsplan: Rodenrijseweg 55, 57, 65 en 67. Het ontwerpbestemmingsplan is gepubliceerd volgens de wettelijke voorschriften. Uit het aantal zienswijzen namens diverse omwonenden is niet gebleken dat de omwonenden geen kans hebben gekregen om een zienswijze in te dienen.
Conclusie Zowel de initiatiefnemer als het college van burgemeester en wethouders hebben gekozen voor een minimale bekendmaking van dit ontwerpbestemmingsplan. Hierdoor zijn veel omwonenden niet of rijkelijk laat geïnformeerd en hebben zij	De wijze waarop de gemeente de bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan heeft verzorgd staat hierboven beschreven. De communicatie vanuit de initiatiefnemer staat beschreven bij de beantwoording van de zienswijze van reclamant E. Kort- en volledigheidshalve

geen eerlijke kans gekregen hun bezwaar kenbaar te maken.	wordt daarnaar verwezen.

10. Regels en overige aspecten

Zienswijze	Beantwoording
Buiten de beschrijving in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan worden hier de regels en niet toegelichte aspecten van het plan beschreven. De volgorde hiervan is willekeurig. Regels In de regels van het ontwerpbestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen tot het plaatsen van "bijbehorende bouwwerken" en "andere bouwwerken" in de tuin. Bij het hoofdgebouw bestaat de mogelijkheid "dakkapellen en dakopbouwen" en "andere gebouwen" te plaatsen. Alle regels die mogelijkheid bieden tot verdere op- of uitbouw van het ontwerpbestemmingsplan moeten worden verwijderd uit de regels. Het appartementencomplex dient niet verder te kunnen worden uitgebreid.	In de bestemming Tuin mogen geen bijbehorende bouwwerken worden geplaatst (artikel 3.2.2). Andere bouwwerken zien op erf- en terreinafscheidingen en zijn geen gebouwen. Voor de dakkappellen en dakopbouwen is specifieke regeling opgenomen (artikel 4.2.3) zodat het beoogde plan precies past binnen de regels. Deze regels zien dus niet op meer dan waar het bouwplan op ziet. Overige bouwwerken/gebouwen zijn niet direct mogelijk, alleen door middel van een afwijking (specifieke randvoorwaarden van toepassing) (artikel 4.4).
Afval Vanuit het VROM is een overzicht uitgegeven van instrumenten voor het bevorderen van gezondheids- en milieuprestaties in ruimtelijke plannen. Deze uitgave heeft de titel "Gezonde plannen" gekregen. In dit document worden achttien thema's besproken. Veel van deze thema's zijn opgenomen in de toelichting. Het thema "Afval" is niet toegelicht. Dit thema omvat onder andere bouw- en sloopafval. In de gehele toelichting is de sloop van het huidige pand aan de Rodenrijseweg 63 niet besproken. De sloop en de manier waarop dit wordt uitgevoerd heeft groot effect op vele aspecten. Denk hierbij aan milieu- en geluidsoverlast om er slechts enkele te noemen. Het thema "Afval" moet toegevoegd worden aan het ontwerpbestemmingsplan.	Het thema ‘afval’ hoeft niet te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Voor de sloop van de huidige bebouwing dient een omgevingsvergunning voor sloop te worden aangevraagd of een sloopmelding. Daaraan zijn specifieke eisen/voorwaarden verbonden.
Constructie en materialen In hetzelfde document wordt het thema "Constructie en materialen" belicht. In dit thema kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld aangeven welke duurzame materiaalkeuzes gemaakt zijn of welk percentage materialen van een herbruikbare of	Paragraaf 7.8.2 van de toelichting gaat onder andere in op circulariteit. Zaken als constructiemethodes en de technische uitvoering zijn geen onderdeel van de toelichting van het bestemmingsplan. Deze aspecten komen aan de orde bij de aanvraag/verlening van de

gerecyclede bron komen. De huidige toelichting geeft geen enkel bouwtechnische keuze weer. Naast de effecten van materiaalkeuzes voor de constructie is de constructiemethode ook in zijn geheel niet besproken. Hoe denkt men het appartementencomplex neer te gaan zetten? Het is bekend dat heien op korte afstand van andere gebouwen bijna altijd voor schade zorgt en altijd voor overlast. Het kan zelfs een negatief effect hebben op de veiligheid van aangrenzende gebouwen en bewoners. Heeft men wellicht voor het boren van de fundering gekozen? Deze technische kanten behoren beschreven te zijn in een ontwerpbestemmingsplan, maar zijn dat nu niet.	omgevingsvergunning.
Riolering en hemelwaterafvoer De hemelwaterafvoer van Rodenrijseweg 65 loopt van het huis in een rechte lijn naar de oostelijke watergang. Deze loopt door het plangebied. De toelichting geeft geen informatie over het beschermen van de hemelwaterafvoer. Ook zou het riool van diverse panden aan de Rodenrijseweg door het plangebied lopen. De toelichting geeft geen informatie over het beschermen van het riool. Een onderzoek gericht op ondergrondse leidingen ontbreekt in zijn geheel. Dit aspect moet opgenomen worden in het ontwerpbestemmingsplan, het geeft immers potentieel overlast voor omwonenden.	De hemelwaterafvoer vanaf het perceel Rodenrijseweg 65 komt niet in gevaar omdat er in het plangebied ter plaatse van het deel waar reclamant op doelt geen bebouwing is voorzien, alleen parkeerplaatsen en groen. De ontwikkelaar dient bij de uitvoering van het plan rekening te houden met de aanwezige leidingen. Deze aspecten hoeven niet opgenomen te worden in het bestemmingsplan. Het hoogheemraadschap is verantwoordelijk voor het ontvangen van verzameld hemelwater in het oppervlaktewater. Afhankelijk van het eigendom van het perceel is de gemeente of een particulier verantwoordelijk voor deze inzameling en afvoer. De gemeente is verantwoordelijk voor de inzameling van rioolwater vanaf de perceelgrens.
Conclusie De thema's "Afval", "Constructie en materialen" En "Riolering en hemelwaterafvoer" zijn in zijn geheel niet belicht in het ontwerpbestemmingsplan. Deze thema's zijn daarentegen van dusdanig belang dat zij alsnog toegevoegd moeten worden.	Zie hierboven.
Mondelinge toelichting De gemeente geeft betrokkenen meestal de mogelijkheid om een mondelinge toelichting te geven. Ik stel me hierbij graag beschikbaar voor een mondelinge toelichting/ horing op mijn zienswijze.	Een zienswijze kan mondeling of schriftelijk worden ingediend. Reclamant heeft de zienswijze schriftelijk ingediend. Een mondelinge toelichting lijkt, gezien het feit dat de zienswijze uitvoerig is, niet nodig. Reclamant wordt uitgenodigd voor de behandeling van het bestemmingsplan in de commissie Ruimte en de raadsvergadering om in te spreken.

Slotwoord Het appartementencomplex ‘de Lans’ past niet binnen de structuurvisie Lint Zuid en is veel te grootschalig in relatie tot de omgeving met alle nadelige effecten van dien. De gemeente wordt dringend opgeroepen om zorgvuldig met het behoud van het unieke karakter van Lint Zuid om te gaan en verrommeling en kwaliteitsverlies van de ruimte van dit prachtige stukje Berkel en Rodenrijs te voorkomen.	Zoals hierboven verwoord past de dorpsvilla naar onze mening in de Structuurvisie en is er geen sprake van verrommeling en kwaliteitsverlies van de Rodenrijseweg.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het (ontwerp)bestemmingsplan op de volgende punten:

- De tekst van paragraaf 8.2 wordt geactualiseerd door in te gaan op de ingediende zienswijzen.

- In paragraaf 1.3 wordt aangevuld dat de woningen Rodenrijseweg 65 en 67 de zuidzijde van het plangebied begrenzen.

- In paragraaf 2.2 van de toelichting wordt een situatietekening toegevoegd waarbij de directe omgeving inzichtelijk is. Ook worden foto’s van de bestaande situatie toegevoegd.

- In paragraaf 7.8 onder ‘vasthouden regenwater’, in paragraaf 5.2 onder ‘watersleutel’ en in artikel 10.7 wordt het getal van compensatie aangepast naar 54 m3.

- Paragraaf 7.5 wordt geactualiseerd naar aanleiding van het akoestisch onderzoek parkeren. Het onderzoek zelf wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.

- Op de verbeelding wordt de bestemming Tuin vergroot.

- Op de verbeelding wordt in de bestemming Tuin een functieaanduiding opgenomen “specifiek vorm van tuin-geluidscherm”.

- Aan artikel 4.5 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 4.5.5 Voorwaardelijke verplichting geluidscherm. Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10, lid 10.8”. Het huidige artikel 10.8 wordt vernummerd naar 10.10.

- Aan artikel 10 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 10.8 Voorwaardelijke verplichting geluidscherm. Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van de gronden voor de doeleinden zoals genoemd in artikel 4, zonder dat wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van een geluidscherm van 2 meter hoog en gesloten uitgevoerd met een massa van minimaal 10 kg/m2 ter plaatse van de aanduiding “specifieke vorm van tuin – geluidscherm”.

- Aan artikel 4.5 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 4.5.6 Voorwaardelijke verplichting gedragsmaatregelen. Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10.9”.

- Aan artikel 10 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 10.9 Voorwaardelijke verplichting gedragsmaatregelen. Onder een strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van gronden voor de doeleinden zoals genoemd in artikel 4, zonder dat wordt voldaan aan de gedragsmaatregelen zoals opgenomen in de akte van splitsing in appartementen”.

Reclamant B

De zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze van reclamant A. Kort- en volledigheidshalve wordt naar de beantwoording van de zienswijze van reclamant A verwezen. Ter aanvulling op de zienswijze van reclamant A heeft reclamant B een aantal andere punten. Hieronder staan deze aanvullende zienswijzen beschreven met daarbij onze beantwoording. Onderstaande afbeeldingen geven de situatie van reclamant B weer.

Afbeelding 1, Foto van de huidige situatie, genomen in zuidelijke richting vanaf het openbaar parkeerterrein.

Afbeelding 2, Verbeelding van het appartementencomplex vanuit dezelfde positie als "Afbeelding 1" op globaal dezelfde schaal.

Zienswijze	Beantwoording
Het maken van een goed onderbouwde zienswijze kost veel tijd. Het gezegde “tijd is geld” is zeker van toepassing voor iemand met een fulltime baan en een gezin met kleine kinderen. Een verzoek tot vergoeding van de gemaakte kosten is daarom niet onredelijk. In het opstellen van de documenten zit naar schatting 40 uur werk. Het persoonlijk inleveren van de documenten en de verwachte mondelinge toelichting kost daarnaast ook nog een werkdag. Rekenend met een uurloon van 25 euro komt dit op een kostenpost van 48x25=1.200 euro. Dit is een zeer schappelijke vergoeding ten opzichte van de kosten die een professioneel rechtsbijstandswerker zou hebben gerekend. De gemeenteraad wordt verzocht deze vergoeding te honoreren indien het ontwerpbestemmingsplan wordt afgewezen.	De Wet ruimtelijke ordening biedt geen grondslag voor de vergoeding van kosten voor het opstellen en indienen van een zienswijze, ook ingeval deze de raad aanleiding zou geven om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Het behoort tot de eigen afweging en verantwoordelijkheid om van deze mogelijkheid gebruik te maken.
De gevolgen van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan voor de omwonenden zijn enorm. Waar nu vrij uitzicht is richting het noorden komt een appartementencomplex te staan inclusief ontsluitingsweg en parkeerterrein voor 20 auto’s. Het appartementencomplex beslaat de volledige diepte van het perceel Rodenrijseweg 65. De privacy van de aangrenzende tuinen is daarmee verdwenen. Ook de overlast van het parkeerterrein en de weg er naartoe zal onacceptabel zijn. Om nog maar te zwijgen over de ellende die de sloop- en bouwwerkzaamheden met zich mee gaan brengen. Stelt u zich eens voor dat er op 10 meter naast uw huis een vergelijkbaar bouwproject zou komen.	We begrijpen dat de bouw van het appartementencomplex impact heeft op uw perceel en woongenot. De belevingswaarde zal ongetwijfeld veranderen door de ontwikkeling. Naar mening van de gemeente is er echter geen sprake van een onevenredige afbreuk omdat er volgens vaste jurisprudentie geen recht bestaat tot het behoud van vrij uitzicht. En de ontwikkelaar wil zo veel mogelijk groen behouden op het perceel, ook in het belang van de toekomstige bewoners. Reclamant kan nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is een verzoek tot planschadevergoeding indienen.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het (ontwerp)bestemmingsplan.

Reclamant C

De zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze van reclamant A. Kort- en volledigheidshalve wordt naar de beantwoording van de zienswijze van reclamant A verwezen. Ter aanvulling op de zienswijze van reclamant A heeft reclamant C een aantal andere punten, of dezelfde punten maar dan anders omschreven. Hieronder staan deze aanvullende zienswijzen beschreven met daarbij onze beantwoording.

Zienswijze	Beantwoording
Met de realisatie in 2020 van het bedrijventerrein direct achter het perceel van Rodenrijseweg 63 resp.67, is een druk parkeerterrein gerealiseerd. Bebouwing van Rodenrijseweg 63 inclusief 20 parkeerplaatsen, te situeren direct aangrenzend aan de tuin van Rodenrijseweg 65 resp. 67, impliceert dat de tuinen van Rodenrijseweg 65 en 67 voor een groot deel aangrenzend worden aan parkerende voortuigen. Dit creëert per definitie forse afbreuk aan de belevingswaarde van de tuinen van Rodenrijseweg 65 en 67.	We begrijpen dat de parkeerplaatsen een afbreuk zullen doen aan de belevingswaarde van de tuinen. Verwezen wordt naar de beantwoording van reclamant A onder punt 4.
In dit ontwerpbestemmingsplan wordt een appartementencomplex met parkeerterrein belangrijker gevonden dan het huidige groene landschap van de percelen van Rodenrijseweg 63, 65 en 67. Het gebrek aan constatering van het voornoemde moet gecorrigeerd worden incl. adequate oplossingen om het groene landschap resp. de belevingswaarde van voornoemde tuinen te behouden.	Verwezen wordt naar de beantwoording van reclamant A onder punt 4.
Procedure: De Nationale Ombudsman heeft behoorlijkheidsnormen opgesteld om overheden te helpen goed om te gaan met burgers en hun belangen. Als het erop aan komt, zoekt de overheid persoonlijk contact. Door te handelen op basis van vertrouwen en de burger zoveel mogelijk te betrekken bij de besluitvorming.	Er is op een aantal momenten contact geweest tussen de eigenaar en ontwikkelaar met een aantal omwonenden. De gemeente heeft bij de procedure een aantal omwonenden persoonlijk geïnformeerd.
Uit de stukken terzake blijkt niet de aanleiding noch de noodzaak van het initiatief om op de footprint van een woonhuis en haar tuin een appartementencomplex te bouwen. Op grond van de huidige regelgeving in het kader van Lintbebouwing is realisatie van een appartementencomplex met veel parkeerplaatsen op een perceel van een woonhuis, niet aan de orde. De beoogde wijziging van de bestemming van het betreffende perceel lijkt een initiatief om de vigerende regelgeving anders te interpreteren dan waarvoor het oorspronkelijk is opgesteld. De beoogde stadsvilla bestaat uit 10 wooneenheden. Elders in Lansingerland is voldoende bouwruimte op voormalige weide- en kassengrond beschikbaar om appartementencomplexen te initiëren en te realiseren als daar noodzaak voor be-	Het is geen initiatief van de gemeente maar van de eigenaar en ontwikkelaar. De gemeente heeft het plan getoetst en besloten medewerking te verlenen door middel van het wijzigen van het bestemmingsplan. Het plan levert een bijdrage aan een gevarieerd woningaanbod in Lansingerland.

staat. Het vervangen van een bestaande woning door een appartementencomplex in een gebied met al bestaande enkelvoudige woningen heeft veel impact op de omgeving, op de omwonenden en met name op de aangrenzende percelen. De beoogde ingrijpende wijziging en realisatie van de bestemming van het perceel Rodenrijseweg 63, is onnodig, en heeft forse negatieve invloed op het woongenot van mijn woning resp. op het genot van mijn tuin, gelegen aan de Rodenrijseweg 67. In het licht van het bovenstaande, teken ik hierbij bezwaar aan tegen de beoogde vervanging van het woonhuis door een appartementencomplex incl. uitgebreide parkeerfaciliteiten op het perceel Rodenrijseweg 63.	

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het (ontwerp)bestemmingsplan.

Reclamant D

Zienswijze 0	Beantwoording
Het perceel kent een gering aantal omwonenden en gezien de belangen van de omwonenden zouden zowel gemeente als de initiatiefnemer de keuze hebben kunnen maken om een bewonersbrief omtrent de voorgenomen ontwikkeling aan de omwonenden te versturen. De gemaakte keuze is en voelt niet zorgvuldig en sluit absoluut niet aan met U39 uit de woonvisie van deze gemeente. Het dringende verzoek tot schriftelijke en tijdige berichtgeving middels bewonersbrief in vervolgprocedure aangaande dit perceel.	Voor een beantwoording over het gevolgde proces wordt verwezen naar de beantwoording van reclamant E. Alle reclamanten worden geïnformeerd over de vervolgprocedure van dit plan.
 Gebruikelijk wordt in Nederland de term “Dorpsvilla” toegepast voor vrijstaande villa’s zie als voorbeeld de foto van “Dorpsvilla Plus”. Op Dinsdag 9-06-2020 kregen wij van onze buurman de digitale toelichting op het ontwerp bestemmingsplan Dorpsvilla “de Lans”. Wij schrokken van de inhoud, het betreft helemaal geen Villa. Het is een gebouw met daarin 10 appartementen! Een vertienvoudiging van het huidige aantal wooneenheden. Je hoeft geen wiskundige te zijn om te begrijpen dat dit leidt tot onevenredige toename van koplamplichten die op onwillekeurige momenten in onze woning schijnen. Geluidstoename door remmen en optrekken, en onveilige verkeerssituaties. De naamgeving is door ons als misleidend ervaren en de voorgenomen situatie kan leiden tot onevenredig overlast voor ons en aanwonenden. De combinatie naamgeving en onzorgvuldige communicatie zijn voor ons aanleiding om het plan door te nemen.	Dit een gegoogdle afbeelding; dorpsvilla’s hoeven niet persé deze uitstraling te hebben. Een forser volume is ook denkbaar. Het aantal voortuigbewegingen is beperkt, ook al is het meer dan de huidige situatie. Ten aanzien van de geluidstoename wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 7 van reclamant A.

Zienswijze 1	Beantwoording
Wij hebben het volste vertrouwen dat de gemeenteraad ons (Lansingerland en bewoners) behoedt voor navolgende scenario. Stel de raad heeft ingestemd met voorliggende bestemmingsplan, “massa-opbouw”, toegestane bouwhoogte (nokhoogte) en parkeerterrein. De Dorpsvilla “de Lans” is gerealiseerd. Mede vanwege de inbreuk op woongenot staan de huizen van bewoners van perceel 65 en 67 langdurig te koop. Na een aantal jaar blijkt particuliere verkoop niet te slagen. Uiteindelijk is een projectontwikkelaar bereid te investeren. In optiek van de ontwikkelaar zijn het oude huizen (jaren 70) en is nieuwbouw voor hem logische optie. Zijn bouwplannen passen goed in de omgeving. De bijdrage aan het dorpse karakter is fantastisch. Om de woondoelstelling 20 % starters woningen te halen is wenselijk (vergelijkbaar met plan Dorps Villa “de Lans”). De eis 20% starterswoning betekent dat 1 op de 5 wooneenheden qua koop/huur in de definitie van starter moet vallen. Omdat je geen halve starters woning kunt bouwen moeten in totaal 5 wooneenheden worden gerealiseerd. De ontwikkelaar maakt een kostencalculatie en met de 5 woningen wordt het beoogde rendement niet gehaald en wordt het bouwplan te risicovol. Gelukkig is er nog een optie, naast het perceel staat dorpsvilla “de Lans” met een bouwhoogte van ca. 12 meter ten opzichte van de weg. Dus als we vergelijkbare hoogte aanhouden, kunnen we meer wooneenheden realiseren. Er staat als iets vergelijksbaars en past prima in de omgeving en speelt “bestemmingsplan Lint-Zuid 2017” een ondergeschikte rol en de erosie van het dorps lint is naar een “Next level”. Maar hoor ik u als raad zeggen, het bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 had juist tot doel om het dorpslint te behouden en eventueel via de maar feitelijk is het proces nu gaande. We praten dan nu niet eens over de minder positieve invloed op het woongenot van bewoners aan het Ranonkelpad.	Elk initiatief wordt beoordeeld. Net als met onderhavig bestemmingsplan wordt getoetst of het plan wenselijk en haalbaar is. De haalbaarheid ziet onder andere op het beleid en op de impact op de omgeving.

Kijkt u eens naar de foto's op de volgende pagina en let daarbij vooral op de huidig aanwezige bouwhoogtes (nokhoogtes). Stel uzelf vervolgens de vraag of Dorps Villa "de Lans" qua volume en omvang en bouwhoogte past in het beeld van een dorps lint ? Als u antwoord volmondig "Ja het past" is, dan ontstaat de opmaat voor het scenario dat binnen een X-aantal jaar aan perceel 65-67 ook een object met "massa-volume" verreist. onderliggende omgevingsvergunningen excepties in te regelen. Bovenstaande lijkt een irreëel scenario.	De goot- en nokhoogte van het bouwvlak van het perceel Rodenrijseweg 63 in onderhavig ontwerp-bestemmingsplan komt overeen met de goot- en nokhoogte van het geldend bestemmingsplan. Namelijk 7 en 11 meter.
De foto's genomen zijn vanuit ons zolderraam (onze nokhoogte is ca 9 meter boven de weg) genomen en bij perceel 63 vanaf het trottoir (vanaf straathoogte). 	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 2	**Beantwoording**
Hoofdstuk 8.2 heeft betrekking op maatschappelijke uitvoerbaarheid. In de 1e alinea wordt verondersteld dat er voldoende draagvlak is en die veronderstelling is o.a. gebaseerd op de stelling: "*De nieuwe bebouwing wordt op een gepaste wijze ingevoegd in de bestaande structuur van de Rodenrijseweg*". Veronderstellingen en stellingen zijn per definitie niet gebaseerd op feiten gezien de huidige bebouwing en daarmee grote kans op inschattingsfouten en onzorgvuldigheid bij beoordelen "uitvoerbaarheid". De gemeenteraad kan op deze basis niet tot een weloverwogen besluit komen.	De gemeenteraad neemt een besluit aan de hand van het bestemmingsplan en de ingekomen zienswijzen. In het bestemmingsplan staat toegelicht waarom de ontwikkeling past in het beleid en is aan de hand van de onderzoeken geconcludeerd dat de ontwikkeling mogelijk is. In de nota zienswijzen worden de ingekomen zienswijzen beoordeeld. De ingekomen zienswijzen zijn een onderdeel van/hebben betrekking op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en neemt de gemeenteraad mee in haar overwegingen bij de besluitvorming.

Ook onduidelijk wat die gepastheid dan is en hoe die zowel kwalitatief/kwalitatief wordt geborgd.	

Zienswijze 3	Beantwoording
In hoofdstuk 3 wordt in twee paragrafen (3.1 Rijksbeleid en 3.2 Provinciaalbeleid) verwezen naar de "Ladder voor Duurzame Verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)". Binnen beide paragrafen wordt afzonderlijk de conclusie getrokken dat een laddertoets niet noodzakelijk is en wordt o.a. naar jurisprudentie verwezen. Aangezien het toelichtingsdocument "bestemmingsplan Dorpsvilla Lans" geen exacte verwijzing naar de betreffende jurisprudentie bevat, is handreiking "Ladder" van de Rijksoverheid geraadpleegd. https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/gebiedsontwikkeling/ladder-duurzame/handreiking-ladder/wonen/ Wanneer geen sprake is "van nieuwe stedelijke ontwikkelingen" is een grote "LET OP" in de handreiking opgenomen: - *Let op: wanneer de Ladder niet van toepassing is op uw plan, is wel een motivering nodig waaruit blijkt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.* - *In het kader van uitvoerbaarheid moet onder andere aandacht worden besteed aan de behoefte aan het plan.* In zowel paragraaf 3.1 als 3.2 wordt niet gesproken over het bestaan van deze LET OP: en/of verwezen naar de motivering en behoefte van het plan. Het provinciale beleid is bedoeld voor beoordeling op gebiedsniveau en niet bedoeld voor beoordeling op perceel niveau. Gezien de inhoud van de "Let op" lijkt de onderbouwing behorend bij de conclusie onvolledig.	De Laddertoets is zoals reclamant opmerkt niet noodzakelijk. Ten aanzien van de twee "Let op's" het volgende. De toelichting van het bestemmingsplan en bijbehorende onderzoeken zijn een motivering cq. onderbouwing voor de 'goede ruimtelijke ordening' van het plan. De behoefte van het plan blijkt in de eerste plaats uit het feit dat we er aan mee willen werken door middel van het opstellen van het bestemmingsplan. Was die behoefte er niet geweest dan zou er een ander principebesluit zijn genomen. In de tweede plaats is het plan getoetst aan de geldende woonvisie. Geconcludeerd is dat er een bijdrage wordt geleverd aan een gevarieerd woningaanbod en daarmee niet in strijd is met de woonvisie Lansingerland 2015-2020 (paragraaf 3.3 van de toelichting).

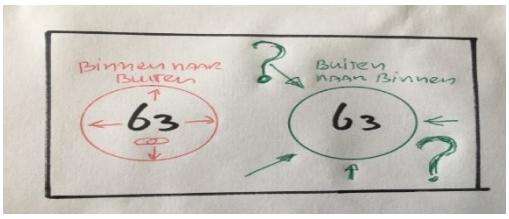
Zienswijze 4	Beantwoording
In het voorgaande "LET OP" wordt o.a. gesproken over de behoefte aan het plan, de "Nut en Noodzaak". De vraag is dan vanuit welk perspectief je de nut en noodzaak van het plan moet zien, vanuit de initiatiefnemer, gemeente, of omwonenden. Om voor onszelf een context en beeld te vormen hebben we getracht de casus vanuit alle drie de perspectieven te beschouwen.	Hiervan wordt kennis genomen.
Nut en Noodzaak Vanuit gemeentelijke perspectief In paragraaf 3.3 is aandacht besteed aan de Woonvisie Lansingerland 2015-2020. Het daadwerkelijke woonvisie document bevat drie beleidsdoelen en de letterlijke formulering	Hiervan wordt kennis genomen.

daarvan is in de 3e kolom van onderstaande tabel opgenomen. In de 4e kolom is de formulering uit het voorliggende bestemmingsplan opgenomen. [De tabel is ter volledigheid hieronder gevoegd]	
Nuances als "veilig en prettig wonen", "Landelijk karakter" zijn in ontwerpbestemmingsplan "Dorpsvilla de Lans" onder belicht. In het ontwerpbestemmingplan is de volgende argumentatie opgenomen: • *"Door deze variatie wordt een bijdrage geleverd aan een gevarieerd woningaanbod en is het daarmee niet in strijd met de gemeentelijke woonvisie."* "Niet en strijd met de gemeentelijke woonvisie" heeft vergelijkbare betekenis als "niet ten nadele van" en dezelfde connotatie als "niet ten voordele van". Voordeel is één van de kenmerken van nut en noodzaak. Vanuit de woonvisie 2015-2020 is geen nut en noodzaak (zowel kwantitatief als kwalitatief). Geen duidelijke gronden voor de gemeenteraad om met het voorliggende plan in te stemmen met een vertienvoudiging van de woonbestemming.	De woordkeuze 'niet in strijd' is, zoals reclamant de tekst benaderd, ongelukkig. Er had beter kunnen staan 'past in de gemeentelijke structuurvisie'. De conclusie blijft overeind staan: het plan levert een bijdrage aan een gevarieerd woningaanbod. De tekst wordt aangepast in de toelichting.

Tabel bij zienswijze 4

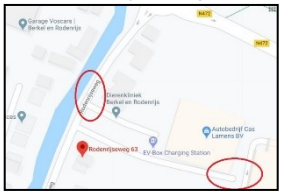
Doel	Aantal gedefinieerde uitvoeringsmaatregelen en Letterlijke tekst Woonvisie 2015-2020		Toelichting voorliggende ontwerpbestemmingsplan Dorpsvilla "de Lans"
1	36	Behouden/Vergroten van keuzevrijheid en een gevarieerd woningaanbod ('waar alle inwoners(….), met een gevarieerd woningaanbod, passend bij de sociale en demografische opbouw van de samenleving').	Vergroten van keuzevrijheid en gevarieerd woningaanbod
2	11	Bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus waarbij we het dorpse en landelijke karakter bekrachtigen ('veilig en prettig kunnen wonen').	Bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus
3	9	Versterken van een duurzame- woon- en leefomgeving ('bouwen aan een groene en duurzame leefomgeving, met behoud van historische en culturele waarden').	Versterken van duurzame woon- en leefomgeving

Zienswijze 5	**Beantwoording**
In bovenstaande tabel met de letterlijke tekst uit de woonvisie is in kolom 2 het aantal door de gemeente geformuleerde uitvoeringsmaatregelen opgenomen. De verhouding is daarbij 36, 11, 9 wij	Het klopt dat de verhouding niets zegt over de mate van het belang dat aan deze drie beleidsdoelen wordt gehecht.

gaan van uit dat deze verhouding niets zegt over het mate van belang dat aan de drie beleidsdoelen wordt gehecht. Gezien de huidige procesgang ontstonden bij het lezen van U1 toch wel enige vraagtekens en zijn erg benieuwd in hoeverre met de overige maatregelen in voorliggende case actief in het proces zijn of worden meegenomen.  Letterlijke tekst U1 *Wijkgericht werken, in samenwerking met burgers en de woningcorporatie. Inzet om de kwaliteit van de sociale en fysieke woon- en leefomgeving.*	Uitleg over meegenomen maatregelen is te vinden in de eerstvolgende beantwoording.
Bij het lezen van het plan ontstond het beeld dat vooral van “Binnen naar Buiten” is gekeken en onvoldoende tot niet van “Buiten naar Binnen” (zie onderstaand schets). Mijn oma zei altijd “wat je aandacht geeft gaat groeien”, en wat doe je dan in de beoogde situatie ? Concrete vraag: welke maatregelen uit de woonvisie zijn waarom wel/niet meegenomen in voorliggende case ?	De casus dient een bijdrage te leveren aan de woonvisie. De casus draagt met name bij aan de woonvisie doordat er een verband is met de volgende uitvoeringsmaatregelen: U1, U2A, U5, U7, U8, (U11 of U12, hangt ervan af of koop of huur is), (U18), U26, (U39).

Zienswijze 6	**Beantwoording**
Naast de woonvisie heeft de gemeente ook een “Structuurvisie Lansingerland 2025” en “Nota Cultuurhistorie Plus” opgesteld en worden respectievelijk in hoofdstuk 3.3 en hoofdstuk 6.2 besproken. Door vastlegging van het beleid in de structuurvisie ligt de koers vast. De vraag is dan of bestemmingsplannen en/of omgevingsvergunningen op de juiste wijze worden getoetst. De Nota Cultuurhistorie Plus is o.a. bepalend voor de invulling van welstandsbeleid voor de linten.	Bestemmingsplannen worden getoetst aan het beleidskader. Aanvragen omgevingsvergunningen worden niet getoetst aan het beleidskader maar getoetst aan de bestemmingsplannen en de Welstandsnota.
Onder “Structuurvisie Lansingerland 2025” en specifiek het kopje “toetsing” is een tegenstrijdigheid aanwezig en zit in het woordje “maar”:	Het woord ‘maar’ is overbodig gelet op de uitleg die in de alinea erna volgt. Er had beter een punt kunnen staan in plaats van ‘maar’. Dat wordt

"Het voorliggende bestemmingsplan maakt de vergroting van een bouwvlak juridisch-planologisch mogelijk **maar** *het bouwplan past binnen het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het lint"* Het woord "maar" klinkt als "is strijdig" maar maakt u geen zorgen wij lossen dit op met een bouwplan" en bevestigd dat het voorliggende bestemmingsplan strijdig is met "Structuurvisie Lansingerland 2025" en het bouwvolume veel te groot is.	aangepast in de vastgestelde versie.
Daarna volgen een aantal als feit gepresenteerde meningen en stellingen die beargumenteren dat op basis van het bouwplan de bestemming goedgekeurd kan worden. Ter illustratie een voorbeeld: *"Er is gekozen voor een massa-opbouw die zodanig is vormgegeven dat de dorpsvilla op de beoogde locatie de continuïteit van het lint verbeterd en een al aanwezige entree naar het achterliggende bedrijventerrein accentueert."* De 1e suggestie is dat de "massa-opbouw" de continuïteit verbeterd echter "massa" en open-karakter gaat niet samen en is tegengesteld. Onderstaande foto geeft een indruk wat massa op je beleving doet. Probeer u voor te stellen, u zit bij ons in de tuin en ziet van relatief dichtbij een massa-opbouw zoals in het bestemmingsplan is opgenomen. Mogelijk helpt onderstaande foto bij uw voorstelling, u begrijpt de continuïteit van het lint en woonbeleving wordt niet verbeterd ! 	Nieuwbouw is qua goot- en nokhoogte (7 en 11 meter) niet forser dan de al in de omgeving aanwezige bebouwing. Het forsere volume bevindt zich vooral aan de achterzijde. En aan deze zijde loopt de bouwhoogte af vanwege het dijkprofiel.

De 2e suggestie is feitelijk onjuist, er is geen sprake van een entree naar een achterliggend bedrijventerrein. De weg loopt dood en geeft vanaf Rodenrijseweg toegang tot de publieke parkeerplaats. De publieke parkeerplaats is naast het perceel Rodenrijseweg 63 gelegen. De ingang van Automobielbedrijf Cas Lamens bevindt zich aan de Rodenrijseweg, dus naast de publieke parkeerplaats (zie onderstaande uitsnede uit Google Maps). 	Bedoeld wordt het automobielbedrijf Cas Lamens als onderdeel van het bedrijventerrein. Het klopt dat de weg doodloopt. Dat is een nood-uitgang voor het bedrijventerrein (calamiteiten-ontsluiting).
Deze en andere stellingen lijken/zijn niet op feiten of enige vorm van onderzoek gebaseerd. De situatie wordt rooskleurig voorgedaan, echter de gesuggereerde accenten moet dan ook op een vergissing berusten.	De situatie wordt niet rooskleurig voorgedaan.

Zienswijze 7	Beantwoording
Het onjuiste/onvolledige inzicht in de feitelijke situatie kan leiden tot onveilige situaties voor de omgeving en leiden tot onjuiste besluiten. Zo is het doodlopende deel tussen Automobielbedrijf Cas Lamens en het perceel Rodenrijseweg 63 afsloten door een hek en volgens het bordje op het hek (zie foto bij ZW 6) bedoeld als doorgang voor de brandweer. Mogelijk ook als in/uitrit voor andere doeleinden te gebruiken.	Niet wordt ingezien waarom de feitelijke situatie kan leiden tot onveilige situaties voor de omgeving en kan leiden tot onjuiste besluiten. Het bouwplan doet geen afbreuk aan de bestaande situatie.
Het voorgenomen bestemmingsplan bevat geen beschrijving in hoeverre rekening is gehouden met o.a. hulpdiensten. Is de voorgenomen twee zijdige ontsluiting van het voorgenomen appartementencomplex wel in overeénstemming met de veiligheidsnormen, gelden bij appartementencomplexen andere toegangsnormen ?	In geval van een calamiteit, zoals bij brand, kunnen de hulpdiensten het beoogde pand vanaf vier zijden benaderen. De mogelijkheid om vanaf de Rodenrijseweg via de zuidelijke auto entree het eigen terrein op te rijden, alsmede de toegang via het naastgelegen perceel (via de openbare parkeerplaats) maken het mogelijk voor hulpdiensten om het beoogde complex via het eigen terrein op twee manieren te benaderen. Daarmee is de (blus-)veiligheid in voldoende mate gewaarborgd, omdat het bij opschalen mogelijk is met een tweede (blus-)voertuig via de noordelijke entree eveneens op het eigen terrein te komen. Daarnaast blijft het in geval van calamiteiten ook nog gewoon mogelijk om vanaf de Rodenrijseweg hulp te verlenen.

Zienswijze 8	Beantwoording
Het bouwplan lijkt aan de structuurvisie getoetst te worden, waar je verwacht dat voorgenomen bestemmingsplan aan de structuurvisie wordt getoetst. Dat het bouwplan wordt getoetst wordt nog versterkt door de conclusie in het document: *"Het bouwplan is niet in strijd met de structuurvisie Lansingerland"* Daarnaast is er na vaststelling van het bestemmingsplan geen enkele garantie en toezicht dat het voorgenomen bouwplan op deze wijze wordt uitgevoerd of uitgevoerd kan worden. Neem als voorbeeld de huidige coronapandemie, zijn er voldoende financiële garanties dat het daadwerkelijke bouwplan uitgevoerd kan worden. Straks wordt hier een "kubus" neergezet in plaats van het mooie plaatje wat nu wordt geschetst.	Het bouwplan is getoetst aan de structuurvisie. Het bouwplan wordt mogelijk gemaakt door middel van onderhavig bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is dus ook getoetst aan de structuurvisie. De ontwikkelaar heeft aangegeven dat alles klaar staat om te starten. Er is al veel geld in geïnvesteerd in dit plan en de uitwerking. Er hebben zich 65 geïnteresseerden gemeld op basis van 1 advertentie. Het is daarom niet aannemelijk dat er een ander plan voor in de plaats komt. Bovendien is het bouwplan gedetailleerd in het bestemmingsplan vastgelegd.

Zienswijze 9	Beantwoording
In hoofdstuk 3.3. onder de kop "Nota Cultuurhistorie Plus-Lansingerland" wordt in afbeelding 6.2 het plangebied in de gebiedenkaart aangemerkt als "woongebieden na 1985". Die aanmerking en daarmee de interpretatie van de gebiedenkaart is onjuist, het perceel valt binnen "historische polderlinten" ! Bovendien is de woning aan de Rodenrijseweg uit beginjaren 50 dateert (zie foto) Geef duidelijke de grenzen aan bijvoorbeeld met X,Y coördinaten.	De cultuurhistorisch waardevolle panden langs de Rodenrijseweg zijn extra beschermd en hebben een gemeentelijke monumentenstatus of zijn in de nota Cultuurhistorie Plus aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol object. Het huidige pand aan de Rodenrijseweg 63 is in de nota Cultuurhistorie plus en in eerdere inventarisaties van de Monumentencommissie niet aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol en hoeft daarom niet behouden te blijven. De selectie van cultuurhistorisch waardevolle panden is destijds gedaan door de Monumentencommissie.

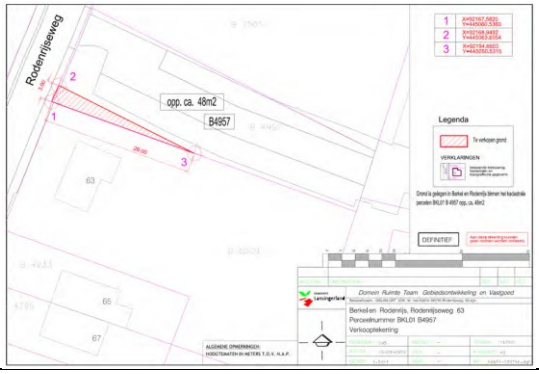
Zienswijze 10	Beantwoording
In onderstaande tabel zijn zowel teksten uit de structuurvisie als “Nota Cultuurhistorie Plus-Lansingerland” opgenomen. Toetsing van de voorgenomen vergroting van het bouwvolume/vlak leidt tot een heel andere conclusie, de vergroting van bouwvorm/hoogte en oppervlak is niet verenigbaar en vaststellen bestemmingsplan is onverantwoord !	De huidige woning is niet aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol. Toename van de breedte van het bouwvlak is bepekt (van 13 m naar 18m) en breedte toename is gesitueerd aan de noordzijde (op de plek waar de continuïteit van het lint wordt verstoord. Het bredere bouwvlak versterkt daardoor de juist de ruimtelijke structuur van het lint. Dit omdat de hiermee de continuïteit wordt hersteld. Het programma bestaat uit appartementen maar het volume wordt vormgegeven als een karakteristieke villa. Dit is een typologie die goed past bij historische linten (en dan met name de delen van het lint die zich in de nabijheid van de dorpskern bevinden). Nok- en goothoogte komt overeen met de nok- en goothoogte van het geldend bestemmingsplan.

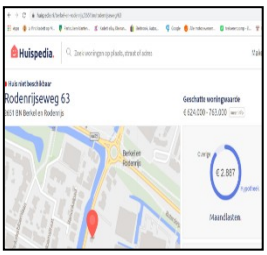
Structuur visie	Omschrijving uit structuurvisie	Omschrijving uit hoofdstuk “4.1 Historische polderlinten” van “Nota Cultuurhistorie Plus-Lansingerland” zijn onder het kopje “Koppeling met beleid”	Toets aan voorliggende bestemmingsplan Dorpsvilla “de Lans”
3.1.7 Behoud cultuurhistorisch waardevolle karakter linten	De linten zijn belangrijke dragers van de identiteit van Lansingerland. Behoud en versterking van het cultuurhistorisch waardevolle karakter van de linten is uitgangspunt. Dit houdt onder andere in dat de diversiteit aan functies, bebouwingsvormen en de openheid behouden moeten blijven.	Cultuurhistorisch waardevolle objecten aanduiden in en beschermen via bestemmingsplan (bijvoorbeeld d.m.v. een dubbelbestemming) Maximale te bebouwen vlak binnen de linten zo vastleggen dat doorzicht tussen de gebouwen door mogelijk blijft	Toename breedte bouwvalk heeft afname doorzicht tot gevolg Per saldo neemt ruimtelijke kwaliteit af en blijft niet ten minste gelijk.
	Daar waar functies zijn gevestigd die qua aard of schaal als niet meer passend moeten worden beschouwd, is ontwikkeling en of transformatie mogelijk. De ontwikkelingen die de afgelopen jaren mogelijk zijn gemaakt in het lint van Berkel en Rodenrijs zijn te grootschalig en vormen voor toekomstige ontwikkelingen niet de juiste referentie.		Aard en functie is een ruime woning met ruime tuin.

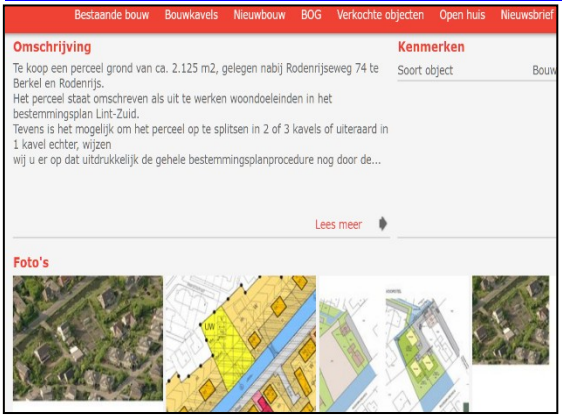
	Ontwikkelingen moeten passen bij de schaal en de maat van het lint. Transformatie is geen doel op zich maar een middel om bij te dragen aan verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit van het lint.	Maximale afmetingen per pand zo vastleggen dat bebouwing kleinschalig en op zichzelf staand blijft	Het voorgenomen bouwvak, bouwvorm en toegestane hoogtes en parkeerterrein zijn niet als kleinschalig te classificeren
	De linten zijn als volgt te typeren: dorpslinten, landelijke linten en groene linten. In elk van de linten zijn - ter verbetering van de stedenbouwkundige kwaliteit en met behoud van de waardevolle open plekken - ontwikkelingen mogelijk die passen bij de karakteristiek van het betreffende lint.		
3.1.7.1 Dorpslinten	De linten in het dorp (dorpslinten) zijn voor het grootste deel 'uitontwikkeld'. De nog open gebieden behouden hun open karakter. Daar waar zich nog mogelijkheden voordoen zullen vooral kleinschalige woningbouwmogelijkheden worden geboden. Daarbij is uitgangspunt dat wordt aangesloten op de bebouwingstructuur van het lint.	Op plekken waar nu nog doorzicht naar vrij open achterland is, open houden en/of bouwen tot beperkte hoogte	Het voorgenomen bouwvak, bouwvorm en **toegestane hoogtes** en parkeerterrein zijn niet als kleinschalig te classificeren
		Welstandsbeleid: Vrij met excessenregeling.	
		Welstandsbeleid: Diversiteit en individualiteit bebouwing behouden	
		Welstandsbeleid: Ruimtelijke kenmerken en betekenis van cultuurhistorisch waardevolle objecten behouden	

Zienswijze 11	**Beantwoording**
In hoofdstuk 2.2.2 Ontsluiting en parkeren wordt aangegeven aan welke gemeentelijke voorwaarden voldaan moet worden en is onderzoek naar het parkeren gedaan.	De parkeergelegenheid is openbaar toegankelijk en daarmee staat het gebruik ervan open voor een ieder die de auto daar wenst te parkeren. Een aanduiding dat het om openbare parkeerplaatsen gaat, is derhalve niet nodig, omdat het parkeerterrein onderdeel uitmaakt van de openbare weg.

Het parkeeronderzoek wekt de suggestie dat het gebied daadwerkelijk voor het parkeerdoel wordt gebruikt echter onderstaande foto's laten zien dat er geen sprake is van parkeervakken, zelfs de aanduiding en verkeerstekens dat het een publieke parkeerplaats betreft ontbreken volledig.	
Feitelijk betreft het een verwaarloost stuk publiek gebied waar o.a. langdurig containers en aanhangwagens zijn gestald (zie foto). Het publieke gebied wordt ook als verlengstuk voor het bedrijfsterrein van het Automobielbedrijf Cas Lamens gebruikt. In hoofdstuk 7 is d de volgende tekst lezen: *"voor zover bij de gemeente bekend geen sprake van bijzonder gebruik van de parkeerplaatsen. De activiteiten op deze parkeerplaatsen zijn daarmee naar aard en omvang vergelijkbaar met activiteiten zoals die op normale straatparkeerplaatsen binnen een verkeersbestemming plaatsvinden".* De tekst strookt niet met de praktijk. Door van "Binnen naar Buiten" te kijken en vast te houden aan een paraplu parkeerbeleid ontstaat de voorgenomen situatie van massa opbouw (gebouw) met grote parkeer gelegenheid op perceel 63, ten koste van groene doorkijk etc.	Dat de openbare parkeerplaatsen oneigenlijk worden gebruikt vraagt enerzijds om handhaving, maar anderzijds duidt dit er ook op dat de parkeerdruk op dit openbaar parkeerterrein de ruimte laat aan een ander gebruik. Bij een hoge parkeerdruk zou er vanuit de omgeving (parkeergegadigden) melding zijn gemaakt van het oneigenlijk gebruik ten einde meer parkeerruimte beschikbaar te krijgen. Dit is niet het geval en daarmee indirect naast de uitkomsten van het parkeerdrukonderzoek een bevestiging dat de parkeerdruk niet te hoog is in deze omgeving.
In hoofdstuk 2.2 Ontwikkelingen is te lezen dat een deel van het snipper groen wordt verkocht aan de initiatiefnemer en hangt samen met de voorgenomen <u>vergroting van het bouwvlak</u>. Tijdens de gebruiksfase van het perceel blijft de gemeente verantwoordelijk voor beheer en onderhoud. Wat is de reden om alleen het snippergroen te verkopen ? Het hele gebied lijkt een logischere optie, bijvoorbeeld verlaging beheer en onderhoudslasten voor de gemeenschap.	Snippergroen wordt mogelijk verkocht om ervoor te zorgen dat het bouwvlak wat verder van de aangrezende woning kan worden geplaatst; niet met als doel om het bouwvlak te vergroten. Er kan zo meer eigen groen aan de noordzijde van het bouwplan worden gecreëerd. De aankoop van het snippergroen is niet noodzakelijk voor de realisatie van het bouwplan zelf.

	
De Noordelijke ontsluiting van perceel 63 en de voorgenomen ontwikkeling lijkt een onbenutte kans om dit publiek gebied te verbeteren en in lijn te brengen met de beleidsdoelstellingen in bestemmingsplan lint 2017 ! Door van “buiten naar binnen” en “binnen naar buiten” te kijken en vervolgens de belangen en effecten te projecteren op de omgeving kan naar een meer gebalanceerde uitkomst worden gewerkt. Niet alleen in het voordeel voor perceel 63, maar voor de gehele omgeving ! Heeft planprojectie op de omgeving plaatsgevonden ?	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze punt 3 ‘Beleidskader’ van reclamant A.

Zienswijze 12	**Beantwoording**
De huidige bewoner heeft de woning het afgelopen decennium meerder malen in de verkoop gehad met een vraagprijs variërend in de orde van grootte van 950.000 euro tot 850.000 euro. De actueel maximaal geschatte waarde (zie onderstaande figuur) ligt rond de 760.000 euro. Naar blijkt is een projectontwikkelaar bereid gevonden het perceel aan te kopen en te ontwikkelen. In hoofdstuk “2.2.1 Programma” zijn de beoogde ontwikkeling en richtprijzen vermeld en in onderstaande tabel opgenomen om een idee van de ontwikkelruimte te geven. Wanneer er economische tegenvallers zijn (corona pandemie) is het de vraag of dergelijke ambities waargemaakt kunnen worden.  	Type	Aantal	Ca. Richtprijs (euro)	Totaal	 |---|---|---|---|
Starterswoning	2	180.000	360.000
Koopwoningen	8	500.000	4000.000
		Potentiele verkoop:	4.360.000
		Geschatte aanschaf:	860.000
		Ontwikkelruimte	3.500.000		Hier wordt kennis van genomen.
Het voorgestelde initiatief (woningmaximalisatie	Er zijn geen andere varianten uitwerkt. Getoetst

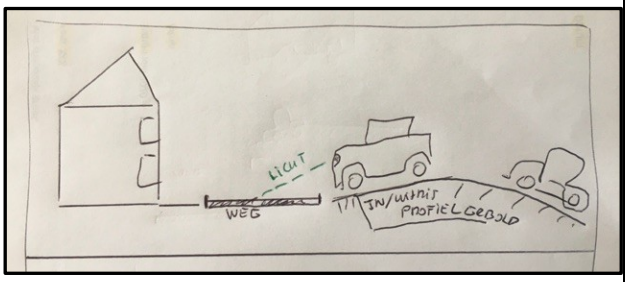
door groot bouwvolume) past niet binnen de vingerende kaders en is zelfs zo ingrijpend dat gekozen is om de route te volgen waarbij een specifiek voor het perceel op maatgemaakt bestemmingsplan is ontwikkeld. Van oudsher heet dit in ambtelijk jargon een “postzegel” bestemmingsplan. Het perceel krijgt daarmee een eigen regime en bijbehorende regelgeving. Onduidelijk is of er binnen het perceel andere “lint vriendelijke” varianten en een varianten-analyse is uitgewerkt. Bijvoorbeeld met minder woningen waarbij het front- en zijaangezicht vanaf de Rodenrijseweg gehandhaafd blijft. Immers met minder wooneenheden is het aanleggen van een groot parkeerterrein op het perceel niet aan de orde en draagt bij aan het groen aangezicht.	is op basis van het ingediende bouwplan.
Aan de Rodenrijseweg zijn meer Kavels te koop zie onderstaande voorbeeld waarin gesproken wordt over de mogelijke ontwikkeling van 3 tot 4 woningen of één. https://www.lagerweij-fonk.nl/aanbod/woningaanbod/berkel-en-rodenrijs/koop/huis-4786608-Rodenrijseweg-74/  Bestaande bouw Bouwkavels Nieuwbouw BOG Verkochte objecten Open huis Nieuwsbrief Omschrijving Te koop een perceel grond van ca. 2.125 m2, gelegen nabij Rodenrijseweg 74 te Berkel en Rodenrijs. Het perceel staat omschreven als uit te werken woondoeleinden in het bestemmingsplan Lint-Zuid. Tevens is het mogelijk om het perceel op te splitsen in 2 of 3 kavels of uiteraard in 1 kavel echter, wijzen wij u er op dat uitdrukkelijk de gehele bestemmingsplanprocedure nog door de... Lees meer Kenmerken Soort object Foto's 	Hiervan wordt kennis genomen.

Goede ruimtelijke ordening zonder objectieve varianten-analyse en/of met cijfers onderbouwd komt niet over als een secure werkwijze. Met het (snelle) postzegel bestemmingsplan bestaat een reëel gevaar voor “precedentwerking” en ondermijning van het bestemmingsplan “Lint-Zuid 2017” Toekomstige planologische besluitvorming komt onder ongewenste druk te staan. Daarnaast is in het voorliggende bestemmingsplan het aangezicht van het dorpslint onvoldoende gewaarborgd, immers het front- en zijaanzicht wordt onevenredig vergroot en appartementsgebouwen kent het lint al helemaal niet. Maakt de gemeenteraad de keuze voor vergroting van het bouwvlak op basis en kennis van een varianten-analyse en geeft daarmee invulling aan de planologische keuze ?	Er zijn geen andere varianten uitwerkt. Getoetst is op basis van het ingediende bouwplan.

Zienswijze 13	**Beantwoording**
In hoofdstuk 2.3.2. Planmethodiek is te lezen dat *“In het voorliggende bestemmingsplan is een gedetailleerde wijze van bestemmen opgenomen, op grond waarvan direct een omgevingsvergunning voor het bouwen kan worden verleend (indien de aanvraag past binnen het bestemmingsplan)”* Het woord “direct” geeft aan dat snelheid is geboden, echter snelheid kan en mag nooit ten koste gaan van zorgvuldigheid in de afweging door de gemeenteraad. Mijn oma zei altijd “haastige spoed is zelden goed”. De vraag is dan ook of de mate van detail en diepgang van voldoende niveau is en of überhaupt naar varianten met minder wooneenheden is gekeken.	Direct betekent in dit verband rechtstreeks. Dus zonder afwijkingen (vrijstellingen/ontheffingen). Als het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad is dat het toetsingskader voor de aanvragen omgevingsvergunningen. De procedure voor een aanvraag omgevingsvergunning wordt ook zorgvuldig doorlopen. Direct betekend niet snel in dit verband.
Uit het voorliggende plan is niet traceerbaar in hoeverre en voor hoever rekening is gehouden met “planschade”, loopt de gemeenschap financieel risico? Redt de infinitiefnemer het ambitieuze plan niet, dan braakliggend terrein? Daarnaast is onduidelijk welke varianten qua woonomvang aan de gemeente zijn voorgelegd of door de gemeente verzocht uit te werken.	Alleen het bouwplan zoals dat in het bestemmingsplan is opgenomen is voorgelegd aan de gemeente. Met de ontwikkelaar is een anterieure overeenkomt gesloten. Planschade maakt daar onderdeel vanuit. Toegekende planschade wordt vergoed door de ontwikkelaar.

Zienswijze 14	Beantwoording
In hoofdstuk “5.2. Onderzoek” en is het volgende te lezen. *“Omdat de beoogde Dorpsvilla geheel binnen de beschermingszone van de waterkering is gepositioneerd, dient hiervoor wel een watervergunning te worden aangevraagd”.* Als wij afgaan op onze persoonlijke ervaringen met de recente dijkversterking, schuilt in de watervergunning een risico (bijvoorbeeld onderheien in beschermingszone niet toegestaan). Voeg je onze ervaring samen met onze zienswijzen (o.a detailbouwplan wat de crux en kennelijk bestaansrecht geeft aan de bestemming), dan is het gezien de ontbrekende waarborgen onmogelijk om tot een weloverwogen besluit te komen.	In het voortraject is er veel contact geweest met het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap is akkoord. Zie ook de beantwoording van zienswijze 5 Water van reclamant A. De vergunning wordt aangevraagd nadat het bestemmingsplan is vastgesteld.

Zienswijze 15	Beantwoording
In de tijd gezien zijn er drie fasen die van invloed zijn op de leef kwaliteit. De fasen zijn respectievelijk de huidige, realisatiefase en de gebruiksfase. In de huidige situatie is de uitwendige staat en omvang van het huidige pand goed en zien we geen bouwval of braakliggende grond. De woning past goed in de lintbebouwing en voor oud dorpsgenoten is het bekend als voormalig bankgebouw. Nieuw of herbouw is voor verbetering van de leef kwaliteit geen directe noodzaak.	Hiervan wordt kennis genomen.
Ten aanzien van de in/uitrit is de huidige situatie door de jaren heen verslechterd en is de “koplamp” inschijnoverlast toegenomen o.a. door verzakking van de verharding op het perceel. Mogelijk oplossing is het wegprofiel van de in/uitrit aanpassen zodat het uitrijdende verkeer zich ruimschoots voor het naderen van de Rodenrijseweg in hetzelfde horizontale vlak bevindt.	De inschijnoverlast zal verminderen omdat de ontsluitingsweg tussen de dorpsvilla en de woning Rodenrijseweg 65 is beoogd als ingang (eenrichtingsverkeer). Hier zullen auto’s alleen naar beneden rijden. De uitgang is voorzien aan de noordzijde van het perceel, aansluitend op de openbare parkeerplaats bij autobedrijf Cas Lamens.

Bij bruggen aan de Rodenrijsevaart is concept nog slimmer geïmplementeerd door het brug profiel een “bolling” te geven (zie onderstaande schets van het zijaanzicht) waarmee de overlast voor inschijnende koplampen is geminimaliseerd.  	Hiervan wordt kennis genomen. Zie bovenstaande reactie.
Middels situatie onderzoek zal het meest gunstige uitritprofiel vastgesteld moeten worden, om vervolgens voor de gebruiksperiode afspraken ter borging van het uitritprofiel (beheer en onderhoud) vast te leggen.	Zie bovenstaande reactie.
Aard van gebruik en vorm van in/uitritprofiel moet in detailvoorwaarden worden geborgd. Als het uitritprofiel niet aan de voorwaarden voldoet mag de in/uitrit niet worden gebruikt. Daarnaast moet formeel worden afgesproken hoe de handhaving in de gebruiksperiode wordt ingeregeld.	De ontsluitingsweg betreft een strook van maximaal 3,5 meter en is daarmee per definitie te smal voor autoverkeer in twee richtingen. Om te voorkomen dat dit toch plaatsvindt zal ter verduidelijking één verplichte rijrichting worden ingesteld. De gemeente neemt hiervoor als wegbeheerder een verkeersbesluit, waarna bijbehorende verkeersborden ter aanduiding worden geplaatst.

Zienswijze 16	**Beantwoording**
Bovenstaande gaat uit van de huidige situatie (1 wooneenheid). Echter door het tienvoudige aantal woningen te realiseren ontstaat een volledig nieuwe situatie en moet de situatie worden beschouwd alsof er geen voorgaande situatie bestond.	Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 7 ‘Milieu’ van reclamant A.
In de voorgenomen bouwplannen “2.2.2 Ontsluiting en parkeren” lijkt de in/uitrit naar het “zuiden” te worden opgeschoven tot kort aan de grens van het perceel. Je hoeft geen wiskundige te zijn om te begrijpen dat een vertienvoudiging van het aantal woningen tot enorme toename van het aantal verkeersbewegingen leidt, niet alleen van de bewoners maar ook de explosieve toename van het aantal pakket bezorgers en bijbehorende werkbusjes.	Het aantal verkeersbewegingen neemt uiteraard toe in verhouding tot de huidige situatie. Het gaat daarbij echter nog steeds om relatief weinig verkeersbewegingen. Pakketbezorgers parkeren op de Rodenrijseweg en hebben in de praktijk niet de tijd om hun bedrijfsbus elders te parkeren voor de afgifte van pakketjes.

De toegenomen verkeersdruk op de in/uitrit leidt -naast bewegingsoverlast- ook tot extra druk op verkeersveiligheid, met alle risico's van dien. De huidige bewoner van nr 63 is –komende vanuit het Noorden zijn perceel inrijdend- meerdere malen van achter aangereden. Voor omwonenden en voor gebruikers van de Rodenrijseweg is het alom bekend dat de snelheidslimiet van 30 km/uur veelvuldig wordt overschreden. Het remmen en optrekken leidt tot extra lawaai, in geluidsrekenmodellen zijn zelfs "opslagen voor optrekken en remmen opgenomen".	De Rodenrijsweg is een zogenoemde erftoegangsweg (ETW) waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Via de inrichting van de weg komt de status van ETW minder duidelijk naar voren, omdat het om een weg gaat die vanwege de ligging op de waterkering een gesloten verharding (asfalt) moet behouden in plaats van open verharding (klinkers) zoals idealiter wordt toegepast bij ETW's.
Los van de potentiële onevenredige toename in overlast voor omwonenden ontstaat door het voorgenomen plan een volledig nieuwe situatie met diverse verkeersveiligheidsrisico's. Eén woning staat niet in verhouding tot een vertienvoudiging. De locatie van de huidig aanwezige in/uitrit kan gezien de nieuw ontstane situatie geen precedent zijn. De locatie zal o.a. vanuit verkeersveiligheidsrisico's, kwaliteit leefomgeving, heroverwogen moeten worden alsof er geen voorgaande situatie bestond.	Bij het verlaten van eigen erf is het de verantwoording van de weggebruiker de verkeerssituatie te beoordelen alvorens men op de openbare weg deelneemt aan het verkeer. Het maakt daarbij niet uit of het om één woning gaat of over een meervoud daarvan.

Zienswijze 17	**Beantwoording**
Een voor omwonenden positief scenario is om de in/uitrit aan Zuidzijde te laten vervallen en de ontsluiting volledig aan de Noordzijde te laten plaatsvinden. Dit is tevens een genormaliseerde situatie met een positieve bijdrage aan het karakter van het dorpslint. Immers aan het dorpslint is geen pand te vinden waar je "omheen" kunt rijden en gescheiden in- en uitrit hebt.	Er is voor gekozen om de huidige ontsluiting alleen te gebruiken als inrit. De entree van het gebouw is gelegen aan deze inrit. De noordelijke ontsluiting is de uitrit.
Naast het behoud van het karakter is de wegverharding aan de Zuidzijde van het pand niet meer nodig en ontstaat de mogelijkheid het groene karakter, de openheid van het lint te accentueren en te versterken. Andere gunstige effecten zijn, verlaging aantal verkeersbewegingen langs perceel 65 -67, afname overlast koplamp inschijning Ranonkelpad 15, 13, 9 en afname van de geluids-	Door de zuidelijke weg alleen te gebruiken als inrit is er geen overlast meer van koplamp inschijning bij Ranonkelpad 15, 13 en 9. Het huidige groen tussen de zuidelijke weg en de erfscheiding van perceel Rodenrijseweg 65 blijft behouden.

belasting, veroorzaakt door o.a. remmend en optrekkend verkeer.	
Behouden open karakter dorpslint, accentueren groene stroken tussen percelen. Ontsluit het perceel uitsluitend aan de Noordzijde, ofwel op eigenterrein ofwel door herinrichting van de openbare parkeerstrook naast perceel 63. Hoe zwaar weegt het behoud karakter dorpslint en toekomstig welbevinden 5 gezinnen tegen potentieel 10 nieuwe gezinnen die prima via Noordzijde het perceel kunnen verlaten ?	Zie de reacties hierboven.

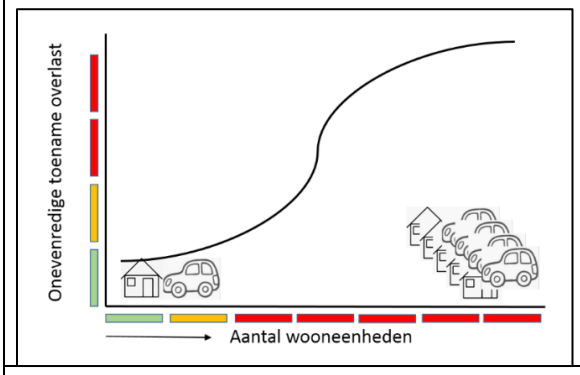
Zienswijze 18	**Beantwoording**
Om o.a. de koplamp inschijnoverlast te verminderen heb ik van omwonenden begrepen dat ook het scenario bestaat dat de huidige locatie van de Zuidzijde alleen als inrit gebruikt zou mogen worden. In een dergelijke situatie moet op het privé terrein een verkeersregeling dan wel verkeersregels geïmplementeerd en gehandhaafd worden.	Het plan is inderdaad om de zuidelijke weg alleen als inrit te gebruiken. Zie de reactie bij zienswijze 17. Via verkeersborden (verkeersbesluitplichtig) zal één verplichte rijrichting worden aangegeven.
Naast het borgen van de implementatie kunnen zich (on)veilige situaties gaan voor doen bijvoorbeeld door de grootte en ligging van het gebouw kan de inrijdende weggebruiker geconfronteerd worden met een tegenligger. Ook dit scenario pleit voor een verkeersveiligheidsonderzoek waarin bij het onderzoek rekening wordt gehouden met de cognitieve- en gedragsaspecten van alle (dus ook de senioren) weggebruiker.	Er is sprake van eenrichtingsverkeer om het perceel. Dat zal duidelijk zijn voor de bewoners en bezoekers.
“Safety by design” is een beproefde mitigerende maatregel en zijn kansrijker dan de praktijksituaties waarbij men **achteraf** inritten versmalt om te voorkomen dat hij toch als uitrit wordt gebruikt. In de brede zin toepassen van “Safety en Security by design” en aan de voorkant borgen van regelgeving rondom toekomstig gebruik in/uit ritten. Bijvoorbeeld welke procedure als de eigenaars/bewoners besluiten na de realisatiefase op dag 1 de rijrichting aan te passen.	De ontsluitingsweg betreft een strook van maximaal 3,5 meter en is daarmee per definitie te smal voor autoverkeer in twee richtingen. Om te voorkomen dat dit toch plaatsvindt zal ter verduidelijking één verplichte rijrichting worden ingesteld. De gemeente neemt hiervoor als wegbeheerder een verkeersbesluit, waarna bijbehorende verkeersborden ter aanduiding worden geplaatst.

Zienswijze 19	**Beantwoording**
In hoofdstuk 7.3.2 Onderzoek en conclusie is het volgende te lezen: *“Het verkeer op de Rodenrijseweg veroorzaakt een geluidsbelasting die hoger*	Onderzoek is uitgevoerd volgens de wettelijke vereisten, algemene regels en wet en regelgeving.

is dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale geluidbelasting op het bouwplan is 54 dB. Deze waarde bevindt zich op alle bouwlagen aan de straatzijde. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden" De cijfers in de uitkomsten zijn gebaseerd op een rekenkundig model en een model is per definitie een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. In de bijlagen van het toelichtingsdocument zijn de uitgangspunten van de geluidsmeting vastgesteld. Aan de voorzijde van het perceel (2b in onderstaande schets) is gerekend met een snelheidswaarde van 30 Km/uur.	
Uit de praktijk weten we allemaal dat de gereden snelheid hoger ligt en bedenk dat elke verhoging van 3 dB een verdubbeling is van geluid ! In het geluidsmetingsrapport is aangegeven wat de volgorde voor de te nemen maatregelen zijn: 1. maatregelen aan de bron; 2. maatregelen die de overdracht van geluid beperken; 3. maatregelen bij de ontvanger. De gemeente is mede verantwoordelijk voor het welzijn en een gezond leefklimaat voor haar inwoners. Aanpakken bij de bron betekent in voorliggende situatie het aanbrengen van het zg. "fluister asfalt". Wordt de Rodenrijseweg voorzien van fluisterasfalt, zo ja wat is de planning, zo nee waarom niet ?	De inrichting van de Rodenrijseweg staat met dit plan niet ter discussie. De geringe extra verkeersbewegingen zijn niet van invloed.

Zienswijze 20	**Beantwoording**
In hoofdstuk "8.1 Economische uitvoerbaarheid" is het volgende te lezen: *"Met betrekking tot voorgenomen ontwikkeling is tussen de gemeente en de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is niet noodza-*	Er is geen sprake van het aanbrengen van fluisterasfalt. De kosten van de eventuele herinrichting van een aantalpublieke parkeerplaatsen komen op grond van de anterieure overeenkomst voor rekening van de initiatiefnemer. De zakelijke beschrijving van de gesloten anterieure overeenkomst heeft van 17 juli t/m 28 au-

kelijk”. Omdat de inhoudelijke stukken geen onderdeel zijn van de voorliggende aanvraag en wij vooraf niet zorgvuldig zijn ingelicht ga ik er vanuit dat het fluisterasfalt, alsmede de herinrichting van publieke parkeerplaatsen voor rekening komen van de initiatiefnemer.	gustus 2019 ter inzage gelegen. Dat is bekend gemaakt op 17 juli 2019 in het Gemeenteblad (online).

Zienswijze 21	**Beantwoording**
Na het plan in grote gelezen te hebben ontstaat geen beeld van een zorgvuldig en volledig transparant onderbouwd plan. De gemaakte keuzen zijn niet/onvolledig onderbouwd en de belangen afwegingen zijn onvoldoende transparant. De pijler onder het voorgenomen bestemmingsplan is het bouwplan echter in dit plan zitten onzekerheden waarvan onduidelijk is hoe deze in zowel realisatie als gebruiksfase worden geborgd. Het beoogde volume (breedte van het gebouw) staat niet in verhouding tot perceel en een open lint karakter. De ruimtelijke kwaliteit verbetert niet of blijft per saldo gelijk.	In de beantwoording van diverse zienswijzen van de reclamanten wordt ingegaan op het borgen van de onzekerheden. Ook wordt op diverse plaatsen in deze nota ingegaan op het bouwplan in relatie tot het lint.
Wanneer je van “Buiten naar Binnen” kijkt in plaats van “Binnen naar Buiten”, kunnen de verschillende aspecten in een S-curve worden weergeven (zie onderstaande figuur). Diezelfde curve kun je gebruiken voor alle andere aspecten, vervang op de Y-as “toename overlast” door “verkeersveiligheid” of door “bijdrage aan doelstellingen woonvisie” of door “waarde verhogend voor dorpslint) en hetzelfde beeld ontstaat.  	Hiervan wordt kennis genomen.
Overwegend is de conclusie een onevenredige aantasting van woon- en leefklimaat van omwonenden en onvoldoende borging van gebruikssituatie in het bestemmingsplan.	In de beantwoording van diverse zienswijzen van de reclamanten wordt ingegaan op het borgen van de onzekerheden.

Omdat uit het voorliggende plan onduidelijk is of het bouwplan of de bestemming wordt getoetst of dat delen van het bouwplan in het bestemmingsplan worden geprojecteerd volgt een opsomming van mitigerende maatregelen die verslechtering van leef kwaliteit en woongenot voorkomen. Huidig regime (bestemmingsplan Lint-Zuid 2017) handhaven. De beoogde nokhoogte staat niet in verhouding tot de omringende bebouwing, laat staan de breedte. Daarnaast is de beschreven argumentatie flinterdun en toekomstige gebruik onvoldoende geborgd;	Het bouwplan wordt mogelijk gemaakt met onderhavig bestemmingsplan. Bij de regels van het bestemmingsplan zijn in bijlage 1 de exacte hoogtematen opgenomen. De beoogde nokhoogte is hetzelfde als het geldende bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 mogelijk maakt, namelijk 11 meter. Deze nokhoogte geldt ook voor de woningen Rodenrijseweg 65 t/m 75.
Maak voor het perceel in zijn omgeving een objectieve varianten-analyse en beoordeel deze varianten (kwalitatief als kwalitatief) objectief;	Hiervan wordt kennis genomen.
Breng nokhoogte in verhouding met de omringende bebouwing, verlaag het aantal wooneenheden en zie de voordelen voor het woonklimaat en behoud dorpslint;	De beoogde nokhoogte is hetzelfde als het geldende bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 mogelijk maakt, namelijk 11 meter. Deze nokhoogte geldt ook voor de woningen Rodenrijseweg 65 t/m 75.
Indien het postzegelbestemmingsplan wordt vastgesteld. Dan kan de aard en uitvoering van aanleg in- en uitrit mogelijk niet in planregels worden vastgelegd omdat de aanleg een kwestie van uitvoering betreft. Aard van het voorgenomen postzegelbestemmingsplan vraagt om een gedegen verkeerskundig onderzoek naar de in/uitrit (on)mogelijkheden;	De ontsluitingsweg betreft een strook van maximaal 3,5 meter en is daarmee per definitie te smal voor autoverkeer in twee richtingen. Om te voorkomen dat dit toch plaatsvindt zal ter verduidelijking één verplichte rijrichting worden ingesteld. De gemeente neemt hiervoor als wegbeheerder een verkeersbesluit, waarna bijbehorende verkeersborden ter aanduiding worden geplaatst. Zie verder de beantwoording bij zienswijze 17 en 18.
In/uitrit aan de Zuidelijke kant volledig vervallen en alleen Noordzijde.	Zie de beantwoording hierboven.
Toegestane bouwvlak verkleinen en verplaatsen in Oostelijke richting (zichthoogte neemt af en voorgevel komt in lijn met de bestaande bebouwing (perceel 65/67, zie rechts in bovenstaande figuur);	De huidige woning heeft een breedte van 13 meter; de nieuwbouw heeft een breedte van 18 meter. Het verschil is niet zo groot als wordt verondersteld. De rooilijn uit het geldende bestemmingsplan is aangehouden. Met de positie van de rooilijn van de nieuwbouw richting Rodenrijseweg wordt ervoor gezorgd dat het gebouw een afwijkende rooilijn heeft ten opzichte van de aangrenzende bebouwing. Deze afwijkende rooilijn past goed bij de ruimtelijke karakteristiek van het historische lint en benadrukt bovendien de individualiteit (is een belangrijk ruimtelijke kenmerkt van het lint) van de bebouwing.

Spiegelen Noord- en Zuidzijde, zodat hoofdingang pand aan Noordzijde komt, evenals de in- en uitrit;	Dan komt de bebouwing juist dichter bij de Rodenrijseweg 65-67 te staan.
Ongeacht aantal wooneenheden de parkeer behoefte op lossen aan de Noordkant, ofwel publieke parkeerterrein dan wel het privé deel aan de Noordkant;	Het parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden. Het parkeren oplossen aan de noordkant op eigen terrein zou betekenen dat de bebouwing dichter bij Rodenrijseweg 65-67 komt te staan.
Indien anders besloten (wel in/uitrit aan Zuidkant), dan vastleggen/borgen in bestemming dat de rijrichting nooit zonder overleg omwonenden mag aangepast;	Door de verplichte rijrichting vast te leggen via een verkeersbesluit, waartoe alleen de gemeente bevoegd is, wordt geborgd dat het wijzigen van de rijrichting door derden kan worden doorgevoerd, omdat dit eveneens verkeersbesluitplichtig is.
Vastleggen en borgen wegprofiel in-uitrit, o.a. ter minimalisering overlast licht inschijning, nieuwe bewoners en/of grondeigenaar veroorzaakt "onrechtmatige hinder (5:37)" .	Zoals eerder aangegeven is er geen sprake met van licht inschijning omdat de zuidelijke ontsluiting de inrit betreft. Hier wordt gedoeld op de verplichte rijrichting die naast de inrichting (breedte van hellingbaan naar beneden) en verkeersbord (verkeersbesluitplichtig) wordt aangeduid en daarmee vast staat.
Vanwege de geluidsreflectie van het grote frontale oppervlak van de Dorps Villa en de reeds berekende (te hoge) geluidsbelasting, zo snel als mogelijk aanbrengen van "fluister" asfalt op de Rodenrijseweg.	De inrichting van de Rodenrijseweg staat met dit plan niet ter discussie.
Behandel een individueel perceel niet als gebied, zodat je gebiedseisen als 20% starterswoningen of parkeereisen op een andere wijze kunt behalen.	Elke ontwikkeling dient te voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte. Starterswoningen horen ook bij de eisen die gesteld worden aan ontwikkelingen van deze omvang.

Conclusie
De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het (ontwerp)bestemmingsplan op de volgende punten:

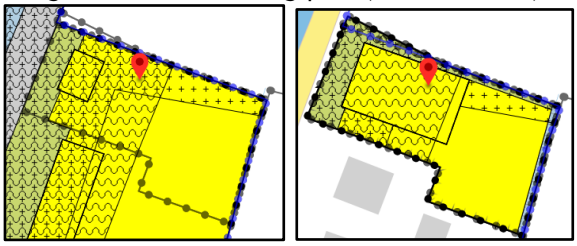
- In paragraaf 3.3 van de toelichting onder 'toetsing' wordt bij de eerste alinea het woord 'maar' vervangen door een punt.
- In paragraaf 3.3 van de toelichting onder 'woonvisie Lansingerland 2015-2020' wordt 'niet in strijd' vervangen door 'past in de gemeentelijke structuurvisie'.

Reclamant E

Zienswijze	Beantwoording
Naar aanleiding van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan “Dorpsvilla ‘de Lans’, Rodenrijseweg 63” heeft reclamant op 15 juni 2020 zijn zienswijze mondeling kenbaar gemaakt aan [ambtenaar] (projectleider) en [ambtenaar] (adviseur ruimtelijke ontwikkeling) van de gemeente Lansingerland. Dit stuk bevat de schriftelijke weergave van hetgeen reclamant naar voren heeft gebracht. De zienswijze is mede kenbaar gemaakt namens een aantal omwonenden (zie de machtiging). <u>Proces</u> Reclamant geeft aan dat de omwonenden niet goed zijn geïnformeerd en zijn betrokken bij de voorbereiding van de plannen door de eigenaar en/of ontwikkelaar. Een enkele omwonende is geïnformeerd, de meesten echter niet. De informatievoorziening was selectief. Reclamant en een aantal andere omwonenden voelen zich voor een voldongen feit gesteld. Bij navraag in juli 2019 bij de gemeente Lansingerland bleek er niemand te zijn die ons zou kunnen informeren en werd ik doorverwezen naar de projectontwikkelaar die mij	Het proces bij de totstandkoming van dit plan is als volgt verlopen: De eigenaar van het perceel kwam met initiatief in november 2017. Na de eerste gesprekken met de eigenaar is geadviseerd een architect in te schakelen. Vervolgens zijn er oriënterende gesprekken gevoerd met de architect over periode februari t/m augustus 2018. In deze periode was er nog weinig te tonen en was er nog geen principebesluit van genomen door het college. In augustus 2018 heeft de architect de initiële plattegronden en gevelaanzichten geproduceerd. De eigenaar heeft in september 2018 de buren (Rodenrijseweg 65 en 67) geïnformeerd op het moment dat de intentieovereenkomst opgesteld ging worden. De bewoners aan de overzijde (Ranonkelpad) zijn niet geïnformeerd onder meer vanwege het feit dat de toename van de massa vooral aan de achterzijde zit en de goot- en nokhoogte hetzelfde blijven als het geldend bestemmingsplan toestaat. De tekeningen zijn getoond aan de eigenaar van het perceel Rodenrijseweg 65. Vanaf oktober 2018 zijn onderhandelingen tussen

-i.v.m. zijn vakantie- een maand later summier informeerde over het te bouwen complex met de toevoeging ons op de hoogte te houden. Hoewel ik bij dat eerste contact mocht meestoeien over (on)mogelijkheden van de toen nog vage plannen heb ik, ondanks herhaalde vragen, niets meer mogen vernemen. Er is geen ruimte geboden om mee te praten over het plan, wat rest is bezwaar te maken tegen het (ontwerp)bestemmingsplan. Het gevoel is aanwezig dat het plan op een geheimzinnige manier tot stand is gekomen en dat de omwonenden door de eigenaar en ontwikkelaar in de kou worden gezet. Dat gevoel wordt versterkt door in de toelichting weinig inzicht te bieden van het plan in de omgeving, het lijkt wel alsof de naastgelegen woningen zijn weggepoetst.	de eigenaar en Hermes projectontwikkeling gestart met eind november overeenstemming over een prijs en april 2019 een getekende overeenkomst. Op 12 februari 2019 heeft het college besloten in principe medewerking te verlenen aan de herziening van het bestemmingsplan voor de bouw van een dorpsvilla met appartementen aan de Rodenrijseweg 63. Hierover is de gemeenteraad per brief geïnformeerd. In het voorjaar van 2019 heeft de eigenaar de buren (Rodenrijseweg 65, 67, 55b en 57) ingelicht dat er een anterieure overeenkomst met de gemeente was gesloten en dat Hermes het project verder ging ontwikkelen. De buren van de adressen Rodenrijseweg 65 en 67 hebben toen hun bezwaren geuit tegen de eigenaar en ontwikkelaar. De eigenaar heeft met de ontwikkelaar toen besproken de bewoners van het Ranonkelpad (overzijde plangebied) nog niet te informeren vanwege het feit dat de toename van de massa vooral aan de achterzijde zit en de goot- en nokhoogte hetzelfde blijven als het geldend bestemmingsplan toestaat. Op dat moment is het bord met te koop verwijderd uit de tuin, dat gaf vragen over de status. Er is geantwoord dat er appartementen in ontwikkeling waren. Bij de geïnformeerde hoort ook de bewoner van Ranonkelpad 15 en Ranonkelpad 3. De bewoner van Ranonkelpad 11 heeft in eerste instantie interesse getoond in een appartement maar heeft ook een zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. In maart 2019 is door de ontwikkelaar de massastudie bezorgd bij de bewoners van Rodenrijseweg 65, 67, 69, 71, 73 en 75 met een uitnodiging. Nadat door het college is ingestemd met het voorontwerpbestemmingsplan zijn voor de ter inzage legging van dat plan de direct naastgelegen adressen op 11 februari 2020 per e-mail of brief door de gemeente geïnformeerd over het voornemen en het voorontwerpbestemmingsplan: Rodenrijseweg 55, 57, 65 en 67. De gemeenteraad is bij brief in kennis gesteld van het voorontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan is gepubliceerd volgens de wettelijke voorschriften. Er zijn toen geen afzonderlijke kennisgevingen verzonden aan de omwonenden, met uitzondering van de indiener van de inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan (de bewoner van Rodenrijseweg 65). De gemeenteraad is bij brief in kennis ge-

	steld van het ontwerpbestemmingsplan.
<u>Het lint</u> Recent is het bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 vastgesteld. Voor het lint is in de structuurvisie opgenomen dat het cultuurhistorisch waardevolle karakter moet worden behouden. Beide documenten zijn door de gemeenteraad vastgesteld. Waarom zou de gemeenteraad nu een besluit nemen om die documenten aan te passen? Het bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 waarborgt de waarden van het lint. Door onder meer de bestaande bebouwing vast te leggen. Nu zou er moeten worden afgeweken van het bestemmingsplan voor de bouw van een appartementengebouw. Het gebouw past niet in het lint, het doet afbreuk aan het karakter van het lint. Het is te groot voor deze locatie. Op een andere locatie zou het plan beter kunnen passen, beter tot haar recht komen. De gemeente Lansingerland is er op meerdere plaatsen in geslaagd om appartementen en hoogbouw te realiseren die goed in de omgeving passen, afgestemd in een architectonische samenhang, ten gerieve van bewoners en omwonenden. Bent u met mij van mening dat het jammer is dat deze kwaliteit van wonen in dit plan niet wordt nagestreefd? Door medewerking te verlenen aan het plan ontstaat er ook een precedentwerking. Dan kunnen er vergelijkbare plannen ontstaan als bewoners besluiten hun gronden te verkopen aan ontwikkelaars. Dat moet je toch niet willen aan het lint? De ontwikkeling van de voormalige Toncar locatie laat zien dat er ook op beperkte schaal een ontwikkeling mogelijk is, die geen afbreuk doet aan het lint.	Omdat het plan niet past in het geldende bestemmingsplan Lint-Zuid dient er een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld. Het plan is in overeenstemming met de Structuurvisie. Zie ook de beantwoording van de zienswijze van reclamant A onder punt 1. Langs de Rodenrijseweg bevinden zich verschillende ontwikkelingslocaties die elk hun eigen karakteristiek hebben. Per locatie is gezocht naar een programma en een ruimtelijke verschijningsvorm die recht doen aan de karakteristiek van het lint en de woningbouwopgave waar de gemeente Lansingerland zich voor gesteld ziet. De Toncarlocatie/ Hordijk bevindt zich relatief ver van de dorpskern en hier is dan ook voor het deel dat zich direct aan lint bevindt gekozen voor een wat kleinere korrel. Het perceel is op deze plek ook vrij smal dus een forsere bebouwingskorrel was ook niet op zijn plaats geweest. De betreffende bebouwing op de Hordijk locatie heeft een goot- en nokhoogte die vergelijkbaar is met het plan van de Dorpsvilla (7 en 11m). De Treurnietlocatie bevindt zich dicht bij de dorpskern en hier is dan ook voor een optopping van het bestaande volume gekozen. De maat en schaal van deze locatie en de locatie (dicht bij de dorpskern) rechtvaardigen dit. Voor de Rodenrijseweg 63 is geconcludeerd dat vanwege de positie (dicht bij de dorpskern) en de grootte/ breedte van het perceel een forser woonprogramma en een forser bouwvolume (mits vormgegeven als een traditionele villa) passend is bij de ruimtelijke karakteristiek van deze plek.
<u>Het gebouw en de gevolgen voor de omgeving</u> Het gebouw is te opdringerig en pompeus en past niet op deze locatie. Het gebouw wordt 2,5 meter hoger dan de huidige woning en de rest van de woningen aan het lint. De rooilijn van de naastgelegen woningen (Rodenrijsweg 65 en verder) zou aangehouden moeten worden. Het gebouw zou om te passen binnen het lint teruggebracht moeten worden naar circa 4 appartementen. Waarom	In het geldend bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 is voor het perceel Rodenrijseweg 63 een bouwvlak opgenomen van ca.12 meter (breedte) bij ca. 9 meter (diepte), een goothoogte van 7 meter en een nokhoogte van 11 meter. Het bouwvlak in het ontwerpbestemmingsplan meet ca. 18 meter (breedte) bij ca. 30 meter (diepte). De goothoogte en nokhoogte zijn vastgelegd in bijlage 1 van de regels. Aan de zijde van

is voor een betere positionering niet de aangrenzende gemeentelijke parkeerplaats betrokken bij de ontwikkeling? Dan kan het grote gebouw op meer afstand worden geplaatst van de woning aan de Rodenrijseweg 65 en komt het ook meer apart te staan en kunnen de rooilijnen worden gerespecteerd.	de Rodenrijseweg zijn de hoogten hetzelfde als in het geldende bestemmingsplan (7 en 11 meter).  De rooilijn uit het geldende bestemmingsplan is aangehouden. Parkeren dient op eigen terrein te worden opgelost. Het bouwvlak van de nieuwbouw bevindt zich niet dichter bij de woning Rodenrijseweg 65 dan het bouwvlak van de huidige woning (beide ca. 12 meter).
Het gebouw brengt een inbreuk op het woongenot van de omwonenden met zich mee. De gevolgen voor de leefomgeving zijn groot. Er woont nu 1 gezin, dat zouden er 10 worden. Dus 10 x zo veel verkeersbewegingen. Hoe zit het met de rijrichting om het gebouw heen richting de parkeerplaatsen? Als de auto's tussen de Rodenrijseweg 65 en het appartementengebouw de Rodenrijseweg opdraaien is er last van inschijnende koplampen aan de overzijde (Ranonkelpad). Hoe is een en ander te borgen in het bestemmingsplan? Of moeten daar privaatrechtelijke afspraken over gemaakt worden? Het gebouw wordt dicht, te dicht, gebouwd op de woning van [omwonende]. Aan die zijde worden balkons gerealiseerd, met zich op de woning en tuin van [omwonende] en [omwonende]. Waarom niet aan de andere zijde? Ook de ingang van het gebouw is beoogd aan de zijde van [omwonende]. Verzoek van de vogels: Het vele groen op het perceel dient zo veel mogelijk in stand te worden gehouden.	Ten aanzien van de inbreuk op het woongenot en de effecten van de verkeersbewegingen en parkeerplaatsen wordt verwezen naar de beantwoording van reclamant A onder punt 7. De rijrichting (eenrichtingsverkeer) is als volgt: via de zuidelijke ontsluiting wordt het gebouw ontsloten (dus geen last van inschijnende koplampen aan het Ranonkelpad). Via de noordelijke ontsluiting richting het parkeerterrein ter hoogte van autobedrijf Cas Lamens dient men het parkeerterrein weer te verlaten. In een eerder ontwerp van het gebouw waren er 3 balkons voorzien aan de zuidzijde. 2 ervan zijn naar de oostzijde verplaatst. Op onderstaande situatietekening staat het hart van de woning Rodenrijseweg 65 aangegeven, in het hart bevind zich het raam zoals te zien op onderstaande foto. De exacte afmetingen van het raam zijn circa 1meter breed. Te zien is dat het 'overgrote deel' van het balkon van appartement bouwnummer 06 zich naast dit raam bevindt, tegenover de blinde muur.

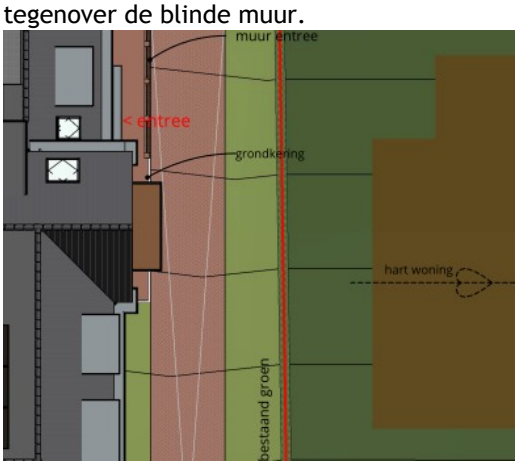
	  Ten aanzien van het in stand houden van zoveel mogelijk groen wordt verwezen naar de beantwoording van reclamant A onder punt 4.
<u>Tenslotte</u> Reclamant besluit zijn mondelinge zienswijze door aan te geven dat hij betrokken wil blijven bij de planvorming. Hij wil dan ook in de gelegenheid worden gesteld om in te spreken bij de commissie Ruimte en gemeenteraad.	Reclamant wordt daartoe in de gelegenheid gesteld.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het (ontwerp)bestemmingsplan.

Reclamant F

Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijze van reclamant E. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van reclamant E. De samenvatting van de zienswijze van reclamant F is hieronder opgenomen, met daarbij onze beantwoording.

Zienswijze	**Beantwoording**
Een wijziging in het bestemmingsplan waardoor het mogelijk wordt gemaakt om een groot appartementencomplex neer te zetten zou niet mogen worden geaccepteerd door de gemeenteraad. Het gebouw is te hoog ten opzichte van de bestaande bebouwing, te groot en te massief. Dit heeft teveel nadelige gevolgen voor de direct omwonenden. Een complex van 4 woningen is mijns inziens de maximale grootte.	De hoogte van het bouwplan past in het geldende bestemmingsplan. Bij de beantwoording van andere zienswijzen in deze nota is ingegaan de inpasbaarheid van het bouwplan.
Als de aanpassing van het bestemmingsplan toch wordt geaccepteerd door de gemeenteraad, dan met aanpassingen in het plan waardoor de aantasting op het woongenot van de omwonenden sterk wordt verminderd. - De nieuwe bebouwing moet zich aanpas-	De rooilijn uit het geldende bestemmingsplan is aangehouden. Met de positie van de rooilijn van de nieuwbouw richting Rodenrijseweg wordt ervoor gezorgd dat het gebouw een afwijkende rooilijn heeft ten opzichte van de aangrenzende bebouwing. Deze afwijkende rooilijn past goed bij de ruimtelijke

sen aan de rooilijn van Rodenrijseweg 65, 67 en verder; - In- en uitgang zou bij voorkeur gaan via de openbare parkeerplaats aan de noordzijde; - Zou er och een inrit komen aan de zuidzijde, dan moet worden vastgelegd dat die nooit een uitrit mag worden; - Ingang van het complex zou verplaatst moeten worden van de zuidzijde naar de noordzijde om zo min mogelijk overlast voor nummer 65 te veroorzaken; - Er moet gekeken worden naar een oplossing om de privacy van nummer 65 te waarborgen, balkons aan de zuidzijde betekenen een ernstige beperking van hun privacy.	karakteristiek van het historische lint en benadrukt bovendien de individualiteit (is een belangrijk ruimtelijke kenmerkt van het lint) van de bebouwing. De inrit aan de zuidzijde wordt geen uitrit. Dat wordt vastgelegd door middel van een verkeersbesluit De ingang van het complex blijft gesitueerd aan de zuidzijde. Wel worden er maatregelen genomen om zo min mogelijk overlast te veroorzaken. Zie de beantwoording bij zienswijze 7 'Milieu' van reclamant A. In een eerder ontwerp van het gebouw waren er 3 balkons voorzien aan de zuidzijde. 2 ervan zijn naar de oostzijde verplaatst. Op onderstaande situatietekening staat het hart van de woning Rodenrijseweg 65 aangegeven, in het hart bevind zich het raam zoals te zien op onderstaande foto. De exacte afmetingen van het raam zijn circa 1meter breed. Te zien is dat het 'overgrote deel' van het balkon van appartement bouwnummer 06 zich naast dit raam bevindt, tegenover de blinde muur. 

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het (ontwerp)bestemmingsplan.

Reclamant G

Deze zienswijze is identiek aan de zienswijze van reclamant A. Voor de beantwoording wordt daarom verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van reclamant A.

1.4 Eindconclusie zienswijzen

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan op de punten zoals aangegeven in de puntsgewijze conclusies bij de beoordeling van de zienswijzen. In hoofdstuk 3 is een opsomming van deze wijzigingen opgenomen.

2. STAAT VAN WIJZIGINGEN

2.1 Inleiding

Er heeft zich nog een aantal ontwikkeling voorgedaan in het plangebied die leidt tot onderstaande ambtshalve wijziging.

2.2 Ambtshalve wijziging

Toelichting

Hoofdstuk 4 van de toelichting wordt geactualiseerd aan de hand van het definitief flora&fauna onderzoek. Het rapport wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.

3 OVERZICHT WIJZIGINGEN

Voor de volledigheid is hieronder een opsomming opgenomen van de wijzigingen op de verbeelding en de aanpassingen in de toelichting ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan die voortkomen uit de beoordeling van de zienswijzen en de ambtshalve beoordeling.

Toelichting

- In paragraaf 1.3 wordt aangevuld dat de woningen Rodenrijseweg 65 en 67 de zuidzijde van het plangebied begrenzen.
- In paragraaf 2.2 van de toelichting wordt een situatietekening toegevoegd waarbij de directe omgeving inzichtelijk is. Ook worden foto's van de bestaande situatie toegevoegd.

- In paragraaf 3.3 van de toelichting onder ‘toetsing’ wordt bij de eerste alinea het woord ‘maar’ vervangen door een punt.
- In paragraaf 3.3 van de toelichting onder ‘woonvisie Lansingerland 2015-2020’ wordt ‘niet in strijd’ vervangen door ‘past in de gemeentelijke structuurvisie’.
- Hoofdstuk 4 van de toelichting wordt geactualiseerd aan de hand van het definitief flora&fauna onderzoek. Het rapport wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.
- Paragraaf 7.5 wordt geactualiseerd naar aanleiding van het akoestisch onderzoek parkeren. Het onderzoek zelf wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd.
- In paragraaf 7.8 onder ‘vasthouden regenwater’ en in paragraaf 5.2 onder ‘watersleutel’ wordt het getal van compensatie aangepast naar 54 m3.
- De tekst van paragraaf 8.2 wordt geactualiseerd door in te gaan op de ingediende zienswijzen.

Verbeelding

- Op de verbeelding wordt de bestemming Tuin vergroot.
- Op de verbeelding wordt in de bestemming Tuin een functieaanduiding opgenomen “specifiek vorm van tuin-geluidscherm”.

Regels

- Aan artikel 4.5 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 4.5.5 Voorwaardelijke verplichting geluidscherm. Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10, lid 10.8”. Het huidige artikel 10.8 wordt vernummerd naar 10.10.

- Aan artikel 10 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 10.8 Voorwaardelijke verplichting geluidscherm. Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van de gronden voor de doeleinden zoals genoemd in artikel 4, zonder dat wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van een geluidscherm van 2 meter hoog en gesloten uitgevoerd met een massa van minimaal 10 kg/m2 ter plaatse van de aanduiding “specifieke vorm van tuin – geluidscherm”.

- Aan artikel 4.5 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 4.5.6 Voorwaardelijke verplichting gedragsmaatregelen. Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10.9”.

- Aan artikel 10 wordt een nieuw lid toegevoegd: “artikel 10.9 Voorwaardelijke verplichting gedragsmaatregelen. Onder een strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van gronden voor de doeleinden zoals genoemd in artikel 4, zonder dat wordt voldaan aan de gedragsmaatregelen zoals opgenomen in de akte van splitsing in appartementen”.

- in artikel 10.7 wordt het getal van compensatie aangepast naar 54 m3.

Gemeente Lansingerland

Bestemmingplan
Dorpsvilla ‘de Lans’, Rodenrijseweg 63

26 november 2020 **Vaststelling**

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan
Dorpsvilla ‘de Lans’, Rodenrijseweg 63

Ontwerp

Inhoud:

- **TOELICHTING**
- **PLANREGELS**
- **VERBEELDING**

Plannummer: 619.113.60
Datum: 26 november 2020

KuiperCompagnons
Bureau voor Stedenbouw,
landschap en architectuur
Rotterdam

Gemeente Lansingerland
Afdeling Ruimtelijke
Ontwikkeling

Procedureoverzicht			
	Datum	**Document**	**Opmerkingen**
Voorontwerp	22 januari 2020		
Vooroverleg	1 april 2020		
Ontwerp	21 april 2020		
Vaststelling	26 november 2020		

Projectleider KuiperCompagnons: dhr. F. Sinnema

Inhoudsopgave van de toelichting

1.	**Inleiding**	**1**
1.1.	Bij het plan behorende stukken	1
1.2.	Aanleiding en doel van het plan	1
1.3.	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.4.	Voorgaande en vigerende bestemmingsplannen	1
1.5	Leeswijzer	2
2.	**Planbeschrijving**	**3**
2.1.	Bestaande situatie	3
2.2	Ontwikkelingen	4
2.2.1	Programma	4
2.2.2	Ontsluiting en parkeren	10
2.3.	Juridische aspecten	13
2.3.1.	Inleiding	13
2.3.2.	Planmethodiek	13
2.3.3.	Regels	13
2.3.4.	Geometrische plaatsbepaling / verbeelding	14
3	**Beleidskader**	**15**
3.1.	Rijksbeleid	15
3.2.	Provinciaal beleid	16
3.3.	Gemeentelijk beleid	17
4	**Natuur en landschap**	**23**
4.1	Wet natuurbescherming	23
4.1.1	Soorten	23
4.1.2	Wnb: Natura 2000	24
4.1.3	Natuurnetwerk Nederland en overige bos- en natuurgebieden	25
4.2	Onderzoek	25
4.2.1	Soorten	25
4.2.2	Natura 2000	26
4.2.3	Natuurnetwerk Nederland en natuurwaarden buiten het Natuurnetwerk Nederland	27
4.3	Conclusie	27
5.	**Water**	**28**
5.1	Kader	28
5.1.1	Europees en Rijksbeleid	28
5.1.2	Provinciaal beleid	30
5.1.3.	Beleid waterbeheerder	30
5.1.4.	Gemeentelijk beleid	32
5.2.	Onderzoek	33
5.3.	Conclusie	39
6.	**Archeologie en cultuurhistorie**	**40**
6.1.	Archeologie	40
6.1.2.	Onderzoek en conclusie	40
6.2.	Cultuurhistorie	41
7.	**Milieu**	**45**
7.1.	Algemeen	45
7.2.	Bodemkwaliteit	45
7.2.1	Kader	45
7.2.2	Onderzoek	45

7.2.3 Conclusie 46
7.3. Akoestische aspecten 46
7.3.1 Kader 46
7.3.2 Onderzoek en conclusie 47
7.4 Luchtkwaliteit 47
7.4.1 Kader 47
7.4.2 Onderzoek 49
7.4.3 Conclusie 50
7.5. Bedrijven en milieuzonering 50
7.5.1 Kader 50
7.5.2 Onderzoek 50
7.5.3 Conclusie 52
7.6. Externe veiligheid 52
7.6.1. Kader 52
7.6.2 Onderzoek 54
7.6.3 Conclusie 57
7.7. Overige belemmeringen 57
7.8. Duurzaamheid 60
7.8.1. Kader 60
7.8.2. Onderzoek en conclusie 61
7.9 Besluit m.e.r. 61

8 Uitvoerbaarheid 62

8.1 Economische uitvoerbaarheid 63
8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 63
8.3 Handhavingsaspecten 63

9 Procedure 65

9.1 Voorbereidingsfase 65
9.2 Ontwerpfase 65
9.3 Vaststellingsfase 65

Bijlagen bij de toelichting:

Bijlage 1: Parkeertelling Rodenrijseweg 63, Mobycon, september 2019

Bijlage 2: Ecologische Quickscan, Rodenrijseweg 63 te Berkel en Rodenrijs, VanderHelm Milieubeheer, d.d. 12 september 2019

Bijlage 3: Soortgericht onderzoek naar vleermuizen en vogels Rodenrijseweg 63 te Berkel en Rodenrijs, VanderHelm Milieubeheer, d.d. 3 juli 2020

Bijlage 4: Memo stikstof Rodenrijseweg 63 te Berkel en Rodenrijs, VanderHelm Milieubeheer, d.d. 7 november 2019

Bijlage 5: Notitie DCMR Stikstofdepositie woningbouw Lansingerland

Bijlage 6: Archeologisch bureauonderzoek, Bureau voor Archeologie Rapport 809, d.d. 1 juli 2019

Bijlage 7: Verkennend milieukundig (asbest)bodemonderzoek, VanderHelm Milieubeheer, d.d. 17 juli 2019

Bijlage 8: Akoestisch onderzoek, KuiperCompagnons, d.d. 21 oktober 2019

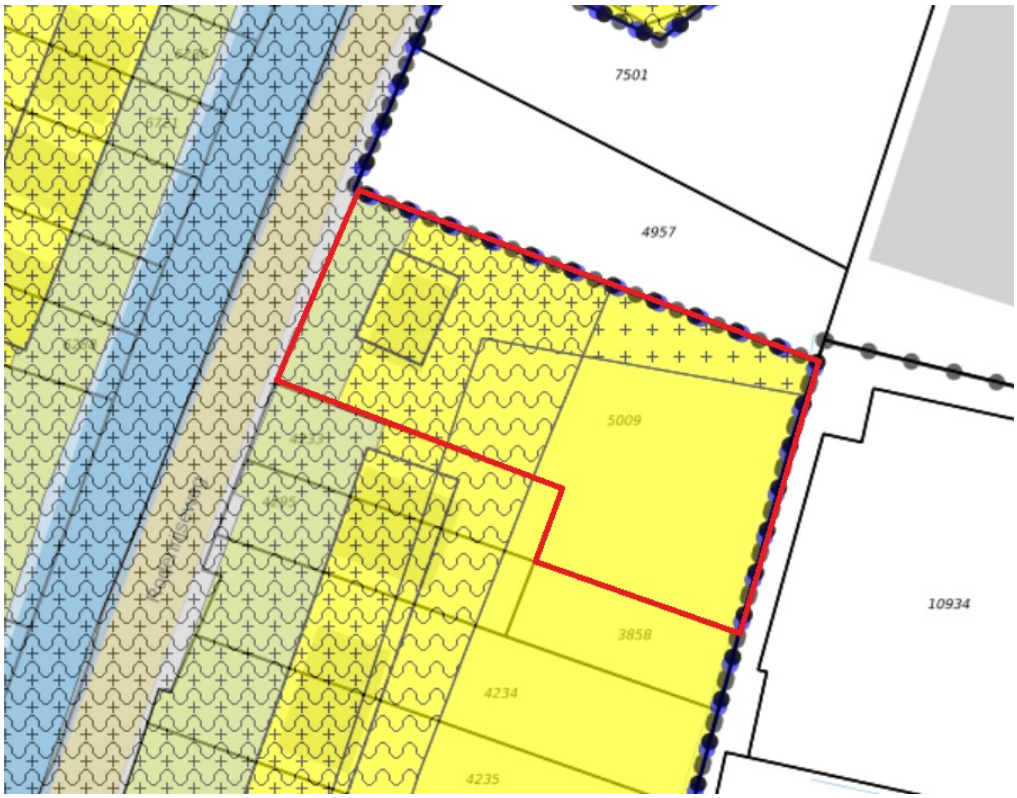
Bijlage 9: Akoestisch onderzoek parkeren, KuiperCompagnons, d.d. 21 september 2020

Bijlage 10: Nota inspraak en overleg bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijsweg 63”

Bijlage 11: Nota zienswijzen en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Dorpsvilla de Lans, Rodenrijsweg 63”

Bijlage 12: M.e.r.-beoordelingsbesluit ‘Dorpsvilla ‘de Lans’, Rodenrijseweg 63’

Afbeelding 1.1: globale ligging van het plangebied (Bron: PDOK viewer).



Afbeelding 1.2: Uitsnede bestemmingsplan Lint-Zuid 2017 (Bron: ruimtelijkeplannen.nl).

1. Inleiding

1.1. Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan ‘Dorpsvilla ‘de Lans’, Rodenrijseweg 63’ bestaat uit bestemmingen en regels. De bestemming van de gronden is geometrisch bepaald[1] door middel van lijnen, coderingen en arceringen. In de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die zijn gemaakt bij het opstellen van verbeelding en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan.

1.2. Aanleiding en doel van het plan

Een initiatiefnemer is voornemens om op het perceel aan de Rodenrijseweg 63 een dorpsvilla met 10 appartementen te realiseren. Het perceel is wat betreft de grootte en ligging - vlakbij het centrum en naast een ontsluitingsweg- een unieke locatie in het lint voor een dorpsvilla.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan ‘Lint-Zuid 2017’ heeft de beoogde locatie een woonbestemming (‘Wonen – 10’), waar uitsluitend een vrijstaande eengezinswoning is toegestaan met een bouwhoogte van 11 meter en een goothoogte van 7 meter. Het bouwplan is in strijd met het bestemmingsplan wat betreft het bouwvlak, de bouwaanduiding 'vrijstaand' en de toegestane hoogtes. Derhalve dient het bestemmingsplan herzien te worden. Middels het voorliggende bestemmingsplan wordt de gewenste ontwikkeling mogelijk gemaakt.

1.3. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat het perceel aan de Rodenrijseweg 63 te Berkel en Rodenrijs. De globale ligging en begrenzing van het plangebied is in afbeelding 1.1 en 1.2 weergegeven.

Het perceel Rodenrijseweg 63 wordt aan de noordzijde begrensd door aanwezige bedrijfsbebouwing. Aan de oostzijde is het bedrijventerrein Berkelse Poort gelegen. De woningen Rodenrijseweg 65 en 67 begrenzen de zuidzijde van het plangebied. De Rodenrijseweg begrenst het plangebied aan de westzijde.

1.4. Voorgaande en vigerende bestemmingsplannen

Bestemmingplan “Lint-Zuid 2017”
Het voorliggende bestemmingsplan vervangt op locatie het bestemmingsplan ‘Lint-Zuid 2017’, dat door de gemeenteraad is vastgesteld op 21 december 2017. In de huidige situatie heeft een deel van het perceel de enkelbestemming ‘Wonen-10’ en een deel de enkelbestemming ‘Tuin’ (zie afbeelding 1.2). De maximum goot- en bouwhoogte bedraagt 7 en 11 meter. De bouwaanduiding is vrijstaand. Op het perceel liggen twee dubbelbestemmingen; ‘Waarde – Archeologie 3’ en ‘Waterstaat - Waterkering’.

Bestemmingsplan “Parapluherziening parkeernormering Lansingerland”
Ter plaatse van het plangebied vigeert ook het bestemmingsplan “Parapluherziening parkeernormering Lansingerland”, vastgesteld op 30 maart 2017. Via dit parapluplan zijn de bepalingen met betrekking tot parkeernormen in alle onderliggende ruimtelijke plannen herzien. Hierin staat

[1] Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald.

dat een omgevingsvergunning wordt verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de ‘Nota Parkeren Lansingerland’ (2014) of de rechtsopvolger(s) daarvan. Deze voorwaardelijke verplichting is in de regels van dit bestemmingsplan overgenomen uit het bestemmingsplan “Parapluherziening parkeernormering Lansingerland”.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit negen hoofdstukken. Voorliggend hoofdstuk bevat een aantal algemene planaspecten. In het navolgende hoofdstuk wordt een planbeschrijving gegeven en wordt tevens een toelichting gegeven op de bestemmingsmethodiek. De hoofdstukken 3 tot en met 7 vormen de achterliggende onderbouwing voor de keuzes die in hoofdstuk 2 worden gemaakt ten aanzien van, onder andere, ruimtelijke ordening, natuur en landschap, water, archeologie en cultuurhistorie en milieu. In de hoofdstukken 8 en 9 wordt tenslotte ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan en op het overleg- en inspraaktraject.

2. Planbeschrijving

2.1. Bestaande situatie

Op het perceel aan de Rodenrijseweg 63 staat momenteel een woonhuis (afbeelding 2.1). Het huidige pand aan de Rodenrijseweg 63 is in de nota Cultuurhistorie plus en in eerdere inventarisaties van de Monumentencommissie niet aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol en hoeft daarom niet behouden te blijven.

Afbeelding 2.1: bestaande situatie aan de Rodenrijseweg 63

De huidige situatie betreft een groot perceel voor één woonhuis. Dat is ook een reden waarom hier een dorpsvilla kan worden gerealiseerd. De Rodenrijseweg 63 is gelegen in de lintstructuur.

Afbeelding 2.2: bestaande en nieuwe situatie (Massastudie, Houweling architecten)

2.2 Ontwikkelingen

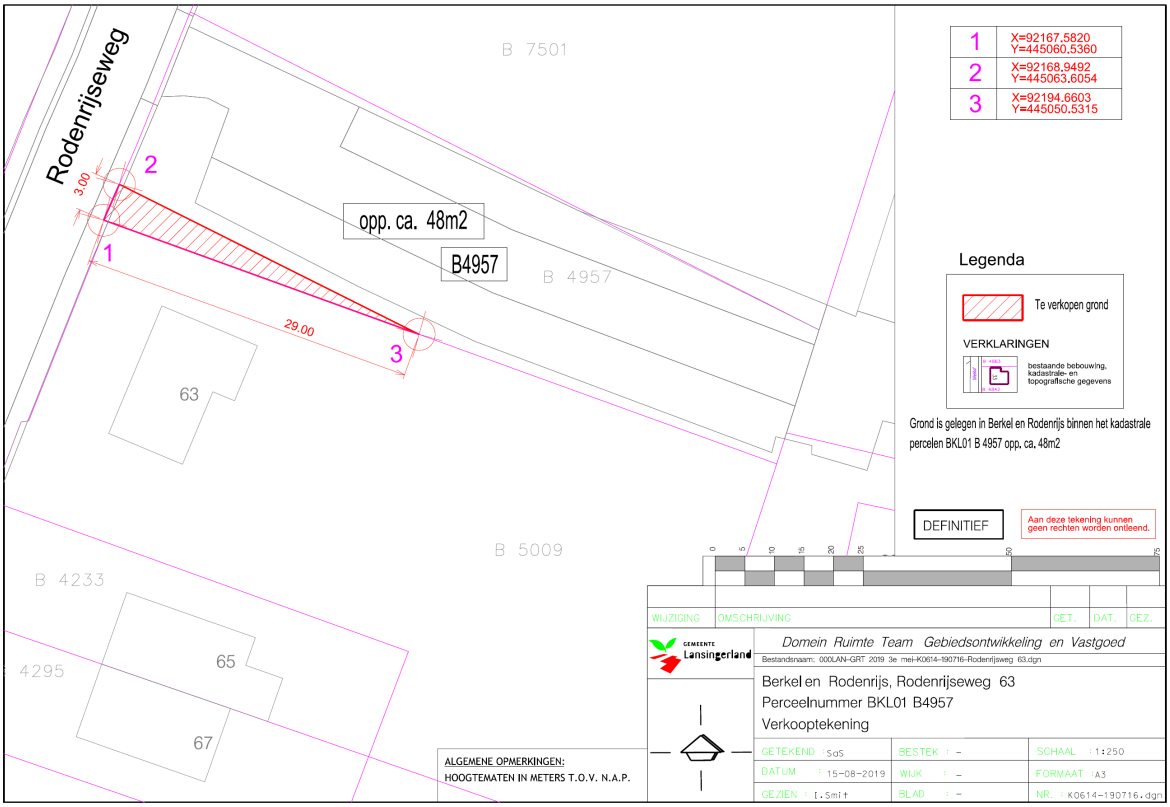
2.2.1 Programma

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de realisatie van dorpsvilla 'De Lans' met tien (senioren)appartementen aan de Rodenrijseweg 63. Het beoogde programma bevat:

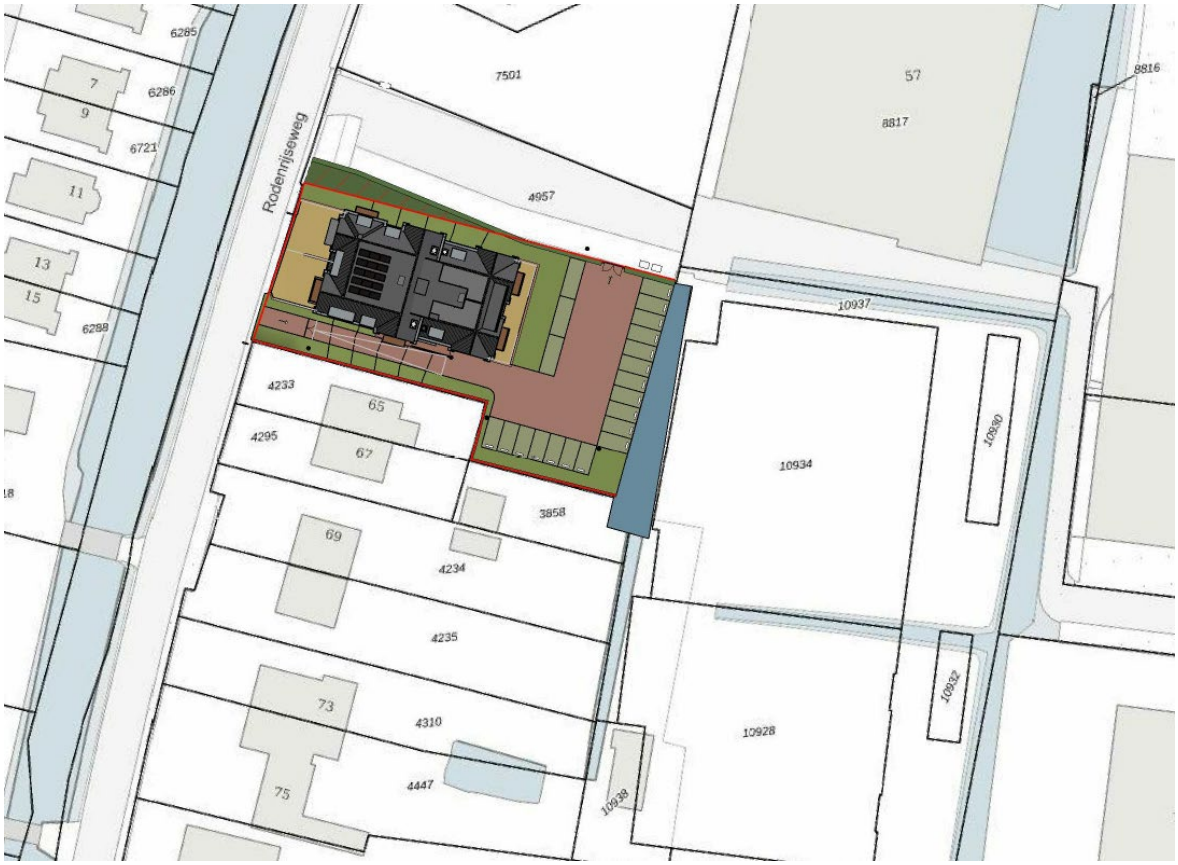
- Twee starterswoningen, middenhuur/koop (maximaal 850 euro in de maand huur of koopwoningen van 180.000 euro k.k.)
- Acht dure koopwoningen bestemd voor senioren (400.000 – 550.000 euro k.k.)

Een deel snippergroen (48m^2) gaat bestemd worden als tuin (afbeelding 2.3). Een situatietekening is weergegeven met afbeelding 2.4. Een aantal foto's van de bestaande situatie zijn weergegeven onder 2.5. Een impressie van het bouwplan is weergegeven met afbeelding 2.6.

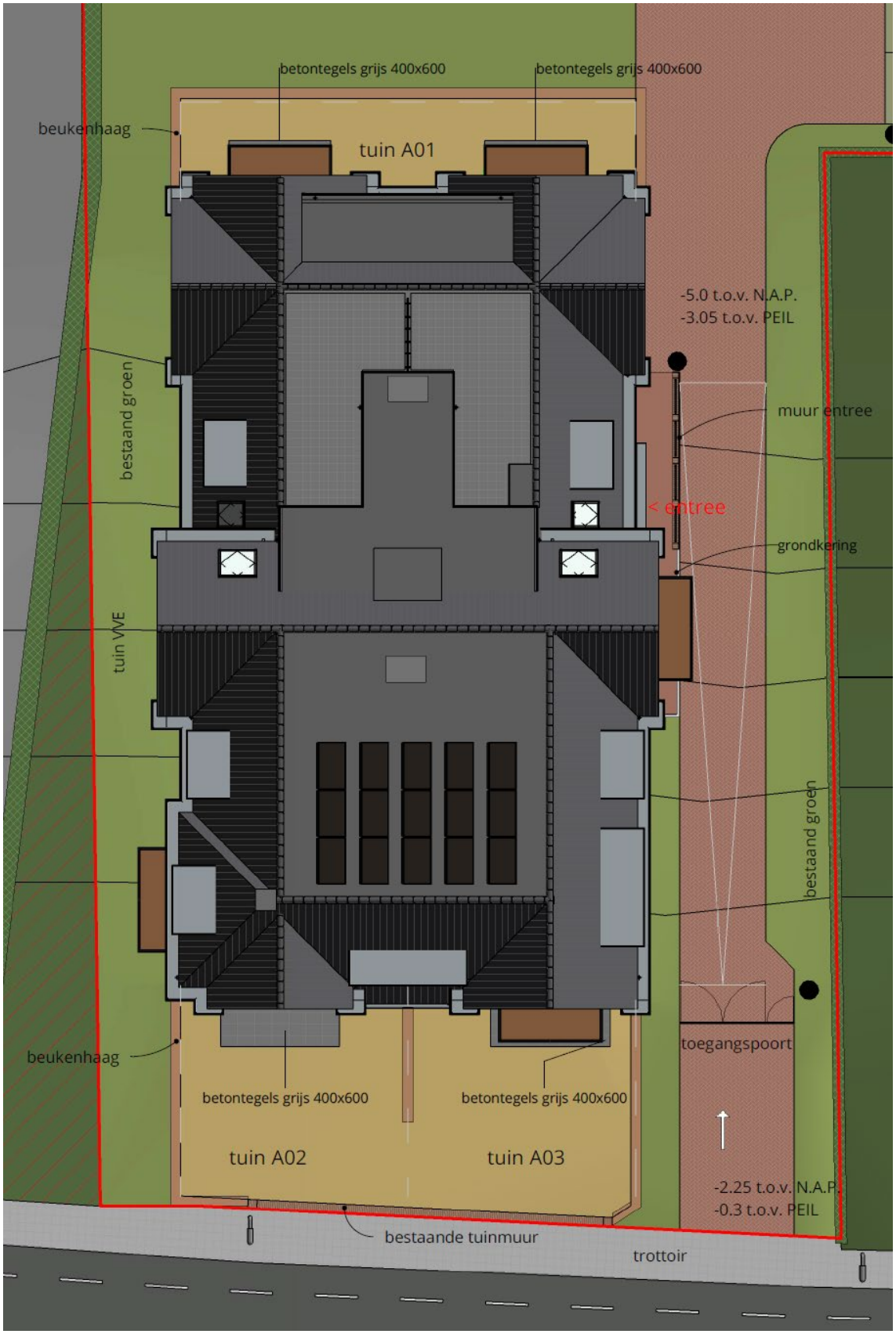
De afstand tussen de gevel van 'Dorpsvilla de Lans' en de gevel/erfafscheiding van Rodenrijseweg 65 bedraagt circa 10 meter en de afstand tussen de gevel van 'Dorpsvilla de Lans' en de erfafscheiding van Rodenrijseweg 67 bedraagt ca. 16,5 meter (afbeeldingen2.4 en 2.5). De toegang/entree van 'Dorpsvilla de Lans' ligt 2 meter inpandig/verdiept t.o.v. de gevel (afbeelding 2.6).



Afbeelding 2.3: toevoegen van het deel snippergroen



Afbeelding 2.4: Situatietekening en directe omgeving Rodenrijseweg 63



Afbeelding 2.4: Situatietekening en directe omgeving Rodenrijseweg 63

Afbeeldingen 2.5: Foto's bestaande situatie

Panorama Rodenrijseweg

Aanzicht woning Rodenrijseweg 65 en 76

Rodenrijseweg 65 en 67

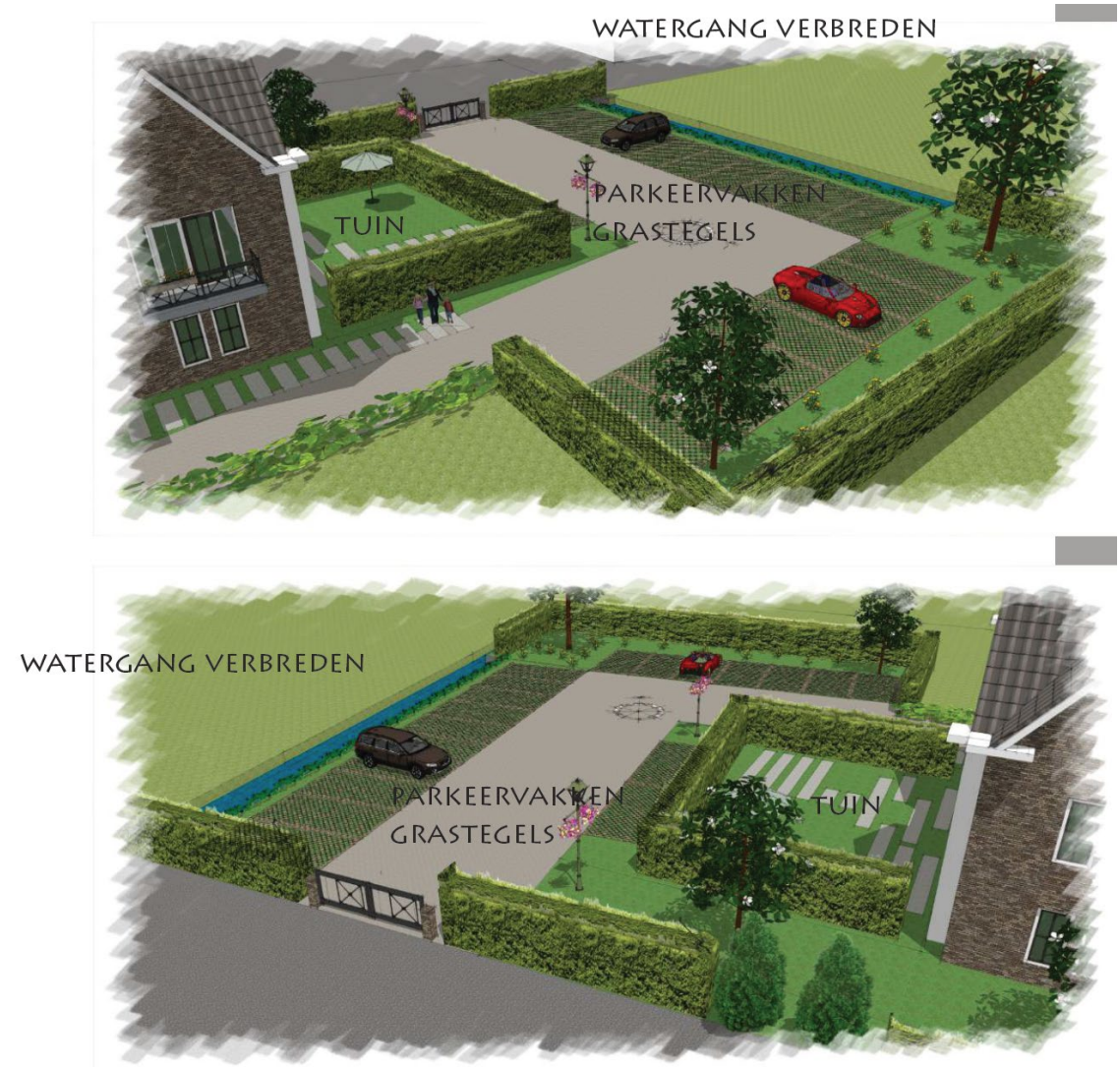
Raam woning Rodenrijseweg 65 linker zijgevel

Afbeeldingen 2.6: Impressie bouwplan Rodenrijseweg 63

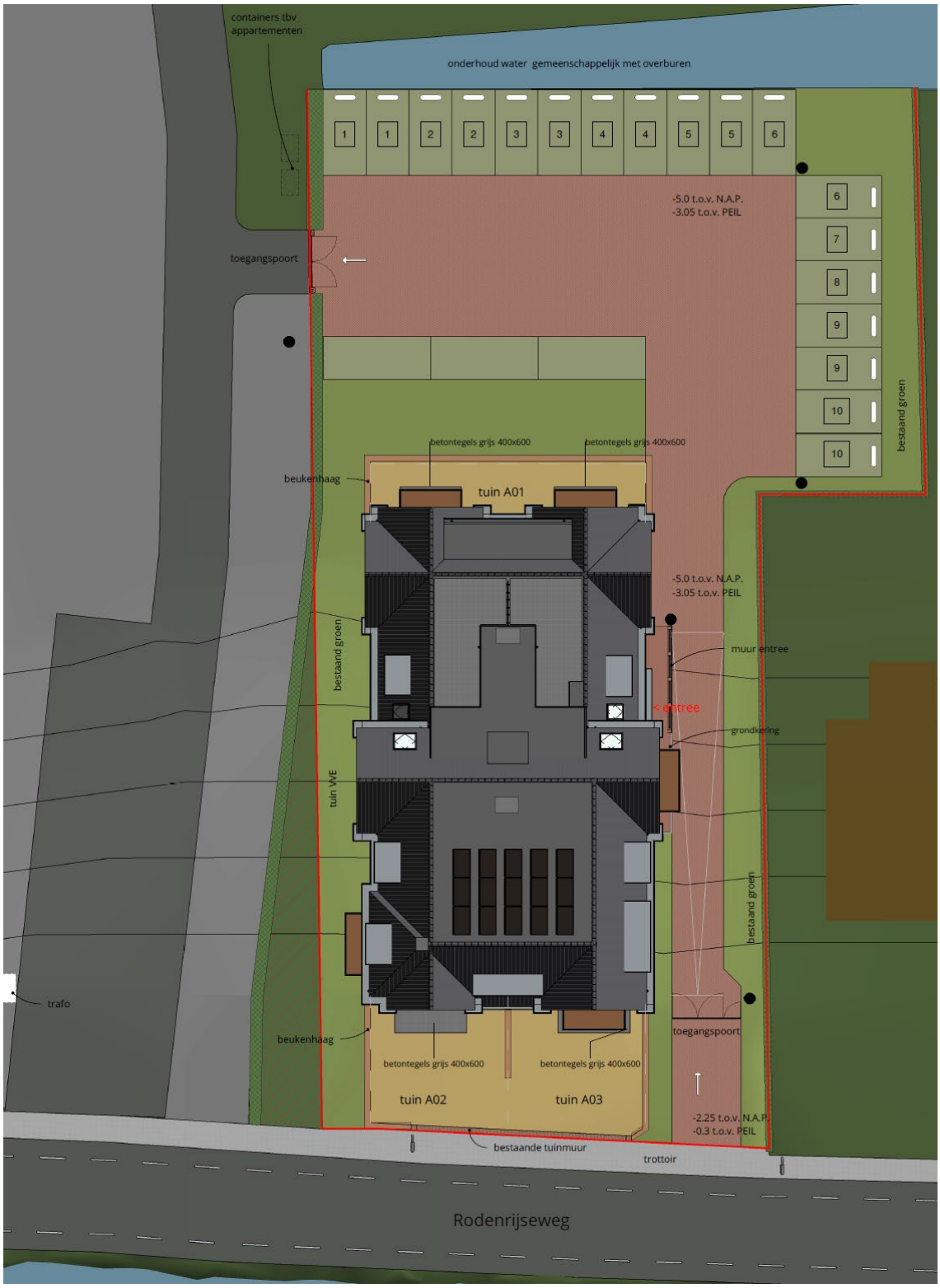
2.2.2 Ontsluiting en parkeren

Ontsluiting

Het plan zal op twee punten ontsloten worden. Er zal een aansluiting op de Rodenrijseweg worden gerealiseerd en een aansluiting op de uitrit aan de noordzijde van het perceel (afbeelding 2.7 en 2.8). Op afbeelding 2.7 is weergegeven hoe de ontsluiting aan de noordzijde zal worden vormgegeven.



Afbeelding 2.7: tweede ontsluiting aan de noordzijde van het perceel



Afbeelding 2.8: Ontsluiting en parkeren binnen het plangebied

Parkeren

Op 27 februari 2014 zijn de Nota parkeren Lansingerland en de Nota Parkeernormen gemeente Lansingerland vastgesteld. Er moet voldaan worden aan de parkeernormen zoals opgenomen in deze nota's. In maart 2017 is de 'Parapluherziening parkeernormering Lansingerland' vastgesteld. Deze parapluherziening herziet de regeling voor het parkeren in alle gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Voor de realisatie van het plan wordt voorzien in een tweede uitweg die uitkomt op een parkeerterrein naast de Rodenrijseweg. Hiervoor zouden ongeveer 2 parkeerplaatsen moeten worden opgeheven. De aanleg van een tweede uitweg voor een perceel mag volgens het beleid van de gemeente niet ten koste gaan van parkeerplaatsen.

Indien echter sprake is van een lage parkeerdruk en door het opheffen van de parkeerplaatsen er geen onevenredige verzwaring van de parkeerdruk plaatsvind mag hiervan worden afgeweken.

Om de parkeerdruk te bepalen heeft Mobycon in september 2019 een parkeeronderzoek uitgevoerd (bijlage 1 van de toelichting). Dit onderzoek is uitgevoerd in de nachtperiode omdat dit voor bewonersparkeren het maatgevende moment is. Mobycon heeft 3 nachten de parkeersituatie van het parkeerterrein en de directe omgeving in beeld gebracht. Hieruit bleek dat op het drukste moment niet meer dan 6 van de 20 parkeerplaatsen op het parkeerterrein in gebruik waren. Ook in de directe omgeving is geen sprake van een hoge parkeerdruk (meer dan 80%). Hieruit kan geconcludeerd worden dat het opheffen van 2 parkeerplaatsen niet zorgt voor een significante stijging van de parkeerdruk. Verkeerskundig is er geen belemmering.

De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling zal zelf volledig op eigen terrein worden opgelost en de ontwikkeling zorgt niet voor een verzwaring van de parkeerdruk in de omgeving. Het programma bevat 2 starterswoningen in het middeldure segment. De overige 8 woningen vallen in het dure segment.

In de parkeernota van Lansingerland zijn de volgende twee parkeerkencijfers opgenomen voor middendure en dure woningen:

Voorziening	**Per**	**Bebouwde kom Lansingerland**	Aandeel bezoek
Koop, etage duur	woning	2,0	0,3
Koop, etage middelduur	woning	1,8	0,3
Huur, sociale huur	woning	1,6	0,3

Totaal dienen er (8 * 2,0) + (2 * 1,8) = 19,6 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd in het plangebied. Dit zijn afgerond 20 parkeerplaatsen. De beoogde parkeerplaatsen worden gesitueerd aan de achterzijde van het perceel en worden half-verhard aangelegd. Een voorbeeld hoe dit kan worden gerealiseerd is weergegeven op afbeelding 2.8.

2.3. Juridische aspecten

2.3.1. Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld conform de gemeentelijke standaard, met inachtneming van de bepalingen die zijn opgenomen in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro), zoals de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012) en het coderingssysteem Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO2012).

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de regels en verbeelding van voorliggend plan zijn opgebouwd.

2.3.2. Planmethodiek

Bestemmingsmethodiek

In het voorliggende bestemmingsplan is een gedetailleerde wijze van bestemmen opgenomen, op grond waarvan direct een omgevingsvergunning voor het bouwen kan worden verleend (indien de aanvraag past binnen het bestemmingsplan).

2.3.3. Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1);
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2);
- Algemene regels (hoofdstuk 3);
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4).

De regels zijn in overeenstemming met de gemeentelijke standaard. Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk worden de regels van toepassing verklaard op het voorliggende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn - waar mogelijk - flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Onder de bestemmingsomschrijving is aangegeven voor welke functies de gronden bestemd zijn. In het vervolg van deze paragraaf wordt kort ingegaan op de verschillende bestemmingen.

Tuin

De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor tuinen behorend bij de aangrenzende woningen. In de tuin mogen enkel ongebouwde parkeervoorzieningen worden aangelegd en geen bouwwerken worden gebouwd.

Wonen

Deze bestemming is opgenomen voor de woningen in het plangebied. Daarbij is gekozen voor een gedetailleerde bestemming. Voor de woningen is een bouwvlak aangegeven. Bepaald is

dat de goothoogte niet meer mag bedragen dan is aangegeven op bijlage 1 van de regels ‘Bouwhoogten Rodenrijseweg’, rekening houdend met het talud van de dijk. Woningen mogen gestapeld worden gebouwd en een dakopbouw is toegestaan. Op het perceelsgedeelte buiten het bouwvlak is erfbebouwing in de vorm van aan- en uitbouwen en/of bijgebouwen niet toegestaan. Aan- en uitbouwen in de vorm van een erker zijn wel toegestaan. Parkeren mag halfverhard op de woonbestemming worden gerealiseerd.

Water
De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor water; de waterhuishouding (waterberging, -aanvoer en -afvoer, (hoofd)watergangen, e.d.), groenvoorzieningen en taluds. Binnen de algemene gebruiksregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de watercompensatie die gekoppeld is aan de bestemming ‘Wonen’.

Waterstaat - Waterkering
Het delen van het perceel met de dubbelbestemming ‘Waterstaat – Waterkering’ zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), primair bestemd voor de waterkering en de waterhuishouding.

Waarde – Archeologie 3
De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor behoud van de (potentieel) aanwezige archeologische waarden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels
In hoofdstuk 3 zijn de anti-dubbeltelregel, de algemene bouwregels, algemene gebruiksregels, algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingsregels, algemene aanduidingsregels en proceduregels beschreven.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

2.3.4. Geometrische plaatsbepaling / verbeelding

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een GBKN-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekscoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden (en in dit geval ook wateren) een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

De gegevens zijn digitaal raadpleegbaar. Via de digitale portal waarop het plan wordt gepubliceerd kan, door te klikken op een bepaalde locatie, de bijbehorende bestemmingsregeling worden opgeroepen.

3 Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak, de structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. Daarmee is de SVIR de 'Kapstok' voor uitwerkingen van beleid met ruimtelijke consequenties. De structuurvisies Project Mainport Rotterdam, Structuurschema Elektriciteitsvoorziening III en de 3e Nota Waddenzee alsook het Nationaal Waterplan blijven bestaan. Deze structuurvisies zijn gedetailleerder dan de SIVR, of bestrijken een breder beleidsterrein dan alleen het ruimtelijk domein, en blijven als uitwerking van de SVIR bestaan. De SVIR heeft als horizon 2040, maar geeft vooral het kader voor de acties en beslissingen die op de korte termijn worden genomen.

De structuurvisie bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028):

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimte-lijke-economische structuur van Nederland;
2. Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuur-historische waarden behouden zijn.

Beoordeling en conclusie

Het plangebied ligt niet in de EHS (thans: Natuur Netwerk Nederland) of in Natura 2000-gebieden en de ontwikkelingen in het plangebied hebben geen invloed op nationale belangen. Van aantasting van waardevolle natuurlijke en cultuurhistorische waarden in het plangebied is geen sprake.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit het SVIR. Het gaat onder meer om nationale belangen als rijksvaarwegen, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de ecologische hoofdstructuur (EHS) (thans genaamd: Natuurnetwerk Nederland, ofwel NNN) bij de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de EHS is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Beoordeling en conclusie
Er zijn geen nationale belangen in het geding in het plangebied; derhalve werpt het Barro geen belemmeringen op.

Ladder voor Duurzame Verstedelijking ((Bro 3.1.6 tweede lid)
De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Toetsing aan de Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Beoordeling en conclusie
Gezien de kleinschaligheid voorziet het plan niet in een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i van het Bro en is artikel 3.1.6, 2e lid van het Bro niet van toepassing. Deze conclusie kan met diverse jurisprudentie worden gestaafd. De ‘grens’ ligt ingevolge jurisprudentie momenteel bij 11 woningen. Verdere toetsing aan de Ladder kan derhalve achterwege blijven. De wijze waarop het plan past binnen de (regionale) woonkaders vindt plaats in de volgende paragrafen.

3.2. Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Zuid-Hollad

Op 20 februari 2019 heeft de provincie Zuid-Holland het Omgevingsbeleid vastgesteld. Het Omgevingsbeleid van Zuid-Holland omvat al het provinciale beleid voor de fysieke leefomgeving. Het bestaat uit twee kaderstellende instrumenten: de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Daarnaast zijn in het Omgevingsbeleid operationele doelstellingen opgenomen, die deel uit maken van verschillende uitvoeringsprogramma’s en -plannen, zoals het programma Ruimte en het programma Mobiliteit. De ruimtelijke hoofdstructuur maakt met een integraal kaartbeeld inzichtelijk hoe de strategische beleidskeuzes uit de Omgevingsvisie ruimtelijk samenkomen.

Met het Omgevingsbeleid streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Onder ‘omgevingskwaliteit’ wordt verstaan: het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. In de gehele provincie, zowel in het stedelijk gebied als in het landelijk gebied, beoogt het kwaliteitsbeleid een ‘ja, mits-beleid’: ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

De ambitie van de provincie is een slim, schoon en sterk Zuid-Holland. De Provincie gaat uit van zes richtinggevende ambities, waarbinnen een aantal opgaven zijn geformuleerd:
1. Naar een klimaatbestendige delta
2. Naar een nieuwe economie: the next level
3. Naar een levendige meerkernige metropool
4. Energievernieuwing
5. Best bereikbare provincie
6. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Ruimtelijke kwaliteit
Het ruimtelijk kwaliteitsbeleid bestaat uit een viertal kwaliteitskaarten (de laag van de ondergrond, de laag van de cultuur- en natuurlandschappen, de laag van de stedelijke occupatie en

de laag van de beleving), samengevat in één integrale kwaliteitskaart, bijbehorende richtpunten en een aantal bepalingen in de verordening. Ontwikkelingen moeten rekening houden met deze richtpunten. De kwaliteiten zijn uitgewerkt in de gebiedsprofielen. De gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit bieden handvatten om te bepalen hoe groot de ruimtelijke impact in specifieke gevallen is. De provincie maakt hierbij onderscheid in drie soorten ontwikkeling: inpassing, aanpassing en transformatie. Voorliggend plan voorziet in een inpassing binnen het gebiedsprofiel 'steden en dorpen.'

De provincie heeft 12 provinciale opgaven gedefinieerd, die elk bestaan uit samenhangende beleidskeuzes. Deze beleidskeuzes werken door naar uitvoeringsprogramma's en regels in de verordening. De relevante beleidskeuzes worden hieronder beknopt toegelicht.

Ruimte en verstedelijking
Zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied

Wonen
Bevorderen van de beschikbaarheid van voldoende passende woningen in een aantrekkelijke leefomgeving, aansluitend op de behoeften van verschillende doelgroepen

Een belangrijke opgave in het kader van ruimte en verstedelijking is het zorgen voor een zorgvuldig ruimtegebruik en een compact, samenhangend en kwalitatief hoogwaardig bebouwd gebied. In lijn met de maatschappelijke behoefte zet de provincie in op het beter benutten van het bestaand stads- en dorpsgebied. Indien een gemeente een ruimtelijke ontwikkeling wil realiseren, wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen.

Uitgangspunt van de Ladder is dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte en in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Nieuwe verstedelijking moet daarom passen in regionale visies, de kwaliteitskaart van de Visie ruimte en mobiliteit en andere in de visie en verordening aangegeven ruimtelijke kaders. De Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen in nationale wet- en regelgeving, zoals beschreven in paragraaf 3.1. Toepassing is van provinciaal belang, daarom is in de verordening een verwijzing opgenomen naar de Rijksladder. Uit jurisprudentie blijkt dat een woningbouwlocatie die voorziet in de realisatie van maximaal 11 woningen binnen een dorpskern niet hoeft te worden aangemerkt als woningbouwlocatie of andere stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i van het Bro. Daarmee hoeft er voor dit plan geen toets aan de Ladder te worden doorlopen.

3.3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Lansingerland 2025

Op 18 februari 2010 heeft de gemeenteraad van Lansingerland de Structuurvisie 2025 vastgesteld. De structuurvisie geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot 2025 en een doorkijk naar de lange termijn. Bij de structuurvisie hoort een uitvoeringsprogramma waarin wordt aangegeven op welke wijze de beoogde ontwikkelingsprojecten tot realisatie kunnen komen.

Veel van de ontwikkelingen tot 2025 komen voort uit bestaand beleid. Voor een zeer belangrijk deel ligt de ruimtelijke structuur van Lansingerland dan ook al vast. Doelen van de structuurvisie zijn:

- visie én uitvoeringsprogramma tot 2025;
- doorkijk naar de lange termijn;
- toetsingskader voor nieuwe initiatieven;

- basis voor actualisatie bestemmingsplannen;
- mogelijkheden om kosten te verhalen;
- voldoen aan de verplichting nieuwe Wro.

Toetsing
Het voorliggende plangebied is bestemd voor het behoud van cultuurhistorisch waardevolle karakter van de linten. Het betreft hier een dorpslint. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de vergroting van een bouwvlak juridisch-planologisch mogelijk. Het bouwplan past binnen het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het lint.

Vanwege de specifieke locatie en de beoogde vormgeving past de dorpsvilla bij het diverse karakter van het lint. De dorpsvilla heeft een individuele architectuur en is qua positionering, maat en schaal afgestemd op de algemene ruimtelijke karakteristiek van de Rodenrijseweg (historische lint). Er is gekozen voor een massa-opbouw die zodanig is vormgegeven dat de dorpsvilla op de beoogde locatie de continuïteit van het lint verbeterd en een al aanwezige entree naar het achterliggende bedrijventerrein accentueert. Daarom sluit de dorpsvilla in stedenbouwkundige zin aan bij de opgave voor de specifieke locatie. De dorpsvilla levert daardoor zowel in algemene als specifieke zin een bijdrage aan de ruimtelijke kwaliteit van het historische lint.

Afbeelding 3.1: Uitsnede structuurvisie Lansingerland 2025

Conclusie
Het bouwplan past in de gemeentelijke structuurvisie Lansingerland.

Toekomstvisie 2040
In augustus 2007 heeft het college van de gemeente Lansingerland het initiatief genomen een toekomstvisie voor de gemeente te ontwikkelen (vastgesteld d.d. 19 februari 2009). De toekomstvisie heeft verschillende doelen. Door de toekomst van de gemeente vast te stellen vindt automatisch een afstemming van het beleid van de voormalige gemeenten Bergschen-

hoek, Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs op elkaar plaats. Om tot een eenduidig beleid voor de gehele gemeente te komen is de tijdshorizon verder gelegd dan één of twee collegeperiodes. De toekomstvisie 2040 kan worden gezien als voorbereiding op de Structuurvisie.

De toekomstvisie voor de gemeente Lansingerland laat zich in hoofdlijnen bepalen door de volgende accenten:

- aantrekkelijk suburbaan wonen;
- leefbaar, zorgzaam met een eigen identiteit;
- ontspannen groene en recreatieve gemeente;
- een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven en het verder ontwikkelen van de greenport.

Met betrekking tot het voorliggende plangebied is aantrekkelijk en suburbaan wonen van belang.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de realisatie van een dorpsvilla met 10 appartementen juridisch-planologisch mogelijk en past daarmee in lijn met de Toekomstvisie 2040.

Woonvisie Lansingerland 2015-2020

De Woonvisie Lansingerland 2015-2020 is vastgesteld op 9 juli 2015. Sinds 2008 is het beleidsveld Wonen sterk aan veranderingen onderhevig. De koopwoningmarkt is veranderd door de financiële crisis, woningcorporaties zijn geconfronteerd met een verhuurders- en solidariteitsheffing en hebben in toenemende mate moeite met de verkoop van hun bezit. Tevens is de opgave voor het bouwen van sociale huurwoningen problematischer geworden, doordat woningcorporaties veel minder investeringscapaciteit hebben dan in het verleden. Daarbij zijn woonconsumenten kritischer geworden, beïnvloeden vergrijzing en ontgroening de mate van prioritering van doelgroepen en is het een stuk lastiger geworden voor een hypothecaire lening in aanmerking te komen. Mede daardoor is de haalbaarheid van projecten momenteel een grote uitdaging, hetgeen grote (financiële) gevolgen heeft voor de gemeente Lansingerland, die sinds de jaren 90 behoort tot de gemeenten met een aanzienlijke opdracht in de regionale verstedelijkingsopgave. De gemeente Lansingerland wil met de woonvisie Lansingerland 2015-2020 in elk geval tot 2021 haar visie en beleid uitdragen op het vlak van woningen, woonomgeving, woningbouw en doelgroepen van woonbeleid. Daarbij vindt aansluiting plaats met de overkoepelende missie van de gemeente om zorg te willen dragen voor een gevoel van welbevinden bij iedere inwoner op het terrein van wonen, werken en recreëren in Lansingerland. Het geformuleerde beleid houdt rekening met alle factoren die de afgelopen en komende jaren van invloed waren en zijn. Het uitgangspunt is de toekomstvisie: Lansingerland op weg naar 2040. Extra aandacht in deze woonvisie gaat uit naar de effecten van de wijziging van de woningwet (novelle van Blok), waardoor gemeenten vanaf 2015 (meer) wettelijke verantwoordelijkheden krijgen naar de in haar gemeente actieve woningcorporaties (3B Wonen en Havensteder) en op basis van de woonvisie sturing gaan geven aan de opgaven die zij van de corporaties verlangt. Lansingerland vindt het belangrijk om vanuit haar visie en ondanks de onzekere tijden op het vlak van de economie en betaalbaarheid van woningen de beleidsdoelen zo concreet mogelijk te vertalen naar wat ze wil en voor wie ze dat wil. Initiatieven op het terrein van duurzaamheid worden gewaardeerd, ondersteund en gestimuleerd.

De gemeente Lansingerland wil samen met haar partners investeren in een groene en duurzame leefomgeving, waar alle inwoners veilig en prettig kunnen wonen, werken en recreëren, met een gevarieerd woningaanbod, passend bij de sociale en demografische opbouw van de samenleving, met behoud van historische en culturele waarden'.

- vergroten van keuzevrijheid en gevarieerd woningaanbod;
- bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus;
- versterken van duurzame woon- en leefomgeving;

In de dorpsvilla worden 10 appartementen gerealiseerd, met verschillende grootte en voor verschillende doelgroepen, waaronder 2 starterswoningen. De 2 starterswoningen worden ook in de regels vastgelegd. Door deze variatie wordt een bijdrage geleverd aan een gevarieerd woningaanbod en past in de gemeentelijke woonvisie.

Mobiliteitsplan Lansingerland beweegt

Gemeente Lansingerland heeft in het mobiliteitsplan “Lansingerland beweegt” op hoofdlijnen het verkeers- en vervoerbeleid tot 2020 vastgesteld. Het mobiliteitsplan bestaat uit een visiedocument en een maatregelenpakket. Het visiedocument is op 28 mei 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. In het visiedocument wordt de huidige situatie beschreven, de belangrijkste knelpunten geanalyseerd en er worden oplossingsrichtingen naar voren gebracht. Daarnaast is er een kader voor uitwerkingsnota’s opgenomen. Uitwerkingen van het beleid moeten passen binnen de oplossingsrichtingen die in het mobiliteitsplan zijn vastgelegd.

De beoogde dorpsvilla wordt in de toekomstige situatie direct ontsloten op de Rodenrijseweg. De ontwikkeling dient bij de verdere uitwerking rekening te houden met het Mobiliteitsplan ‘Lansingerland beweegt’.

Kader Duurzame Gebiedsontwikkeling

Gezien het grote aantal ruimtelijke projecten binnen de gemeente is er een urgente vraag om een helder en concreet duurzaamheidskader voor Duurzame Gebiedsontwikkeling (hierna: DGO) te hebben. Hiermee kan in de actuele ruimtelijke projecten meer eenheid en consistentie komen ten aanzien van de invulling van het begrip duurzaamheid.

De scope van het kader DGO is als volgt:

1. De notitie geeft het duurzaamheidskader voor nieuwbouwontwikkelingen van woningen binnen de gemeentegrenzen van Lansingerland. Alle projectgroottes ten aanzien van woningaantallen zijn hierin begrepen.
2. De notitie geeft een uitwerking aan de drie door de gemeente geselecteerde focusthema’s: Energie, Klimaatadaptatie, Circulaire Grondstoffen. Deze focusthema’s zijn één op één afgeleid uit de routekaart die op dit moment wordt opgesteld.
3. De notitie geeft per thema de ondergrens de te realiseren duurzaamheidprestaties. Projectgebonden kunnen hier uiteraard aanvullingen en toevoegingen op worden gedaan.
4. Het kader DGO blijft een richtlijn. Projectleiders dienen, binnen de contractuele en financiële context van hun project, maximale inspanning te verrichten om de criteria in de planontwikkeling te verwerken.

Conclusie

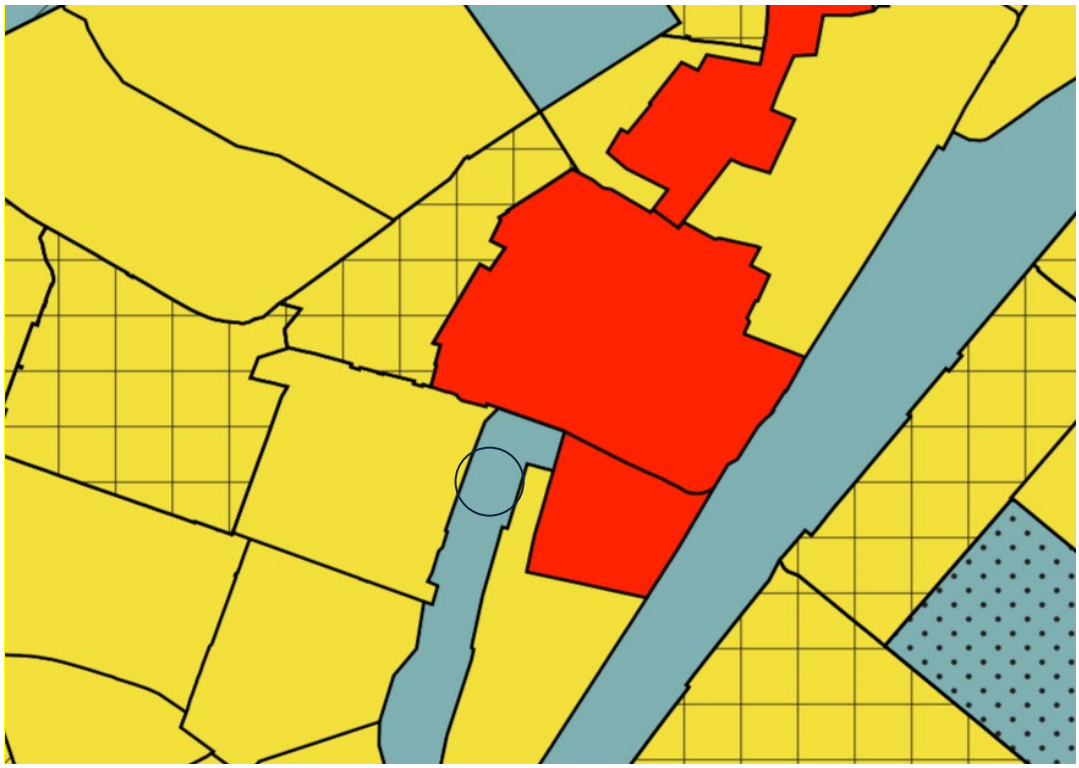
In de anterieure overeenkomst bijhorend bij dit bestemmingsplan is vastgelegd dat de initiatiefnemer zich dient te houden aan het DGO.

Welstandsnota
Het welstandsbeleid dat in de welstandsnota (vastgesteld d.d. 26 april 2012) wordt uiteengezet, is bedoeld om de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Lansingerland te behouden en te stimuleren. Elk bouwplan moet, zowel op zichzelf, als in relatie tot zijn omgeving voldoen aan de redelijke eisen van welstand, volgens criteria die zijn vastgesteld in de gemeentelijke welstandsnota. Bovendien mogen bestaande bouwwerken niet in ernstige mate in strijd zijn met redelijke eisen van welstand, ook weer volgens de criteria in de welstandsnota. Alleen als de gemeenteraad een gebied of een object als 'welstandsvrij' aanwijst, vervalt de preventieve welstandsbepaling. In Lansingerland wil de gemeente echter bij een deel van de vrije gebieden een vangnet behouden in de vorm van een paar summiere criteria om excessen te voorkomen. Gesproken wordt daarom van 'vrij met excessenregeling'.

Het welstandsbeleid van Lansingerland is uitgewerkt op basis van vier welstandsniveaus:
- welstandsvrij;
- vrij met excessenregeling;
- licht;
- bijzonder.

Welstandsniveau 'vrij met excessenregeling'
Het plangebied is gelegen binnen welstandsniveau 'vrij met excessenregeling'.
Voor het welstandsniveau 'vrij met excessenregeling' zijn enkele minimale welstandscriteria van toepassing. In tegenstelling tot de geheel vrije gebieden acht de gemeente het in deze gebieden van belang om minimaal toezicht uit te oefenen, gericht op het voorkomen van uitwassen. Dit welstandsniveau is toegekend aan enkele historische polderlinten, een aantal bedrijventerreinen, een deel van het agrarisch gebied, de recreatie- en sportgebieden en twee woonbuurten. In deze gebieden wordt óf de kwaliteit niet bepaald door de samenhang van de bebouwing, óf is de bebouwing weinig openbaar, óf wordt deregulering mogelijk geacht.

Lintstructuur
Het plangebied maakt tevens deel uit van de historische polderlintstructuur. De lintbebouwing moet herkenbaar blijven. Het Coalitieakkoord stelt: 'in ieder geval is welstand aan de orde waar er sprake is van lintbebouwing.' Dit uitgangspunt heeft in de Nota Cultuurhistorie Plus een genuanceerde uitwerking gekregen, die bepalend is voor de invulling van het welstandsbeleid voor de linten.



Afbeelding 3.2: uitsnede kaart welstandsniveaus (plangebied zwart omcirkeld).

4 Natuur en landschap

4.1 Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden, met wetgeving ten aanzien van soorten en Natura 2000-gebieden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen). Daarnaast hebben provincies eigen beleid ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN; de voormalige Ecologische Hoofdstructuur of EHS) en overige natuurwaarden buiten het NNN.

4.1.1 Soorten

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.
2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien
   a. er geen andere bevredigende oplossing is, en
   b. geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en
   c. sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
      - de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of

- de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.

3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:
   a. er geen andere bevredigende oplossing is, en
   b. indien geen afbreuk wordt gedaan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden.

De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In de gemeente Lansingerland is de provincie Zuid-Holland het bevoegd gezag voor de Wnb. De provincie Zuid-Holland handhaaft in haar Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Zuid-Holland (die per 1 januari 2017 in werking is getreden) de vrijstelling voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden voor de soorten die vielen onder de vrijstelling in de Flora- en faunawet voor algemeen voorkomende soorten (Ffwet - tabel 1 AMvB art. 75). Alleen voor de soorten molmuis, ondergrondse woelmuis en tweekleurige bosspitsmuis is deze vrijstelling komen te vervallen, omdat blijkt dat deze soorten niet of nauwelijks voorkomen in Zuid-Holland zodat een provinciale vrijstelling voor die soorten niet opportuun is.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

4.1.2 Wnb: Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vrl- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strenge) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

4.1.3 Natuurnetwerk Nederland en overige bos- en natuurgebieden

Natuurnetwerk Nederland
Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincie Zuid-Holland heeft in haar Verordening Ruimte 2014 regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

Natuurwaarden buiten het Natuurnetwerk Nederland
Ook buiten het NNN zijn grote natuurwaarden aanwezig in Zuid-Holland. Behoud, herstel en verdere ontwikkeling van deze natuurwaarden dragen substantieel bij aan de biodiversiteit in de provincie. Aanvullend wordt door de provincie in de Visie ruimte en mobiliteit ingezet op de volgende opgaven:

- het realiseren van een natuurmantel in de vorm van een groenblauwe dooradering rondom de natuurkernen in het NNN;
- het in stand houden van de belangrijke leefgebieden voor weidevogels in blijvend agrarisch gebied door agrarisch natuurbeheer;
- het vergroten van de biodiversiteit in recreatiegebieden;
- het benutten van de mogelijkheden voor tijdelijke natuur op braakliggende terreinen.

4.2 Onderzoek

4.2.1 Soorten

Ten behoeve van de nieuwbouw zal de huidige bebouwing worden gesloopt en een gedeelte van het groen in de tuin worden verwijderd. Ten tijde van de Quickscan is al het groen beoordeeld omdat de plannen omtrent de inrichting van het terrein nog kunnen wijzigen. Tevens is rekening gehouden met het eventueel dempen van de vijver. Het voornemen is om de groene tuin zoveel als mogelijk te behouden.

Om te bepalen welke beschermde soorten mogelijk aanwezig zijn in het projectgebied zijn verscheidene verspreidingsatlassen, verspreidingskaarten, de NDFF en jaarverslagen geraadpleegd. Door een deskundig ecoloog is een veldbezoek uitgevoerd, waarbij is bepaald welke van de in de omgeving voorkomende beschermde soorten op basis van het aanwezige biotoop aanwezig kunnen zijn. Hierbij is specifiek gelet op individuen en sporen zoals uitwerpselen en nesten van beschermde soorten. Een uitgebreide rapportage van deze Quickscan is bijgevoegd als bijlage 2 van de toelichting.

Onderzoeksresultaten Quickscan
Uit de ecologische Quickscan blijkt dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden rekening dient te worden gehouden met de Wet natuurbescherming. Bijbehorende vervolgstappen en maatregelen zijn in de rapportage ‘Ecologische Quickscan, Rodenrijseweg 63 te Berkel en Rodenrijs, VanderHelm Milieubeheer, d.d. 12 september 2019’ uiteengezet.

Aanvullend ecologisch onderzoek dient plaats te vinden voor een aantal doelsoorten waaronder de Huismus, Gierzwaluw, Sperwer, Ransuil en Vleermuis. Dit onderzoek is medio juni 2020 afgerond. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone – voorwaardelijke verplichting ecologie' wordt een omgevingsvergunning voor het slopen van de bestaande bebouwing slechts verleend indien wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de bepalingen van de Wet natuurbescherming.

Onderzoeksresultaten soortgericht onderzoek
Ter plaatse van de woning met bijbehorende tuin aan de Rodenrijseweg 63 te Berkel en Rodenrijs is een soortgericht onderzoek naar vleermuizen, huismussen en gierzwaluwen uitgevoerd. Het doel van het onderzoek is het uitsluiten, dan wel aantonen, van nesten, voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van alle onderzochte soorten in het projectgebied.

Vleermuis
In het projectgebied zijn geen voortplantings- of rustplaatsen van vleermuizen vastgesteld. In de directe omgeving van het projectgebied zijn twee baltsterritoria van de gewone dwergvleermuis vastgesteld. Deze verblijfplaatsen liggen echter buiten de invloedsfeer van de uit te voeren werkzaamheden.

Huismus
In het projectgebied zijn geen nesten, rustplaatsen of essentieel leefgebied van de huismus vastgesteld. In de omgeving van het projectgebied zijn twee nest indicerende huismussen waargenomen. De daarbij behorende nesten en essentieel groen liggen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden.

Gierzwaluw
In het projectgebied zijn geen nesten van de gierzwaluw vastgesteld. In de omgeving van het projectgebied zijn nestindicerende waarnemingen van gierzwaluwen gedaan. De nesten van deze gierzwaluwen liggen buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden.

Algemene broedvogels
Geadviseerd wordt alle werkzaamheden in eerste instantie uit te voeren buiten het broedseizoen. Met name het verwijderen van het groen en andere werkzaamheden in de tuin. Enkel indien tijdens een controle, uitgevoerd door een deskundig ecoloog, blijkt dat in het projectgebied en de directe omgeving geen broedende vogels of nesten aanwezig zijn, kunnen werkzaamheden binnen het broedseizoen worden uitgevoerd. Indien algemene broedvogels in het projectgebied broeden dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen en dient door een deskundig ecoloog te worden bepaald of, op welke manier en wanneer de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder overtreding van de Wet natuurbescherming.

Zorgplicht
Gedurende de werkzaamheden dient voldoende zorg in acht te worden genomen voor alle in het wild voorkomende flora en fauna. Aanwezige dieren moeten voldoende tijd krijgen om te kunnen vluchten. Lichtverstoring van vleermuizen in de nacht dient te worden voorkomen. Indien men onverwachts strikt beschermde soorten aantreft dient direct een deskundig ecoloog te worden geraadpleegd om af te stemmen of, op welke manier en wanneer de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder overtreding van de Wet natuurbescherming. Bij twijfel over de aanwezigheid van een strikt beschermde soort wordt geadviseerd altijd de hulp van een deskundige in te schakelen. Indien gewenst kunnen zorgplicht maatregelen worden vastgelegd in een ecologisch werkprotocol.

4.2.2 Natura 2000

De Rodenrijseweg 63 te Berkel en Rodenrijs maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde beschermde Natura 2000-gebied dat gevoelig is voor stikstofdepositie is ‘Boezems Kinderdijk’. Dit natuurgebied ligt op circa 15 kilometer ten zuidoosten van het projectgebied. Ook het Natura 2000-gebied ‘Oude Maas’ is gevoelig voor stikstofdepositie. Dit natuurgebied ligt op ruim 16 kilometer afstand. Andere Natura 2000-gebieden (die gevoelig zijn voor stikstofdepositie) liggen op een afstand van 19 kilometer of meer.

Stikstofdepositie
De stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, veroorzaakt door de sloop van de huidige bebouwing, de nieuwbouw van een complex van 10 appartementen en het bewonen (inclusief het bijbehorende verkeer) van het nieuwe appartementencomplex ter plaatse van de Rodenrijseweg 63 te Berkel en Rodenrijs bedraagt minder van 0.00 mol/ha/jaar op een afstand van meer dan 10 kilometer.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op een afstand van 15 kilometer. Een negatief extern effect door stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt dan ook uitgesloten. Een memo met modelberekeningen van de aanlegfase, gebruiksfase en vervoersbewegingen is opgenomen in bijlage 4 van de toelichting. Een notitie door de DCMR aangaande stikstof en woningbouw in Lansingerland is opgenomen in bijlage 5 van de toelichting.

4.2.3 Natuurnetwerk Nederland en natuurwaarden buiten het Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied is niet gelegen in en grenst niet aan het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en bevat geen andere door de provincie Zuid-Holland beschermde natuurwaarden. Verplichtingen zijn niet aan de orde.

4.3 Conclusie

Uit de QuickScan is gebleken dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden rekening dient te worden gehouden met de Wet natuurbescherming. Het soortgericht onderzoek leidt niet tot aanvullende maatregelen. Middels een voorwaardelijke verplichting wordt voldaan aan de bepalingen van de Wet natuurbescherming. Een negatief extern effect door stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is uitgesloten. Ecologie vormt in het kader van de bestemmingsplanprocedure geen belemmering voor de ontwikkeling aan de Rodenrijseweg.

5. Water

5.1 Kader

Er is een groot aantal beleidsstukken dat betrekking heeft op de waterhuishouding. Hieronder wordt één en ander uiteengezet.

5.1.1 Europees en Rijksbeleid

Nationaal Waterplan

De waterplannen geven het landelijke, respectievelijk regionale (strategische) waterbeleid weer. Voor het rijk is dit vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP). Het NWP geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan én de partiële herzieningen hiervan. Het NWP is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingrisico`s (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM). Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk de volgende principes:

- integraal waterbeheer: het kabinet houdt vast aan een integrale aanpak van de wateropgaven, door opgaven op het gebied van waterkwantiteit (waterveiligheid en wateroverlast), waterkwaliteit en gebruik van (zoet)water in natte en droge situaties in samenhang te beschouwen;
- afwenteling voorkomen: het kabinet wil voorkomen dat waterkwantiteits- en waterkwaliteitsproblemen worden afgewenteld in de ruimte en de tijd, zoals het afwentelen van bovenstrooms veroorzaakte waterkwaliteitsproblemen op benedenstrooms gelegen wateren. Om afwenteling te voorkomen, maken beheerders onderling afspraken over acceptabele hoeveelheden en de kwaliteit van het te ontvangen water. Om afwenteling te voorkomen gelden ook de tritsen vasthouden-bergen-afvoeren en schoonhouden-scheiden-schoonmaken;
- ruimte en water verbinden: bij de aanpak van wateropgaven en de uitvoering van maatregelen vindt vooraf afstemming plaats met de andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied. Het doel is dat de scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of elkaar versterken. Met deze aanpak is het vaak mogelijk het waterbeheer te verbeteren en tegelijk de economie en de leefomgeving te versterken tegen lagere kosten.

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen hebben een bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m3/jaar. Gemeenten hebben verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en het waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen (bijvoorbeeld wateroverlast of verdroging) in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro 1985) en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Waterhuishouding

In oktober 2001 is de “Handreiking Watertoets 1” uitgekomen. Hierin werd de basis gelegd voor een duidelijke waterparagraaf in ruimtelijke plannen. Eind 2003 is de “Handreiking Watertoets 2; samenwerken aan water in ruimtelijke plannen” verschenen, die de eerste handreiking volledig vervangt. In deze tweede handreiking is per type plan een concrete uitwerking van de watertoets vermeld. Voor bestemmingsplannen geldt het volgende.

Vanuit het oogpunt van toelatingsplanologie (de benadering die inmiddels in het nieuwe nationale ruimtelijke beleid is losgelaten maar nog wel als uitgangspunt voor de handreiking geldt) bepaalt het bestemmingsplan welke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn en welke niet. Het plan geeft de ruimtelijke en functionele randvoorwaarden en mogelijkheden. Om de gewenste ontwikkelingen ook daadwerkelijk te realiseren is vroegtijdig overleg tussen de initiatiefnemer en de betrokken waterbeheerder(s) noodzakelijk. Het doel hiervan is tijdig inzicht te krijgen in de mogelijke negatieve effecten van plannen en besluiten op de waterhuishouding, maatregelen op te zetten om deze negatieve effecten te voorkomen en mogelijke kansen voor het watersysteem te benutten.

Het bestaande nationale, provinciale en gemeentelijke beleid met betrekking tot de waterhuishouding dient altijd als uitgangspunt. Het bestemmingsplan mag geen slechtere waterhuishoudkundige situatie creëren dan in dat beleid is vastgelegd. In het onderliggende bestemmingsplan worden (vooralsnog) geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die van invloed zijn op de

waterhuishouding in het gebied.

Met de wettelijke verankering van de watertoets in het Bro worden initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen verplicht “een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding” op te nemen in de toelichting van onder meer streekplannen en bestemmingsplannen.

Kaderrichtlijn water

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht geworden. De KRW geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater. Zo dienen alle waterlichamen in 2015 een “goede ecologische toestand” (GET) te hebben bereikt en dienen sterk veranderende c.q. kunstmatige wateren in 2015 een “goed ecologisch potentieel” (GEP) te hebben bereikt. De chemische toestand dient in 2015 voor alle wateren (natuurlijk en kunstmatig) goed te zijn.

Waterbeheer 21e eeuw (WB21)

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^{e} eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

5.1.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Waterplan 2016 - 2021

Op 29 juni 2016 is het Regionaal waterplan Zuid-Holland 2016-2021 in werking getreden. Het Hoofdlijnenakkoord 2015 – 2019 van het college van Gedeputeerde Staten schetst de ambitie om beleid zo veel mogelijk integraal vorm te geven en te anticiperen op de visie die ten grondslag ligt aan de Omgevingswet. Specifiek voor het regionale waterbeleid is hieraan voldaan met de Visie Ruimte en Mobiliteit (VRM) en de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water. Dit maakt een volledig nieuw regionaal waterplan overbodig.

5.1.3. Beleid waterbeheerder

Waterbeheerplan 2016–2021

Het Waterbeheerplan 2016–2021, “Strategie richting een toekomstbestendig en samenwerkingsgericht waterschap” van het Hoogheemraadschap van Delfland is op 19 november 2015 vastgesteld. Met het Waterbeheerplan gaat Delfland een nieuwe fase van ontwikkeling in. In het waterbeheerplan zet het hoogheemraadschap de lijnen voor de midden en lange termijn uit. Passend bij het verstedelijkte karakter van het beheersgebied zet Delfland in de planperiode van het Waterbeheerplan 5 volop in op stedelijk waterbeheer en samen met de gemeenten op klimaatadaptatie. In het Waterbeheerplan beschrijft het hoogheemraadschap de kerntaken; waterveiligheid, waterbeheer, waterkwaliteit en het zuiveren van afvalwater. Het hoogheemraadschap zal hierbij nadrukkelijk kijken naar een doelmatige uitvoering daarvan waarbij ambities, kosten en het tempo op een evenwichtige manier zijn afgewogen.

In het Waterbeheerplan worden tevens de speerpunten voor de komende planperiode benoemd:

- In stand houden: Delfland werkt bij het bestendigen van het beheer van de infrastructuur toe naar een levenscyclusbenadering.

- Investeren: Bij elk project, proces en activiteit worden de innovatieve mogelijkheden en de meest duurzame wijze van uitvoering meegenomen in de afwegingen.
- Samenwerken: Delfland wil het waterbewustzijn bevorderen door samenwerking met belanghebbenden en delen van verantwoordelijkheden.
- Flexibel en duidelijk: Partners komen een flexibel waterschap tegen die rol en houding afstemt op basis van vraagstukken die voorliggen. Duidelijke kaders worden neergezet, zoals financieel gezond en bijdragen aan toekomstbestendig waterbeheer, maar dogma's zijn er niet.

Watertoets
De watertoets komt voort uit het advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, 2003; NBW-actueel, 2008). De toets berust op twee uitgangspunten:
1. standstillbeginsel - negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem worden voorkomen;
2. verbetering - in ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen die zich voordoen om bestaande knelpunten in het watersysteem te helpen oplossen, benut.

In het kader van de watertoets, zie hierboven onder 5.1.1, wordt de waterbeheerder intensief bij de planontwikkeling betrokken.

Bij een bestemmingsplan en een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing is de watertoets een wettelijke verplichting. In de volgende paragraaf worden de onderwerpen benoemd in de handreiking toegelicht. De actuele versie van de handreiking watertoets voor gemeenten is te vinden op de website van het Hoogheemraadschap van Delfland (https://www.hhdelfland.nl/overheid/ruimtelijke-plannen/watertoets).

Keur en Legger
Alle handelingen of werkzaamheden in de nabijheid van watergangen, waterkeringen en waterschapswegen vallen onder de regels van de 'Keur van Delfland'. In deze verordening van het Hoogheemraadschap zijn gebods- en verbodsbepalingen opgenomen om de waterstaatsbelangen veilig te stellen. In de meeste gevallen zal een vergunning moeten worden verleend door het Hoogheemraadschap.

De Legger van het Hoogheemraadschap is een register waarin functie, afmetingen en onderhoudsplichtigen van wateren (zoals sloten en vaarten), waterbergingen en natuurvriendelijke oevers vastgelegd zijn. Ook geeft de Legger de ligging van wateren, waterbergingen en natuurvriendelijke oevers aan, zodat duidelijk is waarop de Keur van toepassing is.

Beleidsregel Veendijken
De stabiliteit van veendijken blijkt kleiner dan aangenomen. Hoogheemraadschap Delfland wil daarom nadrukkelijk voorkomen dat de stabiliteit nog verder afneemt. Delfland wil de ruimte die er bij veendijken is, vrij houden om in de nabije toekomst veendijken indien noodzakelijk te kunnen versterken. De veendijken moeten beter worden beschermd en vrij gehouden worden van waterkeringvreemde elementen, zoals huizen en bomen.

In maart 2005 heeft het hoogheemraadschap de beleidsregel 'Niet Bouwen op Veendijken' vastgesteld. In 2007 is het beleid voor veendijken geëvalueerd. De belangrijkste conclusie is dat over de sterkte en het gedrag van veendijken nog steeds onvoldoende bekend is, waardoor veendijken risicovolle kaden blijven. Verder heeft landelijk onderzoek nog niet geleid tot

duidelijke richtlijnen voor veendijken. Delfland blijft daarom de veendijken extra beschermen door de kernzone vrij te houden of te wel geen nieuwe waterkeringvreemde elementen op veendijken toe te staan (volgens het 'nee, tenzij'-principe).

De 'Beleidsregel veendijken' kent verbeteringen en meer mogelijkheden voor maatwerk. Door een artikelsgewijze opzet is de beleidsregel overzichtelijker. De nieuwe 'Beleidsregel veendijken' is per 21 januari 2008 in werking getreden, met terugwerkende kracht tot 1 januari 2008.

De hoofdregel van de nieuwe Beleidsregel veendijken is dat het college geen vergunning verleent voor het verrichten van werkzaamheden en het hebben of aanbrengen van werken in, op, onder en boven de kernzone van een veendijk. De beleidsregel heeft niet tot doel om het effectief en efficiënt verbeteren van het waterkerend vermogen van veendijken te belemmeren. Daartoe introduceert de beleidsregel een aantal uitzonderingen op de hoofdregel. Bij verbeteringen van veendijken kunnen twee, van elkaar verschillende, onderliggende doelstellingen worden onderscheiden:

1. vergroting van de veiligheid van het achterland (uit te voeren door Delfland);
2. aanbrenging van werken (uit te voeren door derden of Delfland).

Dit onderscheid is van belang omdat bij de aanbrenging van werken (als beoogde activiteit) beslag wordt gelegd op de nog aanwezige, open ruimte voor toekomstige versterkingen. In geval de veendijk enkel wordt versterkt, dus zonder de aanbrenging van werken, wordt de open ruimte voor toekomstige versterkingen niet ingeperkt.

Het uitvoeren van kadeverbeteringen uitsluitend voor het vergroten van de veiligheid van het achterland is een taak die blijkens het reglement berust bij Delfland als waterkeringbeheerder. Kadeverbeteringen voor het vergroten van de veiligheid worden alleen door Delfland uitgevoerd. Delfland bepaalt zelf wanneer een dergelijke kadeverbetering noodzakelijk is. Er zijn drie manieren om ten behoeve van de vergroting van de veiligheid een kadeverbetering uit te voeren:

a. buitengewoon onderhoud;
b. verbetering buiten het leggerprofiel;
c. structurele kadeverbetering.

Met de volgende link is al het Delftse beleid te raadplegen: www.hhdelfland.nl/overheid/beleid-en-regelgeving/bijbehorende-documenten/documenten-beleidsregels

5.1.4. Gemeentelijk beleid

Waterplan Lansingerland

Op 29 april 2010 is het Waterplan Lansingerland vastgesteld. Het doel van het Waterplan is het maken van afspraken, waarmee een robuust, veilig en duurzaam watersysteem gerealiseerd kan worden. Dit watersysteem moet voldoen aan landelijke en Europese normen en moet gebaseerd zijn op een gezamenlijke visie van gemeente en hoogheemraadschappen. Onderdelen hiervan zijn:

a. een samenhangende beschouwing van de ambities, ruimtelijke ontwikkelingen en (water)problemen;
b. een integrale (ruimtelijke) visie op het grondwater, oppervlaktewater en de riolering;
c. een concreet maatregelenpakket voor de realisatie van maatregelen.

De doelgroep van het stedelijk Waterplan bestaat uit bestuurders (van de gemeente en de hoogheemraadschappen), bewoners, beleidsmakers en beheerders. Het Waterplan heeft geen wettelijke status, maar fungeert als koepelplan en integraal kader voor afspraken over watermaatregelen tussen gemeente en hoogheemraadschappen. Op 30 juni 2011 is de eindrapportage van het Waterplan vastgesteld.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2020

In het Gemeentelijk Rioleringsplan 2015-2020 (GRP) staat beschreven hoe de gemeente omgaat met afvalwater, hemelwater en grondwater. De ambities voor de huidige planperiode concentreren zich met name op het in stand houden van het systeem, het vernieuwen van de basisrioleringsplannen (BRP's) en het uitbouwen van kennis over het functioneren van het systeem door meten en monitoren. Waar in de voorgaande planperiode de focus lag op maatregelen ter verbetering van het rioolstelsel zullen in deze planperiode nieuwe inzichten worden vergaard waar vervolgens weer nieuwe maatregelen uit zullen volgen. Ook wordt de samenwerking en afstemming binnen de (afval)waterketen tussen Lansingerland, het hoogheemraadschap van Delfland, het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en andere gemeenten in de regio voortgezet en versterkt. De gemeente hecht daarnaast belang aan duurzaam verwerken van hemelwater, zoals het scheiden van schone en vuile waterstromen (daar waar kansen zijn) en het op locatie vasthouden/verwerken van hemelwater. Maar wel vanuit een realistisch oogpunt, waarbij ook de kosten die het met zich mee brengt worden meegewogen.

5.2. Onderzoek

Hieronder volgt de inhoudelijke toetsing van het plan aan de verschillende 'waterthema's', zoals die beschreven staan in de Handreiking Watertoets. Toetsing aan deze thema's levert de waterparagraaf op. Onderzoek met betrekking tot de waterparagraaf is opgenomen in bijlage 2 van de regels.

Huidige situatie en plan

In het plangebied Rodenrijseweg 63 is een secundaire watergang aanwezig (figuur 5.1). Het plangebied bevindt zich aan de binnenzijde van een regionale waterkering (de dijk langs de Rodenrijsevaart). Het plangebied ligt in de polder Berkel. Het betreffende peilgebied heeft een vast peil van NAP-5,92m. Zowel in huidige als toekomstige situatie is het beheer en onderhoud van de secundaire watergang belegd bij aangrenzende perceeleigenaren.

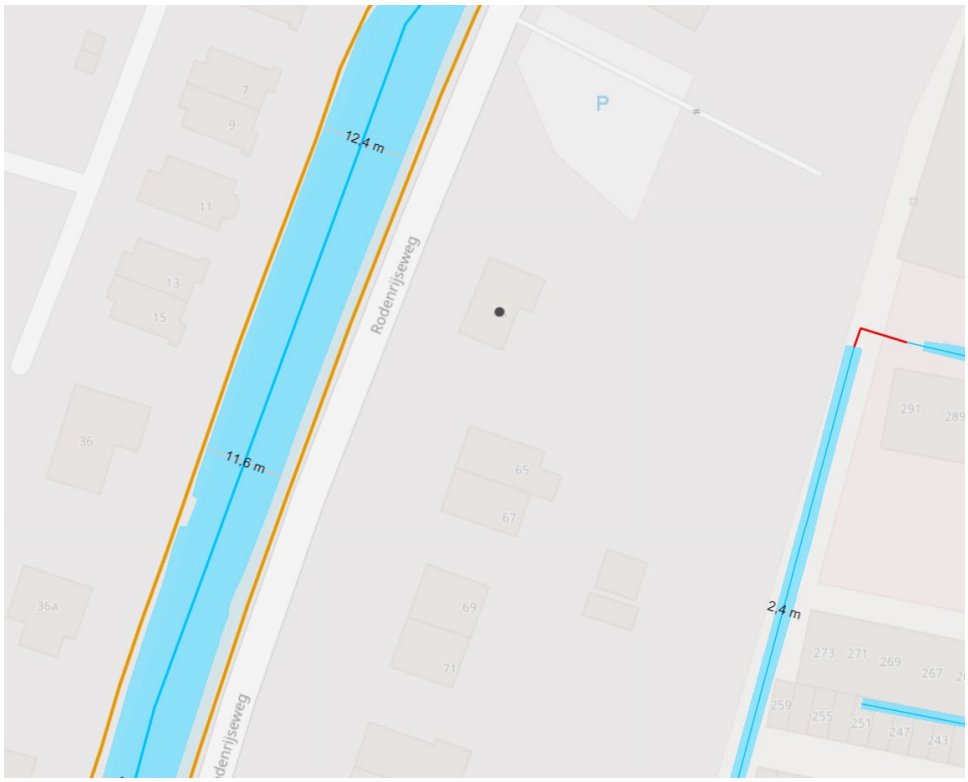
Het perceel is grotendeels onbebouwd en slechts voor een klein deel verhard. In de toekomstige situatie wordt een bouwvlak verplaatst en vergroot en zal een dorpsvilla gerealiseerd worden. Het verhard oppervlak op het perceel zal toenemen.

De oppervlakte van perceel 5009 is 1844 m^2 (PDOK, 2019). Het bestaande bouwvlak is 92,2 m^2 groot en zal vergroot worden naar 531 m^2.

Het Hoogheemraadschap van Delfland is zowel kwantitatief als kwalitatief beheerder van het oppervlaktewater en de waterkering. Ter bescherming van de waterstaatkundige belangen gelden naast planologische bepalingen tevens de bepalingen van de keur van het Hoogheemraadschap van Delfland. Van de verbodsbepalingen in de keur kan door het Hoogheemraadschap onder voorwaarden ontheffing worden verleend.

Veiligheid

Langs de westelijke zijde van plangebied (westelijk van de Rodenrijseweg) is een waterkering gelegen (figuur 5.2). Het plangebied is niet gelegen in een gebied met een overstromingsrisico (risicokaart.nl, geraadpleegd op 20 april 2020). Het plangebied is deels gelegen binnen de kern- en beschermingszone van een veendijk. Hiertoe is de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen. Omdat voor een veendijk specifieke eisen gelden dient er rekening gehouden te worden met de stabiliteit van de veendijk. De specifieke eisen zijn beschreven in paragraaf 5.3.1. onder '*Beleidsregel Veendijken*'. Daar het bouwvlak verder van de waterkering komt te liggen en er geen verdieping beneden het leggerprofiel plaatsvindt, zal er een betere situatie ontstaan dan in de huidige situatie het geval is. Omdat de beoogde dorpsvilla geheel binnen de beschermingszone van de waterkering is gepositioneerd, dient hiervoor wel een watervergunning te worden aangevraagd.



Figuur 5.1: Uitsnede legger Hoogheemraadschap Delfland

Figuur 5.2: Uitsnede legger Hoogheemraadschap Delfland

Wateroverlast

In de nieuwe situatie zal de oppervlakte van het bouwvlak toenemen van 95 m^2 naar 525 m^2. Daardoor neemt de kans op wateroverlast toe. De oppervlaktes van de bestemmingen zijn opgenomen in tabel 5.1 en afbeeldingen 5.3.

Parameter	Bestaande sitautie	Nieuwe situatie
Oppervlakte verharding (en bijgebouwen)	295 m2	400 m2
Oppervlakte halfverharding	50 m2	
Oppervlakte parkeerplaatsen	25 m2	250 m2
Totaal		
Woonbebouwing	95 m2	525 m2
Totaal	465 m2	1.175 m2

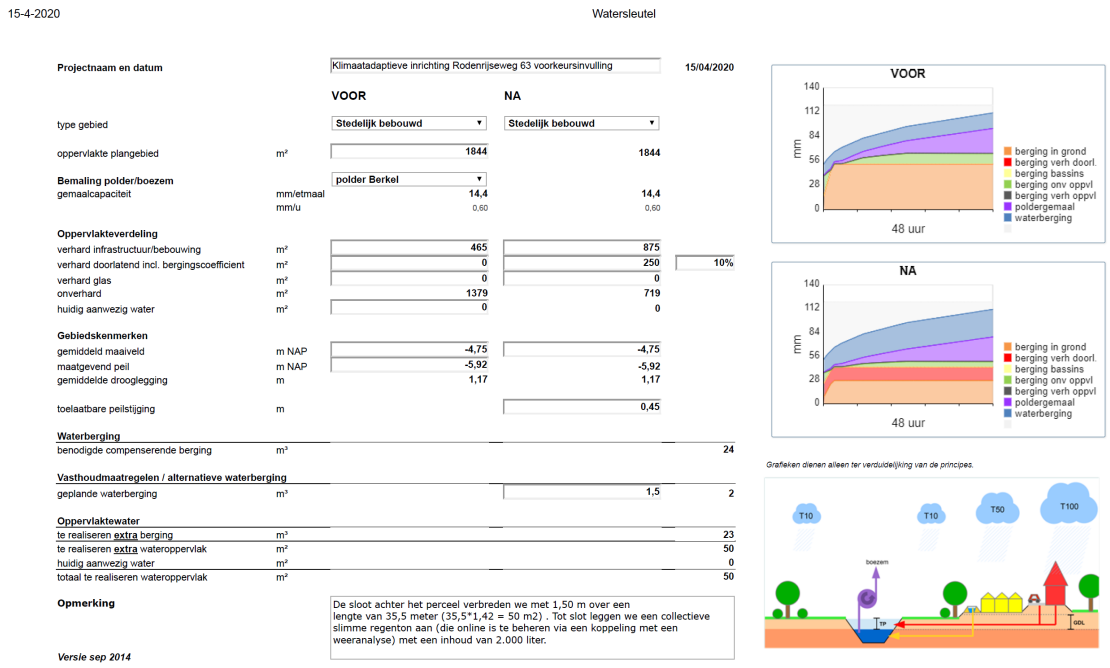
Tabel 5.1: oppervlaktes verharding en onverharding huidige en nieuwe situatie

Om aan te tonen of watercompensatie benodigd is, is in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland en Aquanoom een watersleutel ingevuld. Door een deel oppervlaktewater te compenseren zal de kans op wateroverlast gelijk blijven. De initiatiefnemer is voornemens de parkeergelegenheid op eigen terrein halfverhard aan te leggen en de watergang aan de oostzijde van het perceel te vergraven waardoor de kans op wateroverlast in de nieuwe situatie niet zal toenemen. Beheer en onderhoud zijn van groot belang voor de lange termijn werking van de maatregelen.

Figuur 5.3: verbeelding huidige situatie en nieuwe situatie

Watersleutel

Ter onderbouwing is de watersleutel toegevoegd (figuur 5.4 en bijlage 2 en 3 van de regels). Uit de watersleutel volgt dat 58 m^3 gecompenseerd dient te worden. De parkeergelegenheid zal in de nieuwe situatie halfverhard worden aangelegd of de infiltratiekratten dienen aangesloten te worden op de hemelwaterafvoer en een Wadi. We zijn uitgegaan van parkeerplaatsen van 5 bij 2.5 meter. 20 parkeerplaatsen hebben een totale oppervlakte van 250 m^2. De praktische berging door de parkeerplaatsen halfverhard aan te leggen is na levensduurcorrectie 30 m^3. Aan de oostzijde van het perceel bevindt zich een watergang welke verbreedt kan worden. De effectieve berging door 50 vierkante meter extra water te graven betreft 24 m^3. Om dit te realiseren is in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen en een bestemming ‘Water’. Voor het graven van water om de watergang te verbreden is een watervergunning nodig. Geaviseerd wordt om ook een slimme regenton te verbinden met een weeranalysesysteem.



15-4-2020 Watersleutel

Projectnaam en datum		Klimaatadaptieve inrichting Rodenrijseweg 63 voorkeursinvulling		15/04/2020
		VOOR	**NA**	
type gebied		Stedelijk bebouwd	Stedelijk bebouwd	
oppervlakte plangebied	m²	1844	1844	
Bemaling polder/boezem		polder Berkel		
gemaalcapaciteit	mm/etmaal	14,4	14,4	
	mm/u	0,60	0,60	
Oppervlakteverdeling				
verhard infrastructuur/bebouwing	m²	465	875	
verhard doorlatend incl. bergingscoefficient	m²	0	250	10%
verhard glas	m²	0	0	
onverhard	m²	1379	719	
huidig aanwezig water	m²	0	0	
Gebiedskenmerken				
gemiddeld maaiveld	m NAP	-4,75	-4,75	
maatgevend peil	m NAP	-5,92	-5,92	
gemiddelde drooglegging	m	1,17	1,17	
toelaatbare peilstijging	m		0,45	
Waterberging				
benodigde compenserende berging	m³			24
Vasthoudmaatregelen / alternatieve waterberging				
geplande waterberging	m³		1,5	2
Oppervlaktewater				
te realiseren extra berging	m³			23
te realiseren extra wateroppervlak	m²			50
huidig aanwezig water	m²			0
totaal te realiseren wateroppervlak	m²			50

Opmerking

De sloot achter het perceel verbreden we met 1,50 m over een lengte van 35,5 meter (35,5*1,42 = 50 m2) . Tot slot leggen we een collectieve slimme regenton aan (die online is te beheren via een koppeling met een weeranalyse) met een inhoud van 2.000 liter.

Versie sep 2014

Figuur 5.4: watersleutel Rodenrijseweg 63, Berkel en Rodenrijs

Conclusie
Watercompensatie is aan de orde. Voor voorliggend plan zal 54 m^3 worden gecompenseerd.

Riolering

Het huishoudelijk afvalwater (droogweerafvoer - DWA) zal aangesloten worden op het bestaande rioolsysteem van de gemeente Lansingerland. Hemelwater (HWA) dat op daken en verharding van het perceel valt wordt afgekoppeld van DWA en afgevoerd naar in de nabijheid gelegen oppervlaktewater en niet afgevoerd naar een (eventueel aangelegd) gemeentelijk HWA-riool.

De afvoermogelijkheden in het plangebied voor het verwerken van hemelwater in voorkeurs-volgorde zijn:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in-)filtratie (bodempassage) van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater.

De lozer dient er voor te zorgen dat het hemelwater bij de afstroming niet onnodig vervuild en zo nodig maatregelen treffen om dit te voorkomen.

Volksgezondheid

Door het afkoppelen van hemelwater van de DWA worden vuilwateroverstorten (in de omge-ving) tegengegaan. De risico's van watergerelateerde ziekten en plagen worden hierdoor geminimaliseerd. Indien nieuwe wateren worden gerealiseerd en/of oevers van bestaande wateren worden vergraven, verdient het aanbeveling flauwe, natuurvriendelijke oevers te creëren.

Bodemdaling

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling zal het (grond)waterpeil niet worden aangepast. Eventuele bodemdaling in de omgeving zal niet door het plan worden beïnvloed.

In deze zone is het grondwaterniveau gereguleerd zodat de dijk niet kan verzwakken. Dit zal in de toekomstige situatie ook moeten gebeuren. Het grondwaterpeil wordt door de bodemingrepen niet aangetast.

Grondwateroverlast

Het grondwater zit (vrij) ondiep. Indien ondergrondse constructies worden gebouwd, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, wordt geadviseerd waterdicht te bouwen om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat.

Afbeelding 5.5: Impressie van het bouwplan

In het huidige bouwplan is geen kelder voorzien (afbeelding 5.5). Enkel een verdieping die half in het dijktalud gelegen is. Derhalve is invloed op de grondwaterstromoing niet waarschijnlijk.

Waterkwaliteit

In het plangebied zijn watergangen aanwezig. Er zijn geen riooloverstorten van gemengde rioleringsstelsels aanwezig. Bij afkoppelen moet beoordeeld worden of het afstromend hemelwater van verharde terrein- en dakoppervlakken geen nadelige gevolgen heeft voor de huidige waterkwaliteit.

Het tegengaan van riooloverstorten door de afkoppeling van hemelwater van de DWA komt de waterkwaliteit (in de omgeving) ten goede. Het ontstaan van (nieuwe) vervuilingsbronnen dient zoveel mogelijk te worden voorkomen om vervuiling van grond- en oppervlaktewater te beletten. Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen bij de toekomstige ontwikkelingen voorkomt dat het hemelwater wordt vervuild. In verband hiermee dienen geen (sterk) uitloogbare materialen zoals koper, lood, zink of teerhoudende dakbedekking te worden gebruikt op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben).

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van het gemeentelijke rioolstelsel ligt bij de gemeente. Het eindgemaal is in beheer is van het Hoogheemraadschap van Delfland. Het Hoogheemraadschap is

verantwoordelijk voor het transport vanuit het eindgemaal tot en met de afvalwaterzuiveringsinstallatie en voor de zuivering. De gemeentelijke riolering moet bereikbaar zijn voor beheer en onderhoud.

Vanwege het grote belang voor de werking van de watergang op lange termijn is beheer en onderhoud van de watergang belangrijk en moet voldaan worden aan de richtlijn van vasthoudmaatregelen (www.hhdelfland.nl/richtlijn-vasthoudmaatregelen). De gekozen maatregelen moeten goed functioneren, passen binnen het gebied en ook op de lange termijn betrouwbaar zijn. De eigenaar van het perceel is immer zelf volledig verantwoordelijk voor de aanleg, het functioneren en in stand houden van de voorziening.

Klimaatadaptatie

Het plan benut kansen voor het nemen van klimaatadaptieve maatregelen, die de te verwachten aanvullende opgaven als gevolg van klimaatverandering compenseren. Een aantal maatregelen worden genomen om de effecten van piekbuien tegen te gaan en de infiltratie van water in de bodem te bevorderen. Dit zijn het halfverhard aanleggen van parkeerplaatsen of de infiltratiekratten dienen aangesloten te worden op de hemelwaterafvoer en een Wadi. Ook zal een slimme regenton worden geinstalleerd.

Watervergunning

Naast advisering in het kader van de watertoets over dit bestemmingsplan is een watervergunning en/of melding nodig. Dit in verband met de waterkering en een mogelijke grondwateronttrekking bij de bouw. Voor meer informatie wordt verwezen naar:
www.hhdelfland.nl/watervergunning-aanvragen.

5.3. Conclusie

Het voorontwerpbestemmingsplan is, conform het gestelde in artikel ex 3.1.1. van het Bro, aan het Hoogheemraadschap van Delfland voorgelegd. Reacties hebben geleid tot het aanpassen van de waterparagraaf.

6. Archeologie en cultuurhistorie

6.1. Archeologie

Erfgoedwet

De Erfgoedwet (2016) bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling, waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

De erfgoedwet regelt bescherming van toevalsvondsten. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland hanteert het beleidsinstrument “Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland (CHS)”. In de CHS heeft de provincie bestaande en mogelijk te verwachten archeologische waarden in beeld gebracht. In het bijbehorende “Beleidskader Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland” zijn per waarderingscategorie algemene beleidsuitgangspunten geformuleerd. De waardering zoals vastgelegd in de cultuurhistorische hoofdstructuur geldt als uitgangspunt van beleid.

Gemeentelijk archeologiebeleid

Op 7 maart 2017 is de geactualiseerde Beleidsnota Archeologie Lansingerland in werking getreden. De gemeente beschikt al sinds maart 2013 over een vastgesteld archeologisch beleid. Daarmee heeft de gemeente Lansingerland op doeltreffende wijze invulling gegeven aan haar archeologische taak en de daarbij horende verantwoordelijkheden. Dit beleid is op enkele punten herzien. Vooral wat betreft de archeologische beleidskaart was deregulering mogelijk. Teveel gebieden hadden een hoge archeologische verwachting, terwijl uit archeologisch onderzoek bleek dat deze verwachting naar laag of afwezig kon worden bijgesteld. Op basis van deze geactualiseerde nota kan worden bepaald wat de verwachtingswaarde van een bepaald gebied is.

6.1.2. Onderzoek en conclusie

Op de gemeentelijke beleidskaart archeologie is opgenomen dat de vrijstellingsgrenzen 100 m^2 en 0,3 m –maaiveld zijn. Het plangebied dat geroerd gaat worden is groter dan de vrijstellingsgrenzen waardoor archeologisch onderzoek noodzakelijk is geacht. Bureau voor Archeologie heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd in verband met de bouw van het appartementencomplex (bijlage 6 van de toelichting).

In het gebied geldt een vastgesteld archeologisch beleid. Het plangebied bestaat uit twee percelen, een groot woonperceel in het zuiden (kadastraal perceel nr. 5009) en een perceel snippergroen langs de noordrand van het plangebied (kadastraal perceel nr. 4957). Het perceel snippergroen maakt deel uit van het bestemmingsplan ‘Bedrijventerreinen Berkelse Poort, Rodenrijs en Spoorhaven’, dat op 29 november 2012 door de gemeente Lansingerland is

vastgesteld. Het perceel heeft in dit bestemmingsplan de dubbelbestemming ‘Waarde Archeologie 1’ gekregen. Volgens de planregels is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 100 m^2 en dieper dan 50 cm -mv. Het woonperceel in het zuiden maakt deel uit van het bestemmingsplan ‘Lint Zuid 2017’, dat op 21 december 2017 door de gemeente Lansingerland is vastgesteld. Het noorden en westen van dit perceel heeft de dubbelbestemming ‘Waarde Archeologie 3’ gekregen. Voor deze zone geldt ook dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 100 m2 en dieper dan 50 cm -mv. Voor het zuidoosten van het perceel geldt geen archeologische dubbelbestemming en is daarom geen archeologisch onderzoek noodzakelijk. Het plangebied heeft een oppervlak van ca. 1.980 m^2. De beoogde ontwikkeling leidt tot een bodemverstoring tot maximaal 220 cm -mv. Hiermee overschrijdt het plan de vrijstellingscriteria en geldt de verplichting om een onderzoek op de locatie uit te voeren.

Het onderzoeksgebied is een zone met straal van circa 400 m om de ontwikkeling heen. Het onderzoek is uitgevoerd onder certificaat BRL SIKB 4000,2 in overeenstemming met de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA versie 4.1).

Onderzoeksresultaten
Omdat bij de realisatie van de huidige plannen een geringe kans is op de verstoring van archeologische waarden, zijn geen verdere maatregelen noodzakelijk. De geplande bouwlocatie kan vrijgegeven worden voor de bouw van het appartementencomplex.

De bouwwerkzaamheden van het nieuwe pand vinden plaats vanaf de gevellijn van de huidige woning en ten oosten daarvan. Op de locatie van de huidige woning en het gebied ten oosten daarvan worden geen archeologische waarden verwacht. Wel vinden nog nieuwe verstoringen plaats in de dijk ten noorden en ten zuiden van de huidige woning, maar deze stukken zijn maar 2,5 m lang, waarvan een deel al verstoord zal zijn geraakt door de bouw van de huidige woning. Bij de nieuwe werkzaamheden is dus een geringe kans op de verstoring van archeologische waarden.

Conclusie
Bureau voor Archeologie adviseert het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. De dubbelbestemming Waarde-Archeologie 3 vervalt ter plaatse van het bouwvlak. Voor het resterende deel van het perceel blijft er een dubbelbestemming gehandhaafd.

Dit onderzoek is met grote zorgvuldigheid uitgevoerd. Het is echter nooit uit te sluiten dat bij de graafwerkzaamheden toch archeologische resten worden aangetroffen op plaatsen en dieptes waar die niet worden verwacht. Eventuele archeologische resten is men verplicht te melden bij de Minister van OCW in overeenstemming met de Erfgoedwet. In dit geval wordt aangeraden om contact op te nemen met de gemeente Lansingerland.

6.2. Cultuurhistorie

Visie erfgoed en ruimte ‘Kiezen voor karakter’
In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011) zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen:

waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgebaat. Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

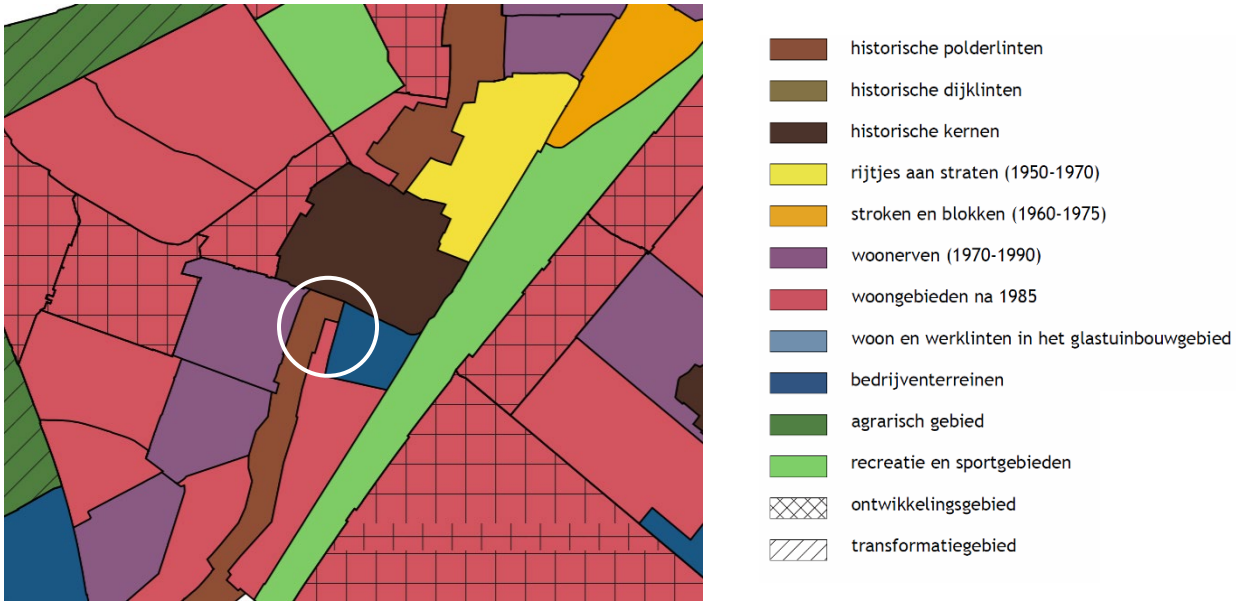
Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:
1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

Regioprofielen Cultuurhistorie

De provincie Zuid-Holland wil waardevolle cultuurhistorische elementen behouden of inpassen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om dit richting te geven, zijn Regioprofielen Cultuurhistorie opgesteld. De zestien regioprofielen dienen als een handreiking en sturingskader voor gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en adviesbureaus om cultuurhistorie op te nemen in ruimtelijke plannen. Ze zijn een uitwerking van de algemene richtlijnen voor cultuurhistorie in ruimtelijke plannen zoals die staan in de provinciale Structuurvisie. Uit de provinciale culturele verwachtingskaart blijkt dat er geen cultuurhistorisch waardevolle elementen in het plangebied aanwezig zijn.

Nota Cultuurhistorie Plus - Lansingerland

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie om uit te groeien tot een aantrekkelijke parkstad waarin het goed wonen, werken en recreëren is. Om die ambitie te verwezenlijken voert de gemeente een uitgesproken ruimtelijk kwaliteitsbeleid. Als onderdeel van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid is de Nota Cultuurhistorie Plus (vastgesteld d.d. 26 april 2012) opgesteld. Waar mogelijk moeten de uitgangspunten uit de Nota worden vertaald in een juridische regeling in het bestemmingsplan.



Afbeelding 6.2: Uitsnede uit de gebiedenkaart van de Nota Cultuurhistorie Plus. De witte cirkel duidt het plangebied aan.

In de gebiedenkaart (afbeelding 6.2) behorende bij de Nota Cultuurhistorie Plus is het plangebied aangemerkt als 'woongebieden na 1985'. De ontwikkeling tast geen cultuurhistorische waarden aan.

Vertaling in bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de realisatie van 10 appartementen in de vorm van een dorpsvilla. Binnen het plangebied zijn geen noemenswaardige cultuurhistorische elementen aanwezig. De nieuw te bouwen dorpsvilla sluit in stijl aan bij de bestaande bebouwing in het lint.

Het past bij het diverse karakter van het lint

Uitgangspunt van het ruimtelijke beleid voor de Rodenrijseweg is het herkenbaar houden (of zelfs maken) van het afwisselende ruimtelijke karakter van het historische lint en het in stand houden van de cultuur-historisch waardevolle objecten. De ruimtelijke karakteristiek wordt bepaald door het profiel (een watergang met aan beide zijden een dijk) en de bebouwing die zich in het talud van de dijk bevindt of vlak daarachter.

De bebouwing bestaat (grotendeels) uit individuele panden die veelal door of in opdracht van de eigenaren zelf zijn gerealiseerd. De percelen hebben verschillende kavelbreedtes, de positie van de panden op kavels verspringt en de panden dateren uit verschillende tijden en zijn in verschillende stijlen gebouwd. Daarnaast varieert het bouwvolume en de bouwhoogte en is er een afwisseling tussen grote en kleine panden. De beoogde dorpsvilla is in kwalitatieve zin een verrijking van dit diverse karakter.

De ontwikkeling sluit aan op de ruimtelijke structuur van de Rodenrijseweg.

De dorpsvilla past goed bij de ruimtelijke structuur van het lint. In algemene zin sluit de dorpsvilla goed aan op de ruimtelijke karakteristiek van de Rodenrijseweg. Het pand heeft een individuele vormgeving, de bouwmassa varieert en het bouwplot verspringt ten opzichte van de naastgelegen woning. Doordat de uitbreiding van het bebouwde oppervlak voornamelijk is gesitueerd aan de achterzijde van het perceel blijft de openheid met de aangrenzende bebouwing behouden.

Daarnaast is qua bouwhoogte afstemming gezocht met de naastgelegen bebouwing en qua bouwmassa reageert de dorpsvilla op de specifieke ruimtelijke situatie zoals die zich op deze plek in het lint voordoet. Vlak naast de dorpsvilla wordt het lint onderbroken door een parkeerplaats die ook als entree fungeert voor een van de bedrijven op het bedrijventerrein de Berkelse Poort. Door hier een groter pand te realiseren wordt deze entree ruimtelijk gezien herkenbaarder gemaakt en wordt daarnaast de continuïteit van het lint verbeterd. De lege tussenruimte zal door het forsere bouwvolume namelijk minder snel als gat in de ruimtelijke structuur worden ervaren.

Conclusie
De nieuwe dorpsvilla wordt passend geacht binnen de bestaande ruimtelijke structuur.

7. Milieu

7.1. Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden vanuit diverse milieuaspecten inzichtelijk gemaakt. Waar nodig moet een vertaling plaatsvinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende dient te borgen.

7.2. Bodemkwaliteit

7.2.1 Kader

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

Besluit bodemkwaliteit

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit (2008) is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

Gemeentelijk bodembeleid

De gemeentelijke Bodemkwaliteitskaart geeft een beeld van de diffuse bodemkwaliteit (ook wel achtergrondkwaliteit genoemd) van de gemeente. In het daaraan gekoppelde Bodembeheer-plan is aangegeven welke regels gelden met betrekking tot grondverzet binnen de gemeente. Ook moet in dat kader rekening worden gehouden met de door gemeente Lansingerland vastgestelde bodembeleidsnotitie, als het gaat om grensoverschrijdend grondverzet.

7.2.2 Onderzoek

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling, het realiseren van een dorpsvilla, heeft VanderHelm Milieubeheer een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 uitgevoerd op de locatie Rodenrijseweg 63 te Berkel en Rodenrijs. De belangrijkste conclusies worden hieronder weergegeven, de volledige rapportage is als bijlage 7 bij de toelichting opgenomen.

Verkennend bodemonderzoek
Met het verkennend (asbest)bodemonderzoek zijn de volgende onderzoeksnormen gehanteerd:
- NEN 5725; Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek;
- NEN 5740; Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek – Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond;
- NEN 5707; Inspectie en monsterneming van asbest in bodem en partijen grond.

Op basis van dit bodemonderzoek zijn er geen belemmeringen met betrekking tot de geplande nieuwbouw.

Ter onderbouwing van bovenstaand wordt geconcludeerd dat:
ingevolge de Wet Bodembescherming nader bodemonderzoek en/of het nemen van sanerende maatregelen niet noodzakelijk is;
- zowel de bovengrond (circa 0,00 - 0,50 m-mv) als de ondergrond (0,70 - 1,00 m-mv) maximaal licht verontreinigd is met enkele zware metalen, DDD en/of chloordaan (cis + trans);
- het grondwater licht verontreinigd is met enkele zware metalen, naftaleen en minerale olie;
- zowel op het maaiveld als in het opgeboorde materiaal geen asbestverdachte (plaat)materialen zijn aangetroffen;
- de totaal gewogen asbestconcentratie (max. 1,3 mg/kg d.s.) het criterium voor nader asbestonderzoek niet overschrijdt.

7.2.3 Conclusie

Op basis van de Wet bodembescherming vormen de resultaten van het verkennend bodemonderzoek milieuhygiënisch gezien geen belemmering voor het realiseren van de dorpsvilla. Er gelden vanuit het aspect bodem dan ook geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

7.3. Akoestische aspecten

7.3.1 Kader

Behalve langs 30 km/uur-wegen en woonerven bevindt zich overeenkomstig artikel 74 Wgh aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de normen van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

De definities van stedelijk en buitenstedelijk gebied zijn opgenomen in artikel 1 Wgh. Deze definities luiden:
- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom (bepaald door komgrensborden) met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom dat is gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

De nieuwe ontwikkeling wordt gerealiseerd in de zone van de route Rodenrijseweg / Boterdorpseweg. De zone voor deze weg bedraagt ter plaatste van het plangebied 250 meter (2 x 1 rijstroken, buitenstedelijk gebied). Deze zone wordt gemeten vanaf de buitenste begrenzing van

de buitenste rijstrook. Het voorliggende plangebied is binnen de onderzoekszone gelegen, waardoor akoestisch onderzoek benodigd is.

7.3.2 Onderzoek en conclusie

Het bestemmingsplan is gelegen binnen de in de Wet geluidhinder (Wgh) vastgelegde onderzoekszone van de route Rodenrijseweg / Boterdorpseweg. KuiperCompagons heeft in oktober 2019 een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in bijlage 8 van de toelichting.

Het verkeer op de Rodenrijseweg veroorzaakt een geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De maximale geluidbelasting op het bouwplan is 54 dB. Deze waarde bevindt zich op alle bouwlagen aan de straatzijde. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden.

Ook aan de noordgevel van de appartementen aan de straatzijde vindt op de eerste en tweede verdieping een overschrijding plaats van de voorkeursgrenswaarde. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. De woningen waar de voorkeursgrenswaarde voor de Rodenrijseweg wordt overschreden, beschikken op één appartement na, alle over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is bij bijna elk van de woningen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Door middel van nader onderzoek kan worden berekend of door het treffen van maatregelen bij de laatste woning ook kan worden voldaan aan het hogere waardenbeleid. Omdat de Rodenrijseweg een maximum snelheid van 30 km/uur heeft is het aanvragen van hogere waarden niet mogelijk.

Om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen te realiseren, dient de geluidwering van de gevels van de nieuwe woningen te worden afgestemd op de cumulatieve geluidsbelastingen vanwege het wegverkeer inclusief het verkeer op de Rodenrijsweg weg (30 kmweg). Op grond van het hogere waarden beleid mogen er geen verblijfsruimten aan de hoogst belaste gevel worden gesitueerd, tenzij er overwegende bezwaren zijn van stedenbouw of volkshuisvesting.

Bij de detaillering van de bouwplannen moet met deze voorwaarde rekening worden gehouden. Geadviseerd wordt in een vroegtijdig stadium van het ontwerp van het gebouw een onderzoek uit te voeren of kan worden voldaan aan deze voorwaarden.

7.4 Luchtkwaliteit

7.4.1 Kader

Algemeen
Luchtkwaliteit is afhankelijk van de aanwezigheid van stoffen in de buitenlucht die schadelijk zijn voor de gezondheid. Een maat voor de luchtkwaliteit is de concentratie van een dergelijke stof in de lucht, meestal uitgedrukt in microgrammen per kubieke meter (µg/m3). Bronnen die schadelijke stoffen uitstoten, kunnen lokaal (tot enkele kilometers) effect hebben op de concentraties in de lucht. Normen ten aanzien van concentraties en voorschriften voor het meten en rekenen aan luchtkwaliteit zijn in de Nederlandse wet vastgelegd. In onderstaande paragrafen wordt de wet- en regelgeving inzake luchtkwaliteit nader beschreven.

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)
Het NSL is een programma waarbij rekening is gehouden met (toekomstige) projecten en maatregelen door middel van een pakket van maatregelen waardoor er binnen een bepaalde termijn aan de grenswaarden voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) wordt voldaan. Het

plangebied in Berkel en Rodenrijs is niet in het NSL opgenomen, waardoor de voorgenomen ontwikkeling moet worden getoetst aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit.

Wet milieubeheer / Wet luchtkwaliteit

Algemeen
De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit vloeit voort uit titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Deze wet implementeert onder andere de normen uit Europese regelgeving. Op grond van artikel 5.16 Wm dient een bestuursorgaan, in geval van de in dit artikel genoemde gevallen, een besluit te nemen met in achtneming van één van de volgende gronden:

- het project leidt niet tot overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo tot gelijk blijven of verbetering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van een stof;
- het project is genoemd of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) aan de verslechtering van de luchtkwaliteit is een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de jaargemiddelde concentraties NO2 en PM10 niet meer toenemen dan 1,2 µg/m3. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Toepasbaarheidsbeginsel

- In de Wet milieubeheer is het zogenoemde toepasbaarheidsbeginsel in artikel 5.19 lid 2 opgenomen. Het gaat daarin voornamelijk om de toegankelijkheid van plaatsen. De luchtkwaliteit hoeft niet beoordeeld te worden op:
- locaties die voor het publiek ontoegankelijk zijn;
- terreinen met één of meer inrichtingen waar ARBO-regels gelden, en/of;
- de rijbaan van wegen en de middenberm van wegen, tenzij voetgangers normaliter toegang hebben tot de middenberm.

Voor de toetsing aan de grenswaarden wordt in het studiegebied de absolute waarde van de concentraties luchtverontreinigende stoffen bepaald en de verandering van deze concentraties als gevolg van de ontwikkeling van de dorpsvilla in Berkel en Rodenrijs.

Wettelijke stoffen
In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden gesteld voor zeven stoffen en richtwaarden voor vijf stoffen met betrekking tot de concentraties in de buitenlucht. In Nederland zijn NO2 en PM10 het meest kritisch. Daarnaast is per 1 januari 2015 ook voor zeer fijn stof (PM2,5) een jaargemiddelde grenswaarde van kracht.
In het algemeen geldt dat bij voldoen aan de normen voor deze stoffen, een overschrijding van de normen voor de overige stoffen redelijkerwijs kan worden uitgesloten. De normen voor de stoffen NO2, PM10 en PM2,5 zijn opgenomen in tabel 7.1.

Stof	Norm	Grenswaarde
NO_2	Jaargemiddeld	Maximaal 40 µg/m^3
PM_{10}	Jaargemiddeld	Maximaal 40 µg/m^3
PM_{10}	Daggrenswaarde	Maximaal 35 maal per jaar meer dan 50 µg/m^3
$PM_{2,5}$	Jaargemiddeld	Maximaal 25 µg/m^3

Tabel 7.1: Overzicht normen luchtverontreinigende stoffen

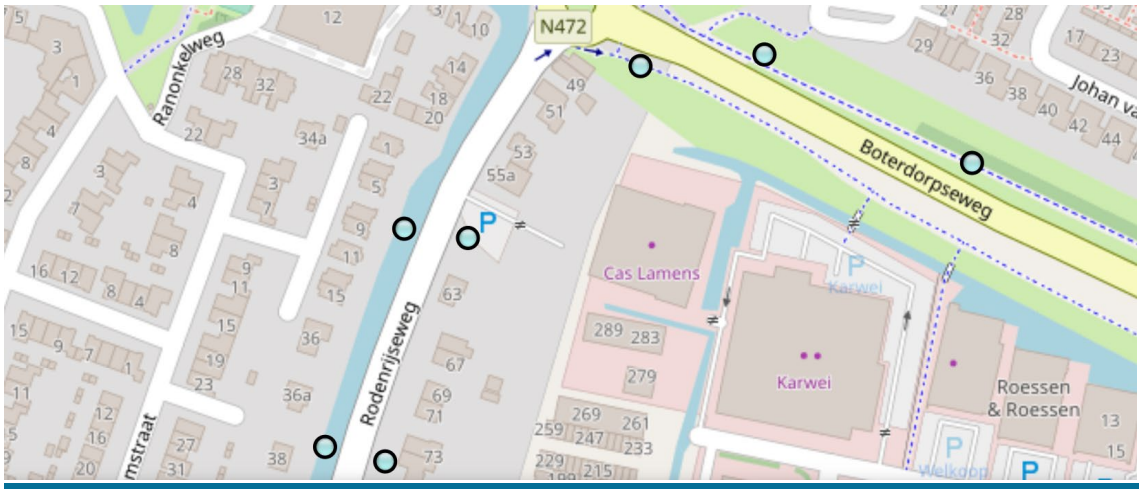
Deze grenswaarden vertegenwoordigen het niveau waaronder geen onacceptabele gezondheidseffecten of onaanvaardbare nadelige milieueffecten optreden als gevolg van de heersende concentraties aan luchtverontreiniging.

Naast een jaargemiddelde grenswaarde voor de NO2-concentratie geldt voor deze stof ook een grenswaarde voor de uurgemiddelde NO2-concentratie. Deze 1-uurs gemiddelde grenswaarde bedraagt 200 µg/m3. Voor deze norm geldt dat deze niet vaker dan 18 keer per jaar overschreden mag worden. Uit metingen blijkt dat een overschrijding van deze grenswaarde, behalve in uitzonderlijk drukke stadssituaties, al lang niet meer aan de orde is. Omdat ook in deze situatie de uurgrenswaarde geen rol speelt, is de toetsing aan deze grenswaarde buiten beschouwing gelaten.

Naast stikstofdioxide en (zeer) fijn stof zijn er in de Wet milieubeheer ook grenswaarden opgenomen voor bijvoorbeeld zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen. Voor deze stoffen geldt dat het verschil tussen de grenswaarde en de achtergrondconcentratie zo groot is, dat een overschrijding van de grenswaarden wordt uitgesloten.

7.4.2 Onderzoek

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)
In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO2, PM10 en PM2,5 bepaald ter plaatse van het projectgebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen de jaargemiddelde concentraties NO2, PM10 en PM2,5 bepaald. In de afbeelding 7.2 zijn de jaargemiddelde concentraties NO2, PM10 en PM2,5 weergegeven voor het peiljaar 2017.



Rekenpunten

Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsdagen	PM2.5 µg/m3
15942981	24.5	18.6	6.6	11.2
15942982	24.5	18.6	6.6	11.2
15679240	26.5	19.6	7.3	11.7
15838245	25.9	19.5	7.2	11.7
15838254	25.7	19.4	7.1	11.7
15942978	26.0	19.3	7.1	11.7
15942980	25.9	19.3	7.0	11.6

Afbeelding 7.1: overzicht concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$, peiljaar 2017 (NSL-monitoringstool)

Uit afbeelding 7.1 blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO2, PM10 en PM2,5 ter hoogte van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen niet meer bedragen dan respectievelijk 26.5 µg/m3, 19.6 µg/m3 en 11,7 µg/m3. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m3 (voor NO2 en PM10) en 25 µg/m3 (voor PM2,5) wordt dan ook niet overschreden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen zullen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

Eigen bijdrage plan aan de luchtkwaliteit
Het plan valt onder het Besluit niet in betekende mate. Derhalve vormt de bijdrage van het plan geen belemmering voor het aspect luchtkwaliteit.

7.4.3 Conclusie

Gezien het voorgaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

7.5. Bedrijven en milieuzonering

7.5.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies en de functie wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure “Bedrijven en Milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Door het aanhouden van voldoende afstand kunnen milieuproblemen ten opzichte van gevoelige objecten voorkomen worden. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

7.5.2 Onderzoek

In de nabije omgeving van het plangebied zijn meerdere bestemmingen gesitueerd. Aan de noordzijde van het plangebied is een bedrijf gelegen met de bestemming ‘Detailhandel-Perifeer’ maar daarin ook de specifieke bestemming ‘garagebedrijf’. Deze specifieke bestemming heeft een maximale richtafstand van 30 meter in rustig gebied of 10 meter in ‘gemengd’ gebied. Gezien de mix aan bestemmingen in de nabije omgeving is het gebied aan te merken als een ‘gemengd’ gebied (VNG brochure, 2009).

Milieucategorie	Richtafstand t.o.v. rustig gebied	Richtafstand t.o.v. gemengd gebied
Categorie 1	10 m	0 m
Categorie 2	30 m	10 m

Aan de oostkant van het plangebied zijn bedrijven toegestaan met een maximale milieucategorie 2 met een maximale richtafstand van 10 meter t.o.v. ‘gemengd gebied’. Deze afstand wordt in de nieuwe situatie ook ruimschoots gehaald.

Akoestiek omliggende parkeerterreinen
De DCMR heeft aandacht gevraagd voor geluidhinder als gevolg van het gebruik van de omliggende parkeerterreinen. Het betreft hier zowel de direct ten noorden gelegen parkeerplaatsen die zijn gelegen binnen de verkeersbestemming als de parkeerterreinen die behoren bij de omliggende bedrijven en die zijn gelegen binnen de bedrijfsbestemmingen. Volgens de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering vallen “autoparkeerterreinen en parkeergarages” in milieucategorie 2, met een richtafstand van 10 meter in gemengd gebied. Zoals eerder geconstateerd is zijn bedrijven uit categorie 2 toegestaan worden de bijbehorende richtafstanden gerespecteerd.

In bijlage 5 van de VNG-publicatie is een toetsingskader voor geluid opgenomen. Dit toetsingskader ziet niet alleen op het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau maar ook op de maximale geluidsniveaus (piekgeluiden) en de indirecte hinder. Uit dit toetsingskader volgt dat nader akoestisch onderzoek in beginsel achterwege kan blijven als de richtafstand gerespecteerd wordt en dat er vanuit gegaan mag worden dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat dan geborgd is. Nu dit toetsingskader ook ziet op de maximale geluidsniveaus en de richtafstand voor zover het de bedrijfsbestemmingen betreft gerespecteerd wordt, bestaat er geen aanleiding nader onderzoek uit te voeren maar wordt geconcludeerd dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Wat betreft de direct ten noorden van het plan gelegen parkeerplaatsen wordt het volgende opgemerkt. Deze parkeerplaatsen zijn gelegen binnen een verkeersbestemming. Het betreffende perceel is eigendom van de gemeente Lansingerland en openbaar toegankelijk. Er is voor zover bij de gemeente bekend geen sprake van bijzonder gebruik van de parkeerplaatsen. De activiteiten op deze parkeerplaatsen zijn daarmee naar aard en omvang vergelijkbaar met activiteiten zoals die op normale straatparkeerplaatsen binnen een verkeersbestemming plaatsvinden. Vanwege de korte afstand tot het plan zullen hogere maximale geluidsniveaus optreden dan de toetswaarden uit de VNG-publicatie. Deze zullen ook hoger zijn dan wanneer de parkeerplaatsen op significant grotere afstand zouden zijn gelegen. De situering en het gebruik van de parkeerplaatsen is echter naar aard en omvang niet anders dan in vele straten in Lansingerland en heel Nederland het geval is. De hogere maximale niveaus behoren derhalve tot een normale stedelijke woonomgeving en er is derhalve nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Akoestiek geluiduitstraling eigen perceel
In opdracht van de gemeente Lansingerland is door KuiperCompagnons een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het akoestisch onderzoek heeft betrekking op de geluiduitstraling van het parkeerterrein dat op het eigen perceel gerealiseerd wordt ten behoeve van de ontwikkeling. Het onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van een zienswijze op het bestemmingsplan. Het volledige onderzoek is opgenomen als bijlage 9 van de toelichting.

Uit het onderzoek blijkt dat voor wat betreft het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau dat dit ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de gehanteerde toetswaarde en is voor dit aspect zeker sprake van een aanvaardbare situatie.

Uit het onderzoek blijkt dat voor wat betreft de maximale geluidsniveaus niet zondermeer aan de gehanteerde toetswaarden wordt voldaan. Om tot een aanvaardbare situatie te komen wordt geadviseerd de volgende maatregelen te treffen:

1. Het plaatsen van een scherm van 2 meter hoog en 14 meter lang op de erfgrens haaks aansluitend op de bestaande schutting.

2. Het in de nachtperiode niet stoppen ter plaatse van de entree maar direct door te rijden naar de parkeerplaatsen.
3. Bewoners te instrueren met name in de avond- en nachtperiode hun portieren met beleid te sluiten.

7.5.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

7.6. Externe veiligheid

7.6.1. Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m dient in de toelichting aandacht moet worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een volledige verantwoording kan bovendien achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
d. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

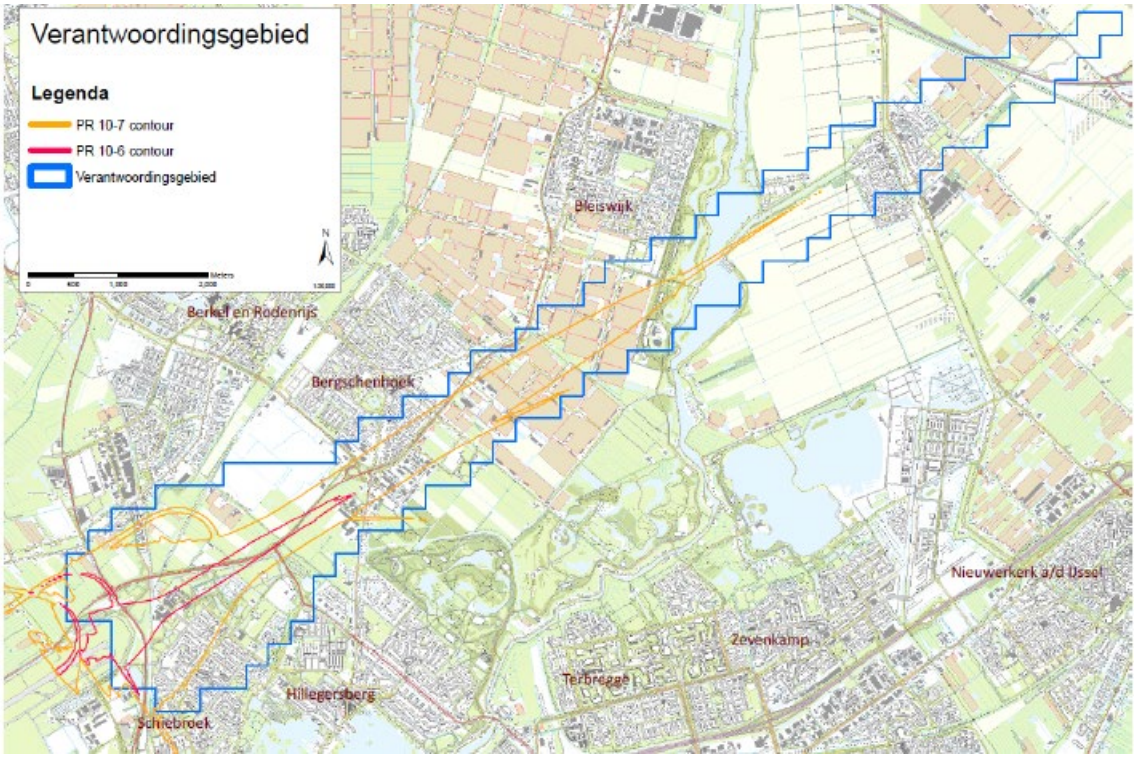
7.6.2 Onderzoek

In het kader van dit bestemmingsplan de risicobronnen in de omgeving van het plangebied beschouwd. Daaruit blijkt dat er nabij het plangebied enkele risicobronnen zijn gelegen die relevant zijn ten aanzien van externe veiligheid. Het gaat om:

- Rotterdam The Hague Airport;
- Aardgasleiding W-521.

Rotterdam The Hague Airport

Rotterdam The Hague Airport is gelegen op circa 3.000 meter van het plangebied. De provincie Zuid-Holland heeft de beleidslijn “Beleidskader groepsrisico in de omgeving van Rotterdam - The Hague Airport” opgesteld. Hierin worden nieuwe contouren vermeld en wordt ingegaan op een nieuw verantwoordingsgebied. Voor nieuwe ontwikkelingen binnen het verantwoordingsgebied moet een berekening en een verantwoording worden gedaan. De beleidslijn wordt opgenomen in het provinciale beleid.

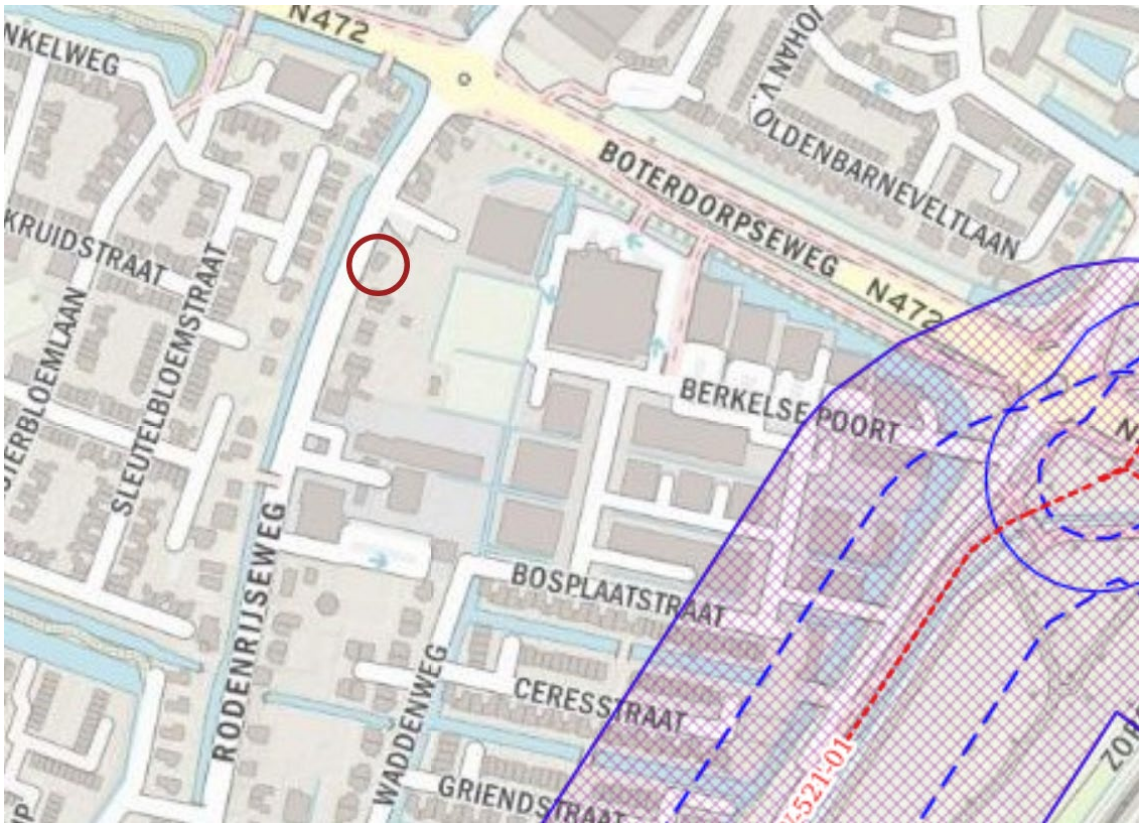


Figuur 7.2: Contouren Rotterdam The Hague Airport

De PR 10^{-6} contour van Rotterdam The Hague Airport reikt niet tot het plangebied. Ook is het plangebied niet gelegen binnen het verantwoordingsgebied (afbeelding 7.2). Vanuit deze risicobron gelden daarmee geen belemmeringen voor het plan.

Aardgasleiding W-521
Deze aardgastransportleiding wordt geëxploiteerd door de Nederlandse Gasunie N.V. en is ten noorden van het plangebied gelegen. De leiding heeft een werkdruk van 40 bar en een diameter van 12,5 inch.

Ter plaatse van de gasleiding is geen PR 10^{-6} contour aanwezig. Het invloedsgebied van de leiding bedraagt 140 meter. Dit invloedsgebied reikt niet tot het voorliggende plangebied. Derhalve is een verantwoording van het groepsrisico niet benodigd. Voor de volledigheid zijn hieronder de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid benoemd.



Figuur 7.3: Uitsnede EV signaleringskaart

Mogelijkheden tot voorbereiden van bestrijding en beperking van rampen
Het maatgevende scenario voor een gasleiding is een fakkelbrandincident. Ontvluchting in het geval van een fakkelbrandincident (is zichtbaar voor aanwezigen) is mogelijk, mits er geen bijzondere beperkingen zijn ten aanzien van zelfredzaamheid van aanwezigen.

Het treffen van fysieke maatregelen aan de bron of overdrachtsmaatregelen ter beperking van het GR ten gevolge van de aardgasleiding is vanwege maatschappelijke en economische motieven niet reëel. Voor het ontvluchten heeft het de voorkeur minimaal één (nood)uitgang van de leiding af te richten en alle nooduitgangen aan te laten sluiten op de infrastructuur in de omgeving.

Om de kans op een leidingbreuk te verkleinen, geldt dat in overleg met de leidingbeheerder Gasunie maatregelen getroffen dienen te worden om de ongestoorde ligging van de transport-leiding te garanderen. Daartoe is in het vigerende bestemmingsplan ‘Oosteindsepolder en Warmoeziersweg’ een beschermende regeling opgenomen. Het bevoegd gezag dient in overleg

met de leidingbeheerder Gasunie vast te stellen of afdoende constructieve en veiligheidsmaatregelen zijn getroffen, conform het gestelde in de regelgeving inzake buisleidingen.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid

De dorpsvilla is niet specifiek bestemd voor personen met een beperkte zelfredzaamheid. Gebouwen die bestemd zijn voor niet of beperkte zelfredzame personen, huisvesten onder andere ouderen, gehandicapten, kinderen van 0 tot 4 jaar of gevangenen en komen in het plangebied niet voor. Het gaat in het plangebied bovendien om gebouwen met maximaal één bouwlaag met kap, die relatief makkelijk te ontvluchten zijn. De gebouwen zijn georiënteerd op de Rodenrijseweg. Deze weg is geschikt als vluchtroute in geval van een incident omdat deze in zuidwestelijke richting mogelijkheden biedt tot ontvluchting uit het invloedsgebied van de leiding A-521.

7.6.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid leidt niet tot belemmeringen in het kader van het bestemmingsplan.

7.7. Overige belemmeringen

Inleidend

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

Luchthaven Rotterdam The Hague Airport

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland

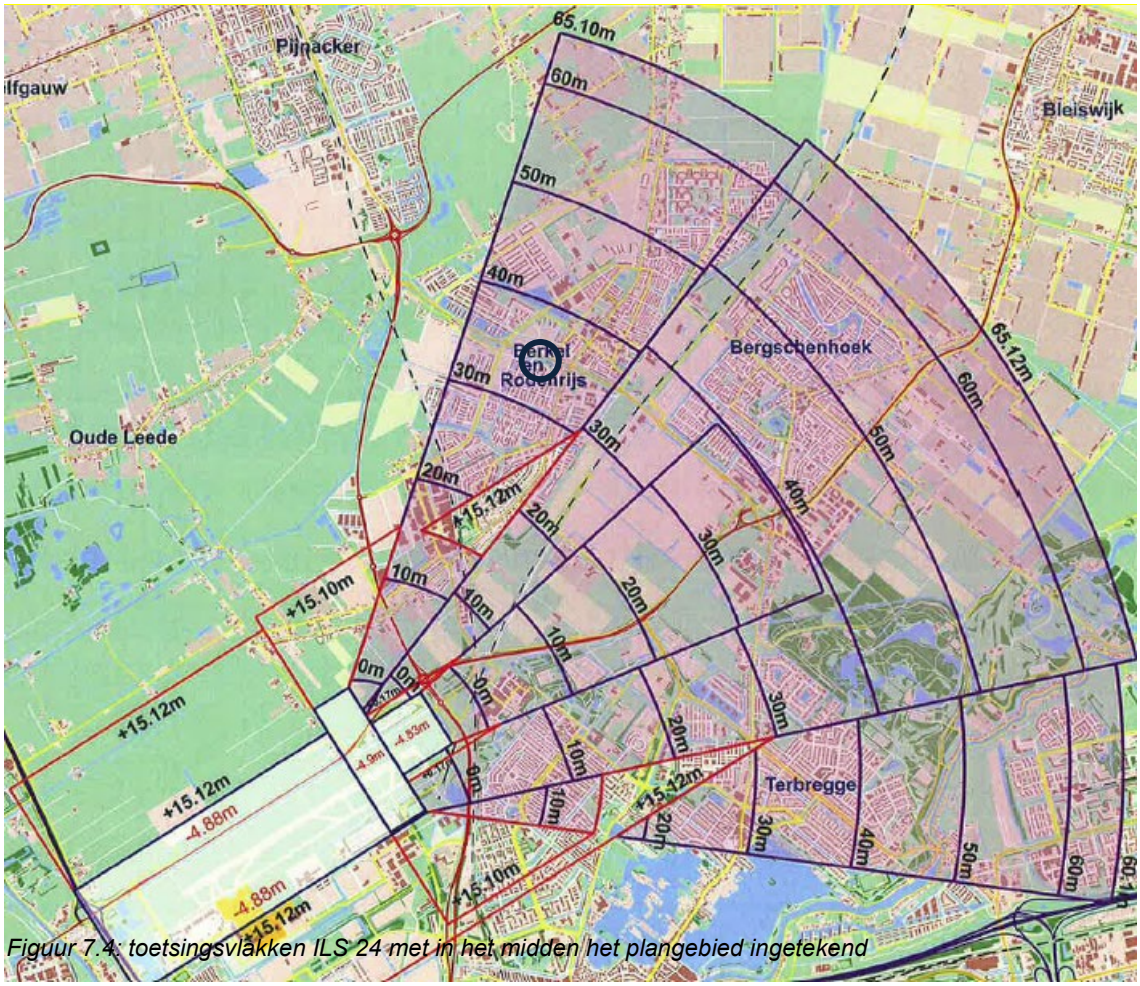
Ten noordoosten van het plangebied ligt luchthaven “Rotterdam The Hague Airport”. Ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging van deze luchthaven zijn technische installaties en systemen op en in de omgeving van het luchtvaartterrein aanwezig. Deze zogenaamde Communicatie, Navigatie en Surveillance (CNS)-infrastructuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Obstakels, zowel vast (gebouwen, windmolens, et cetera) als mobiel (bouwkranen, heistellingen, et cetera) vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren.

Verstoring van de apparatuur maakt de CNS apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor direct de veiligheid van het luchtverkeer wordt beïnvloed. Het is daarom in het belang van de veiligheid van de luchtvaart alles in het werk te stellen om de diverse systemen tegen verstorende obstakels te beschermen. Aan de hand van de internationale burgerluchtvaartcriteria dient beoordeeld te worden of de voorgenomen bouwplannen en werktuigen van invloed zijn op de correcte werking van CNS-hulpmiddelen.

Binnen het plangebied bevindt zich één toetsingsvlak van de CNS-apparatuur (afbeelding 7.4), namelijk die van 30 meter ten opzichte van NAP tot en met 40 meter ten opzichte van NAP. In het bestemmingsplan worden echter geen gebouwen of bouwwerken van die hoogtes mogelijk gemaakt. Het is daarom niet noodzakelijk dat er voor de toetsingsvlakken een beschermende regeling in het plan wordt opgenomen.

Akoestiek

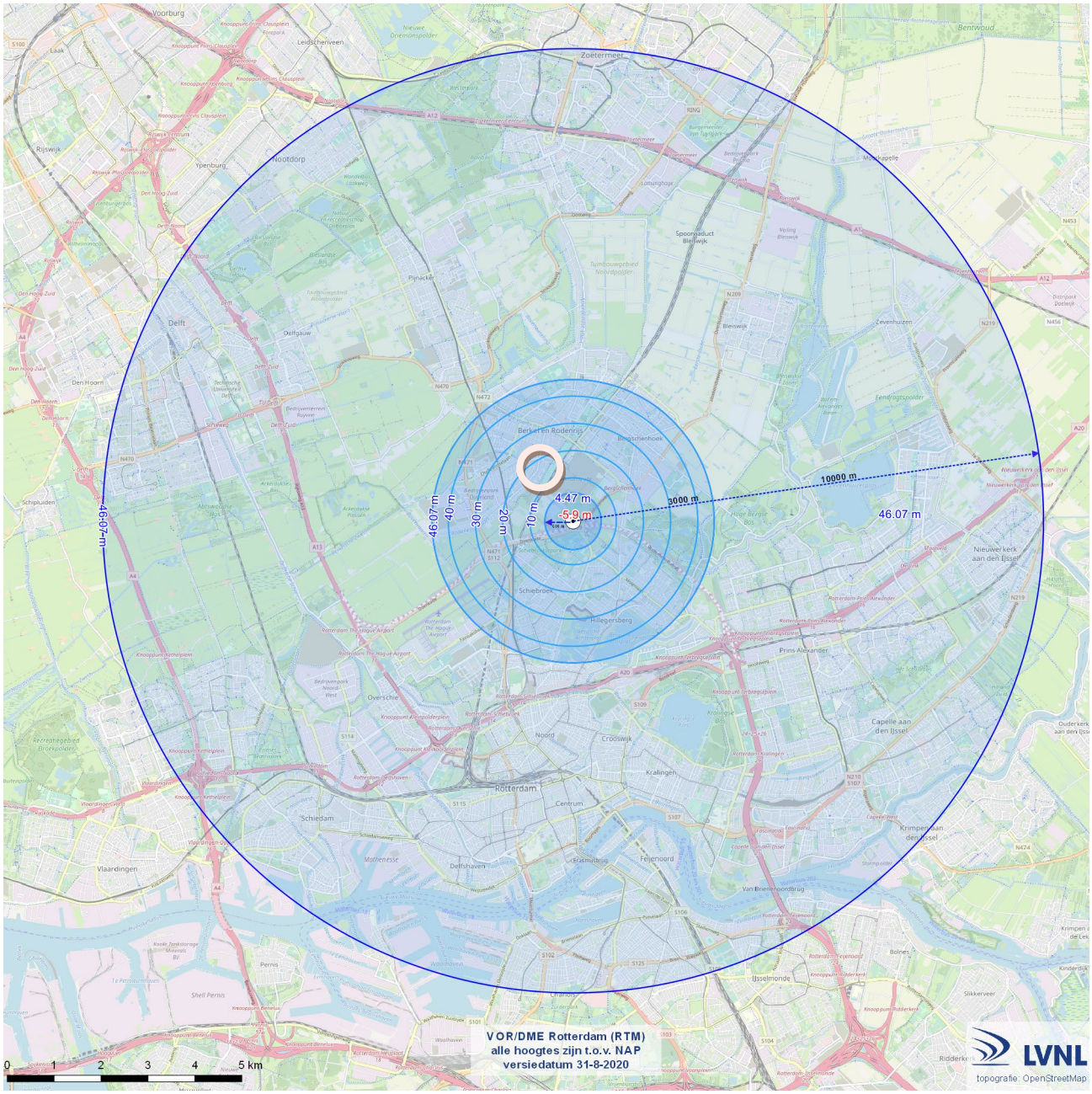
Bij de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” speelt ook het aspect ‘akoestiek’ een rol. De maatgevende contour, waarbinnen geen geluidgevoelige bebouwing (zoals woningen) mag worden gerealiseerd, is weergegeven middels de zogenaamde 35 KE-contour. Voorliggend plangebied is gelegen buiten de geluidszones van de luchthaven. Er gelden ten aanzien van geluidhinder als gevolg van de luchthaven binnen voorliggend plangebied geen restricties.



Figuur 7.4: toetsingsvlakken ILS 24 met in het midden het plangebied ingetekend

VOR/DME

Het plangebied bevindt zich nabij het toetsingsvlak behorende bij de VOR/DME RTM (Rotterdam). Een VOR (VHF Omni-Directional Radiorange) geeft een vliegtuig koersinformatie en een DME (Distance Measuring Equipment) geeft een vliegtuig afstandsinformatie. Het toetsingsvlak van de VOR/DME kent een 600 m vrije straal gemeten vanaf de basis van de antenne op maaiveldhoogte. Binnen deze straal van 600 m geldt een toetsingshoogte van 0 m; elk op te richten object kan verstoring veroorzaken. Vanaf het 0 meter vlak loopt het toetsingsvlak trechtervormig omhoog tot een hoogte van 47,66 m (NAP) op een afstand van 3 km. (zie onderstaande afbeelding 7.5). Het plangebied is binnen het toetsingsvlak van VOR/DME gelegen, namelijk die van 20 meter. Met de ontwikkeling wordt niet hoger dan 11 meter gebouwd.

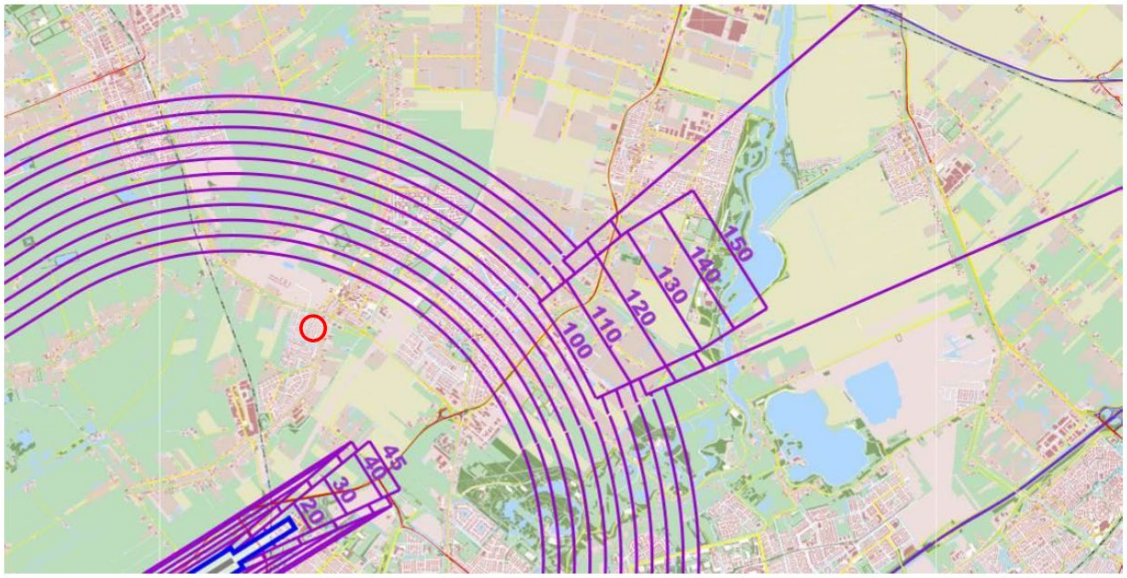


Afbeelding 7.5: toetsingsvlak VOR/DME. Het plangebied is aangeduid

Het plangebied is niet binnen het toetsingsvlak VOR/DME gelegen. Er is om die reden ook geen vrijwaringszone opgenomen op de verbeelding.

Invliegfunnel

Bij de luchthaven “Rotterdam The Hague Airport” hoort een aanvliegroute (invliegfunnel). In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken. In verband met de vliegveiligheid geldt er binnen de aanvliegroute een hoogtebeperking voor gebouwen en andere bouwwerken tot de aangegeven hoogtes. Zoals blijkt uit afbeelding 7.6 is het voorliggende plangebied niet binnen de aanvlieg-route gelegen. Derhalve gelden er geen beperkingen voor dit bestemmingsplan.



Afbeelding 7.6: uitsnede kaart hoogtebeperkingen invliegfunnel Rotterdam The Hague Airport. Het plangebied is in rood aangegeven

7.8. Duurzaamheid

7.8.1. Kader

Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen staat voor het ontwikkelen en beheren van de gebouwde omgeving met respect voor mens en milieu zodat kan worden voorzien in de behoefte van de huidige generatie zonder dat voor toekomstige generaties de mogelijkheid wordt ontnomen om ook in hun behoeften te kunnen voorzien. Duurzaam bouwen is daarmee onderdeel van de kwaliteit van de gebouwde omgeving.

Lansingerland Duurzaam

De gemeente Lansingerland heeft de ambitie vastgesteld om in 2050 een CO2 -neutrale gemeente te zijn. Hiertoe is de duurzaamheidsvisie 'Lansingerland duurzaam' opgesteld, die op 18 juli 2019 door de gemeenteraad is vastgesteld. Door een inzet op de thema's energietransitie, circulaire economie en klimaatadaptatie wil de gemeente ook voor de toekomst de kwaliteit van wonen en onze aantrekkelijke leefomgeving behouden en de impact op het milieu en het klimaat te minimaliseren. Dat betekent de overgang van fossiele bronnen naar energie uit hernieuwbare bronnen, gesloten grondstofkringlopen met een zo hoog mogelijk behoud van waarde en de aanpassing aan klimaatverandering om de negatieve effecten hiervan op te vangen, zodat een zekere mate van klimaatbestendigheid ontstaat. Daarbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld, maar vraagt de gemeente ook iets van andere partijen.

Kader Duurzame Gebiedsontwikkeling

In de anterieure overeenkomst is vastgelegd dat exploitant ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie van het bouwplan zal aansluiten bij de in het DGO (zie paragraaf 3.3) genoemde duurzaamheidsmaatregelen, waarbij het 'Verbeterd aanvullend niveau' het streven is, maar tenminste op het niveau zoals vermeld in de kolom 'Minimaal aanvullend niveau' zal worden ontwikkeld.

7.8.2. Onderzoek en conclusie

Met het realiseren van de dorpsvilla aan de Rodenrijseweg wordt toepassing gegeven aan de wettelijke verplichtingen op dit gebied. Een aantal duurzaamheidseisen worden gehanteerd.

Energie
Het Bouwbesluit stelt eisen aan energiezuinigheid van nieuwe woningen. De maat voor energiezuinigheid heet Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC). De appartementen zullen een EPC waarde van 0.25 hebben en worden geheel gasloos gebouwd. Er zal een warmtepomp worden geïnstalleerd voor de energieopwekking.

Circulariteit
De Milieuprestatie Gebouwen (MPG) geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Voor de dorpsvilla is een MPG gehanteerd die 28% scherper is dan de wettelijke eis. De MPG zal uitkomen op 0.72. Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van hergebruik van vrijkomende materialen, o.a. repac. De milieubelasting is lager dan 2% (schadelijke materialen). Er zal minimaal 10% herbruikbaar materiaal worden gebruik in de bouw van de dorpsvilla.

Vasthouden regenwater
Om voorliggend plan te kunnen realiseren zal 54 m^3 water worden gecompenseerd. Om wateroverlast tegen te gaan en regenwater vast te houden zullen de parkeerplaatsen halfverhard worden gerealiseerd.

7.9 Besluit m.e.r.

Voor de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan dient het bevoegd gezag een beslissing te nemen of het plan een milieueffectrapport opgesteld moet worden.

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is het instrument milieueffectrapportage of te wel m.e.r. ontwikkeld. De m.e.r.- beoordeling is een instrument met als hoofddoel het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

Het realiseren van een dorpsvilla met 10 appartementen is aan te merken als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn in de hoofdstukken hiervoor en in dit hoofdstuk diverse (milieu)aspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-

beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht. Wel is op grond van het besluit m.e.r. een m.e.r.-beoordelingsbesluit verplicht. Dit besluit is bijgevoegd als bijlage 12.

8 Uitvoerbaarheid

8.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

Met betrekking tot voorgenomen ontwikkeling is tussen de gemeente en de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk.

Gezien het bovenstaande wordt de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Met dit bestemmingsplan wordt voorzien in de verplaatsing van een bouwvlak en de realisatie van een dorpsvilla met 10 appartementen. De nieuwe bebouwing wordt op een gepaste wijze ingevoegd in de bestaande structuur van de Rodenrijseweg. Daarmee wordt verondersteld dat er voldoende draagvlak is.

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg naar relevante overlegpartners verstuurd. Een aantal overlegpartners hebben gereageerd. In paragraaf 9.1 wordt hier nader op ingegaan.

Daarnaast is in de bestemmingsplanprocedure gedurende 6 weken de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen (zie ook hoofdstuk 9 van deze toelichting). Zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van onderliggend plan. Wijzingen zijn opgenomen in de ‘staat van wijzigingen’ en het ‘overzicht wijzigingen” in de Nota zienswijzen en staat van wijzigingen behorend bij dit bestemmingsplan. Deze nota is opgenomen als bijlage 11 van de toelichting.

Gezien het bovenstaande wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan voldoende gewaarborgd geacht.

8.3 Handhavingsaspecten

Inleidend

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelge-

ving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning voor het bouwen, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

Er zijn twee vormen handhaving te onderscheiden: preventieve en repressieve handhaving.

Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen en regelmatige gebiedscontroles. Vervolgens worden in het kader van preventieve handhaving duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels opgesteld en aandacht besteed aan communicatie en voorlichting.

Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijk actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primaire doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Woningwet.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

9 Procedure

9.1 Voorbereidingsfase

Vooraankondinging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een bestemmingsplanprocedure, waarin een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze vooraankondiging vond plaats samen met de ter inzage legging van het voorontwerp (inspraak).

Overleg

Conform ex artikel 3.1.1. van het Bro moeten burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het voorontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan de relevante overlegpartners. De overlegreacties zijn weergegeven in bijlage 10 van de toelichting.

Inspraak

Er is gelegenheid geboden tot inspraak op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. Omwonenden en andere belangstellenden zijn voorafgaand aan het voorontwerpplan geïnformeerd. Binnengekomen inspraakreacties zijn opgenomen in de ‘Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Rodenrijseweg 63”, die als bijlage bij de toelichting is gevoegd (bijlage 10 van de toelichting. Wijzigingen zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

9.2 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgden uit de overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ook zijn ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Ook zijn de stukken met de kennisgeving aan de eerder genoemde diensten en instanties worden toegezonden (artikel 3:13 Awb), en is aangegeven waar de (digitale) stukken te vinden zijn (elektronische kennisgeving).

9.3 Vaststellingsfase

De aanpassingen die volgden uit de zienswijzen zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Ook zijn ambtshalve aanpassingen doorgevoerd. De raad stelt ten slotte het bestemmingsplan vast. Tegen een besluit omtrent vaststelling staat rechtsreeks beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). De termijn om beroep in te dienen bij de ABRvS vangt aan met ingang van de dag nadat het vaststellingsbesluit ter inzage is gelegd.

REGELS

Inhoudsopgave

Regels		**3**
Hoofdstuk 1	**INLEIDENDE REGELS**	**5**
Artikel 1	Begrippen	5
Artikel 2	Wijze van meten	9
Hoofdstuk 2	**BESTEMMINGSREGELS**	**11**
Artikel 3	Tuin	11
Artikel 4	Wonen	13
Artikel 5	Water	18
Artikel 6	Waarde - Archeologie 3	20
Artikel 7	Waterstaat - Waterkering	22
Hoofdstuk 3	**ALGEMENE REGELS**	**25**
Artikel 8	Anti-dubbeltelregel	25
Artikel 9	Algemene bouwregels	26
Artikel 10	Algemene gebruiksregels	27
Artikel 11	Algemene afwijkingsregels	30
Artikel 12	Algemene wijzigingsregels	32
Artikel 13	Algemene aanduidingsregels	33
Artikel 14	Algemene procedureregels	34
Hoofdstuk 4	**OVERGANGS- EN SLOTREGELS**	**35**
Artikel 15	Overgangsrecht	35
Artikel 16	Slotregel	36

Regels

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan:

het bestemmingsplan Dorpsvilla 'de Lans', Rodenrijseweg 63 van de gemeente Lansingerland.

1.2 Bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.1621.BP0190-VAST met de bijbehorende regels en bijlagen.

Verdere begrippen in alfabetische volgorde:

1.3 Aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 Aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 Achtergevel:

de gevel exclusief de aan- en uitbouwen aan deze gevel, aan de achterzijde van een gebouw.

1.6 Achtergevelrooilijn:

de denkbeeldige lijn die buitenwerks strak loopt langs de achterste bouwgrens van een gebouw tot aan de perceelsgrenzen.

1.7 Ander bouwwerk

een bouwwerk, geen gebouw zijnde;

1.8 Archeologische waarde:

de aan een gebied toegerekende waarde in verband met de kennis en de studie van de in dat gebied voorkomende overblijfselen van menselijke aanwezigheid of activiteit uit het verleden.

1.9 Bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.10 Bebouwingspercentage:

het percentage van de oppervlakte van een bestemmings- of bouwvlak dat mag worden bebouwd.

1.11 Bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.12 Bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.13 Bijbehorend bouwwerk:

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak;

1.14 Bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.15 Bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.16 Bouwlaag, laag:

de begane grond of een verdieping van een gebouw, een onderhuis en een zolder worden hier niet onder begrepen.

1.17 Bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.18 Bouwperceelsgrens:

de grens van een bouwperceel.

1.19 Bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.20 Bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.21 Erf:

het al dan niet bebouwde perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een gebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw;

1.22 Erfafscheiding:

schuttingen, muren, terrasschermen en andere gebouwde verticale afscheidingen welke al dan niet op de erfgrens zijn geplaatst.

1.23 Gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.24 Geldende grenswaarde:

de krachtens de Wet geluidhinder geldende maximaal toegestane geluidbelasting;

1.25 Geluidsgevoelig object:

een geluidsgevoelige gebouw, terrein en/of ruimte zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder.

1.26 Gestapelde woning:

een woning in een gebouw dat twee of meer geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat.

1.27 Hogere grenswaarde:

de krachtens de Wet geluidhinder vastgestelde hogere maximaal toegestane geluidbelasting;

1.28 Hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel valt aan te merken.

1.29 Openbaar gebied:

openbaar toegankelijk gebied: weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van de Wegenverkeerswet 1994, alsmede pleinen, parken, plantsoenen, openbaar water en ander openbaar gebied dat voor publiek algemeen toegankelijk is, met uitzondering van wegen uitsluitend bedoeld voor de ontsluiting van percelen door langzaam verkeer.

1.30 Peil:

a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang aan een weg grenst: de hoogte van de weg;
b. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein ter plaatse van de hoofdtoegang;
c. voor een ander bouwwerk: de hoogte van de weg waaraan het bouwwerk is gelegen of, indien het bouwwerk niet direct aan de weg is gelegen, de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein
d. indien wordt gebouwd in of aan een dijk, waterkering of in gebieden waar het peil op een perceel een verhang kent van meer dan 1 m:
    1. indien de hoofdtoegang van het hoofdgebouw aan de weg grenst: de hoogte van de weg, waarbij dit peil zich uitstrekt tot een zone van ten hoogste 3 m achter de achtergevelrooilijn van een op bedoeld perceel aangegeven hopfdgebouw, mits het een aanbouw aan het hoofdgebouw betreft;
    2. indien de hoofdtoegang van het hoofdgebouw niet aan de weg grenst: het peil wordt bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitend afgewerkt terrein;
    3. voor vrijstaande bijgebouwen wordt het peil bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitend afgewerkt terrein.

Een en ander voor zover in deze regels niet anders is bepaald.

1.31 Perceel:

zie 'bouwperceel'.

1.32 Perceelsgrens:

zie 'bouwperceelgrens'.

1.33 Starterswoning

een woning middenhuur/koop met een huurprijs van maximaal 850 euro in de maand huur of koopwoningen tot 180.000 euro k.k.

1.34 Verbeelding:

de kaart van het bestemmingsplan Dorpsvilla 'de Lans', Rodenrijseweg 63

1.35 Voorgevel:

de gevel of gevels, exclusief de aan- en uitbouwen aan deze gevel, die georiënteerd is (zijn) op het openbaar gebied.

1.36 Voorgevelrooilijn:

de denkbeeldige lijn(en) die buitenwerks strak loopt/lopen langs de op het openbaar gebied gerichte gevel(s) van het oorspronkelijke hoofdgebouw tot aan de perceelsgrenzen.

1.37 Wet geluidhinder:

de geldende wet houdende regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder.

1.38 Woning:

een complex van ruimten, dat blijkens zijn indeling en inrichting bestemd is voor de huisvesting van één huishouden.

1.39 Wooneenheid:

een woning, woonwagen of bedrijfswoning met bijbehorende gebouwen;

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de afstand van een bouwwerk tot een perceelsgrens:

vanaf het dichtst bij de perceelsgrens gelegen punt van het gebouw tot die perceelsgrens op 1 meter boven peil en haaks op de perceelsgrens, inclusief ondergeschikte bouwdelen.

2.2 de bebouwde oppervlakte:

van een (bouw)perceel, een bouwvlak of ander terrein, buitenwerks en neerwaarts geprojecteerd, als het totaal van de (grond)oppervlakten van alle op het terrein gelegen gebouwen en andere bouwwerken;

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.4 de breedte (lengte of diepte) van een gebouw:

tussen (de lijnen getrokken door) de buitenzijde van de gevels en/of het hart van de scheidsmuren (op 1 meter boven peil). Wanneer de gevels niet evenwijdig lopen of verspringen wordt het gemiddelde genomen van de kleinste en grootste maat.

2.5 de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.6 de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.7 de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.8 de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Tuin

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. tuinen;
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder erven, ongebouwde parkeervoorzieningen, ontsluitingen, paden, overige verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de in lid 3.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

3.2.2 Bijbehorende bouwwerken

Op de in artikel 3 lid 3.1 bedoelde gronden mogen geen bijbehorende bouwwerken worden gebouwd.

3.2.3 Andere bouwwerken

Er mogen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij geldt dat de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan:

a. 1 m voor erf- en terreinafscheidingen en andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn;
b. 2 m voor erf- en terreinafscheidingen achter de voorgevelrooilijn;
c. 3 m voor overige andere bouwwerken achter de voorgevelrooilijn.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 10, lid 10.6.

3.4 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

3.4.1 Bijbehorende bouwwerken

De bouw van een erker, entree- of tochtportaal, waarbij geldt dat:

a. de afstand tot de grens van het openbaar gebied niet minder mag bedragen dan 2 m;
b. de diepte, gemeten vanuit de voorgevelrooilijn, niet meer mag bedragen dan 1,5 m;
c. de totale grondoppervlakte niet meer mag bedragen dan 4 m2;
d. de breedte niet meer mag bedragen dan 60% van de breedte van de betreffende gevel van de woning;
e. de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan de eerste bouwlaag van de woning, vermeerderd met 0,4 m tot een maximum van 4 m.

3.4.2 Andere bouwwerken

De bouw van overige andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn tot 3 m.

3.4.3 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 11, lid 11.2.

Artikel 4 Wonen

4.1 Bestemmingsomschrijving

4.1.1 Algemeen

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. maximaal het ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' aangegeven aantal woningen, al dan niet in combinatie met een beroep aan huis;
b. tuinen en erven;
c. parkeervoorzieningen;
d. water.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de in lid 4.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

4.2.2 Hoofdgebouwen

a. Een hoofdgebouw mag uitsluitend binnen het aangegeven bouwvlak worden gebouwd; met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'gestapeld' de woningen uitsluitend gestapeld mogen worden gebouwd;
b. binnen het aangegeven bouwvlak dient minimaal 20% van de woningen als starterswoning gerealiseerd te worden;
c. de goothoogte respectievelijk de bouwhoogte in meters mag niet meer bedragen dan is aangegeven in Bijlage 1 van de regels;
d. bij de goothoogte en de bouwhoogte in meters wordt uitgegaan van het peil zoals opgenomen in Bijlage 1 van de regels
e. voor zover binnen een bouwvlak of een gedeelte daarvan de aanduiding 'minimale dakhelling' en/of 'maximale dakhelling' is aangegeven mag de dakhelling van de hoofdgebouwen niet minder respectievelijk niet meer bedragen dan is aangegeven;
f. indien de onder e bedoelde aanduiding ontbreekt mag de dakhelling van de hoofdgebouwen niet meer bedragen dan 55°;

4.2.3 Dakkapellen en dakopbouwen

De goothoogte van een dakkapel of dakopbouw gebouwd aan het voordakvlak of een ander naar het openbaar toegankelijk gebied gekeerd zijdakvlak van het hoofdgebouw wordt buiten beschouwing gelaten voor zover voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

a. In het dakvlak waarop meerdere dakkapellen in de voor en zijgevels of een dakopbouw is voorzien nog geen dakkapel of dakopbouw aanwezig is;
b. de afstand van de bovenzijde boeiboord of daktrim tot de daknok minimaal 0,5 m bedraagt
c. de afstand van de voet van de dakkapel tot de verdiepingsvloer minimaal 0,5 m en maximaal 1,3 m bedraagt;
d. de afstand van de zijkant van een dakkapel en/of de zijdelingse dakrand(en) minimaal 1 m bedraagt;
e. de breedte van de dakkapel of dakopbouw maximaal 4 m bedraagt;
f. de hoogte van de dakkapel of dakopbouw maximaal 1, 75 m bedraagt en de dakopbouw in de

achtergevel maximaal 3,0m bedraagt, gemeten vanaf de voet van de dakkapel tot de bovenzijde boeiboord of daktrim;
g. de dakkapel of dakopbouw plat is afgedekt;

4.2.4 Andere bouwwerken geen gebouwen zijnde

Er mogen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij buiten het bouwvlak de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan:

a. 1 m voor erf- en terreinafscheidingen en andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn;
b. 2 m voor erf- en terreinafscheidingen achter de voorgevelrooilijn;
c. 3 m voor overige andere bouwwerken geen gebouwen zijnde.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bouwwerken ten behoeve van:

a. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de sociale veiligheid;
d. het behoud van parkeervoorzieningen;
e. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
f. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
g. het milieu.

4.4 Afwijken van de bouwregels

4.4.1 Omgevingsvergunning

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

a. de bouw van een vrijstaand bijgebouw en/of overkapping op een kortere afstand tot de achtergevelrooilijn van de woning indien de diepte van het perceel gemeten uit de achtergevelrooilijn van de woning minder dan 9 m bedraagt;
b. de bouw van een kap op een vrijstaand bijgebouw en/of garagebox op voorwaarde dat:
    1. de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 5 m;
    2. de goothoogte niet meer bedraagt dan 3 m;
c. de bouw van andere bouwwerken zoals borstweringen met een bouwhoogte van maximaal 1 m, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak, op een aanbouw.
d. het realiseren van een balkon indien deze het bouwvlak overschrijdt.

4.4.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

De genoemde afwijkingen bij een omgevingsvergunning kunnen slechts worden verleend mits:

a. de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde;
b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;

2. de verkeersveiligheid;
3. de sociale veiligheid;
4. het aantal parkeervoorzieningen;
5. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
6. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
7. het milieu;

c. de verkeersaantrekkende werking hiervan in overeenstemming is met de functie en vormgeving van de wegen in de nabije omgeving;
d. op een goede wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

4.5 Specifieke gebruiksregels

4.5.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 10 'Algemene gebruiksregels' lid 1, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van:

a. gronden en/of bouwwerken voor de uitoefening van een aan huis verbonden bedrijf;
b. gronden en/of bouwwerken voor detailhandel.

4.5.2 Beroep aan huis

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 10 'Algemene gebruiksregels' lid 1 wordt gerekend het gebruik van gedeelten van de woning, aanbouwen en/of bijgebouwen voor een beroep aan huis, voor zover niet aan de volgende randvoorwaarden wordt voldaan:

a. de woonfunctie dient in overwegende mate gehandhaafd te blijven (met name ingeval de beroepsmatige werkruimte in het hoofdgebouw wordt gerealiseerd);
b. de beroepsmatige activiteiten dienen te geschieden door degene die op het perceel woonachtig is;
c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte mag per perceel niet meer dan 25% bedragen met een maximum van 50 m^2;
d. er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
e. in de omgeving mag geen onevenredige toename van de verkeersbelasting optreden;
f. er mogen geen vergunningplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht plaatsvinden;
g. er mogen geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden;
h. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie;
i. binnen de bestemming worden uitsluitend functies toegestaan met een maximale milieucategorie 1 zoals bedoeld in als 3 opgenomen Staat van bedrijfsactiviteiten, voor zover de bedrijven in de bedoelde lijst niet zijn doorgehaald.

4.5.3 Voorwaardelijke verplichting parkeren

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10, lid 10.6

4.5.4 Voorwaardelijke verplichting waterberging

Tot een strijdig gebruik met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10, lid 10.7

4.5.5 Voorwaardelijke verplichting geluidscherm

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10, lid 10.8.

4.5.6 Voorwaardelijke verplichting gedragsmaatregelen

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming wordt gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken zonder dat is voldaan aan de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in artikel 10.9

4.6 Afwijken van de gebruiksregels

4.6.1 Bedrijf aan huis

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de gebruiksregels voor het gebruik van gedeelten van de woning, aanbouwen en/of bijgebouwen voor de uitoefening van een bedrijf aan huis, mits:

a. de woonfunctie in overwegende mate blijft gehandhaafd;
b. de effecten van het bedrijf / de bedrijfsactiviteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving, zoals:
    1. ambachtelijke en/of verzorgende bedrijven genoemd in milieucategorie 1 van de in bijlage 1 bij deze planregels opgenomen “Staat van bedrijfsactiviteiten”, voor zover de bedrijven in de bedoelde lijst niet zijn doorgehaald, of daarmee naar de aard (qua milieuplanologische hinder) gelijk te stellen bedrijven/bedrijfsactiviteiten;
    2. bedrijven/bedrijfsactiviteiten die, op basis van de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, niet vergunningplichtig zijn;
c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedraagt met een maximum van 50 m^2;
d. de bedrijfsactiviteiten geschieden door degene die op het perceel woonachtig is;
e. het bedrijf / de bedrijfsactiviteiten geen verkeersaantrekkende werking hebben;
f. op eigen terrein wordt voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie;
g. er detailhandelsactiviteiten mogen plaatsvinden op voorwaarde dat:
    1. er sprake is van detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd;
    2. het detailhandel betreft als ondergeschikt en niet zelfstandig onderdeel van de bedrijfsvoering;
    3. de detailhandel geen onevenredige afbreuk doet aan het voorzieningenniveau binnen de gemeente.

4.6.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de gebruiksregels

De genoemde afwijkingen bij een omgevingsvergunning kunnen slechts worden verleend mits:

a. de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde;
b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

1. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
2. de verkeersveiligheid;
3. de sociale veiligheid;
4. het gewenste voorzieningenniveau;
5. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
6. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
7. het milieu;

c. de verkeersaantrekkende werking in overeenstemming is met de functie en vormgeving van de wegen in de nabije omgeving;
d. voorzien wordt in de (extra) parkeerbehoefte.

Artikel 5 Water

5.1 Bestemmingsomschrijving

5.1.1 Algemeen

De voor “Water” aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. water;
b. de waterhuishouding (waterberging,-aanvoer en -afvoer, (hoofd)watergangen, e.d.);
c. groenvoorzieningen;
d. taluds.

5.2 Bouwregels

Op de in lid 5.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 1 m.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bouwwerken ten behoeve van:

a. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de sociale veiligheid;
d. het behoud van parkeervoorzieningen;
e. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
f. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
g. het milieu.

5.4 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

5.4.1 Bruggen dammen en andere bouwwerken

a. de bouw van bruggen buiten de aanduiding 'brug', indien dit noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van een aanliggend perceel en de waterstaatkundige belangen dit gedogen. Alvorens toepassing te geven aan deze bepaling dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheerder en de wegbeheerder.
b. de bouw van dammen (al dan niet met duikers), vlonders, aanlegplaatsen en/of kaden, indien de waterstaatkundige belangen dit gedogen. Alvorens toepassing te geven aan deze bepaling dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheerder.
c. het bouwen van andere bouwwerken tot een bouwhoogte van maximaal 5 meter, indien de waterstaatkundige belangen dit gedogen. Alvorens toepassing te geven aan deze bepaling dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheerder.

5.4.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

De genoemde afwijkingen bij een omgevingsvergunning kunnen slechts worden verleend mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

a. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de sociale veiligheid;
d. het gewenste voorzieningenniveau;
e. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
f. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
g. het milieu.

5.5 Specifieke gebruiksregels

5.5.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 10.1 wordt in ieder geval gerekend het gebruik van water als ligplaats en/of opslag van boten en andere daarmee gelijk te stellen zaken.

5.5.2 Vergunning

Voor werkzaamheden aan of in deze bestemming, niet behorende tot het normale onderhoud, dient een (Keur)vergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap van Delfland**.**

5.6 Afwijken van de gebruiksregels

5.6.1

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de gebruiksregels voor het gebruik van water als ligplaats voor boten, indien de waterstaatkundige belangen dit gedogen. Alvorens toepassing te geven aan deze bepaling dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheerder.

5.6.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de gebruiksregels

De genoemde afwijkingen bij een omgevingsvergunning kunnen slechts worden verleend mits:

a. de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde;
b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
    2. de verkeersveiligheid;
    3. de sociale veiligheid;
    4. het gewenste voorzieningenniveau;
    5. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
    6. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
    7. het milieu;
c. de verkeersaantrekkende werking in overeenstemming is met de functie en vormgeving van de wegen in de nabije omgeving;
d. voorzien wordt in de (extra) parkeerbehoefte.

Artikel 6 Waarde - Archeologie 3

6.1 Bestemmingsomschrijving

6.1.1 Algemeen

De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor behoud van de (potentieel) aanwezige archeologische waarden.

6.2 Bouwregels

Op de in lid 6.1 bedoelde gronden is uitsluitend bebouwing toegestaan voor zover geen bouwwerkzaamheden, niet zijnde heiwerkzaamheden, dienen te worden verricht die dieper reiken dan 0,5 m beneden het maaiveld en die een grondoppervlakte bestrijken die groter is dan 100 m2 en tevens wordt voldaan aan de bepalingen van de onderliggende bestemming(en).

6.3 Afwijken van de bouwregels

6.3.1 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor de bouw van bouwwerken ten behoeve van de onderliggende bestemming(en).

6.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

De genoemde afwijkingen bij een omgevingsvergunning kunnen slechts worden verleend mits:

a. door de bouwwerken geen onevenredige afbreuk zal worden gedaan aan de archeologische (verwachtings)waarden van het gebied of een afweging van de in het geding zijnde belangen tot uitkomst heeft dat, onverminderd het elders in het plan bepaalde, een
b. afwijking in alle redelijkheid niet kan worden geweigerd;
c. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende archeologisch deskundige;
d. voldaan wordt aan de bepalingen van de onderliggende bestemming(en).

In afwijking van het bepaalde onder a en b kan de afwijking bij een omgevingsvergunning worden verleend indien voor de werkzaamheden voortvloeiend uit de bouwaanvraag reeds een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden als bedoeld in lid 6.4 is verleend en voor het overige wordt voldaan aan het bepaalde onder c.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Verbod

Het is verboden op of boven de in 6.1.1 genoemde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanleggen en/of verharden van gronden, zoals wegen, fiets- en voetpaden en oppervlakteverhardingen;
b. het uitvoeren van grondbewerkingen, zoals afgraven, woelen, mengen, diepploegen, ontginnen, bodemverlagen, ophogen of egaliseren van de bodem en aanleggen van (drainage)leidingen;
c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
d. het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen, met uitzondering van heipalen;
e. het aanleggen van boven- of ondergrondse transport-, energie-, of telecommunicatieleidingen anders

dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
g. het aanleggen van geluidswallen;
h. het verhogen of verlagen van de grondwaterstand.

6.4.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in lid 6.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer ten dienste van de onderliggende bestemming;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende omgevingsvergunning;
d. noodzakelijk zijn voor de uitvoering van een bouwplan waarvoor een omgevingsvergunning is verleend, zoals bedoeld in 6.2 of 6.3;
e. betrekking hebben op een grondoppervlakte van minder dan 100 m2 en niet dieper reiken dan 0,5 m beneden het maaiveld en tevens wordt voldaan aan de bepalingen van de onderliggende bestemming(en).

6.4.3 Toelaatbaarheid

De in lid 6.4.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien op basis van een schriftelijk advies van een archeologische deskundige, gebleken is dat de genoemde werken of werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot onevenredige aantasting van de archeologisch waarden.

6.4.4 Nadere voorwaarden

Voor zover de in lid 6.4.1 genoemde werken of werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden kunnen leiden tot een verstoring van het archeologisch materiaal kan in afwijking van het bepaalde in 6.4.3 de omgevingsvergunning worden verleend indien aan de omgevingsvergunning de volgende nadere voorwaarden worden verbonden:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische monumenten in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de werken en werkzaamheden die tot de bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een archeologische deskundige.

Artikel 7 Waterstaat - Waterkering

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor “Waterstaat - Waterkering” aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

a. waterkering;
b. de waterhuishouding.

7.2 Bouwregels

7.2.1

Op de in lid 7.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 1 m.

7.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van bouwwerken ten behoeve van:

a. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
b. de verkeersveiligheid;
c. de sociale veiligheid;
d. het behoud van parkeervoorzieningen;
e. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
f. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
g. het milieu.

7.4 Afwijken van de bouwregels

7.4.1 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor de bouw van bouwwerken ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en), met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels.

7.4.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

De genoemde afwijkingen bij een omgevingsvergunning kunnen slechts worden verleend, indien de waterstaatsbelangen dit gedogen. Alvorens toepassing te geven aan deze bepaling dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheerder.

7.5 Specifieke gebruiksregels

7.5.1

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 10 'Algemene gebruiksregels' lid 1, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van water als ligplaats en/of opslag van boten en andere daarmee gelijk te stellen zaken.

7.5.2

Voor werkzaamheden aan of in deze bestemming, niet behorende tot het normale onderhoud, dient een vergunning te worden aangevraagd bij het Hoogheemraadschap van Delfland**.**

7.6 Afwijken van de gebruiksregels

7.6.1

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de gebruiksregels voor het gebruik van water als ligplaats voor boten, indien de waterstaatkundige belangen dit gedogen. Alvorens toepassing te geven aan deze bepaling dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheerder.

7.6.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de gebruiksregels

De genoemde afwijkingen kunnen slechts worden verleend mits:

a. de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde;
b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
    2. de verkeersveiligheid;
    3. de sociale veiligheid;
    4. het gewenste voorzieningenniveau;
    5. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
    6. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
    7. het milieu;
c. de verkeersaantrekkende werking in overeenstemming is met de functie en vormgeving van de wegen in de nabije omgeving;
d. voorzien wordt in de (extra) parkeerbehoefte.

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 8 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 9 Algemene bouwregels

9.1 Bestaande bouwwerken

Bouwwerken, welke niet voldoen aan het bepaalde in de bouwregels, zijn toegestaan en mogen worden herbouwd voor zover deze rechtsgeldig zijn gebouwd of een rechtsgeldige bouwtitel hebben op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit plan. De bestaande, afwijkende maatvoering geldt dan als maximale maatvoering.

9.2 Ondergeschikte bouwdelen

9.2.1 Hoogte

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van goot- en bouwhoogten worden ondergeschikte bouwdelen van bouwwerken, zoals schoorstenen, antennes, liftopbouwen, opbouwen voor technische systemen, zonnepanelen en daarmee gelijk te stellen onderdelen waarvan de overschrijding van de goot- en/of bouwhoogte niet meer bedraagt dan 1 meter of 10%, buiten beschouwing gelaten.

9.2.2 Bouw- en bestemmingsgrenzen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen binnen bouw-, bestemmings- en aanduidingsgrenzen en bij de bepaling van het bebouwde oppervlakte worden ondergeschikte bouwdelen van bouwwerken, zoals:

a. plinten, pilasters, luifels, kozijnen, gevelversieringen, balkons, brandtrappen, ventilatiekanalen, uitspringende schoorsteenwanden, gevel- en kroonlijsten, overstekende daken en daarmee gelijk te stellen onderdelen waarvan de overschrijding van de bouwgrens of de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 0,5 meter;

buiten beschouwing gelaten.

9.2.3 Bestaande ondergeschikte bouwdelen

Bouwwerken, welke niet voldoen aan het bepaalde in de leden 9.2.1 en 9.2.2, zijn toegestaan voor zover deze rechtsgeldig zijn gebouwd of een rechtsgeldige bouwtitel hebben op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van dit plan. De bestaande, afwijkende maatvoering geldt dan als maximale maatvoering.

9.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bouwwerken ten behoeve van:

a. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
b. de ruimtelijke inpasbaarheid;
c. de verkeersveiligheid;
d. de sociale veiligheid;
e. het gewenste voorzieningenniveau;
f. het behoud van parkeervoorzieningen;
g. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groen- en waterelementen;
h. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;
i. het milieu.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

10.1 Bestaand gebruik

Het gebruik van gronden dat niet voldoet aan de gebruiksregels, niet zijnde bouwregels,van dit plan is toegestaan en mag worden voortgezet, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

a. het gebruik bestond ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;
b. het gebruik in overeenstemming is met het voorheen geldend planologische regime;
c. de omvang van het gebruik niet mag worden vergroot.

10.2 Gebruik van onbebouwde gronden

10.2.1 Algemeen verbod

Het is verboden de in het plan begrepen gronden voor zover en zo lang zij onbebouwd blijven te gebruiken voor doeleinden, welke in strijd zijn met de in het plan gegeven bestemmingen.

10.2.2 Specifiek verbod

Onverminderd het bepaalde in lid 10.2.1 is het in elk geval verboden de gronden te gebruiken voor:

a. het storten of lozen van puin, vuil of andere vaste of vloeibare afvalstoffen;
b. het opslaan van goederen, zoals vaten, kisten, bouwmaterialen, werktuigen, machines of onderdelen hiervan;
c. het opslaan van onklare voer- en vaartuigen of onderdelen hiervan;
d. prostitutie;
e. een seksinrichting;
f. het plaatsen of geplaatst houden van onderkomens.

10.2.3 Uitzonderingen

Het bepaalde in lid 10.2.2 is niet van toepassing op:

a. vormen van gebruik als bedoeld in lid 10.2.2, die verenigbaar zijn met het doel waarvoor de grond ingevolge de bestemming, de bestemmingsomschrijving en/of de overige regels mag worden gebruikt;
b. het opslaan van bouwmaterialen, puin en specie in verband met normaal onderhoud, dan wel ter verwezenlijking van de bestemming.

10.3 Gebruik van bouwwerken

10.3.1 Algemeen verbod

Het is verboden de in het plan begrepen bouwwerken te gebruiken voor doeleinden, welke in strijd zijn met de in het plan gegeven bestemmingen.

10.3.2 Specifiek verbod

Onverminderd het bepaalde in lid 10.3.1 is het in ieder geval verboden:

a. woningen te gebruiken voor/als beroeps- of bedrijfsmatige werkruimte, zulks met uitzondering van het bepaalde in lid 3.5.2 van artikel 3 aangaande het (mede)gebruik van woningen als beroepsmatige werkruimte;
b. de in het plan toegestane bouwwerken te gebruiken voor/als seksinrichting;
c. de bouwwerken, welke zijn gebouwd na een door het bevoegd gezag verleende omgevingsvergunning te gebruiken voor andere doeleinden dan waarvoor de omgevingsvergunning werd verleend;
d. de bouwwerken waarvan het gebruik slechts mogelijk was na een door het bevoegd gezag verleende

omgevingsvergunning, te gebruiken voor andere doeleinden dan waarvoor de omgevingsvergunning werd verleend.

10.4 Ondergeschikte bouwdelen

Voor zover het gebruik van ondergeschikte bouwdelen zoals bedoeld in lid 9.2 niet past binnen de desbetreffende bestemming, worden deze gebruiksregels buiten beschouwing gelaten.

10.5 Ophogen en afgraven gronden

Het is verboden de gemiddelde hoogte van het maaiveld, zoals dat bestond ten tijde van inwerkingtreding van het plan, gerekend over een oppervlakte van minimaal 50 m^2 te verhogen of te verlagen met meer dan 0,3 m.

10.6 Voorwaardelijke verplichting parkeren

a. Voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, geldt dat bij het bouwen en het wijzigen van het bestaande gebruik zoals toegestaan op grond van de bestemmingen genoemd in hoofdstuk 2, voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de 'Nota Parkeernormen gemeente Lansingerland', die op 29 april 2014 in werking is getreden, of de rechtsopvolger daarvan.
b. Parkeerplaatsen op het perceel dienen halfverhard te worden aangelegd en dienen ook als zodanig in stand gehouden te worden;
c. Van het bepaalde onder a. kan worden afgeweken, indien kan worden aangetoond dat op andere wijze is voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

10.7 Voorwaardelijke verplichting waterberging

Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van de gronden voor de doeleinden zoals genoemd in artikel 4, zonder dat wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van een waterberging van minimaal 54 m^3 binnen het peilgebied overeenkomstig het bepaalde in de watertoets, Bijlage 2 bij de regels. Om wateroverlast tegen te gaan en regenwater vast te houden wordt de watergang ten oosten van het perceel vergraven en moeten de parkeerplaatsen op het perceel halfverhard worden aangelegd.

10.8 Voorwaardelijke verplichting geluidscherm

Onder strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van de gronden voor de doeleinden zoals genoemd in artikel 4, zonder dat wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van een geluidscherm van 2 meter hoog en gesloten uitgevoerd met een massa van minimaal 10 kg/m2 ter plaatse van de aanduiding “specifieke vorm van tuin – geluidscherm.

10.9 Voorwaardelijke verplichting gedragsmaatregelen

Onder een strijdig gebruik met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik van gronden voor de doeleinden zoals genoemd in artikel 4, zonder dat wordt voldaan aan de gedragsmaatregelen zoals opgenomen in de akte van splitsing in appartementen.

10.10 Afwijken van de algemene gebruiksregels

10.10.1 Ophogen en afgraven gronden

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de algemene gebruiksregels voor het verhogen of verlagen van gronden met meer dan 0,3 m, mits de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd blijft, dit ter beoordeling van de stedenbouwkundige.

10.10.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de gebruiksregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 11, lid 11.2.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

11.1 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van deze regels ten behoeve van:

a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde bouwwerken ten dienste van het openbaar nut en de waterhuishouding, zoals gasdrukregelstations, duikers, keermuren en bruggen, gemalen, wachthuisjes, telefooncellen en transformatorhuisjes, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 4 m en de inhoud niet meer dan 75 m^3 mag bedragen;
b. het bouwen van niet voor bewoning bestemde kunstobjecten, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 5 m mag bedragen;
c. overschrijding van bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, maatvoeringsgrenzen en overige aanduidingen op de verbeelding, indien bij definitieve uitmeting of verkaveling blijkt dat deze afwijking in het belang van een juiste verwezenlijking van het plan redelijk, gewenst of noodzakelijk is en de structuur van het bestemmingsplan niet wordt aangetast. De overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3 m bedragen en het bouwvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot;
d. het afwijken van de voorgeschreven maatvoering van bouwwerken (waaronder goothoogte, bouwhoogte, bebouwingsoppervlakte, onderlinge afstand, afstand tot perceelsgrenzen) met ten hoogste 10%;
e. het afwijken van de voorgeschreven maatvoering voor ondergeschikte bouwdelen zoals bepaald in artikel 9 'Algemene bouwregels' leden 9.2.1 en 9.2.2 waarbij de overschrijding van de bouwhoogte, bouwgrens en/of de bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 3 meter;
f. de bouw van antennemasten voor communicatiedoeleinden, waarbij de bouwhoogte niet meer dan 45 m mag bedragen en waarbij het beleid gericht is op:
    1. een landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische inpassing van deze voorzieningen waarbij geldt dat geen onevenredige afbreuk mag plaatsvinden van de visuele kwaliteit van gebouw en omgeving en landschappelijke gebieden, open landschappen en monumenten zoveel mogelijk vrij moeten blijven van bebouwing;
    2. een situering bij voorkeur bij sportcomplexen, op of aan de randen van bedrijventerreinen, aan de randen van woonwijken en in de tussengebieden tussen woonwijken en bedrijventerreinen;
    3. een maximale “site-sharing” en gebruik van bijvoorbeeld hoogspanningsmasten, tenzij dit redelijkerwijs niet mogelijk is.
g. de bouw van andere bouwwerken tot 15 m.

11.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken

De genoemde afwijkingen bij een omgevingsvergunning kunnen slechts worden verleend mits:

a. de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde;
b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
    1. de kwaliteit van de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
    2. de verkeersveiligheid;
    3. de sociale veiligheid;
    4. het aantal parkeervoorzieningen;
    5. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
    6. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van de aangrenzende gronden en bouwwerken;

7. het milieu.

Artikel 12 Algemene wijzigingsregels

12.1 Algemeen

Burgemeester en wethouders zijn, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, bevoegd het plan te wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op:

a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde bouwwerken ten dienste van het openbaar nut en de waterhuishouding met een inhoud van ten hoogste 150 m^3 en een bouwhoogte van ten hoogste 6 m;
b. een andere situering en/of begrenzing van bestemmingsvlakken, bouwvlakken en/of aanduidingen, indien bij de uitvoering van het plan mocht blijken dat verschuivingen in verband met ingekomen bouwaanvragen nodig zijn ter uitvoering van een bouwplan op voorwaarde, dat de oppervlakte van het betreffende bestemmingsvlak dan wel bouwvlak met niet meer dan 20% zal worden gewijzigd;
c. het wijzigen van de per aanduiding of in de planregels gegeven maten en afmetingen met ten hoogste 20%, indien, in verband met ingekomen bouwaanvragen, deze wijzigingen nodig of wenselijk zijn.

12.2 Algemene randvoorwaarden voor wijzigen

Burgemeester en wethouders verlenen slechts medewerking aan een wijziging van het plan, mits:

a. dit ruimtelijk inpasbaar is, gelet op:
    1. de kwaliteit van het openbare gebied, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
    2. de functionele en ruimtelijke structuur, zoals aansluiting op (structurele) groenelementen en waterelementen;
    3. de bebouwingsmogelijkheden, gebruiksmogelijkheden en/of bezonning van het betreffende perceel en de aangrenzende percelen en bouwwerken;
    4. de verkeersveiligheid;
    5. de sociale veiligheid;
    6. het gewenste voorzieningenniveau;
    7. het aantal parkeervoorzieningen;
    8. het milieu;
b. voldaan wordt aan de onderzoeksverplichting op de volgende onderdelen:
    1. luchtkwaliteit;
    2. parkeerbehoefte;
    3. geluid;
    4. bodemkwaliteit;
    5. watertoets;
    6. archeologie;
    7. externe veiligheid (afweging van het groepsrisico);
    8. ecologie, toetsing Wet natuurbescherming;
    9. economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone – voorwaardelijke verplichting ecologie' wordt een omgevingsvergunning voor het slopen van de bestaande bebouwing slechts verleend indien wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de bepalingen van de Wet natuurbescherming.

Artikel 14 Algemene procedureregels

Een beslissing omtrent het stellen van nadere eisen wordt niet genomen dan nadat belanghebbenden gedurende twee weken, na publicatie van het voornemen tot het stellen van nadere eisen in een van overheidswege uitgegeven blad of een dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad, in de gelegenheid zijn gesteld schriftelijk zienswijzen tegen die voorgenomen nadere eisen bij burgemeester en wethouders in te dienen.

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 15 Overgangsrecht

15.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een (omgevings)vergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.

c. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

15.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 16 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Dorpsvilla 'De Lans', Berkel en Rodenrijs'

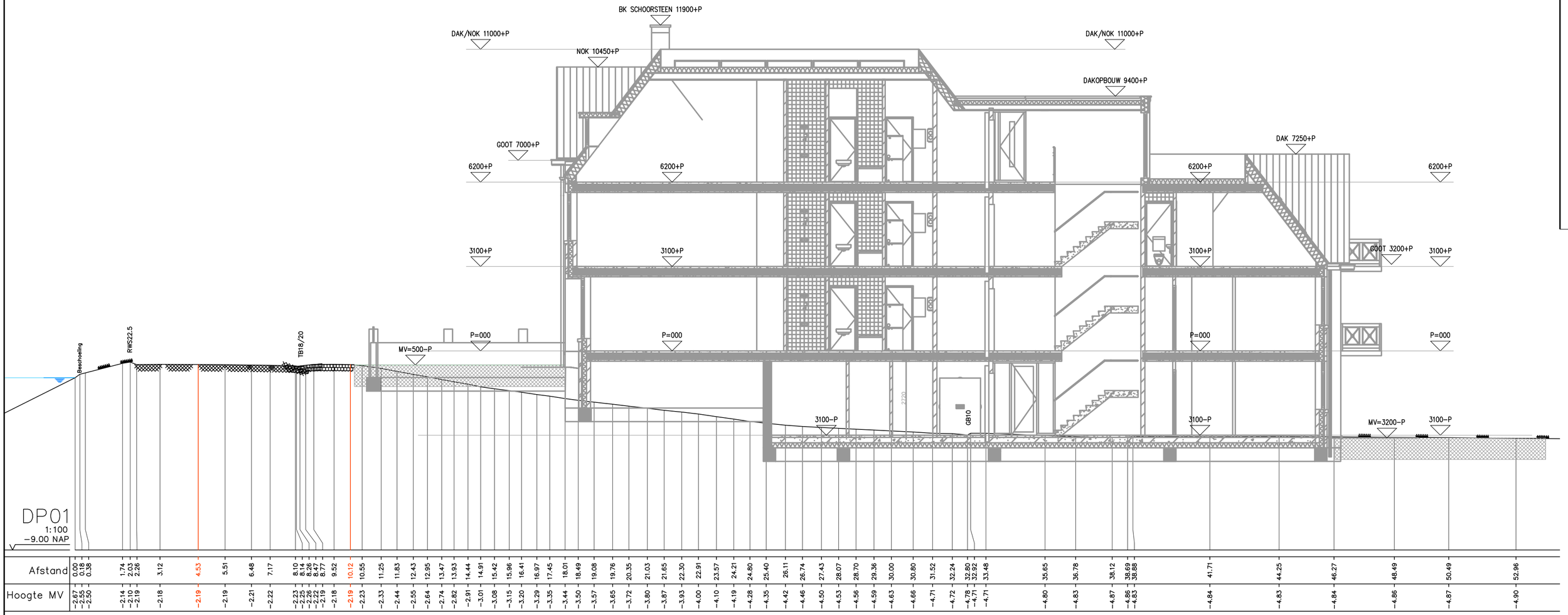
Dorpsvilla 'de Lans', Rodenrijseweg 63

Inhoudsopgave

Bijlage 1	**Bouwhoogten Rodenrijseweg 63**	**3**
Bijlage 2	**Watertoets Rodenrijseweg 63**	**5**
Bijlage 3	**Watersleutel Rodenrijseweg 63**	**23**
Bijlage 4	**Lijst 1 - Activiteiten (Wonen)**	**25**

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Bouwhoogten Rodenrijseweg 63



doorsnede

hoogtematen Dorpsvilla de Lans

peil DORPSVILLA = 500+ MV (maaiveld)

maaiveld 2.19-NAP = kruin weg 2.19-NAP

ARCHITECTEN

HOU
WE
LING

LUISTEREN
VISUALISEREN
REALISEREN

onderdeel

hoogtematen Dorpsvilla de Lans

opdrachtgever

Hermes Project
Wilgenlaan 3
2651 TA Berkel en Rodenrijs

project

Dorpsvilla 'de Lans'
Rodenrijseweg 63
2651 BN Berkel en Rodenrijs

datum	17-12-2019		
gewijzigd	a		
	b	werkno.	P180330
schaal	1:100		
afmeting	A2		
getekend	ms	bladno.	HMDL01

info@houweling-architekten.nl
Hoekeindseweg 27, 2665 KA / Postbus 47, 2665 ZG Bleiswijk

© Houweling Architecten, 2019

T 0105215922
www.houweling-architekten.nl

Bijlage 2 Watertoets Rodenrijseweg 63

Opdrachtgever	:	HDH project b.v.
Project	:	Onderzoek naar watertoets Rodenrijseweg 63
Betreft	:	Notitie t.b.v. invulling waterparagraaf conform watersleutel
Opsteller	:	R. Berk
Kenmerk	:	201900xx-N-1 d.d. 15-01-2020
Status	:	Definitief
Gecontroleerd door	:	A. Mosterd

INHOUD

1 Inleiding 2

2 Beschrijving gebied en de uitdagingen 3

2.1 Watertoets 3

2.1.1 Watersleutel 3

2.2 Omschrijving bestaande locatie 3

2.2.1 Hoogte en oppervlak perceel 4

2.2.2 Bodem 4

2.2.3 Water 4

2.2.4 Verharding bestaande situatie 4

2.3 Te realiseren project 5

2.3.1 Verhard oppervlak 5

3 Oplossingsrichtingen 6

3.1 Verbreden van de watergang en laten afnemen verhard oppervlak 6

3.2 Creëren van een vijver 6

3.3 Halfverharding onder parkeervakken 6

3.4 Buffering in ondergrondse kratten in combinatie met een wadi 8

3.5 Slimme regenton 11

4 Onderhoud en beheer 12

4.1 Waterpasserende bestrating 12

4.1.1 Onderhoudsstrategie waterpasserende verharding 12

4.1.2 Visuele indicatoren 12

4.1.3 Juridische borging 13

4.2 Wadi en infiltratiebekisting 13

4.2.1 Onderhoudsplan 13

4.2.2 Audiovisuele indicatoren 14

4.2.3 Juridische borging 14

4.3 Niet uit te voeren maatregelen 14

5 Conclusie 15

5.1 Reeds verrichte acties 15

5.2 Advies 16

1 INLEIDING

HDH projecten is voornemens om de locatie Rodenrijseweg 63 in Berkel en Rodenrijs te transformeren van een locatie waar één vrijstaande villa staat naar een met een appartementencomplex. Voor deze transformatie is het echter noodzakelijk om het bestemmingsplan aan te passen. In dit kader is het ook nodig om een waterparagraaf op te nemen.

Voor de waterparagraaf is het uitvoeren van een watertoets met het Hoogheemraadschap van Delfland een vereiste. Voor kleine projecten kan in de basis gebruikt worden gemaakt van de watersleutel. Dit is een tool ontwikkeld door het hoogheemraadschap om te bepalen hoeveel waterberging gerealiseerd dient te worden bij een ruimtelijke ontwikkeling die wijzigingen in ofwel de bodem dan wel het verhard oppervlak tot gevolg heeft.

De gemeente Lansingerland heeft een watertoets ingevuld, echter is deze door een controle van het hoogheemraadschap als onjuist bestempeld op grond van de toegestane peilverhoging en het maaiveldniveau. De Aquanoom heeft nader gekeken naar de opname die door van der Helm is verricht en de ontwerptekeningen en heeft geconcludeerd dat ook de aannames omtrent de toename van het verhard oppervlak onjuist zijn.

In deze notitie zijn de uitgangspunten voor de nieuwe watertoets verwerkt, evenals hoe wel aan de eisen van het hoogheemraadschap conform de watersleutel is te voldoen. Hoewel deze opzet niet gebruikelijk is gezien het hoogheemraadschap eigenlijk volledig betrokken dient te zijn bij dit proces, is dit omwille van de tijd niet meer mogelijk. Het doel van deze notitie is dan ook als leidraad om snel tot overeenstemming te kunnen komen.

In de laatste twee hoofdstukken is gekeken naar het onderhoud, de indicatoren als een waterbergende methode niet voldoende werkt en is een advies geschreven omtrent de voorkeursmaatregelen.

2 BESCHRIJVING GEBIED EN DE UITDAGINGEN

In deze paragraaf is de bestaande locatie omschreven, op basis van een opname door Van der Helm Milieubeheer (bijlage 1). Ook is in dit hoofdstuk het project omschreven en welke waterhuishoudkundige gevolgen dit heeft. Tot slot is de reden waarom de watertoets bestaat toegelicht, evenals hoe het proces er in de basis uit dient te zien.

2.1 WATERTOETS

Bij iedere ruimtelijke ingreep die verhard oppervlak toevoegt ten opzichte van de bestaande situatie dienen waterbergende maatregelen te worden getroffen. Dit is nodig om het oppervlaktewater- en het rioleringssysteem niet onevenredig te belasten bij zware regenval. Conform het rioleringsplan mag twee keer per jaar water op de straat komen te staan, voor deze doelstelling heeft de gemeente een zorg- en inspanningsplicht. De gemeente is (samen met aangelanden) verantwoordelijk voor het functioneren/beheer van de secundaire watergangen, terwijl het hoogheemraadschap verantwoordelijk is voor het functioneren van de primaire wateren.

In het stedelijk gebied geldt in de basis de norm dat het waterpeil één keer per 100 jaar boven het maaiveld uit mag komen. Dit betekent veelal ondergelopen tuinen, straten en kelders/bergingen. Het is de zorgplicht van het hoogheemraadschap/waterschap om dit doel te behalen, echter is het geen harde resultaatsverplichting. Met oog op deze doelstelling toetst het hoogheemraadschap alle initiatieven in de ruimtelijke context die een bedreiging kunnen vormen voor de doelstelling. Het is aan de initiatiefnemer om aan te tonen hoe deze aan de doelstelling wil voldoen, maar het hoogheemraadschap dient goedkeuring te geven.

De overeenstemming tussen de initiatiefnemer, de gemeente en het hoogheemraadschap, worden vervolgens omgezet in een waterparagraaf. De gemeente neemt deze paragraaf over in het bestemmingsplan. Dit zorgt ervoor dat de situatie niet zomaar kan veranderen, omdat dit plan op ruimtelijk vlak bindend is.

2.1.1 Watersleutel

Het hoogheemraadschap heeft voor initiatiefnemers een online-tool opgesteld voor het watertoets proces. Deze tool noemen zij de "watersleutel" en is voor iedereen toegankelijk. Uit contact met het hoogheemraadschap is wel gebleken dat zij de tool in 2020 willen bijwerken. Echter is deze voorlopig nog vigerend. Uit de watersleutel komt hoeveel m^3 water extra moet worden geborgen door de initiatiefnemer als gevolg van de extra verharding die hij wil realiseren. Dit water mag direct worden geborgen in een waterberging mits goed onderbouwd of door extra water te ontgraven binnen het plangebied. Echter is er een voorkeur voor het graven van extra open water binnen het plangebied.

2.2 OMSCHRIJVING BESTAANDE LOCATIE

Het plangebied betreft het adres Rodenrijseweg 63, inclusief het gehele kadastrale perceel. Dit perceel (kadastraal nummer BJK01-B-5009) heeft conform de kadastrale kaart een oppervlak van 1.844 m^2. Het kadastrale perceel en de locatie is te zien op figuur 1. Ongeveer 5 m2 water valt binnen het perceel.

Figuur 1 Kadastrale kaart Rodenrijseweg 63

2.2.1 Hoogte en oppervlak perceel

Het perceel ligt tevens op een Dijk gezien de watergang ten westen van de Rodenrijseweg een Boezem betreft. Het perceel met een lengte van ongeveer 60 meter loopt af van -2,50 meter naar -5,25 meter NAP. Zoals te zien in de tekening van 'Van der Helm' (bijlage 1). De gemiddelde hoogte van het perceel betreft -4,58 meter NAP. Op basis van de dwarsdoorsnede van Van der Helm. Echter ligt het grootste deel van het perceel op een hoogte van -4,75 meter NAP.

2.2.2 Bodem

De bodem van het gebied is volgens de bodemkaart van Nederland (te raadplegen via PDOK) een veenlaag. Het gebied dankt haar grote reliëfwerking aan het gegeven dat het gebied in het verleden is benut voor het uitbaggeren van een petgat. Gebaggerd veen werd toenmalig gedroogd om te verbranden als turf, echter zorgde deze delfstofwinning voor het snel dalen van de bodem.

Figuur 2 Leggerkaart Rodenrijseweg 63, zie blauwe stip

- **Oranje arcering waterstaatswerk (veendijk)**
- **Groene arcering beschermingszone**

2.2.3 Water

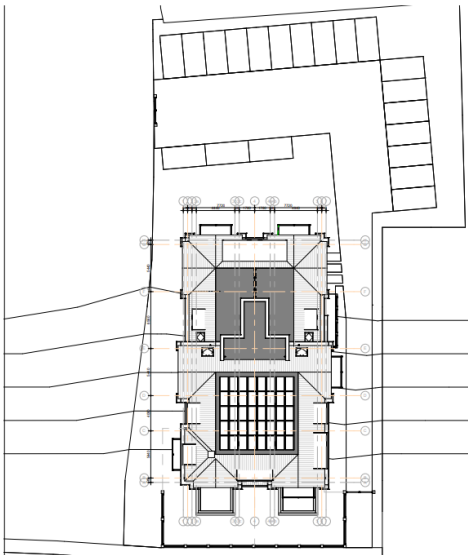
Als we kijken naar het watersysteem dan valt dit perceel onder het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Delfland. Het gebied ligt conform de vigerende leggerkaart, te zien op figuur 2 in de beschermingszone van een waterstaatswerk. Dit betreft een veendijk. Tijdens de bouw en in het bouwkundig ontwerp dient hier rekening mee worden gehouden. Tevens is bouwen op een Waterstaatwerk en in een beschermingszone veelal onderhevig aan het aanvragen van een watervergunning. Het gebied watert af op het gemaal Polder Berkel. Het vigerende peil betreft conform het peilbesluit -5,92 m t.o.v. NAP. Dit is opgevraagd via de openbare kaart die Delfland voor waterpeilen ter beschikking stelt. Het peilgebied heeft de code GPG2018WRD 10. De lengte van de watergang ten oosten van het perceel betreft 35,5 strekkende meter. De toelaatbare peilstijging is 0,45 meter.

2.2.4 Verharding bestaande situatie

Het bureau van der Helm heeft de bestaande locatie opgenomen en ingemeten. Hieruit is gebleken dat het gebied 465 m^2 aan verhard oppervlak bevat, waarvan ongeveer 95 m^2 aan dakoppervlak, 420 m^2 aan gesloten verharding en 50 m^2 aan halfverharding in de vorm van grind, echter doet het grind dienst als wandelpad en is dermate niet gefundeerd, waardoor de waterbergende capaciteit op veenbodem nagenoeg niet aanwezig is.

2.3 TE REALISEREN PROJECT

HDH projecten wil de locatie omvormen van enkelvoudige woning naar een appartementencomplex geschikt voor 10 appartementen. Het voorlopig ontwerp is te zien in figuur 3. Aan de voorzijde van het perceel wordt het appartementencomplex met 2,5-3 woonlagen gerealiseerd. Het complex heeft een oppervlak van 500 m^2 en de verwachting is dat het gebouw circa 25 meter aan extra verharding zal krijgen in de tuinen, aan de voor- en achterzijde van het gebouw. Aan de zuidzijde van het appartement (rechterkant op figuur 3) komt een weg voor de auto's ten behoeve van parkeergelegenheid, het parkeerterrein van 20 parkeerplaatsen is ook via de entree ten noordwesten van het appartement (linksboven figuur 3).



Figuur 3 Voorlopig ontwerp

2.3.1 Verhard oppervlak

De parkeerplaatsen hebben een totaal oppervlak van 250 m^2, de entreeweg naar de parkeerplaats heeft een oppervlak van 275 m^2. In tabel 2-1 staan de bestaande en toekomstige verharde oppervlaktes aangegeven. Dit is exclusief eventuele waterbergende maatregelen. De resultaten van de watersleutel met deze ingevoerde warden is te zien in bijlage 2.

Parameter	Bestaande sitautie	Nieuwe situatie
Oppervlakte verharding (en bijgebouwen)	295 m2	400 m2
Oppervlakte halfverharding	50 m2	
Oppervlakte parkeerplaatsen	25 m2	250 m2
Totaal		
Woonbebouwing	95 m2	525 m2
Totaal	465 m2	1.175 m2

Tabel 2-1: Verhard oppervlak bestaande en nieuwe situatie

In totaal moet in de situatie weergegeven op de schets 58 m^3 water worden geborgen door directe berging of door het creëren van 129 m^2 nieuw oppervlaktewater. Deze berging is noodzakelijk, zodat het hoogheemraadschap aan haar verplichting kan blijven voldoen dat wateroverlast in stedelijk gebied alleen voorkomt als gevolg door extreme neerslag.

Deze extreme neerslag is gedefinieerd in de vorm van een modelbui die gemiddeld 1 keer per 100 jaar voorkomt in Nederland. Echter is de definitie van deze modelbui door klimaatverandering aan herziening toe, sinds regenbuien de laatste decennia gemiddeld zwaarder worden. Het verscherpen van de eisen is echter aan de waterbeheerder en niet de initiatiefnemer.

3 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Geredeneerd vanuit het ontwerp is de opgave het bergen van 58 m^3 water. Dit is te doen door meer water te graven, veelal het meest kosteneffectief. Echter is het ontgraven van 129 m^2 voor een project van deze omvang zeer complex.

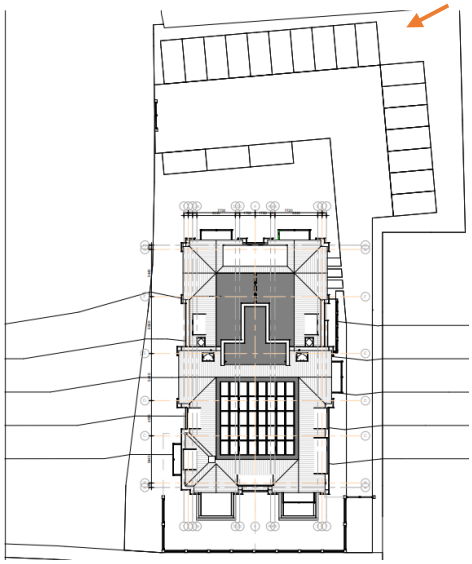
3.1 VERBREDEN VAN DE WATERGANG EN LATEN AFNEMEN VERHARD OPPERVLAK

Tussen de parkeerplaatsen aan de achterzijde van het pand zit een wegoppervlak van bijna 8 meter breed. Dit is met oog op de parkeerplaatsen die er staan redelijk ruim. Door deze strook met 2 meter te versmallen is het nog steeds mogelijk 19 parkeerplaatsen te realiseren. Al is de wens er om 20 parkeerplaatsen te realiseren. Het verhard oppervlak daalt hiermee met 50 m^2 en de benodigde berging afneemt naar 54 m^3.

Conform de norm moeten voor appartementen in de middenklasse 19 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Elders een op het terrein een nieuwe parkeerplaats realiseren is eveneens mogelijk. Door de watergang met 1,5 meter te verbreden over een lengte van 35,5 meter wordt 53,25 m^2 aan extra water gerealiseerd. Dit is goed voor de berging van 24 m^3 water op het terrein. Voor het verbreden van de watergang moet wel een watervergunning (en veelal ook een omgevingsvergunning) worden aangevraagd.

3.2 CREËREN VAN EEN VIJVER

Op het terrein bestaan mogelijkheden voor het maken van een vijver met een oppervlak van ongeveer 15 m^2, (na verbreding van de watergang). Deze vijver kan in rechtstreekse verbinding worden gezet met de watergang die achter het perceel ligt. Dit gaat echter ten koste van een bestaande boom en is in de basis onwenselijk. Op figuur 4 is met een oranje pijl aangegeven waar ruimte is voor een vijver.



Figuur 4 Principeontwerp en locatie vijver

3.3 HALFVERHARDING ONDER PARKEERVAKKEN

Halfverharding onder parkeervakken heeft twee doelen namelijk de verharding waterdoorlatend maken en het ondergronds bergen van water. Om water ondergronds te bergen moet voldaan worden aan enkele basisbeginselen:

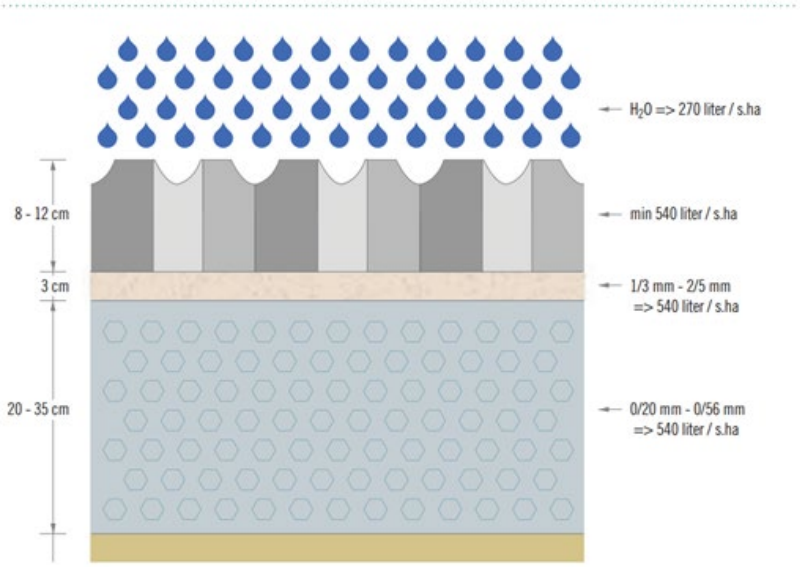
- De bergingsruimte in de bodem dient meer porieruimte/openruimte te bevatten dan de bodem;
- De berging moet water beter doorlaten dan de onderliggende bodem;
- De berging moet verzadigd kunnen raken tijdens een regenbui.

De bestaande bodem betreft een veenbodem, een gemiddelde veenbodem kent nagenoeg geen porositeit en daarmee dus ook geen bergingsfactor. Als we kijken naar de doorlaatbaarheid van veen dan betreft deze ongeveer 0,05 meter per etmaal. Ofwel water beweegt zich met een snelheid van 5 centimeter per dag door veen. Zand daarentegen heeft een veel betere doorlaatbaarheid, dit komt doordat de porositeit van regulier zand 40% of hoger is, zand laat gemiddeld 5 meter water per etmaal door haar poriën stromen, ofwel een factor 100 verschil. Veel steenslagen en grind kennen een porositeit van 50% of groter.

Het bergingscoëfficiënt van zand betreft ongeveer 35%. Sinds volledige verzadiging eigenlijk niet voorkomt, noch vanuit constructief oogpunt wenselijk is. Om te kunnen parkeren op een tegel moet deze zijn voorzien van een fundering, zonder fundering is parkeren op tegels en zeker grasbetontegels niet haalbaar. Een geschikte fundering om op te parkeren en om water te kunnen bergen is als volgt opgebouwd:

- Grasbetontegels met een dikte van 12 centimeter gevuld met een toplaag van zand, grind en kiezels (t.b.v.) waterberging en infiltratie);
- Een laag van 3 centimeter breekzand onder tegels;
- Een fundering van 35 centimeter bestaande uit grind en steenslag, welke gedraineerd wordt.

Om volledige verzadiging te voorkomen is het noodzakelijk een drain aan te leggen die dienstdoet als knijpleiding. De knijpleiding voert het water dat niet in de onderliggende bodem infiltreert vertraagd af naar het oppervlaktewater. In figuur 5 is de beoogde opbouw te zien.



Figuur 5 Beoogde opbouw halfverharde parkeerplaats

De totale constructie heeft een infiltrerende capaciteit van ongeveer 540 liter/s hectare, zodat deze 16 mm neerslag in 10 minuten kan infiltreren. Technisch gezien zorgt 16 mm neerslag in 10 minuten voor 267 liter/s per hectare neerslag, wat ongeveer gelijk staat aan een kortdurende T10 bui. Gezien onder en rondom de fundering een veenbodem zit doet deze dienst als "natuurlijke bekisting", omdat water nagenoeg niet door veen gaat, het deel water dat in het veen trekt is te zien als natuurlijke infiltratie.

Theoretische potentie

Een fundering van zand en steenslag bestaat voor ongeveer 50% uit open ruimte, ofwel poriën die verzadigd kunnen raken. De bovenste 2,5 centimeter van de grasbetontegels zijn niet voorzien van een vulling en kunnen in een totaal verzadigde situatie (bij 250m2 grasbetontegels) 3 m^3 bergen. De grasbetontegels (9,5 centimeter dik) zelf bestaan voor 25% uit open ruimte als gevolg van de steenslag en kunnen in een totaal verzadigde situatie 6 m^3 bergen (50% poriën in kiezels, grind en zand). De fundering en het breekzand met een dikte van 38 centimeter heeft inclusief de drain bij totale verzadiging een totale bergingscapaciteit van 47,5 m^3 (50% poriën in grind bovenste deel en steenslag onderste deel). Ofwel bij een volledige verzadiging is de bergingscapaciteit 56,5 m^3.

Praktische potentie

Uit onderzoeken is gebleken dat de bergingscoefficiënt van zandgraden tussen de 30 en 35% ligt. Ofwel als in 1 m^3 zand is 300 tot ongeveer 350 liter water toe te voegen zonder dat het volume toeneemt. Dit is lager dan de porositeit sinds het nagenoeg nooit voorkomt dat de complete porieruimte ook wordt gevuld met water. Als we voor de fundering uitgaan van een bergingscoëfficiënt van 30% kan deze 42,75 m^3 effectief bergen, (lage uiteinde sinds de capaciteit door vuil langzaam afneemt). De kiezels in de tegels kunnen rekening houdende met dezelfde bergingscoëfficiënt circa 4,25 m^3 water bevatten in een extreme situatie, waarvoor we rekenen. Ofwel in totaal is samen met het water op de tegels 50 m^3 water in theorie te bufferen.

De praktijk is neerslachtiger, sinds water niet altijd de parkeerplaatsen volledig kan bereiken. Via auto's stroom water af op de grasbetontegels. Of het water infiltreert direct in de bodem, vanaf dat punt verspreid water zich vanzelf over de porieruimte heen. Echter zal de situatie zelden zo zijn dat iedere m^3 fundering evenveel water bergt. Aannemelijk is dat ongeveer 60% van het bergingscoëfficiënt van de parkeerplaats in de praktijk ook daadwerkelijk wordt benut. Dit staat gelijk aan een waterberging van circa 30 m^3.

Berekening in watersleutel

Indien we het bergingscoëfficiënt over het oppervlak bekijken valt deze lager uit dan 30%. Het bergingscoëfficiënt van de bodem wordt in de watersleutel berekend van maaiveld tot het maatgevend peil. Over deze diepte van 1,17 meter (- 5,92 minus NAP - 4,75) beslaan de grasbetontegels en fundering een diepte van 50 centimeter. Echter is berekend dat de gemiddelde bergingscapaciteit onder de 20 parkeerplaatsen 30 m^3 betreft. Door dit volume te delen door het effectief volume van de bodem tot het maatgevend peil dan komen we uit op 30/(1,17*250) = 10,26%.

3.4 BUFFERING IN ONDERGRONDSE KRATTEN IN COMBINATIE MET EEN WADI

Een andere vorm van ondergronds water bergen is met behulp van ondergrondse kratten. Deze kratten noemen we ook wel infiltratiekratten. Een infiltratiekrat is toe te passen onder bodems die niet zwaar belast worden. Denk aan een grasveld of stuk tuin, hiervan is tevens ook een Wadi te maken. Net als bij de waterbuffering onder parkeerplaatsen is het ook voor deze vorm van waterbuffering van belang dat het water bij de kratten kan komen.

Ofwel op de kratten dient een pakket van zand en grind te worden gelegd. Ook zijn de kratten aan te sluiten op de hemelwaterafvoer van het gebouw. De kratten moeten minimaal 25-50 centimeter onder het maaiveld worden aangelegd en hebben een diepte van 40 centimeter. De grond die hiervoor ontgraven moet worden dient vervolgens te worden afgevoerd. De kratten moeten minimaal 3 meter uit de fundering liggen en mogen ook niet binnen 3 meter van bomen staan.

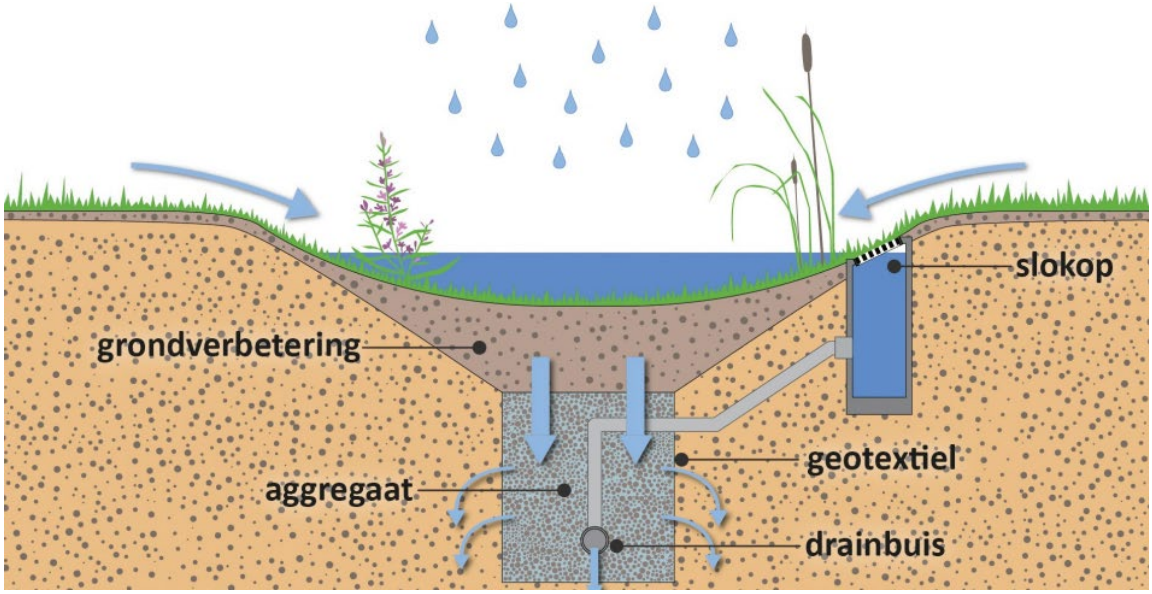
Een groot praktisch nadeel van groene waterbergingen is dat deze niet zijn gevrijwaard van onderhoud. Kratten zijn gevoelig voor zand en bladafval als het water in de bodem infiltreert naar de krat is dit geen probleem. Echter sluiten ook veel mensen de kratten aan op een straatkolk. Vanaf straten loopt dan veel vervuiling mee de put in die zonder zand- en bladvang dan de kratten verstoppen.

Per vierkante meter kunnen kratten effectief 200 liter water bergen. Achter de achtertuin van het appartementencomplex is ruimte voor 150 vierkante meter aan kratten die in totaal 30.000 liter ofwel 30 m^3 aan water kunnen bergen. Dit is voldoende om 21 minuten regenval met een intensiteit van 276 liter/s/ha te kunnen bergen op een oppervlak van 850 m^2.

De kratten zijn met een drainpijp aan te sluiten op de hemenwaterafvoer van de gesloten verharding en van het dak (850 m^2 na reductie verharding door verbreding watergang). De kratten wateren via een drain met knijpleiding direct af op het oppervlaktewater. De knijpleiding wordt zo gedimensioneerd dat deze een volledige verzadiging binnen 24 tot 48 uur kan wegwerken, tenzij het hoogheemraadschap een lagere, of kortere tijd wil.

Om de aantrekkelijkheid van de waterberging te vergroten en de onderhoudsgevoeligheid te beperken is het ook mogelijk deze om een deel van het oppervlak waar de infiltratiekratten onder zitten te voorzien van een wadi. Dit is een flauw aflopende geul, waarin hevige regenval is op te vangen. In de Wadi kunnen planten groeien. Bij hevige regenval vult de Wadi zich en via afvoerkolken/slokop kan het water via een drain naar de kratten worden geleid, waarbij we deze aansluiten op de zandvang van de dakafvoer, de putdeksels van slokop zijn niet blad doorlatend, sinds dit vervuiling kan veroorzaken in het systeem.

Door de combinatie met de Wadi mag de bodem minder waterdoorlatend worden zonder dat dit effect heeft op de waterbergende capaciteit van de bekisting, zolang de zand- en bladvangers maar tijdelijk worden geleegd. Bij voorkeur wordt de wadi ingezaaid met een kruidenrijk en bloemrijk mengsel, dit zorgt voor een net collectief aanzicht, een grotere biodiversiteit en vereist minder onderhoud dan een wadi ingezaaid met gras.

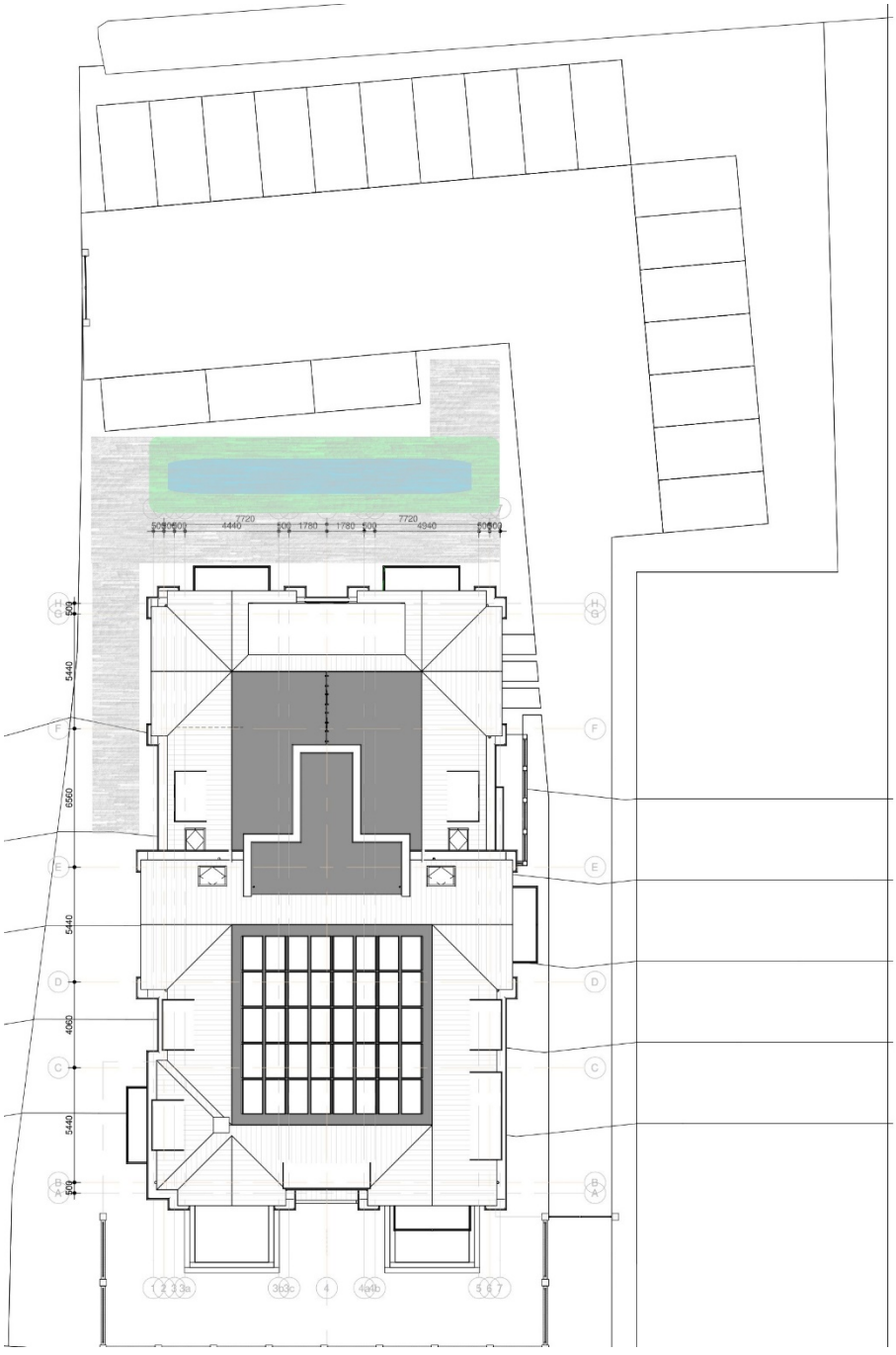


Figuur 6 Werking van een Wadi

De Slokoppen zijn aangesloten op dezelfde bladvang en zandvang als de regenwaterafvoeren om koste te besparen. In Figuur 6 wordt gebruik gemaakt van een natuurlijk aggregaat, zijnde grind omhuld met worteldoek. In deze cases betreft het een met infiltratiekist, die aan de zijkanten en onderkant omhult is met een water- en gronddicht doek en aan de bovenzijde (alleen onder de wadi) is voorzien van een waterdoorlatend worteldoek om doorworteling te voorkomen. Buiten de wadi is ook de bovenzijde voorzien van grond- en waterkerende folie om het vervuilingsrisico te minimaliseren.

De kratten kunnen meer water bergen dan grond, sinds het gehalte holle ruimte vele maten groter is. De totale diepte van de wadi en kist betreft bij een breedte van 4 meter is ongeveer 25 centimeter lager dan het maaiveld. Hieronder ligt een laag van 30 centimeter waterdoorlatende grond en daaronder ligt de bekisting, hierdoor heeft de totale constructie een diepte van 0,9 meter en ligt de onderkant van de bekisting nog net boven het grondwater. In de wadi van vier meter breed en 17,5 meter lang kan 10 m^3 water bergen, (alleen nat opp. niet de grond, die ook meer water tijdelijk kan bergen dan veen).

In de praktijk is wat dichtslibbing niet te voorkomen al zal deze zeer beperkt zijn met alle maatregelen, zoals hierboven voorgesteld. De praktische berging capaciteit van de combinatie Wadi en de infiltratiekisten is ingeschat op 30m^3, dit betreft 75% van de theoretische potentie (10 m^3 in de Wadi en 30 m^3 in de infiltratiekosten). Op figuur 6 is de ligging van de Wadi (groene vlak, met blauw binnenvlak) en de infiltratiekisten (grijs gearceerd vlak) te zien. De infiltratiekisten liggen zoals te zien op het figuur ook ander de Wadi en doen dienst als koffer.



Figuur 7 Wadi en infiltratiebekisting

De praktische factor is hoger dan bij de parkeerplaatsen, dit komt doordat bijna geen water ongefilterd infiltreert in de bekisting komt en de volledige Wadi altijd beschikbaar is, dit in tegenstelling tot parkeerplaatsen waar auto's op staan. Voor het onderhoud zie hoofdstuk 4.

3.5 SLIMME REGENTON

Een slimme regenton, is een regenton die zijn eigen inhoud kan managen door in contact te staan met een online weeranalyse applicatie, zoals buienradar. Doordat de regenton zichzelf kan legen voor een hevige bui is de werking ook daadwerkelijk aantoonbaar. Dit lost dan ook direct het grote probleem met reguliere regentonnen op. Bewoners en een groendienst in dienst van de VVE gebruiken deze in de zomer om planten water te geven of voor andere doeleinden. In de winter en herfst worden regentonnen eigenlijk niet meer gebruikt. Na een kleine bui van 5 millimeter zitten veel regentonnen echter al behoorlijk vol. Ofwel de kans dat de regenton als effectieve berging is in te zetten bij een bui is in de praktijk minimaal.

Slimme regentonnen regelen zelfhoeveel water ze vasthouden en als er een flinke bui op komst is laten ze zichzelf leeglopen. De functionaliteit van de regenton neemt daardoor als buitenwatervoorziening niet af, sinds deze ook vrij snel weer vol zit bij een flinke bui. Echter is de regenwaterton wel in te zetten om een deel van het water dat op het dakoppervlak valt te bergen. Bij een appartementencomplex met redelijk veel groen is een collectieve regenton te plaatsen. Ook de groendienst die het collectieve groen beheert kan hier gebruik van maken. Bijvoorbeeld om de bomen, heggen en het gras van extra water te voorzien van water in droge tijden.

Buiten de lente en de zomer doet de regenton dienst als adaptieve buffer. Voor een appartementencomplex van 10 appartementen past een regenton met een inhoud van 2.000 liter, waarvan ongeveer 1.500 liter praktisch inzetbaar als waterbuffer.

4 ONDERHOUD EN BEHEER

In deze paragraaf is te lezen hoe met waterdoorlaatbare bestrating en ondergrondse infiltratie van hemelwater (afstromend van het dak) is om te gaan omtrent onderhoud.

4.1 WATERPASSERENDE BESTRATING

Het effect van water passerende bestrating hangt af van het onderhoud en de dichtslibbing van de fundering. Als de fundering dichtslibt dan zijn dit meestal de voegen en de laag breekzand onder de stenen. Indien de grasbetontegels met een mengsel van steenslag en grind worden gevuld is goed zichtbaar, wanneer de waterpasserende tegels hun werk onvoldoende doen, er gaat dan namelijk water op staan.

In hoeverre de tegels onderhouden moeten worden hangt af van de vervuilingsgraad. Het is daarom van groot belang dat op de tegels geen zout wordt gestrooid en deze niet binnen twee meter van een bladverliezende boom staan. In de basis verdienen waterpasserende tegels de voorkeur over waterdoorlaatbare tegels, uit interviews met gemeenten, sinds de laatstgenoemde bestendiger is tegen dichtslibbing.

Uit basis van onderhoudsplannen van onder andere Deventer en praktijkonderzoeken van onder andere Tauw zijn lessen getrokken voor een bestendig ontwerp en beheer van waterpasserende verharding. In de basis heeft dit soort verharding een lange levensduur al moet deze na 15 jaar wel herstraat worden. De tegels kunnen behouden blijven, echter dient de vulling van de gaten en de laag brekerzand onder de tegels vervangen te worden.

Het is daarbij raadzaam om twee keer groot onderhoud uit te voeren. Qua klein onderhoud is het wenselijk om de bovenste laag van de vulling van de grasbetontegels een keer per 2 jaar te vervangen. Qua frequent onderhoud is het wenselijk dat de parkeerplaatsen worden gereinigd met de zuigveegwagen van de gemeente, primair om bladvuil en klein vuil van de tegels te verwijderen.

4.1.1 Onderhoudsstrategie waterpasserende verharding

De onderhoudsstrategie voor de waterpasserende verharding zijn als volgt:

- Minimaal vier keer per jaar bladeren verwijderen, bij voorkeur met een veeg-zuigwagen;
- Minimaal 1 keer per twee jaar de bovenlaag van de vulling verwijderen en aanvullen met zand, evenals het doorspuiten van de drain;
- Minimaal 1 keer per 7,5 jaar diepere reiniging, bijvoorbeeld met een ZOAB reiniger of equivalent om ook de diepere poriën te reinigen;
- Minimaal 1 keer per 15 jaar herstraten met nieuw brekerzand, steen fundering kan blijven liggen, het zand is het te gebruiken als brekerzand elders;
- Na een periode van 45 jaar dienen de tegels en de gehele constructie zelf vervangen te worden.

4.1.2 Visuele indicatoren

Als op waterpasserende verharding water blijft staan, bij lichte regenval of na een regenbui dan zitten er verstoppingen. Bij grasbetontegels voorzien van een bovenzijde met niet ingezaaid, zand, grind en steenslag (van minder holle ruimte naar meer holle ruimte) valt dit snel op. In de basis houdt dit in dat er vaak in de bovenste laag een verstopping zit en dat de onderlagen nog in orde zijn. Wanneer plasvorming op de waterdoorlatende tegels ontstaat dan is het wenselijk om de vulling va de grasbetontegels te vervangen en daarna te controleren of water wel doorstroomt. Dit laatste is simpelweg te controleren door hier een gieter met water overheen te legen. Loopt het water dan nog steeds niet door dan zit de verstopping dieper.

4.1.3 Juridische borging

Het borgen van deze plicht is te verwerken in de statuten en het huishoudelijk reglement van de VVE. Dit zijn juridisch bindende voorwaarden voor de VVE. Deze organisatie is verantwoordelijk voor het gemeenschappelijk deel van collectieve functies in het gebouw en op het terrein.

Doordat dit een zeer specifieke vorm van onderhoud betreft, waarover niet veel bekend is, is het raadzaam de VVE te voorzien van een onderhoudsplan. Dit plan dient ook voorzien te zijn van indicatoren dat een van de waterbergende voorzieningen niet goed werkt. Het is wenselijk dat voor et onderhoud met zuig- en veegwagens afstemming wordt gevonden met de gemeente, zij gebruiken deze wagens zelf ook voor het beheer van de openbare ruimte, tegen een kleine vergoeding kan deze ook onderhoud aan de parkeerplaatsen uitvoeren.

Voor groot onderhoud als het schoonspuiten en vervangen van de bestrating moet de VVE zelf voorzieningen treffen, maar deze zijn opgenomen in het onderhoudsplan.

4.2 WADI EN INFILTRATIEBEKISTING

Net als een waterpasserende bestrating heeft ook een Wadi onderhoud nodig. Een voordeel van dit onderhoud is wel dat dit is uit te voeren door een groendienst die ook het andere groen op het terrein kan onderhouden. Jaarlijks is ook wat meer specifiek onderhoud nodig, in de vorm van het leegzuigen van de infiltratieputten langs de Wadi. Tevens is het wenselijk om één keer per twee jaar het uitzuigen van de infiltratieputten te combineren met het spuien van de drain die in de infiltratiekratten ligt, om deze zo schoon te houden.

De bodem zal niet volledig dichtslibben, doordat planten hierin wortelen die nieuwe infiltratieroutes creëren, ook al slibben andere routes door vuil dicht. Dit zorgt ervoor dat de werking van de Wadi in stand gehouden blijft. De Wadi mag zich over een lange tijdsduur legen, waardoor hier weinig problemen zijn te verwachten en anders is dit een goede indicator voor onderhoud.

4.2.1 Onderhoudsplan

De organisatie 'Rainproof Amsterdam' een groot samenwerkingsorgaan van de gemeente Amsterdam, Waternet, TU Delft en adviesbureaus als Tauw en Sweco hebben een onderhoudsplan geschreven voor natuurvriendelijke Wadi's (et natuurlijke beplanting en gras Wadi's). Een natuurlijke Wadi vergt, maar twee keer per aar onderhoud om verruiging te voorkomen, terwijl een graswadi net als een gazon moet worden bijgehouden, vandaar de voorkeur voor een meer natuurlijke Wadi, buiten dat deze ook in andere ecosysteemdiensten beter scoort.

Een van de praktische zwaktes van Wadi's is de wens dat deze zijn voorzien van een natuurlijke koffer van lavasteen en/of grind. Dit zorgt ervoor dat zowel de bergende capaciteit aanzienlijk afneemt en de drains sneller verstoppen. De juiste infiltratiekratten kunnen eenzelfde massa dragen en zijn met behulp van de juiste folies, schoon te houden. Qua onderhoud is minimaal het volgende wenselijk:

- 2 keer per jaar groenonderhoud uitvoeren is een vereiste en vanuit de bewoners wenselijk voor een mooie verzorgd ogende wadi;
- 1 keer per jaar dienen de zandvang en bladvang gereinigd te worden bladvang;
- 1 keer per 2 jaar is preventief spuien van de drain wenselijk;
- Eens per 50 jaar dienen de infiltratiekratten in zijn geheel vervangen te worden, net als het leidingwerk van de regenwaterafvoer en de putten van de Wadi.

4.2.2 Audiovisuele indicatoren

In de basis is een dichtgeslibde Wadi eenvoud te herkennen, er blijft namelijk lang water in staan. Een wadi van deze grote kan in principe in een dag weer leeg zijn, al is dit vooral afhankelijk van de diameter dan de drain. Bij een infiltratie capaciteit van 267 liter (50% van de infiltratie capaciteit van zand) per hectare kan het volledige volume in de Wadi binnen 1 uur infiltreren in de kratten. Desalniettemin bepaald de knijpleiding en de drain hoe lang de Wadi vol blijft na een flinke regenbui. Als er na een droge dag nog water in de Wadi staat dan is nieuw onderhoud nodig en eventueel verversing van de toplaag.

Ook voor de kratten is een visuele controle te maken, namelijk door een pijpje van de infiltratiekratten naar het maaiveld met een omgekeerde u-bocht op het uiteinde. Als hier tijdens en na een regenbui water uitloopt dan is er een verstopping. Ook als de dakgoten overlopen is er sprake van een verstopping in het systeem, al kan dat ook een van de dakgoten zelf zijn. De controle van de infiltratiekratten is te realiseren door een afdak te maken over de controlepijp en hieronder een steen te leggen.

4.2.3 Juridische borging

Ook in het geval van de Wadi en infiltratievoorziening is de VVE aan te wijzen als beherende organisatie. Het borgen van deze plicht is te verwerken in de statuten en het huishoudelijk reglement van de VVE. Dit zijn juridisch bindende voorwaarden voor de VVE. Deze organisatie is verantwoordelijk voor het gemeenschappelijk deel van collectieve functies in het gebouw en op het terrein. Het groenonderhoud valt hier ook onder.

Doordat dit een zeer specifieke vorm van onderhoud betreft, waarover niet veel bekend is, is het raadzaam de VVE te voorzien van een onderhoudsplan van de Wadi te voorzien, zodat deze als bijlage zit bij ofwel het huishoudelijk reglement dan wel de statuten zelf. Dit plan dient ook voorzien te zijn van indicatoren dat een van de waterbergende voorzieningen niet goed werkt. Doordat de werkzaamheden samenvallen met het andere groenonderhoud op het terrein zijn de kosten voor het onderhoud relatief laag, ook kan de VVE deze zelf uitvoeren, sinds groenonderhoud niet heel specifiek is.

4.3 NIET UIT TE VOEREN ACTIVITEITEN

Ondergrondse waterberging beperkt een aantal (milieubelastende) activiteiten op het terrein. De grootste beperkingen zijn:

- Auto niet wassen op het terrein het is voor de Wadi van belang dat er geen zeepresten in de ondergrondse waterbergende voorzieningen terecht komt, dit is tevens slechts voor de ecologie. De auto wassen met alleen water is ook onwenselijk, sinds klein vuil zo veel mogelijk vermeden moet worden nabij water infiltrerende voorzieningen.
- Geen pekel toepassen, het is onwenselijk dat we pegel toepassen in de nabijheid van water infiltrerende voorzieningen. Zout is een kleine vervuiling die zorgt voor verstopping. Tevens is dit slecht voor het milieu.
- Geen as, kunstmest of compost uitstrooien over de Wadi/tegels of ruimte voor vuurkorven bieden. Veel mensen die barbecueën strooien het as uit in de tuin. As kan echter zorgen voor verstopping en het is onwenselijk dit op het terrein uit te strooien. Ook hoeft de wadi niet voorzien te worden van kunstmest.

Dit is allemaal vast te leggen binnen het huishoudelijk reglement van de VVE, waarbij is aan te geven dat het betreffende artikel alleen is te wijzigen in overleg met de gemeente en/of het waterschap.

5 CONCLUSIE

Vanuit een kostenperspectief gerekend is het wenselijk dat we inzetten op de verbreding van de watergang en ondergrondse berging onder parkeerplaatsen, of een Wadi met infiltratiebekisting . In deze variant wordt het ontwerp minimaal aangepast en wordt zoveel mogelijk groen op het perceel te behouden.

De parkeernorm mogen we vanuit een ruimtelijk perspectief niet aanpassen. Voor directe waterberging lijken slimme regentonnen ook kansrijk, zeker sinds het plangebied ontsloten is met groen dat onderhouden dient te worden. Door deze te koppelen aan een online weeranalyse is het ook aan te tonen dat de regenton ook als adaptieve buffer kan werken. Met deze maatregelen halen we conform de watertoets de benodigde bergingscapaciteit.

Infiltratiekratten zijn minder wenselijk. In de basis bieden ze veel potentie, maar het is de vraag hoe schoon de bodem boven deze kratten blijft. Infiltratiekratten werken vooral goed als het water in de bodem kan infiltreren. Als er bijvoorbeeld veel blad op het zand/grind ligt is aanvoer uit andere wegen met oog op de doorlaatbaarheid van de omringende bodem lastig. Dit is te verhelpen door de bodem boven de infiltratiekratten om te vormen tot een wadi. De bovengrond van de Wadi mag voor een deel, zolang deze uiteindelijk leegloopt in de infiltratiekratten.

Bijkomend voordeel als de wadi te lang vol blijft staan, dan is direct zichtbaar dat onderhoud nodig is, bijvoorbeeld door de Wadi te schonen. Verder moeten de kratten aangesloten worden op de hemelwaterafvoer van het dak, (nadat deze door een bladvang- en zandvang gaat samen met het water uit de infiltratieputten van de Wadi), waardoor ook hier de kans op dichtslibbing minimaal is. Aanvullend voordeel is dat wanneer water lang in de infiltratieputten blijft staan van de Wadi, dat onderhoud nodig is.

5.1 REEDS VERRICHTE ACTIES

Met het hoogheemraadschap is reeds contact opgenomen met de vraag in hoeverre het mogelijk is om gebruik te maken van de bergingsfactor onder halfverharding. Het hoogheemraadschap is voorzichtig met deze norm, gezien het bodemprofiel. Zolang er geen aanzienlijke waterbergende fundering en drainage onder halfverharding ligt heeft dit op veen- en klei bodems weinig nut. De fundering is nodig om de berging ook weer te kunnen legen in drogere periodes, ofwel vertraagde afvoer.

Alternatieve vormen van vertraagde afvoer zijn mogelijk volgens het hoogheemraadschap als voldaan is aan hun voorwaarden, zijnde:

- De initiatiefnemer legt de afspraken die worden gemaakt over de realisatie en instandhouding van de voorziening vast in het juridisch bindende deel van het betreffende ruimtelijk plan.
- De initiatiefnemer is volledig verantwoordelijk voor het goed blijven functioneren van de voorziening.
- De initiatiefnemer zorgt dat het beheer en onderhoud van de voorziening na oplevering is geregeld, ook op lange termijn, en dat dit is vastgelegd in een beheerplan.
- Er zijn afspraken gemaakt over de levensduur van de voorziening en het vernieuwen ervan.
- De voorziening is te allen tijde beschikbaar (met uitzondering van de ledigingstijd van ca 2 dagen na eerder gebruik, of indien er bij een gestuurde afvoer specifieke afspraken zijn gemaakt over lediging).
- Het vullen en het legen van de voorziening gebeurt automatisch. Menselijk handelen is niet nodig.

- De compensatie van nieuw verhard oppervlak bestaat naast open water uit maximaal één alternatieve voorziening, tenzij met ondersteunende berekeningen kan worden aangetoond dat compensatie met meerdere voorzieningen als alternatief minimaal gelijkwaardig is.

Met oog op het eerste punt zijn de maatregelen vast te leggen in de waterparagraaf van het bestemmingsplan. Zij het op maatregelniveau of als bergingsverplichting. Met oog op het tweede en derde punt is de overdracht te regelen door de VVE terreinbeheerder te maken (natuurlijke rol) en worden zij voorzien van modelonderhoudsplannen. De levensduur van de voorzieningen en maatregelen zijn reeds te lezen in deze notitie, gebaseerd op literatuur en praktijkonderzoeken (inclusief beperkingshandicaps). De notitie kan als leidraad worden gebruikt voor de afspraken.

De leging van de bergingen gebeurd met behulp van drains, of door een automatische regenton, menselijk handelen is daarin onnodig en visuele indicatoren zijn aanwezig bij het niet functioneren van. De capaciteiten van de bergingsmaatregelen zijn in deze notitie toegelicht en de wadi is uitgetekend in Autocad ter controle, additionele berging in de leidingen (buiten de Wadi en parkeerplaatsen) is niet meegerekend, sinds de lengte van de regenpijp tot het riool normaliter ook niet wordt meegerekend, ondanks dat het om aanzienlijke lengte buisleiding gaat.

5.2 ADVIES

Om te voldoen aan de watertoets stellen we de volgende maatregelen voor:

- Verbreden van de watergang achter de parkeerplaatsen met 1,5 meter, de effectieve berging door 50 vierkante meter extra water te graven betreft 24 m^3
- De parkeerplaatsen uitvoeren in halfverharding met een over gedimensioneerde fundering van minimaal 40 centimeter onder de parkeerplaatsen, die onderling verbonden zijn met een drain, die het water afvoert op het naastgelegen oppervlaktewater. De effectieve berging van water betreft hierdoor ongeveer 30 m^3 of de realisatie van een Wadi met infiltratiekratten voor een berging van 40m^3, of 30m^3 na levensduurcorrectie;
- Plaatsen van een slimme regenton verbonden met een weeranalysesysteem die circa 2 m^3 hemelwater kan bergen en zichzelf automatisch leegt voor piekbuien. De effectieve /praktische bergingscapaciteit van de regenton is ongeveer 1,5 m^3.

De totale bergingscapaciteit (inhoud van de drain en kolken aangesloten op de bergingskratten niet meegerekend) bedraagt minimaal 55 m^3 (dit is inclusief een ruime bergingshandicap door gebruik en slibvorming). Dit is conform de watersleutel voldoende om het benodigde water te bergen, sinds het verhard oppervlak eveneens met 50 vierkante meter af, waardoor de benodigde bergingscapaciteit afneemt van 58 m^3 in de referentiesituatie naar 54 m^3. Hier wordt met de voorgestelde maatregelen aan voldaan. De initiatiefnemer kan hieraan voldoen door de volgende maatregelen te nemen:

- Het verbreden van de watergang met anderhalve meter;
- Het plaatsen van een slimme regenton van 2.000 liter;
- Het voorzien van het terrein met waterdoorlatende parkeerplaatsen **OF** infiltratiekratten aangesloten op de hemelwaterafvoer en een Wadi.

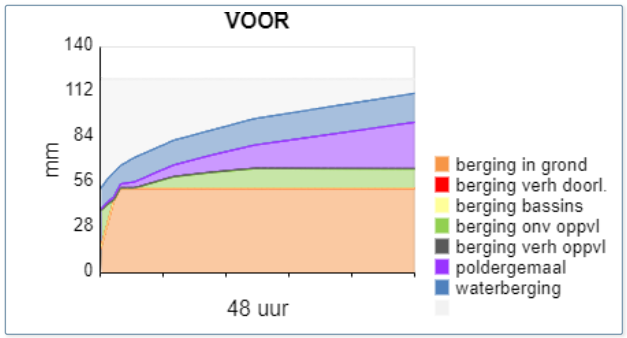
Bijlage 3 Watersleutel Rodenrijseweg 63

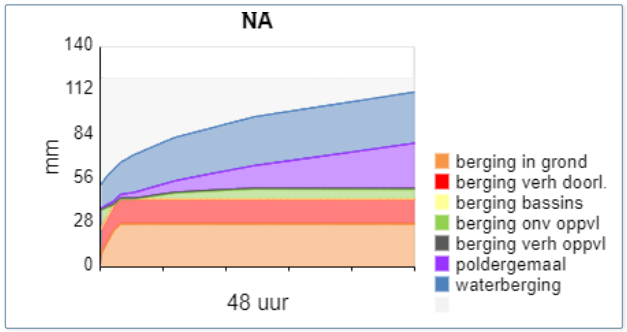
Projectnaam en datum		Klimaatadaptieve inrichting Rodenrijseweg 63 voorkeursinvulling		**15/04/2020**
		VOOR	**NA**	
type gebied		**Stedelijk bebouwd**	**Stedelijk bebouwd**	
oppervlakte plangebied	m²	**1844**	**1844**	
Bemaling polder/boezem		**polder Berkel**		
gemaalcapaciteit	mm/etmaal	**14,4**	**14,4**	
	mm/u	0,60	0,60	
Oppervlakteverdeling				
verhard infrastructuur/bebouwing	m²	**465**	**875**	
verhard doorlatend incl. bergingscoefficient	m²	**0**	**250**	**10%**
verhard glas	m²	**0**	**0**	
onverhard	m²	**1379**	**719**	
huidig aanwezig water	m²	**0**	**0**	
Gebiedskenmerken				
gemiddeld maaiveld	m NAP	**-4,75**	**-4,75**	
maatgevend peil	m NAP	**-5,92**	**-5,92**	
gemiddelde drooglegging	m	**1,17**	**1,17**	
toelaatbare peilstijging	m		**0,45**	
Waterberging				
benodigde compenserende berging	m³			**24**
Vasthoudmaatregelen / alternatieve waterberging				
geplande waterberging	m³		**1,5**	**2**
Oppervlaktewater				
te realiseren **extra** berging	m³			**23**
te realiseren **extra** wateroppervlak	m²			**50**
huidig aanwezig water	m²			**0**
totaal te realiseren wateroppervlak	m²			**50**

Opmerking

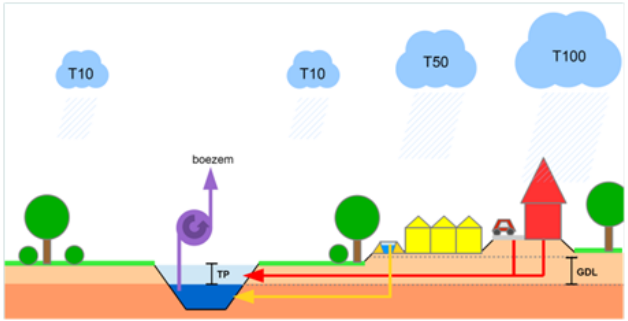
De sloot achter het perceel verbreden we met 1,50 m over een lengte van 35,5 meter (35,5*1,42 = 50 m2) . Tot slot leggen we een collectieve slimme regenton aan (die online is te beheren via een koppeling met een weeranalyse) met een inhoud van 2.000 liter.

Versie sep 2014





Grafieken dienen alleen ter verduidelijking van de principes.



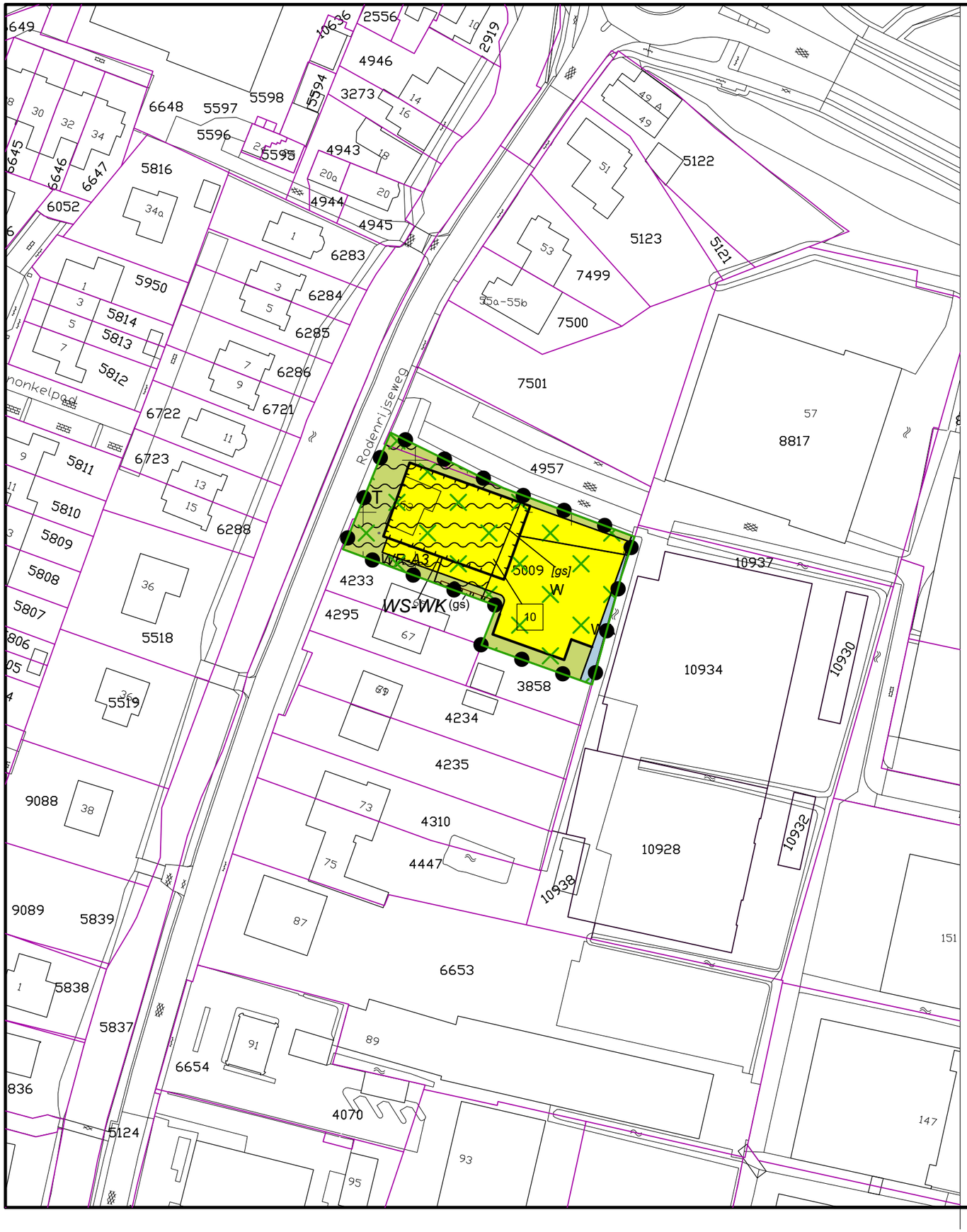
Bijlage 4 Lijst 1 - Activiteiten (Wonen)

Bijlage 1

LIJST 1 - ACTIVITEITEN

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS									INDICES					
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER		VISUEEL	BODEM	LUCHT
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA															
221	581		Uitgeverijen (kantoren)	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10			0		10		1	1	G	1		
223	182		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10			0		10		1	1	G	1		
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.															
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10			0		10		1	1	P	1		
~~40~~	~~35~~	~~D0~~	~~Gasdistributiebedrijven:~~															
~~40~~	~~35~~	~~D3~~	~~- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING															
511	461		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
52	47	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN															
~~52~~	~~47~~	~~A~~	~~Detailhandel voor zover n.e.g.~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~5211/2,5246/9~~	~~471~~		~~Supermarkten, warenhuizen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~5222, 5223~~	~~4722, 4723~~		~~Detailhandel vlees, wild, gevogelte, met roken, koken, bakken~~	~~10~~	~~0~~	~~10~~			~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~5224~~	~~4724~~		~~Detailhandel brood en banket met bakken voor eigen winkel~~	~~10~~	~~10~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~5231, 5232~~	~~4773, 4774~~		~~Apotheken en drogisterijen~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~			~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
~~5249~~	~~4778~~		~~Detailhandel in vuurwerk tot 10 ton verpakt~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~10~~	~~V~~	~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
527	952		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10			10		10		1	1	P	1		
~~55~~	~~55~~	~~-~~	~~LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING~~															
~~5511, 5512~~	~~5510~~		~~Hotels en pensions met keuken, conferentie-oorden en congrescentra~~	~~10~~	~~0~~	~~10~~			~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~553~~	~~561~~		~~Restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d.~~	~~10~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~554~~	~~563~~	~~1~~	~~Café's, bars~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~5551~~	~~5629~~		~~Kantines~~	~~10~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~	~~D~~	~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
61, 62	50, 51	-	VERVOER OVER WATER / DOOR DE LUCHT															
61, 62	50, 51	A	Vervoersbedrijven (uitsluitend kantoren)	0	0	10			0		10		1	2	P	1		
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER															
6322, 6323	5222		Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	0	0	10			0		10		1	2	P	1		
~~633~~	~~791~~		~~Reisorganisaties~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
634	5229		Expediteurs, cargadoors (kantoren)	0	0	10			0		10	D	1	1	P	1		
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE															
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0		10		1	1	P	1		
~~642~~	~~61~~	~~B0~~	~~zendinstallaties~~															
~~642~~	~~61~~	~~B2~~	~~- FM en TV~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~2~~		
~~642~~	~~61~~	~~B3~~	~~- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)~~	~~0~~	~~0~~	~~0~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~2~~		
~~65, 66, 67~~	~~64, 65, 66~~	~~-~~	~~FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN~~															
~~65, 66, 67~~	~~64, 65, 66~~	~~A~~	~~Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
70	41, 68	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED															
70	41, 68	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE															
72	62	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
73	72	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK															
732	722		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING															
74	63, 69tm71, 73, 74, 77, 78, 80tm82	A	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	0	0	10			0		10	D	1	2	P	1		
~~7484.4~~	~~82992~~		~~Veilingen voor huisraad, kunst e.d.~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
75	84	-	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSDIENSTEN, SOCIALE VERZEKERINGEN															
75	84	A	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	0	0	10			0		10		1	2	P	1		
85	86	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG															
~~8512, 8513~~	~~8621, 8622, 8623~~		~~Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~8514, 8515~~	~~8691, 8692~~		~~Consultatiebureaus~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
91	94	-	DIVERSE ORGANISATIES															
9111	941, 942		Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
92	59	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE															
~~9251, 9252~~	~~9101, 9102~~		~~Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~926~~	~~931~~	~~H~~	~~Golfbanen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~926~~	~~931~~	~~0~~	~~Schietinrichingen:~~															
~~926~~	~~931~~	~~2~~	~~- binnenbanen: boogbanen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~	~~C~~		~~10~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
93	96	-	OVERIGE DIENSTVERLENING															
~~9301.3~~	~~96013~~	~~B~~	~~Wasserettes, wassalons~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~1~~	~~P~~	~~1~~		
9302	9602		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10			0		10		1	1	P	1		
~~9303~~	~~9603~~	~~0~~	~~Begrafenisondernemingen:~~															
~~9303~~	~~9603~~	~~1~~	~~- uitvaartcentra~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
~~9303~~	~~96031~~	~~2~~	~~- begraafplaatsen~~	~~0~~	~~0~~	~~10~~			~~0~~		~~10~~		~~1~~	~~2~~	~~P~~	~~1~~		
9305	9609	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10	C		0		10	D	1	1	P	1		

VERBEELDING



Plangebied

Plangrens

Enkelbestemmingen

- T — Tuin
- WA — Water
- W — Wonen

Functieaanduidingen

- (gs) — geluidscherm

Bouwaanduidingen

- [gs] — gestapeld

Dubbelbestemmingen

- WR-A3 — Waarde - Archeologie 3
- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- overige zone - voorwaardelijke verplichting ecologie

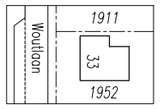
Bouwvlakken

- bouwvlak

Maatvoeringen

- 10 — maximum aantal wooneenheden

VERKLARINGEN



bestaande bebouwing, kadastrale- en topografische gegevens

BGT + BRK dd. 31 juli 2019

Vaststelling

OVERLEG

TERINZAGELEGGING ONTWERP

VASTGESTELD

GEWIJZIGD

DATUM PLOT 7-10-2020

USER GJacobson

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan

Dorpsvilla 'de Lans', Berkel en Rodenrijs

IDN	NL.IMRO.1621.BP0190-VAST
WERKNR.	619.113.60
SCHAAL	1:1000
DATUM	7 oktober 2020
GETEKEND	A. Keur / gj
FORMAAT	A3
PROJECTMAP	J:\619\113\60\3 Projectresultaat\verbeelding\dwg
BESTAND	RO-BP-61911360-VB-VAST.dwg
BLAD	.

N

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap BV
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Postadres: Postbus 13042 3004 HA Rotterdam
Bezoekadres: Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam
Telefoon: 010 433 00 99

E-mail: kuiper@kuiper.nl
Internet: www.kuiper.nl

Raadsvoorstel
Gemeente Lansingerland

Onderwerp	**Parkeeropgave Berkel Centrum Oost**
Portefeuillehouder	Kathy Arends
Registratienummer	BR2000092
Datum Raad	26 november 2020

Gevraagde beslissing:

1. Geen parkeergarage te realiseren, maar in te zetten op een uitbreiding van het parkeren op maaiveld (parkeervariant 1b).
2. Een bestemmingsplanprocedure voor te bereiden, waarin de woningbouw op locatie Hergerborch, het verleggen van de Molenwerfstraat en de uitbreiding van het parkeren mogelijk wordt gemaakt.
3. De financiële mogelijkheden voor het verleggen van de Molenwerfstraat en de uitbreiding van het parkeren te verkennen.

0. Samenvatting

Lansingerland is een gemeente met een hoogwaardige woonkwaliteit, een bloeiende economie en een goede bereikbaarheid binnen de randstad. In onze winkelcentra komen mensen voor hun dagelijkse boodschappen, om te winkelen maar ook om elkaar te ontmoeten. Een hoogwaardig voorzieningenniveau met daarbij behorend woonklimaat past hierbij.

Het winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs is het hoofdwinkelcentrum van de gemeente en wordt de komende jaren versterkt en afgerond met de uitbreiding aan de westzijde (ter hoogte van de Westersingel). Voor het evenwicht van het haltermodel is het van essentieel belang dat ook de voorzieningen aan de oostzijde van het centrumgebied goed bereikbaar blijven en er ook aan die kant voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. De herontwikkeling van de locatie Hergerborch, de versterkte relatie met het Annie M.G. Schmidtpark, het verbeteren van de bereikbaarheid en het toevoegen van meer parkeergelegenheid zorgen voor een kwalitatief hoogwaardige afronding van het centrumgebied.

Op 3 oktober 2019 heeft de gemeenteraad een Nota van Uitgangspunten vastgesteld voor Berkel Centrum Oost (BR1900091). De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Het realiseren van 60 tot 80 woningen in de sociale sector
- Het verleggen van de Molenwerfstraat via het Berkelsdijkje
- Het realiseren van minimaal 120 extra parkeerplaatsen voor winkelend publiek

De eerste twee uitgangspunten zijn nader verkend en zijn haalbaar gebleken. Het college werkt deze punten verder uit en zal hiervoor een bestemmingsplanprocedure starten. Het toevoegen van minimaal 120 extra parkeerplaatsen in de vorm van een parkeergarage is in

principe ook mogelijk, maar hiervoor is een zeer forse gemeentelijke investering vereist. Naast dit financiële argument, zijn er ook belangen van de stakeholders die ervoor pleiten om af te zien van een parkeergarage en in te zetten op een beperkte uitbreiding van het parkeren op maaiveld.

1. Aanleiding/ context met tijdlijn

Op 3 oktober 2019 heeft de gemeenteraad een Nota van Uitgangspunten vastgesteld voor Berkel Centrum Oost. De raad heeft het college gevraagd een aantal parkeervarianten uit te werken. Bij een besluit voor parkeervariant 1b, is de verdere tijdlijn als volgt:

- Sluiten anterieure overeenkomst met 3B Wonen over woningbouw (Q1 2021)
- Bestemmingsplanprocedure voor woningbouw, verleggen Molenwerfstraat en parkeeropgave (Q2 2021 – Q2 2022)
- Sloop huidig gebouw Hergerborch (Q3 2022)
- Realisatie nieuwbouw Hergerborch (Q4 2022 – Q1 2024)
- Verleggen Molenwerfstraat (Q1 + Q2 2023)
- Herinrichten en uitbreiden parkeerterrein (Q3 + Q4 2023)*

*Er kan ook voor gekozen worden om de herinrichting en uitbreiden van het parkeerterrein pas uit te voeren op het moment dat de werkzaamheden van het project Berkel Centrum West zijn afgerond (2024). Bij de realisatie van een parkeergarage was dat zeker wenselijk geweest. De uitbreiding op maaiveldniveau echter is minder ingrijpend, kent een korte relatief tijdsduur en kan gefaseerd worden uitgevoerd.

2. Maatschappelijk effect

- Evenwichtig haltermodel van het winkelgebied (west – oost)
- Goede en verkeersveilige bereikbaarheid (auto, fiets)
- Meer parkeergelegenheid voor winkelend publiek
- Meer aanbod van woningen in de sociale sector

3. Argumenten

1.1 Het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening is financieel/maatschappelijk niet verantwoord

In bijlage 1 zijn de onderzochte varianten getekend en voorzien van een parkeersaldo.
Het gaat om de volgende parkeeroplossingen:

1a. Uitbreiden parkeren op maaiveld (+ 21 plekken)
1b. Uitbreiden parkeren op maaiveld inclusief Terpstraat (+ 58)
2. Een parkeergarage met 1 laag onder de grond en parkeren op maaiveld (+ 125)
3. Een parkeergarage met 2 lagen onder de grond en een park/plein op maaiveld (+ 125)
4. Een parkeergarage met 2 lagen onder de grond, op het terrein van 3B Wonen (Hergerborch)

(+ 125)

5. Een parkeergarage met 2 lagen onder de grond en parkeren op maaiveld op de huidige locatie (+ 123)

Met de varianten 2 t/m 5 wordt het uitgangspunt van 120 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. De investeringskosten voor deze varianten zijn echter enorm. Ook de jaarlijkse exploitatie-kosten (beheer en onderhoud) zijn fors. Het beleid van de gemeente is om het parkeren in het centrum gratis aan te bieden, zodat de aantrekkelijkheid van de centra ten opzichte van regiogemeenten behouden blijft. Dit betekent wel dat er geen terugverdienmodel is voor de kosten van een parkeergarage.

Het uitbreiden van het parkeren op maaiveld kan in de vorm van de varianten 1a en 1b. Variant 1a bestaat uit het verruimen van het huidige parkeerterrein met 21 plekken. In variant 1b wordt die verruiming op dezelfde wijze uitgevoerd, maar worden ook op het parkeerterrein achter de Terpstraat 37 extra plekken gerealiseerd (totaal 58 extra plekken). Uitbreiden van het parkeren in de Terpstraat kan echter alleen gerealiseerd worden na aankoop van het KPN gebouw. De eigenaar van het pand heeft aangegeven open te staan voor een gesprek hierover.

1.2 Het uitbreiden van de parkeercapaciteit op maaiveld kan rekenen op instemming/begrip van de stakeholders

Er is meerdere malen gesproken met stakeholders Hoogvliet/Aldi, pandeigenaren, winkeliers-vereniging en 3B Wonen over de verschillende opties. Deze partijen onderschrijven dat de investeringskosten voor een gebouwde parkeervoorziening niet in verhouding staan met het aantal extra parkeerplaatsen dat hiermee gerealiseerd wordt. Hoogvliet/Aldi heeft ook vanwege de lange bouwtijd van een garage (slechte bereikbaarheid + omzetverlies) een voorkeur voor een uitbreiding van de parkeercapaciteit op maaiveld.

Zie hieronder bij het kopje ‘extern draagvlak/burgerparticipatie’ voor een nadere toelichting op de belangen en standpunten van de stakeholders.

1.3 De bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbetert aanzienlijk
Het niet realiseren van een parkeergarage betekent niet dat de situatie aan de oostzijde van het centrum van Berkel niet verbetert. In tegendeel. Het herinrichten/uitbreiden van het parkeerterrein op maaiveld en het verleggen van de Molenwerfstraat hebben de volgende belangrijke positieve effecten op de toekomstbestendigheid van Berkel Centrum Oost:

- De bereikbaarheid van de winkels en horeca neemt toe. Door het verleggen van de Molenwerfstraat is de oostkant eenvoudig bereikbaar vanaf de Boterdorpseweg/ Klapwijkseweg.
- De doorstroom op de Molenwerfstraat verbetert. Door het verleggen van de Molenwerfstraat neemt de intensiteit op deze weg af. Het verleggen van de

Molenwerfstraat zorgt ook voor minder verkeer op de Raadhuislaan, Laan van Romen, Gemeentewerf en Rodenrijseweg. Het verkeer wordt straks 'buitenom' het centrum geleid in plaats van 'binnendoor'.

- De verkeersveiligheid neemt toe. Het parkeerterrein wordt heringericht, waardoor er nog maar 1 in- en uitrit zal zijn. De haaksparkeervakken aan de Molenwerfstraat worden gewijzigd naar langsparkeervakken, zodat er geen auto's meer achteruit de weg op draaien. De fietser kan via een vrijliggend fietspad vanaf de Boterdorpseweg en vanuit het Annie M.G. Schmidtpark het centrum bereiken.

1.4 Realisatie sociale woningbouw
Er heeft een eerste stedenbouwkundige verkenning plaatsgevonden naar de mogelijkheid om 60 tot 80 sociale huurwoningen te realiseren op de grond van 3B Wonen. Uit de verkenning blijkt dat 80 woningen, met voldoende parkeergelegenheid, in principe mogelijk is.

2.1 Het is wenselijk om de woningbouw op locatie Hergerborch zo snel mogelijk te realiseren
3B Wonen heeft de locatie Hergerborch reeds in 2016 aangekocht met het doel hier sociale woningen te realiseren. Het is van belang om zo snel mogelijk in deze behoefte te voorzien. Hiervoor wordt een bestemmingsplanprocedure voorbereid. In het bestemmingsplan wordt ook het verleggen van de Molenwerfstraat en de uitbreiding van het parkeerterrein mogelijk gemaakt. Deze laatste twee onderdelen worden echter pas uitgevoerd op het moment dat daarvoor de financiële middelen beschikbaar zijn en in de begroting zijn opgenomen. Dit staat de start van de woningbouw op de locatie Hergerborch niet in de weg.

3.1 In de huidige begroting zijn geen financiële middelen beschikbaar
Op basis van een integrale afweging met andere gewenste investeringen, dient te worden verkend of er in de begroting ruimte gemaakt kan worden voor de structurele dekking van de kapitaallasten van de investering en de toekomstige beheerlasten. Het eerste moment waarop deze verkenning kan plaatsvinden is bij de Kaderbrief 2022.

4. Kanttekeningen
In de toekomst mogelijk onvoldoende parkeercapaciteit
De keuze voor parkeervariant 1a betekent dat er ten opzichte van de huidige situatie slechts 21 parkeerplaatsen extra worden gerealiseerd in plaats van de doelstelling van 120 parkeerplaatsen. De komende jaren volstaat het huidige aantal parkeerplaatsen. Op langere termijn kan mogelijk sprake zijn van onvoldoende parkeercapaciteit. Bijvoorbeeld op het moment dat Wilderszijde gereed is (2030) en een deel van die bewoners gebruik maakt van de voorzieningen in het centrum van het Berkel.

Het in een later stadium alsnog realiseren van een parkeergarage is in theorie weliswaar mogelijk, maar is in de praktijk vrijwel onmogelijk. De nieuwbouw van woningen op de locatie Hergerborch is dan een feit, waardoor er nog minder ruimte is voor het bouwen van een parkeergarage en het voorzien in voldoende parkeergelegenheid tijdens de bouw.

Wel is het mogelijk om het parkeerterrein aan de Terpstraat anders in te richten en uit te breiden. Na verwerving en sloop van het KPN gebouw, ontstaat er plek voor 37 extra parkeerplaatsen in de Terpstraat. Het college gaat deze mogelijkheid verkennen.

Mocht ook dat uiteindelijk onvoldoende blijken, dan kan eventueel ingezet worden op aankoop van een aantal panden langs de Raadhuislaan (de panden tussen het parkeerterrein bij Hoogvliet/Aldi en het parkeerterrein aan de Terpstraat. Dit kan mogelijk ruimte bieden (boven of ondergronds, al dan niet gecombineerd met woningbouw) voor extra parkeren. Daarbij dient wel de ruimtelijke en stedenbouwkundige kwaliteit van de entree van het centrum bewaakt te worden. De kosten van dergelijke toekomstige maatregelen zijn aanzienlijk lager dan de realisatie van een parkeergarage.

Tot slot dient nog opgemerkt te worden dat de mobiliteit aan verandering onderhevig is. Het is niet zeker dat mensen in de toekomst in deze mate gebruik zullen maken van de auto wanneer zij boodschappen doen. Steeds meer mensen laten hun boodschappen thuis bezorgen en shoppen online.

5. Financiële consequenties met dekkingsvoorstel

De kosten voor de uitwerking van de parkeervarianten passen binnen de huidige budgetten die hiervoor beschikbaar zijn (voorbereidingskrediet). De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan kunnen hieruit ook gedekt worden. Bovendien wordt met 3B Wonen een anterieure overeenkomst gesloten, waarin de kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan (voor zover betrekking op de woningbouw) worden verhaald op 3B Wonen.

Op basis van een integrale afweging met andere gewenste investeringen, dient te worden verkend of er in de begroting ruimte gemaakt kan worden voor de structurele dekking van de kapitaallasten van de investering en de toekomstige beheerlasten. Het eerste moment waarop deze verkenning kan plaatsvinden is bij de Kaderbrief 2022.

In bijlage 3 is een totaaloverzicht opgenomen van de kosten per variant (investeringskosten, kapitaallasten en beheer en onderhoud). In bijlagen 5 en 6 is de onderbouwing van de investeringskosten en de kosten van beheer en onderhoud opgenomen. Let op: eventueel te vergoeden planschade, inkomstenderving (3B Wonen) en omzetverlies (supermarkten en overige winkels/horeca) maken geen onderdeel uit van de ramingen.

6. Juridische aspecten

N.v.t.

7. Duurzaamheid

De richtlijnen uit het kader DGO (duurzame gebiedsontwikkeling) vormen het uitgangspunt voor de herontwikkeling van de locatie Hergerborch.

Ingezet wordt op een groenere inrichting van het parkeerterrein dan nu het geval is. De locatie van de bomen wordt zodanig gekozen dat dit niet ten koste gaat van het aantal parkeer-plaatsen. Ook de fietsverbinding vanuit het Annie M.G. Schmidtpark wordt met groen begeleid.

8. Extern draagvlak / burgerparticipatie

De variantenstudie is tot stand gekomen in overleg met de disciplines stedenbouw en verkeer. Ingenieursbureau Witteveen & Bos heeft de parkeervarianten technisch uitgewerkt en voorzien van een kostenraming.

Tijdens en na de uitwerking van de parkeervarianten heeft overleg plaatsgevonden met stakeholders Hoogvliet/Aldi, pandeigenaren, winkeliersvereniging en 3B Wonen.

Hoogvliet/Aldi

Hoogvliet/Aldi onderschrijft de behoefte aan meer parkeerplaatsen, maar herkent zich niet in de opgave van 120 extra parkeerplaatsen. Zij acht een toename van ca. 50 plekken toereikend.

Hoogvliet/Aldi wil te allen tijde parkeren op maaiveld behouden, zoals in de huidige situatie. Dit maakte onderdeel uit van haar grondbieding en plan ten tijde van de aanbesteding in 2012. Hoogvliet/Aldi is van mening dat de klant een voorkeur heeft voor parkeren op maaiveld (gebruiksvriendelijk). Aan de westkant van het centrum is en blijft een groot deel parkeren op maaiveld beschikbaar. Als aan de oostkant alleen nog maar parkeren in een garage mogelijk is, vreest Hoogvliet/Aldi dat haar klanten gebruik zullen gaan maken van de supermarkten aan de westkant. Hoogvliet/Aldi heeft duidelijk te kennen gegeven dat zij zich procedureel zal verzetten tegen een volledig ondergrondse parkeeroplossing.

Hoogvliet/Aldi kan zich alleen vinden in de realisatie van een parkeergarage onder de locatie Hergerborch, waarbij het huidige maaiveld parkeerterrein blijft gehandhaafd. Alle andere varianten met een parkeergarage vindt zij niet wenselijk, vanwege de lange bouwtijd (1,5 tot 2 jaar). De supermarkten zijn in die periode minder goed bereikbaar vanwege de aanwezige bouwput en het feit dat er minder parkeerplaatsen op korte afstand beschikbaar zijn. Dit zal leiden tot forse omzetverliezen en het verlies van klanten die tijdens de bouw kiezen voor een andere supermarkt en nadien niet meer terugkeren.

Pandeigenaren en winkeliersvereniging

De pandeigenaren aan de oostkant van het centrum en de winkeliersvereniging willen het liefst zoveel mogelijk parkeergelegenheid. Met welke parkeervariant dit wordt bewerkstelligd, is voor hen van minder belang. Deze partijen onderschrijven dat de investeringskosten voor een gebouwde parkeervoorziening niet in verhouding staan met het aantal extra parkeerplaatsen dat hiermee gerealiseerd wordt. Zij pleiten voor stapsgewijze uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen naargelang de behoefte toeneemt (zoals beschreven onder ‘kanttekeningen’). Ook geven de pandeigenaren aan dat zij nu al ervaren dat de blauwe zone in de Terpstraat meer ruimte biedt aan parkeren voor winkelend publiek.

3B Wonen
Het belang van de woningbouwcorporatie 3B Wonen bestaat uit het, zo snel mogelijk, kunnen toevoegen van woningen in het sociale segment. Er is veel behoefte aan sociale huur en de ontwikkeling van de locatie Hergerborch maakt ook onderdeel uit van de regionale prestatieafspraken.

Het huidige pand 'Hergerborch' dient eerst gesloopt te worden, voordat invulling gegeven kan worden aan de parkeeropgave. Het nieuwe maaiveldparkeren of de nieuwe parkeergarage komt namelijk deels op de grond waar nu het gebouw 'Hergerborch' staat. Er zijn nu 49 huishoudens in het gebouw aanwezig. Zolang de nieuwbouw niet gereed is, moeten deze mensen in een andere sociale huurwoning worden ondergebracht, waardoor er feitelijk een tekort aan sociale woningen ontstaat en 3B Wonen inkomsten derft. Vanuit dit oogpunt wil 3B Wonen liever geen gebouwde parkeeroplossing, omdat dit in de praktijk betekent dat de woningbouw verder vooruitgeschoven wordt (start in Q4 van 2026 in plaats van Q4 van 2022).

3B Wonen kan zich niet vinden in het voorstel van Hoogvliet/Aldi om de parkeergarage onder de nieuwbouw van 3B Wonen te realiseren. Dit vanwege de juridische complexiteit (eigendommen en aansprakelijkheden) en extra kosten (Europese aanbesteding voor zowel garage als nieuwbouw).

9. Verdere procedure

- Sluiten anterieure overeenkomst met 3B Wonen over woningbouw (Q1 2021)
- Bestemmingsplanprocedure voor woningbouw, verleggen Molenwerfstraat en parkeeropgave (Q2 2021 – Q2 2022)
- Sloop huidig gebouw Hergerborch (Q3 2022)
- Realisatie nieuwbouw Hergerborch (Q4 2022 – Q1 2024)
- Verleggen Molenwerfstraat (Q1 + Q2 2023)
- Herinrichten en uitbreiden parkeerterrein (Q3 + Q4 2023)

10. Toezeggingen

Tijdens de raadsvergadering van 3 oktober 2019 (vaststellen Nota van Uitgangspunten) zijn een aantal toezeggingen gedaan. Hieronder staan de toezeggingen en de uitvoering daarvan beschreven.

T2019-083
De wethouder neemt de vraag van de heer Jumelet, om te kijken of er meer financiële dragers voor de parkeergarage kunnen zijn, mee in de verdere uitwerking en de gesprekken met de verschillende stakeholders en zal er alles aan doen om te bezien hoe de rekening gedeeld kan worden met andere betrokkenen.

Uitvoering
Hoogvliet heeft de bereidheid getoond om met de gemeente de mogelijkheden te verkennen het KPN gebouw in de Terpstraat te verwerven en hieraan te willen bijdragen. Voor het geval een parkeergarage onder de locatie Hergerborch (variant 4) wordt gerealiseerd, is Hoogvliet bereid de kosten te dragen van een tapis roulant vanuit de parkeergarage naar de supermarkten.

T2019-084
Ten tijde van de uitwerking worden ook de bewoners volledig betrokken.

Uitvoering
Tot op heden heeft de afstemming plaatsgevonden met de stakeholders Hoogvliet/Aldi, pandeigenaren, winkeliersvereniging en 3B Wonen. De input van deze partijen was noodzakelijk om te komen tot de juiste parkeeroplossing. Bij de uitwerking van deze parkeeroplossing, het verleggen van de weg en de woningbouwontwikkeling op locatie Hergerborch worden ook de omwonenden nadrukkelijk betrokken.

T2019-85
Indien de (verkeerskundige) voorkeursvariant van het college niet haalbaar blijkt, komt het college terug bij de raad met wat dat betekent eventueel voor de terugvaloptie.

Uitvoering
De verkeerskundige voorkeursvariant (verleggen van de Molenwerfstraat) is haalbaar gebleken. Hiervoor wordt een bestemmingsplanprocedure gestart.

11. Bijlagen
1. Variantenstudie parkeren Berkel Centrum Oost (T20.10658)
2. Afwegingsmatrix parkeervarianten (T20.10659)
3. Financieel overzicht (T20.10663) (geheim)
4. Rapport Witteveen & Bos (T20.10660)
5. Rapport Witteveen & Bos, ramingen investeringen (T20.10661) (geheim)
6. Rapport Witteveen & Bos, ramingen kosten beheer en onderhoud (T20.10662) (geheim)

Raadsbesluit
Gemeente Lansingerland

Datum Raad	26 november 2020
Registratienummer	BR2000092
Onderwerp	**Parkeeropgave Berkel Centrum Oost**

De raad van de gemeente Lansingerland;
Na het voorstel gelezen te hebben

Op basis van de argumenten
- dat de kosten van een parkeergarage buitenproportioneel zijn;
- dat de supermarkten niet de noodzaak van 120 extra parkeerplaatsen ervaren;
- dat het onzeker is hoe de mobiliteit zich in de toekomst ontwikkelt;
- dat het wenselijk is op korte termijn sociale woningbouw op locatie Hergerborch te realiseren;
- dat met het verleggen van de Molenwerfstraat de bereikbaarheid van de oostkant van het centrum aanzienlijk verbetert en de verkeersveiligheid toeneemt.

Besluit(en)
1. Geen parkeergarage te realiseren, maar in te zetten op een uitbreiding van het parkeren op maaiveld (parkeervariant 1b).
2. Een bestemmingsplanprocedure voor te bereiden, waarin de woningbouw op locatie Hergerborch, het verleggen van de Molenwerfstraat en de uitbreiding van het parkeren mogelijk wordt gemaakt.
3. De financiële mogelijkheden voor het verleggen van de Molenwerfstraat en de uitbreiding van het parkeren te verkennen.

Dit Raadsbesluit is vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 26 november 2020,

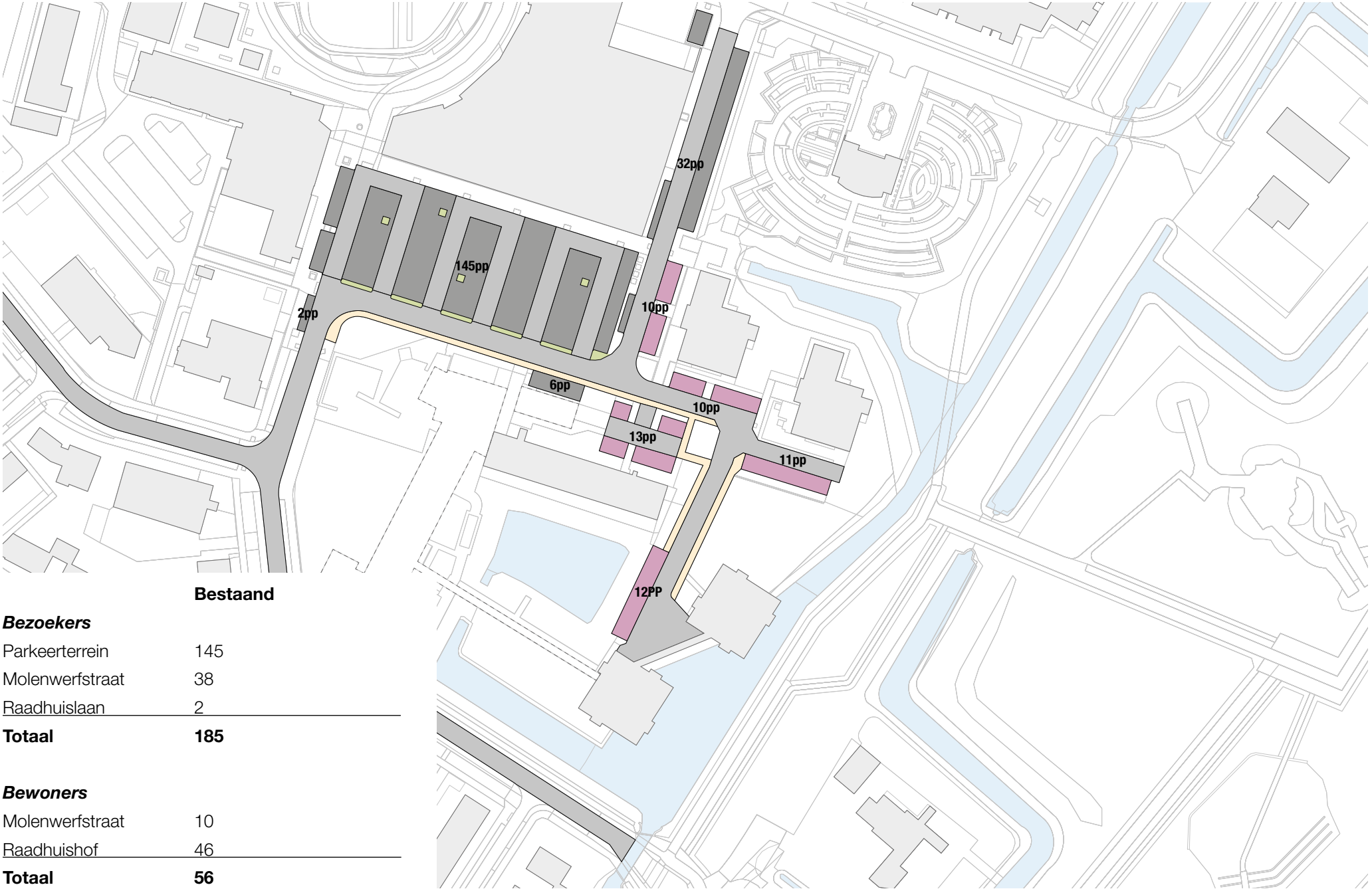
de griffier,

drs. Marijke Walhout

Variantenstudie parkeren
Berkel Centrum Oost

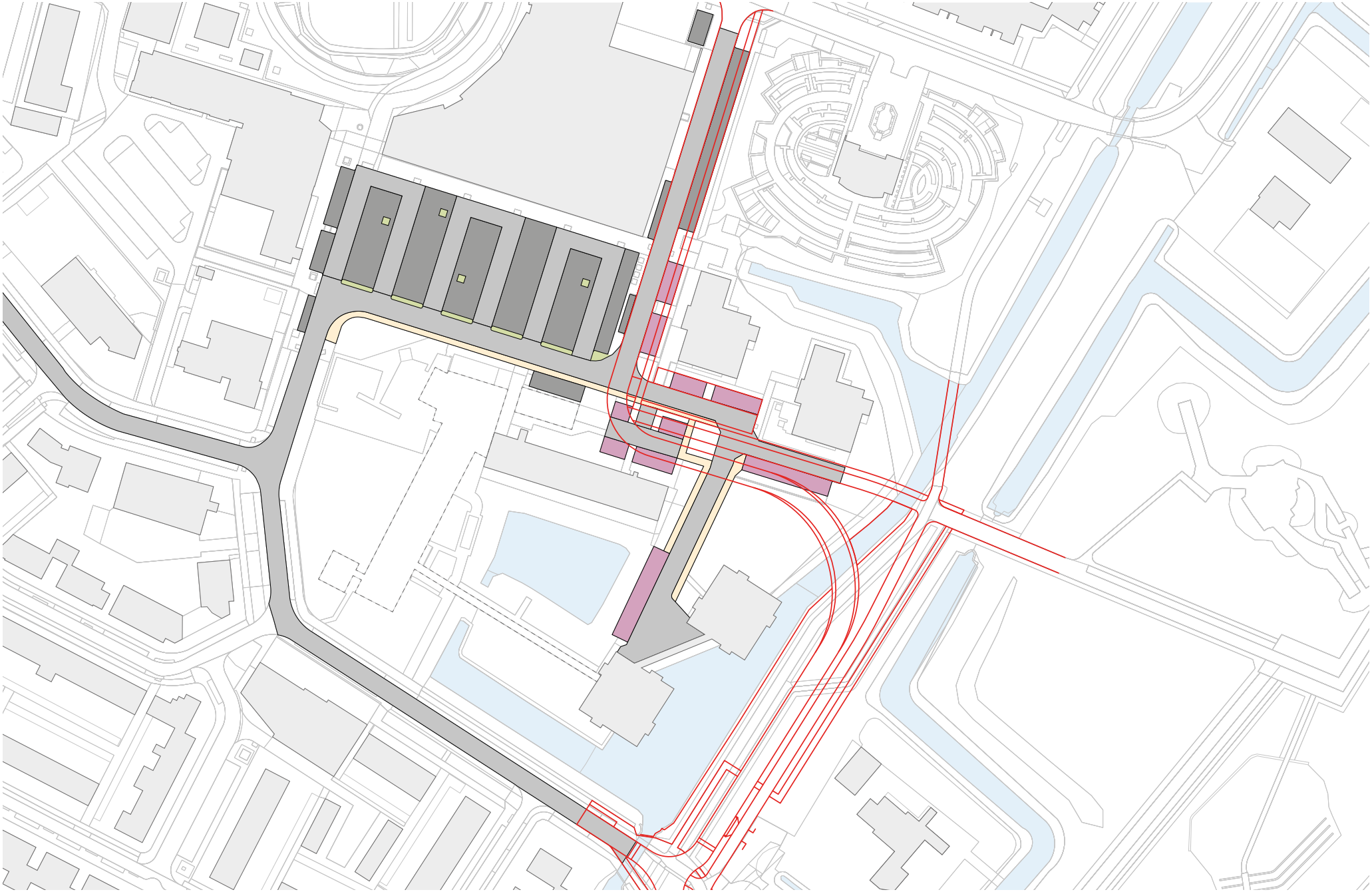
15 september 2020

Bestaande situatie

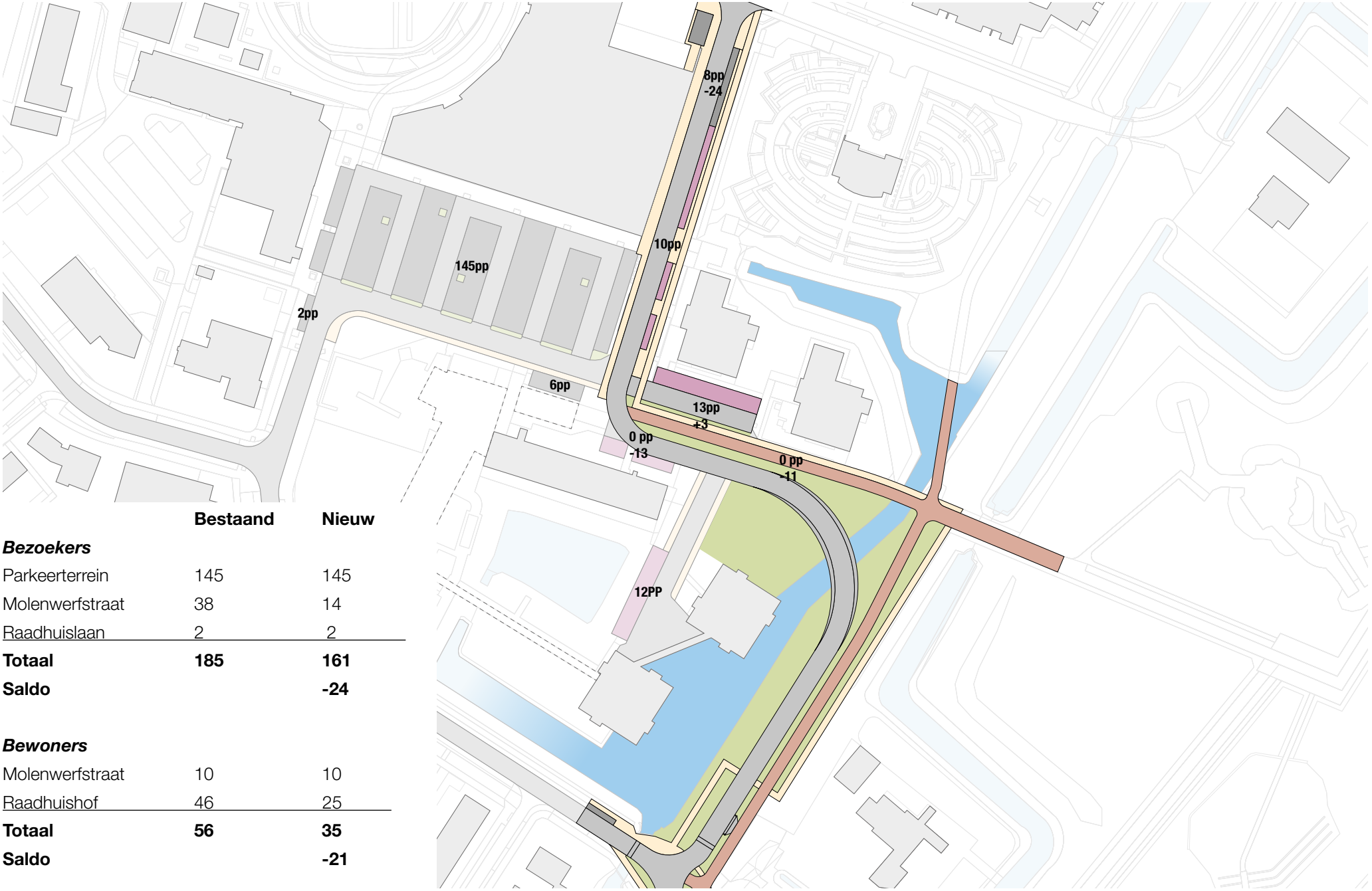


	Bestaand
Bezoekers	
Parkeerterrein	145
Molenwerfstraat	38
Raadhuislaan	2
Totaal	**185**
Bewoners	
Molenwerfstraat	10
Raadhuishof	46
Totaal	**56**

Bestaande situatie - omleggen Molenwerfstraat



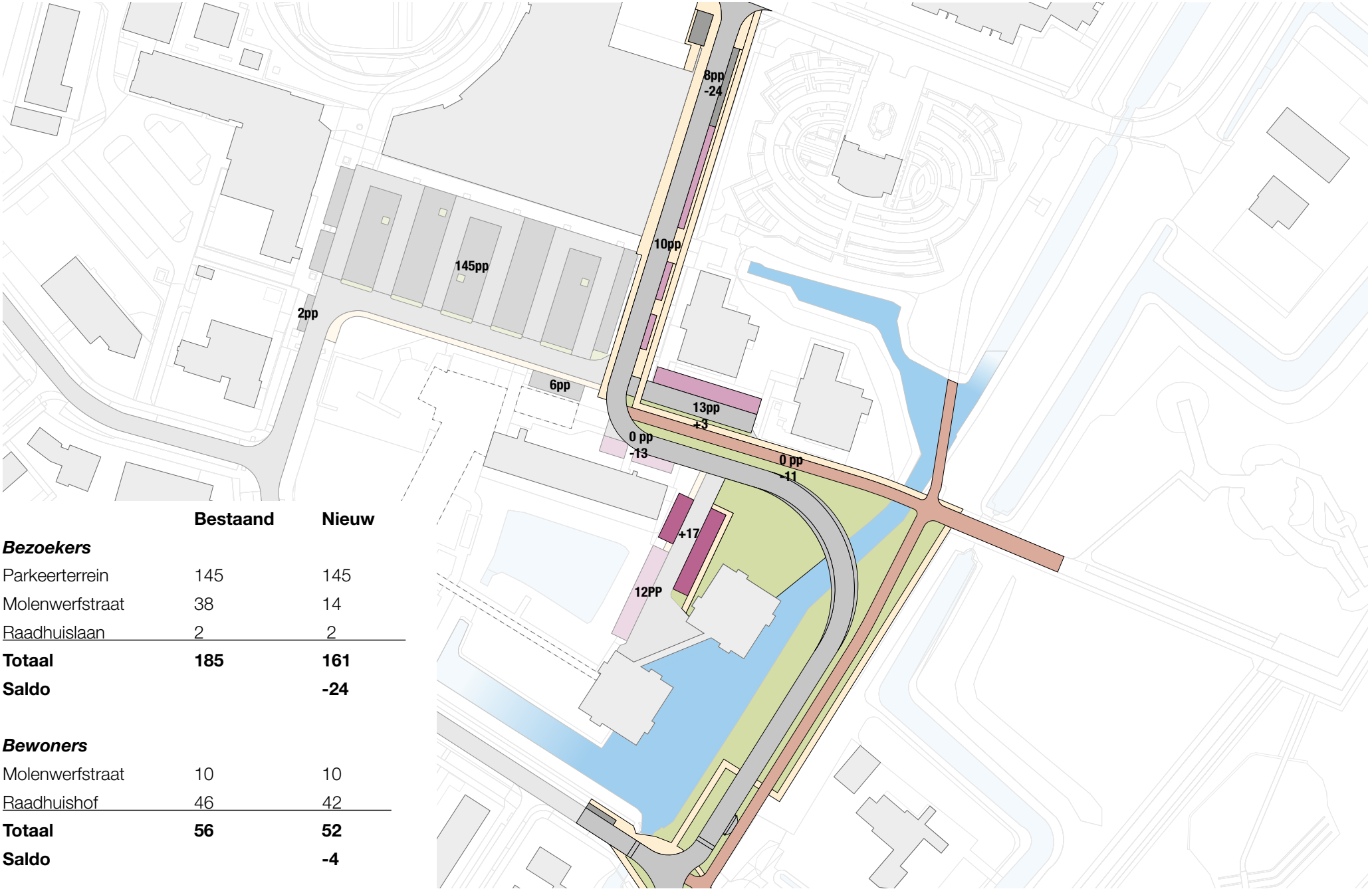
Nieuwe ontsluiting Molenwerfstraat



	Bestaand	Nieuw
Bezoekers		
Parkeerterrein	145	145
Molenwerfstraat	38	14
Raadhuislaan	2	2
Totaal	**185**	**161**
Saldo		**-24**

Bewoners		
Molenwerfstraat	10	10
Raadhuishof	46	25
Totaal	**56**	**35**
Saldo		**-21**

Nieuwe ontsluiting Molenwerfstraat

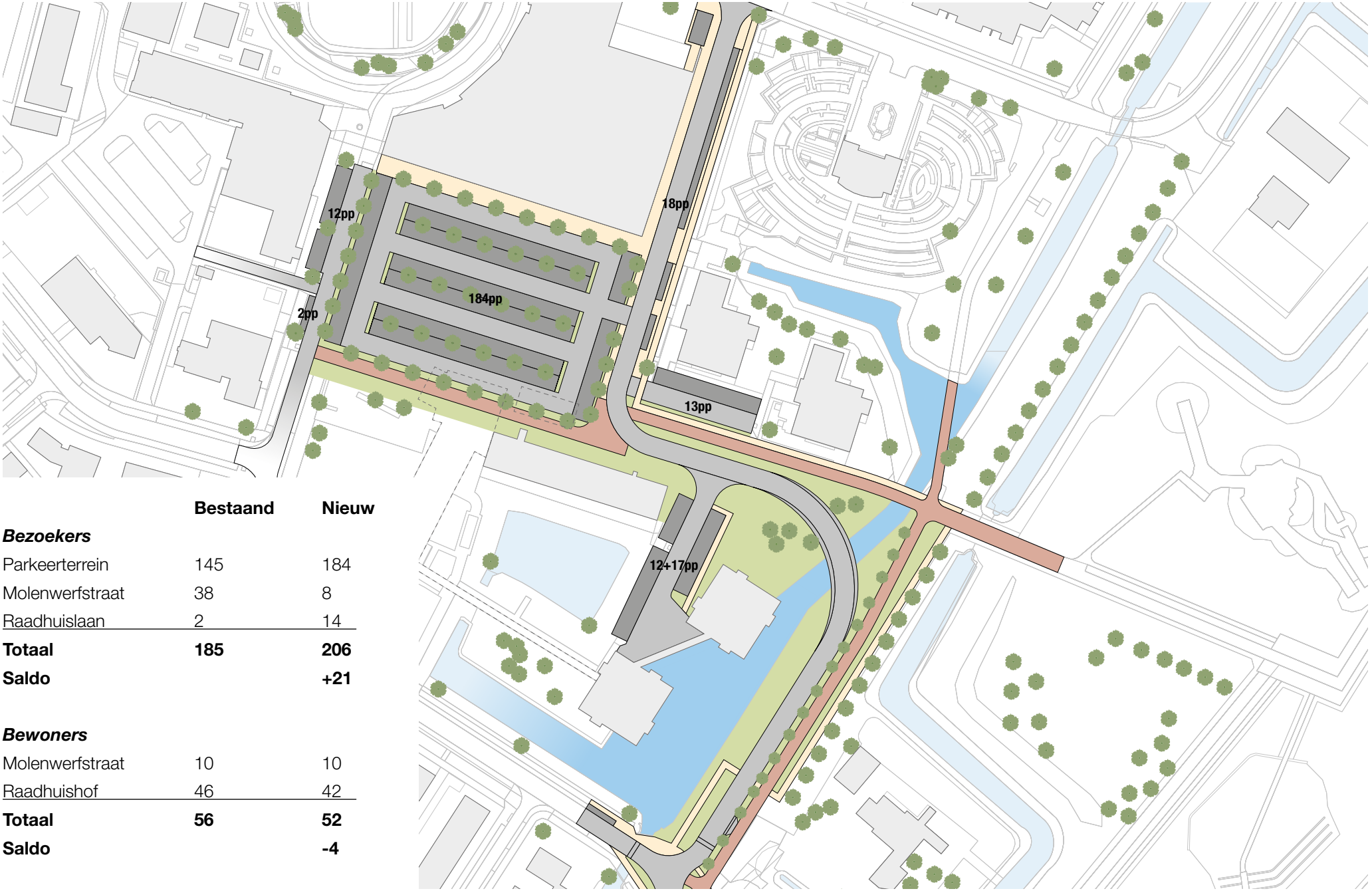


	Bestaand	Nieuw
Bezoekers		
Parkeerterrein	145	145
Molenwerfstraat	38	14
Raadhuislaan	2	2
Totaal	**185**	**161**
Saldo		**-24**

Bewoners		
Molenwerfstraat	10	10
Raadhuishof	46	42
Totaal	**56**	**52**
Saldo		**-4**

Modellen parkeerterrein

Variant 1 A



	Bestaand	Nieuw
Bezoekers		
Parkeerterrein	145	184
Molenwerfstraat	38	8
Raadhuislaan	2	14
Totaal	**185**	**206**
Saldo		**+21**

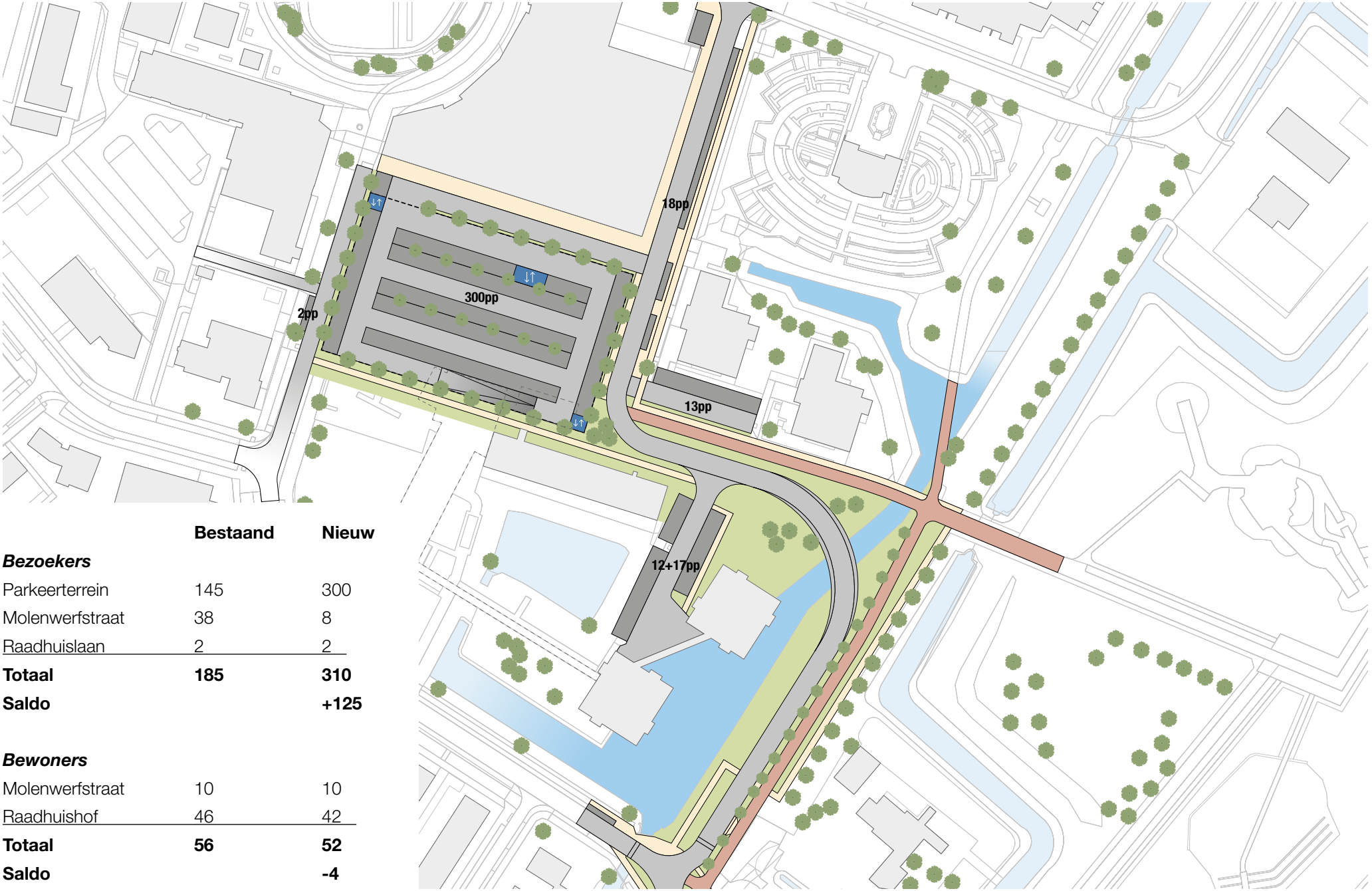
Bewoners		
Molenwerfstraat	10	10
Raadhuishof	46	42
Totaal	**56**	**52**
Saldo		**-4**

Variant 1 B

	Bestaand	Nieuw
Bezoekers		
Parkeerterrein	145	184
Molenwerfstraat	38	8
Raadhuislaan	2	14
Terpstraat		+37
Totaal	**185**	**243**
Saldo		**+58**

Bewoners		
Molenwerfstraat	10	10
Raadhuishof	46	42
Totaal	**56**	**52**
Saldo		**-4**

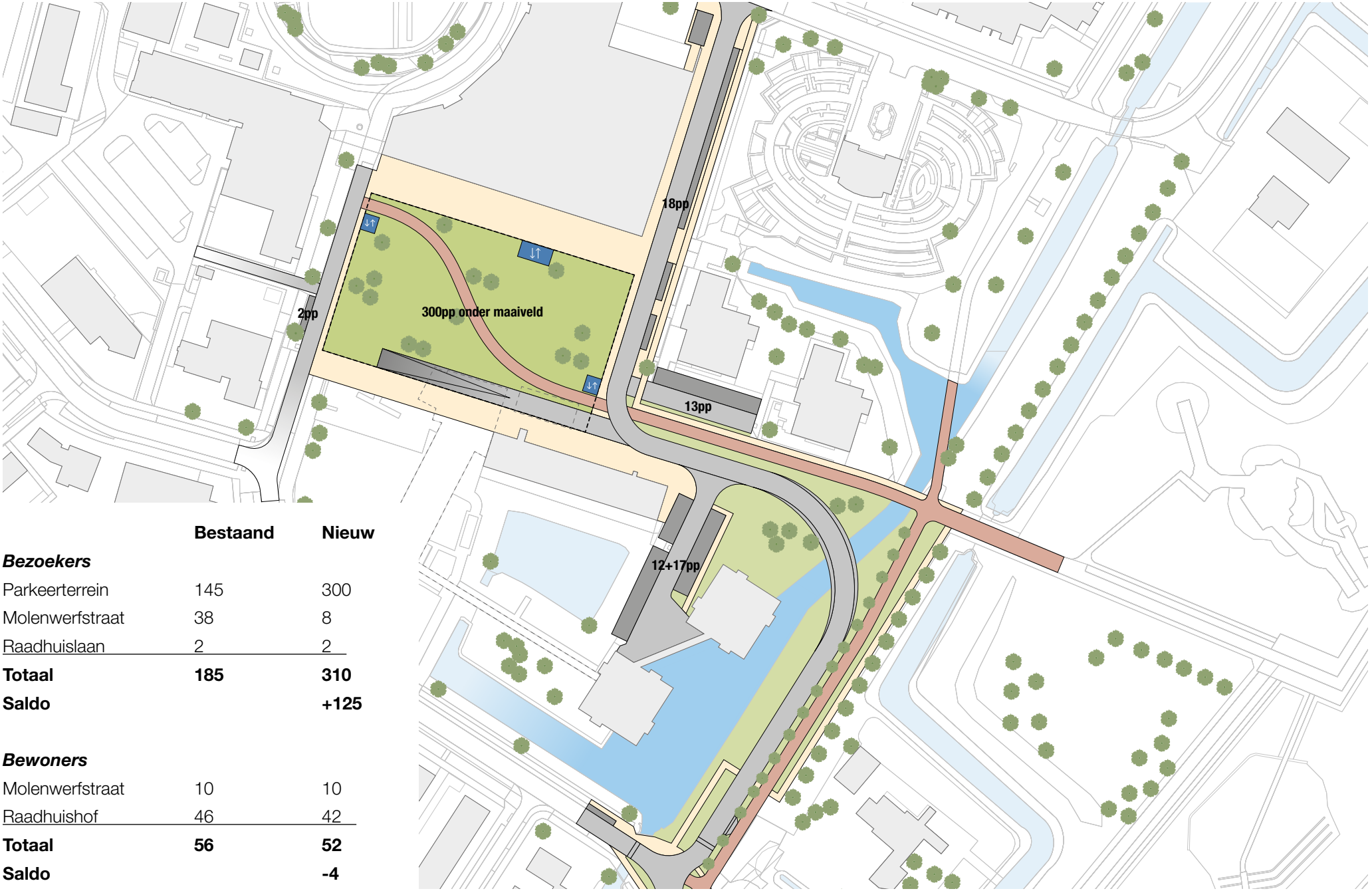
Variant 2



	Bestaand	Nieuw
Bezoekers		
Parkeerterrein	145	300
Molenwerfstraat	38	8
Raadhuislaan	2	2
Totaal	**185**	**310**
Saldo		**+125**

Bewoners		
Molenwerfstraat	10	10
Raadhuishof	46	42
Totaal	**56**	**52**
Saldo		**-4**

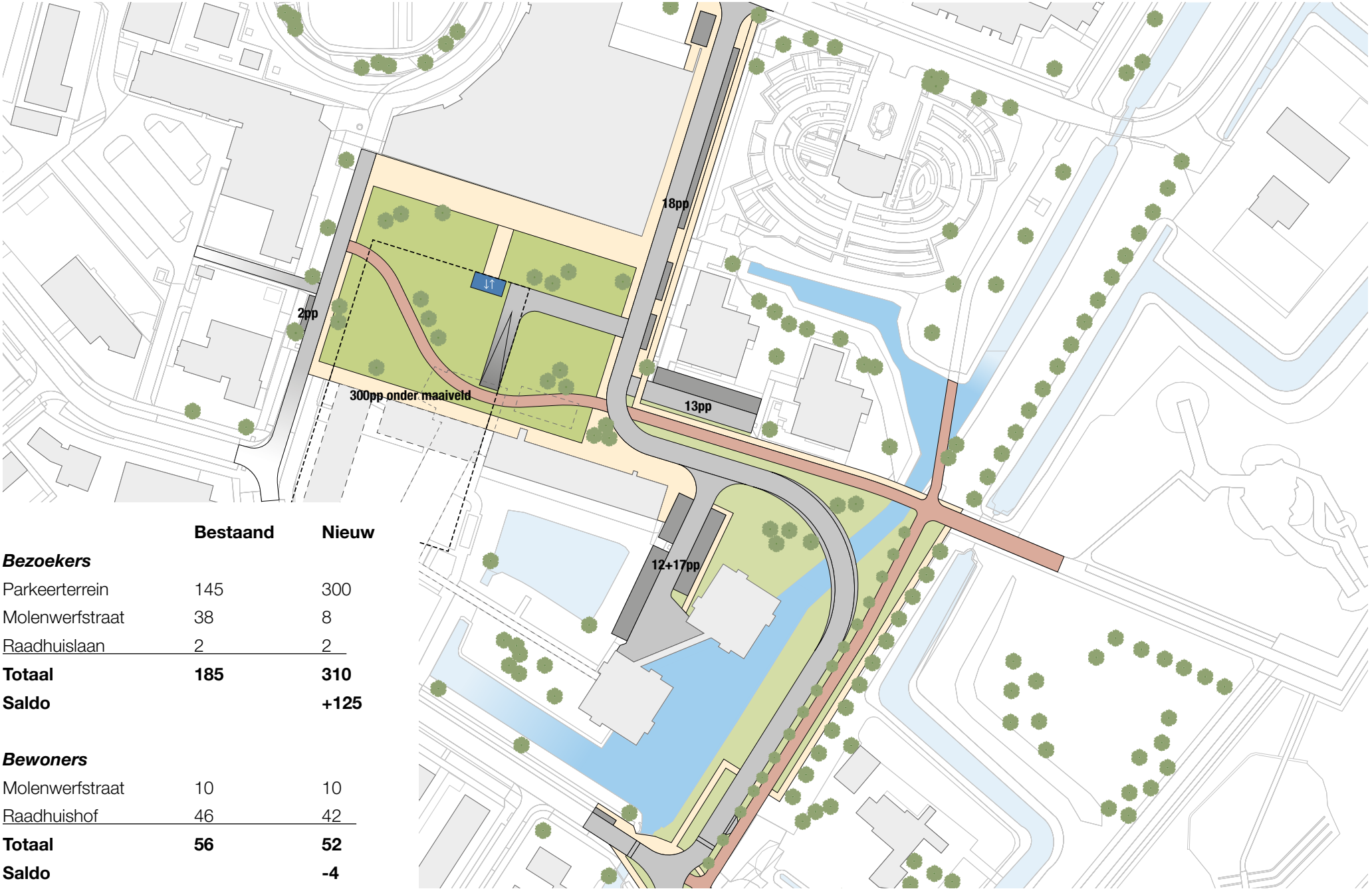
Variant 3



	Bestaand	Nieuw
Bezoekers		
Parkeerterrein	145	300
Molenwerfstraat	38	8
Raadhuislaan	2	2
Totaal	**185**	**310**
Saldo		**+125**

Bewoners		
Molenwerfstraat	10	10
Raadhuishof	46	42
Totaal	**56**	**52**
Saldo		**-4**

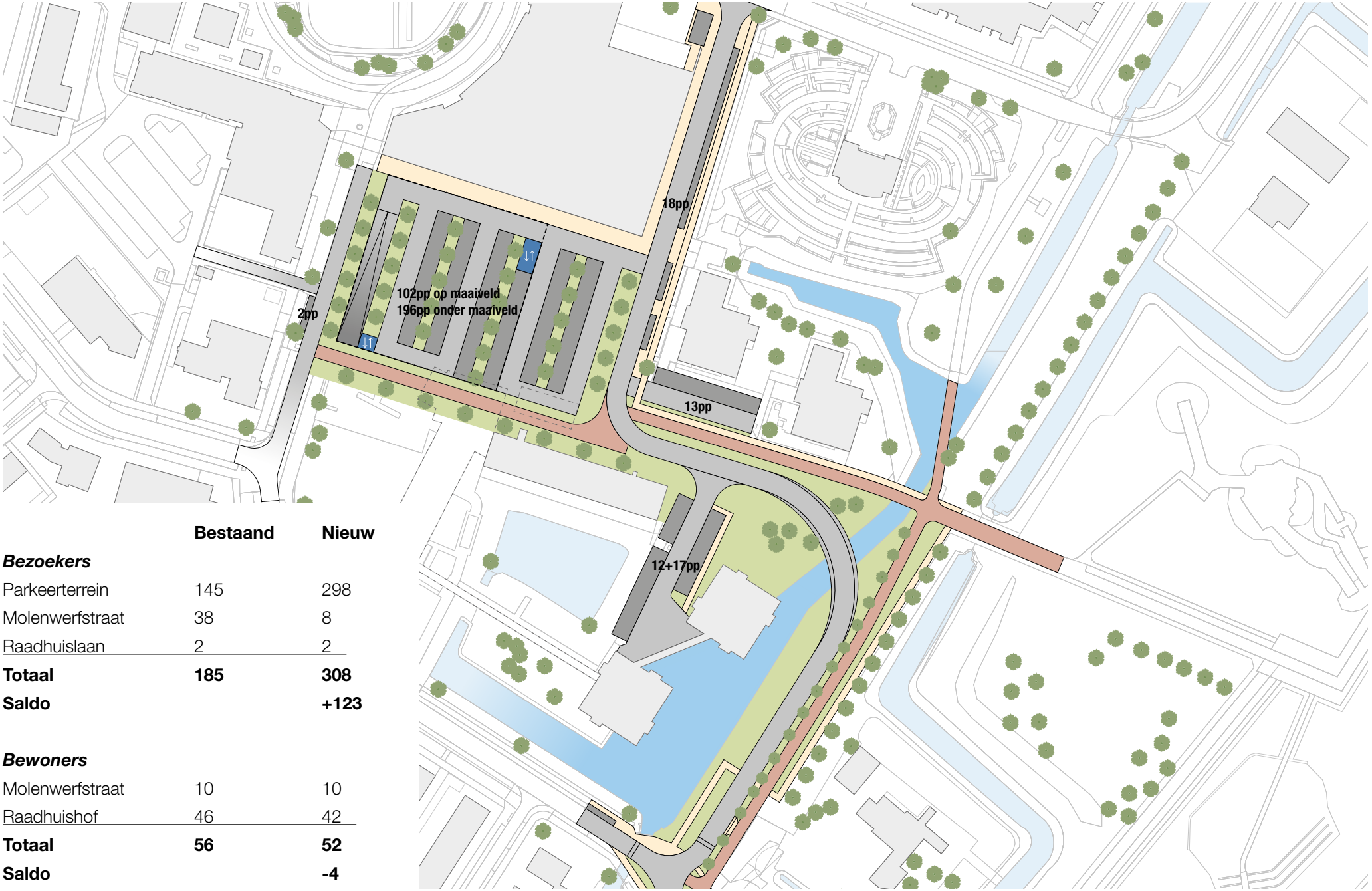
Variant 4



	Bestaand	Nieuw
Bezoekers		
Parkeerterrein	145	300
Molenwerfstraat	38	8
Raadhuislaan	2	2
Totaal	**185**	**310**
Saldo		**+125**

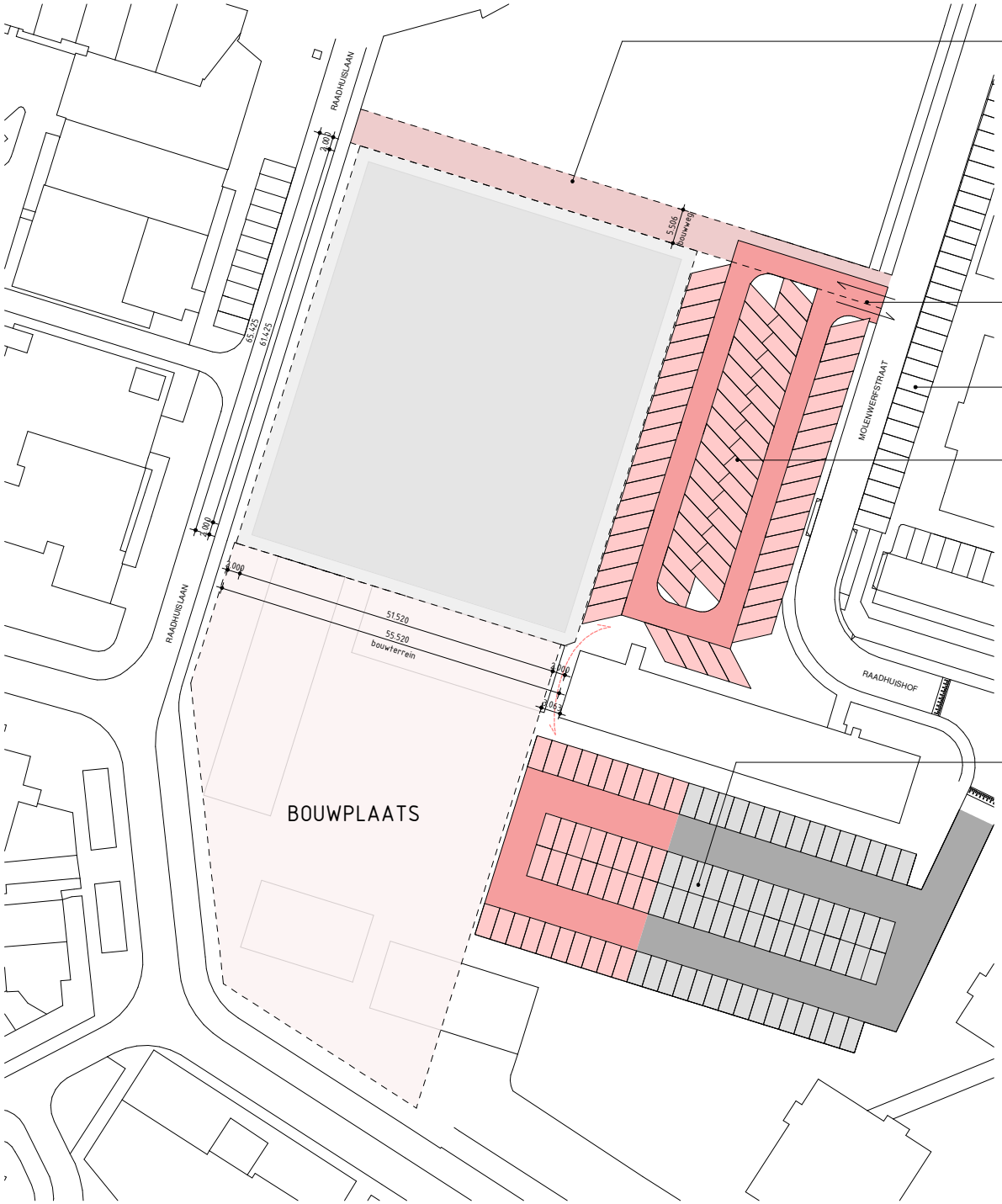
Bewoners		
Molenwerfstraat	10	10
Raadhuishof	46	42
Totaal	**56**	**52**
Saldo		**-4**

Variant 5



	Bestaand	Nieuw
Bezoekers		
Parkeerterrein	145	298
Molenwerfstraat	38	8
Raadhuislaan	2	2
Totaal	**185**	**308**
Saldo		**+123**

Bewoners		
Molenwerfstraat	10	10
Raadhuishof	46	42
Totaal	**56**	**52**
Saldo		**-4**



in later stadium met brandweer af te stemmen of
- er voldoende ruimten onder de luifel is voor het afstempelen van blusvoertuigen/ ladderwagens
- de bebouwing ten noorde van het plangebied voldoende bereikbaar is
- het volstaat dat de het linker en rechter deel van de bebouwing ten noorde van het plangebied vanaf twee verschillende straten bereikbaar worden

entree tijdelijk parkeren

bestaand parkeren na aanpassing bocht handhaven

76 tijdelijke parkeerplekken

96 tijdelijke parkeerplekken supermarkten + Hergerborg waarbij gedeelte permanent wordt ingericht t.b.v. Hergerborch

Totaal: ca. ### plekken

DOCUMENT IN BEWERKING

aan ongecontroleerde, dus niet goedgekeurde documenten kunnen geen rechten worden ontleend

WITTEVEEN+BOS

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

Tijdelijke situatie

Wijzigingen

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Getekend A.H.F. van Dijk
Gecontroleerd –
Goedgekeurd –
Datum

Schaal 1:500

116953.4.004aT

Formaat A2

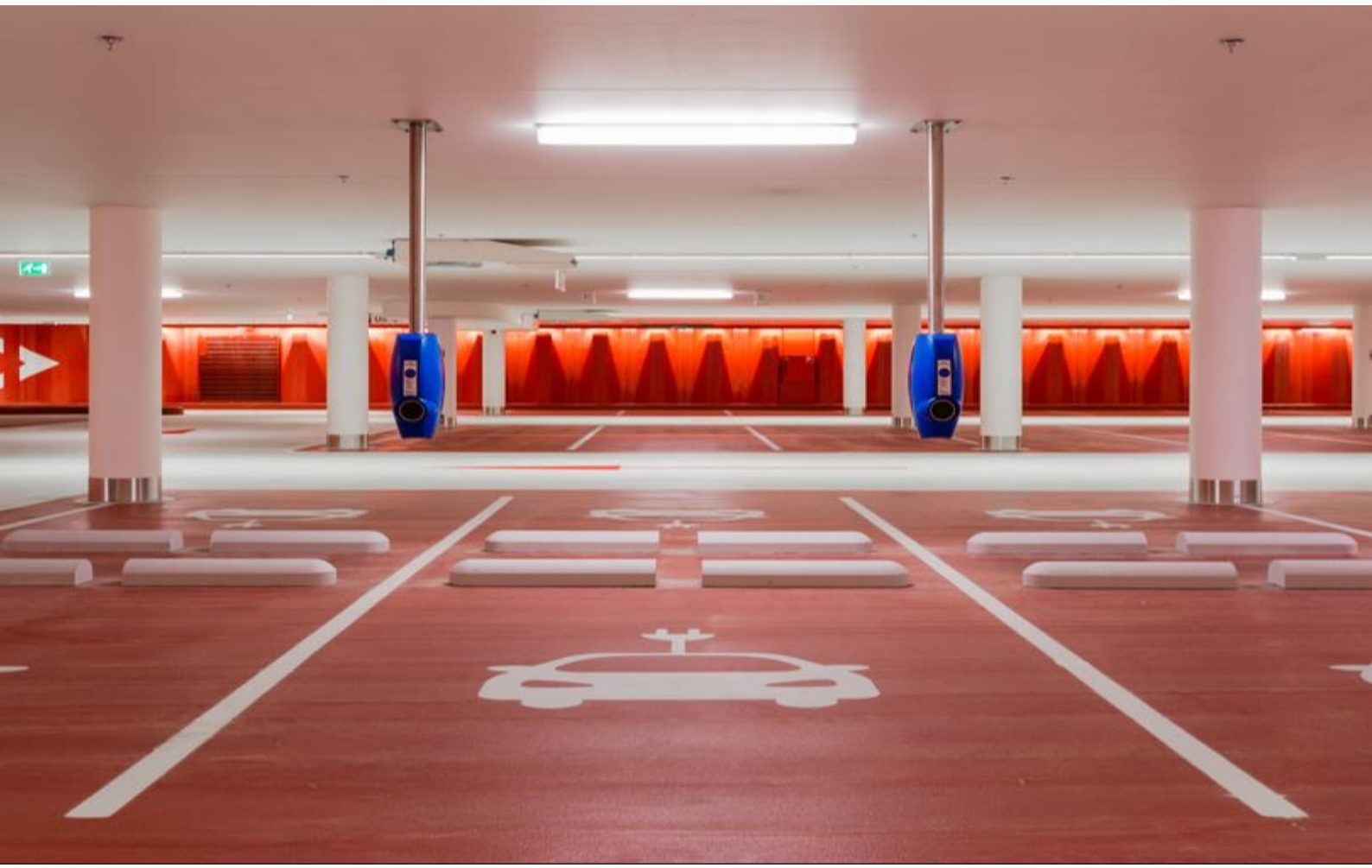
Revit Model: T:\DV\RR\REVIT\REVIT-1\1. Template\WB_template_2014.rte

Plot Datum: 22-7-2020 14:28:21

Local File: T:\NL\PRJ\1172\117279\WIP\999. Werkmappen\DIJA4\Workshop 5\117279 - WS5 - Parkeergarage Lansingerland.rvt

	Variant 1a Maaiveld parkeren	**Variant 1b** Maaiveld parkeren, met Terpstraat	**Variant 2** Maaiveld parkeren + 1 laag onder de grond	**Variant 3** 2 lagen onder de grond	**Variant 4** 2 lagen onder de grond, deels onder Hergerborch	**Variant 5** Maaiveld parkeren + 2 lagen onder de grond
Toekomstige situatie						
Parkeercapaciteit (opgave 120 extra)	Saldo: +21	Saldo: +58	Saldo: +125	Saldo: +125	Saldo: +125	saldo: +123
Verkeersveiligheid	Hogere verkeersveiligheid parkeerterrein en Molenwerfstraat	Hogere verkeersveiligheid parkeerterrein en Molenwerfstraat	Hogere verkeersveiligheid parkeerterrein en Molenwerfstraat	Hogere verkeersveiligheid parkeerterrein en Molenwerfstraat	Hogere verkeersveiligheid parkeerterrein en Molenwerfstraat	Hogere verkeersveiligheid parkeerterrein en Molenwerfstraat
Ruimtelijke kwaliteit	Beperkte ruimtelijke kwaliteit door groot ruimtebeslag parkeerterrein	Beperkte ruimtelijke kwaliteit door groot ruimtebeslag parkeerterrein, parkeerterrein Terpstraat wordt overzichtelijker	Beperkte ruimtelijke kwaliteit door parkeren op maaiveld	Hoge ruimtelijke kwaliteit door park / plein op maaiveld	Hoge ruimtelijke kwaliteit door park / plein op maaiveld	Redelijke ruimtelijke kwaliteit door beperkt parkeren op maaiveld
Klimaatadaptatie (waterberging opgave verkoeling voor kwetsbare ouderen)	Veel verharding, beperkte ruimte voor groen en waterberging	Veel verharding, beperkte ruimte voor groen en waterberging	Veel verharding, beperkte ruimte voor groen, mogelijkheid tot waterberging	Vergroenen van de omgeving draagt bij aan tegengaan hittestress, mogelijkheid tot waterberging	Vergroenen van de omgeving draagt bij aan tegengaan hittestress, mogelijkheid tot waterberging	Veel verharding, meer ruimte voor groen dan in huidige situatie, mogelijkheid tot waterberging
Comfort parkeren nabij supermarkt (maaiveldparkeren)	Maaiveldparkeren, direct grenzend aan winkels	Maaiveldparkeren, direct grenzend aan winkels	Maaiveldparkeren, direct grenzend aan winkels	Geen maaiveld parkeren meer, toegang tot parkeerplaats via trap of lift	Geen maaiveld parkeren meer, toegang tot parkeerplaats via trap of lift	Maaiveldparkeren, direct grenzend aan winkels
Fietsparkeren	Gelijk aan huidige situatie	Gelijk aan huidige situatie	Meer fietsparkeren mogelijk aan Raadhuislaan nabij kruising met Kerksingel en voor de Hoogvliet	Meer fietsparkeren mogelijk aan Raadhuislaan nabij kruising met Kerksingel en voor de Hoogvliet	Meer fietsparkeren mogelijk aan Raadhuislaan nabij kruising met Kerksingel en voor de Hoogvliet	Meer fietsparkeren mogelijk aan Raadhuislaan nabij kruising met Kerksingel en voor de Hoogvliet
Relatie centrum en Annie MG Schmidt park en Bergschenhoek	Fietsverbinding om parkeerplaats heen	Fietsverbinding om parkeerplaats heen	Geen fietsverbinding mogelijk	Park krijgt groene (doorgaande fiets) verbinding met centrum	Park krijgt groene (doorgaande fiets) verbinding met centrum	Groene (fiets) verbinding tussen park en centrum, fietsverbinding gaat om parkeerplaats heen
Toekomstige ontwikkelpotentie Raadhuislaan	Gelijk aan huidige situatie	Gelijk aan huidige situatie	Gelijk aan huidige situatie	Hogere potentie door aantrekkelijkere omgeving	Hogere potentie door aantrekkelijkere omgeving	Hogere potentie door aantrekkelijkere omgeving
Risico's en planning						
Ontwikkeltermijn (planning)	Oplevering Q4 2023	Oplevering Q4 2023	Oplevering Q4 2026	Oplevering Q4 2026	Oplevering Q4 2026	Oplevering Q4 2026
Planologische procedure	Eenvoudige en kortlopende procedure (laag risico profiel)	Eenvoudige en kortlopende procedure (laag risico profiel)	Complexe en langdurige procedure(hoog risico profiel)	Complexe en langdurige procedure (hoog risico profiel)	Complexe en langdurige procedure (hoog risico profiel)	Complexe en langdurige procedure (hoog risico profiel)
Tussentijdse situatie						
Logistiek supermarkt tijdelijke situatie	Tijdelijke situatie van korte duur, met fasering blijft hinder beperkt	Tijdelijke situatie van korte duur, met fasering blijft hinder beperkt	Supermarkten slecht bereikbaar, kans op inkomstenderving	Supermarkten slecht bereikbaar, kans op inkomstenderving	Supermarkten redelijk bereikbaar in tijdelijke situatie	Supermarkten redelijk bereikbaar in tijdelijke situatie
Woningtekort sociale sector door onttrekken woningen aan de voorraad	Tijdelijke situatie van korte duur, snelle ontwikkeling nieuw woningaanbod mogelijk	Tijdelijke situatie van korte duur, snelle ontwikkeling nieuw woningaanbod mogelijk	Om parkeerterrein te realiseren moet bestaande Hergerborg gesloopt worden. Voor lange duur woningen aan voorraad onttrokken.	Om parkeerterrein te realiseren moet bestaande Hergerborg gesloopt worden. Voor lange duur woningen aan voorraad onttrokken.	Om parkeerterrein te realiseren moet bestaande Hergerborg gesloopt worden. Voor lange duur woningen aan voorraad onttrokken.	Om parkeerterrein te realiseren moet bestaande Hergerborg gesloopt worden. Voor lange duur woningen aan voorraad onttrokken
Kosten						
Aanleg kosten	Beperkt	Beperkt	Zeer hoog	Zeer hoog	Zeer hoog	Zeer hoog
Inkomstenderving supermarkten	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Hoog	Hoog	Beperkt	Beperkt
Maatschappelijke kosten herhuisvesting	Niet van toepassing	Niet van toepassing	Hoog	Hoog	Hoog	Hoog
Conclusies	- alle varianten dragen bij aan een betere bereikbaarheid en een veiligere verkeerssituatie - alle varianten zorgen voor een toename van het aantal parkeerplaatsen - alleen de varianten met een gebouwde parkeervoorziening (2 t/m 5) leveren minimaal 120 extra parkeerplaatsen op - de varianten met een gebouwde parkeervoorziening (2 t/m 5) vragen om een zeer forse investering van de gemeente, zonder dat deze kosten kunnen worden terugverdiend - de varianten met een gebouwde parkeervoorziening (2 t/m 5) kennen een lange realisatieperiode, waardoor de supermarkten omzetverlies leiden en er een woningtekort in de sociale sector optreedt - de varianten met alleen maaiveldparkeren (1a en 1b) voegen weinig ruimtelijke kwaliteit toe en leveren een beperkte hoeveelheid extra parkeerplaatsen op - de varianten met alleen maaiveldparkeren (1a en 1b) kennen een korte realisatieperiode, veel minder aanlegkosten en hebben geen omzetverlies voor de supermarkten en een woningtekort in de sociale sector tot gevolg					

Witteveen + Bos



Variantenstudie parkeeropgave Lansingerland

Verleggen Molenwerfstraat en vergroten parkeercapaciteit winkelend publiek Centrum Berkel en Rodenrijs Oost

Gemeente Lansingerland

28 september 2020

Project	Variantenstudie parkeeropgave Lansingerland
Opdrachtgever	Gemeente Lansingerland
Document	Verleggen Molenwerfstraat en vergroten parkeercapaciteit winkelend publiek Centrum Berkel en Rodenrijs Oost
Status	Definitief 03
Datum	28 september 2020
Referentie	117279/20-014.506
Projectcode	117279
Projectleider	ing. H.L.M. Laagland
Projectdirecteur	ir. S. Delfgaauw
Auteur(s)	ir. A.H.F. van Dijk, ing, H.L.M. Laagland, ing. E.P.A. de Lange, ing. D.C. Medendorp
Gecontroleerd door	ing. H.L.M. Laagland
Goedgekeurd door	ing. H.L.M. Laagland
Paraaf	

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8
Postbus 233
7400 AE Deventer
+31 (0)570 69 79 11
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 5

1.1 Aanleiding 5

1.2 Werkwijze 5

2 VERLEGGEN MOLENWERFSTRAAT 6

3 PLANGEBIED EN UITGANGSPUNTEN PARKEEROPGAVE 8

3.1 Plangebied parkeeropgave 8

3.2 Uitgangspunten 9

4 PARKEERVARIANTEN 12

4.1 Ruimtelijke inpassing en parkeercapaciteit 12

4.1.1 Variant 1a: maaiveld parkeren 12
4.1.2 Variant 1b: maaiveld parkeren en uitbreiden parkeren Terpstraat 13
4.1.3 Variant 2: maaiveld parkeren en een 1-laags ondergrondse parkeergarage 14
4.1.4 Variant 3: 2-laags ondergrondse parkeergarage 15
4.1.5 Variant 4: 2-laagse ondergrondse parkeergarage, deels onder Hergerborch 17
4.1.6 Variant 5: maaiveld parkeren en 2-laagse ondergrondse parkeergarage 18
4.1.7 Tijdelijke situatie 19

4.2 Standaarden marktpartijen 20

4.3 Waterberging 22

4.4 Constructie van de ondergrondse garage 24

4.5 Planning 26

4.6 Investeringsraming 26

4.7 Beheer en onderhoudsraming 28

Laatste pagina 27

	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Quickscan verleggen Molenwerfstraat	85
II	Ontwerpnotitie verleggen Molenwerfstraat	8
III	Notitie grondwater en bodem	6
IV	Tekeningen onderzochte parkeervarianten	4
V	Overzicht ontvangen stukken	6
VI	Globale engineering en uitvoeringsplanning	15
VII	SSK kostenraming parkeergarage en wegomlegging - (geheime bijlage)	3
VIII	Beheer- en onderhoudsramingen - (geheime bijlage)	1

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Lansingerland wil meewerken aan de herontwikkeling van locatie 'Hergerborch' naar woningbouw. Om het winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs ook aan de oostzijde toekomstbestendig te maken, onderzoekt de gemeente tevens de mogelijkheden om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en parkeercapaciteit voor winkelend publiek te verbeteren.

Op 3 oktober 2019 heeft de gemeenteraad hiervoor een Nota van Uitgangspunten vastgesteld. Belangrijke uitgangspunten zijn:
- het verleggen van de Molenwerfstraat;
- het realiseren van minimaal 120 extra parkeerplaatsen voor winkelend publiek.

De gemeente heeft Witteveen+Bos gevraagd:
- de civieltechnische haalbaarheid van de wegverlegging te onderzoeken en hierbij inzichtelijk te maken wat de randvoorwaarden en de kosten zijn;
- meerdere parkeervarianten uit te werken in toets ontwerpen en hiervoor de ruimtelijke impact, technische randvoorwaarden en kosten inzichtelijk te maken.

1.2 Werkwijze

Haalbaarheid wegverlegging
In het onderzoek naar de wegverlegging is eerst een quickscan op het door de gemeente aangeleverde schetsontwerp (SO) uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan is in samenwerking met de gemeente een variantenstudie uitgevoerd naar alternatieven op het SO. Vervolgens is hiervoor een SSK-kostenraming met uitgangspunten opgesteld.

Parkeervarianten
Voor de variantenstudie naar de mogelijke parkeeroplossingen aan de oostzijde van het centrum is allereerst het plangebied geanalyseerd om de contouren van de beschikbare bouwkavel voor een eventuele parkeergarage vast te stellen. In een overleg met de gemeente is gedefinieerd aan welke uitgangspunten de parkeeroplossing dient te voldoen en welke varianten onderzocht worden. Op basis van deze uitgangspunten en het ruimtelijke kader van het plangebied zijn meerdere varianten uitgewerkt. Deze varianten zijn in een workshop met experts van de gemeente besproken. Met de feedback uit deze workshop zijn een aantal varianten verder uitgewerkt en besproken in een tweede workshop. Hierna is in samenwerking met de gemeente een definitieve set varianten uitgewerkt.

2

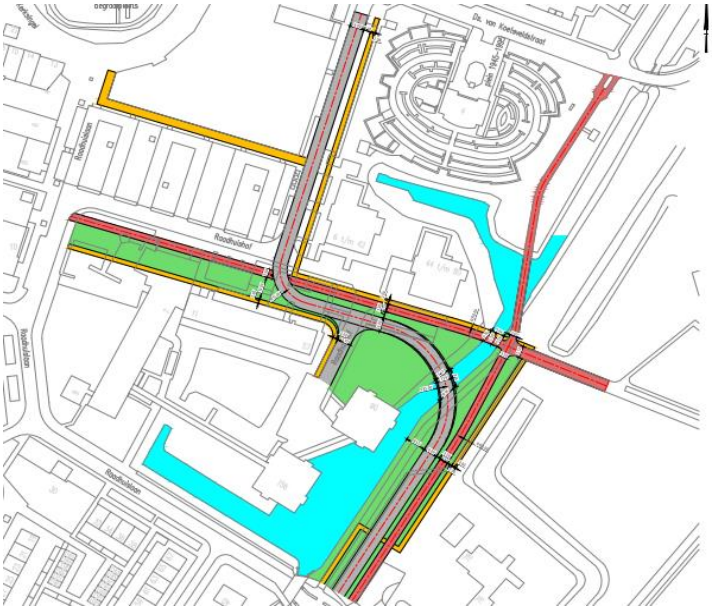
VERLEGGEN MOLENWERFSTRAAT

Uit onderzoek dat de gemeente door Sweco heeft laten uitvoeren, is gebleken dat het verleggen van de Molenwerfstraat de verkeersdruk op andere wegen rondom het centrum vermindert. Daarnaast verbetert de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs. Door het verleggen van de Molenwerfstraat via het Berkelsdijkje ontstaat tevens meer ruimte voor de realisatie van een eventuele parkeergarage. De gemeente heeft een schetsontwerp opgesteld voor het verleggen van de Molenwerfstraat. Witteveen+Bos heeft de technische haalbaarheid van de wegverlegging verder onderzocht en gekeken naar de beleidskaders. Het resultaat hiervan is opgenomen in bijlage I.

Uit de studie volgen een aantal aandachtspunten en aanbevelingen:
- de wegverlegging valt in twee Hoogheemraadschappen. De eisen van beide Hoogheemraadschappen hebben geleid tot een aanpassing van het schetsontwerp. De weg met duiker over de watergang dient als burg te worden uitgevoerd om te voorkomen dat het stroomprofiel wordt verkleind;
- de rijbaan en de fiets- en voetroute zijn gesplitst in twee afzonderlijke bruggen, dit was een stedenbouwkundige en verkeerskundige wens. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezige kabels en leidingen en zoveel mogelijk met de bestaande bomen.

De gemeente heeft met de input uit de studie van Witteveen+Bos haar schetsontwerp aangepast. Op basis van deze aanpassing zijn drie varianten uitgewerkt. De voorkeur gaat uit naar de variant met een ruime bochtstraal van de weg die één vloeiende beweging maakt zonder knikken en waarbij de breedte van het wegprofiel zo smal mogelijk is. In afbeelding 2.1 is de gekozen variant weergegeven.. Een uitgebreidere omschrijving is bijgevoegd in bijlage II.

Afbeelding 2.1 Gekozen wegomlegging



De gekozen voorkeursvariant V3 is uitgewerkt in een SSK-raming met een uitgangspuntennotitie. Deze is opgenomen in bijlage VII.

De belangrijkste conclusie uit het onderzoek is dat het verleggen van de weg civieltechnisch haalbaar is. Deze variant voldoet aan de eisen en aanbevelingen uit de ASVV en CROW.
Een belangrijk aandachtspunt zijn aanwezige kabels en leidingen. De aanwezigheid van deze kabels en leidingen hoeft de realisatie van de wegverlegging niet in de weg te staan al dienen hierover nadere afspraken gemaakt te worden met de netbeheerders. De huidige tekening geeft daarnaast alleen het wegdek weer. Bij de brug zal in de vervolgfase gekeken moeten worden naar een wat breder brugdek en constructievoorzieningen (railing/verlichting etc.).

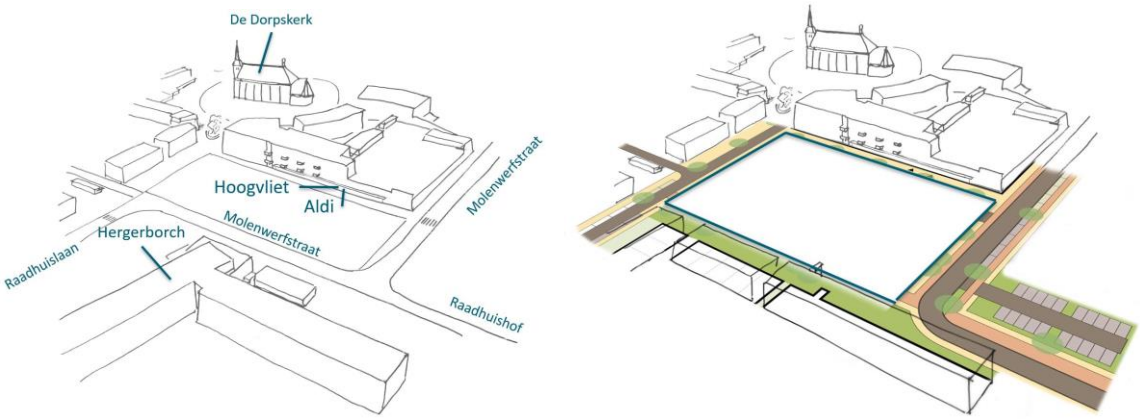
3

PLANGEBIED EN UITGANGSPUNTEN PARKEEROPGAVE

3.1 Plangebied parkeeropgave

Het plangebied ligt aan de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs tussen de supermarkten Hoogvliet en Aldi en de locatie Hergerborch. Het huidige woongebouw wordt in de toekomst gesloopt. Woningcorporatie 3B Wonen gaat hier nieuwbouwwoningen realiseren. Door het verleggen van de Molenwerfstraat ontstaat ruimte om meer parkeergelegenheid te creëren. In afbeelding 3.1 is de bestaande situatie (links) en de nieuwe situatie (rechts) getekend. Het blauw omrande kader in de nieuwe situatie geeft een indicatie van de bouwkavel die vrijkomt voor de parkeeropgave.

Afbeelding 3.1 Bestaande situatie plangebied (links) en nieuwe situatie plangebied met contour beschikbare bouwkavel (rechts)



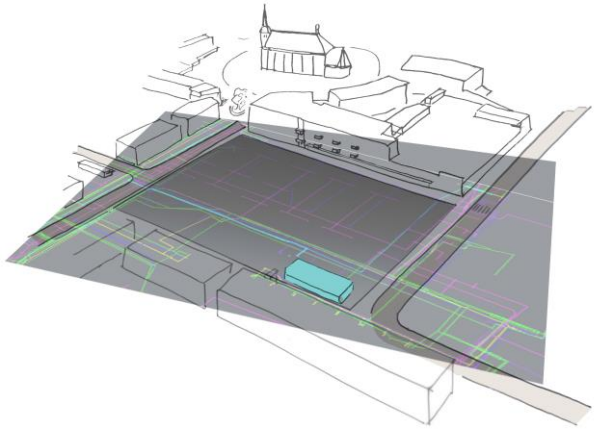
Aandachtspunten

Tijdelijk parkeren
Tijdens de bouw van een nieuwe parkeeroplossing zal het huidige parkeerterrein geheel of gedeeltelijk niet gebruikt kunnen worden. Dit parkeerterrein wordt nu intensief gebruikt door bezoekers van de supermarkten Hoogvliet en Aldi en andere winkels aan de oostzijde van het centrum. Tijdens de bouw is daarom een tijdelijke parkeervoorziening nodig voor de bedrijfsvoering van de supermarkten en winkels. Hierop wordt in paragrafen 4.1.5 en 4.1.6 verder ingegaan.

Middenspanningsruimte
In de huidige situatie bevindt zich op de bouwkavel een middenspanningsruimte. Op afbeelding 3.2 is te zien dat het middenspanningsnet (lichtblauw) onder de Molenwerfstraat door loopt. In alle varianten moet deze middenspanningsruimte en het middenspanningsnet verplaatst worden. Dit is een aandachtspunt omdat voor de middenspanningsruimte nog geen nieuwe positie is bepaald en verplaatsen een lange doorlooptijd kan hebben. In de variantenstudies is de verplaatsing van de middenspanningsruimte en/of kabels en leidingen als uitgangspunt gehanteerd.

De planning in bijlage VI gaat er vanuit dat zes maanden na het verstrekken van de omgevingsvergunning de middenspanningsruimte verplaatst moet zijn, dit om te kunnen beginnen met de aanleg van de garage. Naar verwachting heeft de netwerkbeheerder 12 maanden nodig (aanname) om het werk voor te bereiden en uit te voeren. De kosten van het verplaatsen zijn niet bekend. Om meer zekerheid te krijgen over de planning en kosten moet er in overleg worden getreden met de netbeheerder.

Afbeelding 3.2 Bestaande kabels en leidingen geprojecteerd in nieuwe situatie



3.2 Uitgangspunten

Voor het onderzoeken van de varianten zijn onderstaande uitgangspunten aangehouden.

Functioneel

- de parkeervoorziening wordt gerealiseerd voor de functie openbaar parkeren;
- de parkeervoorziening heeft een capaciteit van circa 300 parkeerplaatsen (exclusief het parkeren op maaiveld in de openbare ruimte buiten de bouwkavel). Hiermee ontstaat een extra capaciteit van 120 parkeerplaatsen ten opzichte van de bestaande situatie;
- de parkeervoorziening moet voor mindervaliden toegankelijk zijn;
- voor het aantal invalidenparkeerplaatsen is de norm (NEN 2443-2013) aangehouden;
- de bestaande parkeerplaatsen worden in de toekomstige parkeervoorziening gecompenseerd;
- op het maaiveld moet er ruimte zijn voor goed bereikbare fietsparkeervoorzieningen;
- de parkeervoorziening hoeft niet te beschikken over een openbaar toilet;
- de parkeervoorziening hoeft niet te beschikken over een beheerdersruimte.

Constructie

- het dek van een ondergrondse parkeergarage moet in elke variant geschikt zijn voor vrachtwagens met klasse 45;
- voor de variant die deels onder Hergerborch ligt, wordt gerekend met een belasting op het dek van maximaal vijf bouwlagen ter plaatse van de bebouwing van de Hergerborch;
- bij de varianten met een park op de parkeergarage is geen rekening gehouden met gebruik van deze ruimte voor een kermis of andere grote evenementen;
- bij alle varianten kunnen er bomen op het dek worden geplaatst.. Hiervoor is een leeflaag van 1,1 meter aangehouden.

Duurzaamheid

- er zijn geen specifieke eisen aangaande duurzaamheid;
- een EPA-certificaat (European Parking Association) is geen harde eis;
- bij de uitwerking van varianten met een parkeergarage is rekening gehouden met de voornaamste wensen die marktpartijen aan een garage stellen. Hiermee wil de gemeente in de toekomst de optie houden de garage aan een marktpartij te kunnen verkopen;
- 10 % van de parkeerplaatsen heeft een laadpaal voor elektrische auto's en nog eens 10 % is hier op voorbereid;
- tijdens deze studie zijn de mogelijkheden voor waterberging binnen de parkeeroplossing verkend. In de eindvarianten zijn deze mogelijkheden buiten beschouwing gelaten.

Beeldkwaliteit

- bij het maaiveld parkeren dient het parkeerterrein zoveel mogelijk groen ingericht te worden of te worden voorzien van groene randen, zodat het beeld niet gedomineerd wordt door geparkeerde auto's. De mate van groeninrichting kan gevolgen hebben voor het aantal parkeerplaatsen. In de varianten met enkel maaiveld parkeren is het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen aangegeven. De exacte mate van groeninpassing zal mogelijk in een later stadium worden uitgewerkt. De gevolgen voor het aantal plaatsen wordt dan verder inzichtelijk;
- voor de kolomafstand in een parkeergarage wordt tijdens het ontwerpen een hart-op-hart afstand van 16 meter aangehouden, wat neer komt op kolomvrij parkeren;
- de afwerking in de parkeergarage is als volgt:
  - vloeren: midden niveau, gecoate belijning en op de parkeerplaatsen gecoate parkeermatjes;
  - wanden: middel niveau à sauzen (damwanden coaten) en eventueel plaatselijk voorzien van afbeeldingen/bestickering;
  - plafonds: laag niveau à kabels/leidingen uitlijnen, verlichting eenvoudig, bij entree voor voetgangers van hoger niveau;
- de uitstraling van entrees op maaiveldniveau is netjes afgewerkt gezien het een zichtlocatie betreft.

Ruimtelijke inpassing

- een parkeerterrein op maaiveld mag maximaal één gecombineerde in- en uitrit naar de doorgaande weg hebben;
- de locatie van de in- en uitrit wordt aan de Molenwerfstraat gesitueerd. De exacte positie ligt niet vast;
- er is geen opstelruimte op de doorgaande weg. Het wachten van auto's op de doorgaande weg alvorens de parkeeroplossing te betreden worden zo veel mogelijk voorkomen;
- de parkeervoorziening moet goed toegankelijk zijn met winkelwagens;
- het laden en lossen voor de commerciële ruimten (Hoogvliet en Aldi) aan de Molenwerfstraat moet goed blijven functioneren;
- supermarkten Hoogvliet en Aldi hebben een sterke voorkeur voor ten minste 100 parkeerplaatsen op maaiveld;
- de bevoorrading van winkels in het centrum moet gedurende de bouw mogelijk blijven;
- in de uitwerking van de varianten met een ondergrondse parkeerbak is er vanuit gegaan dat de middenspanningsruimte zal worden verplaatst en geen belemmering meer vormt;
- aanwezige kabels en leidingen zullen worden verlegd en vormen geen belemmering in de planvorming;
- een vergunningeninventarisatie voor de wegomlegging en parkeervarianten valt buiten de scope van het onderzoek.

Brandveiligheid

- in de haalbaarheidsstudie is bij 1- of 2-laags ondergrondse parkeren uitgegaan van de toepassing van een sprinklerinstallatie;
- in de plint van het gebouw aan de rand van de bouwkavel zit een entree voor het appartementencomplex en een nooduitgang van supermarkt Hoogvliet. Deze moeten tijdens de bouw bereikbaar blijven;
- tijdens de bouw moet de brandweer langs de bouwplaats kunnen rijden. De benodigde breedte hiervoor is minimaal 3,5 meter;
- tijdens de bouw moet de brandweer zich kunnen opstellen voor de supermarkten en naastgelegen appartementen. De benodigde breedte hiervoor is 4,5 meter;
- zoals aangegeven wordt 10 % van de parkeerplaatsen voorzien van een oplaadpaal voor elektrische auto's en nog eens 10 % van de parkeerplaatsen wordt hierop voorbereid. Het is nog onbekend of het de voorkeur heeft de plaatsen met oplaadpaal te verspreiden in verband met het beperken van de vuurlast bij een brand met meerdere auto's.

Kosten

- uitgangspunten voor de kosten zijn opgenomen in paragraaf 4.6 ('Investeringsraming').

Ondergrond

- het gebied waar de bouwkavel binnen valt wordt op de archeologische beleidskaart niet als archeologisch waardevol aangemerkt. Archeologie is in deze studie verder buiten beschouwing gelaten;
- ter plaatse van de bouwkavel heeft een voormalig gemeentehuis gestaan. De funderingspalen van dit gebouw zijn waarschijnlijk onder het maaiveld afgeknipt. De precieze locatie van deze palen is onduidelijk. In deze studie is de oude fundering verder buiten beschouwing gelaten, ook de kosten van het ruimen van de palen.

4

PARKEERVARIANTEN

In dit hoofdstuk worden de verschillende onderzochte parkeervarianten toegelicht. In de toelichting wordt de ruimtelijke inpassing en parkeercapaciteit per variant behandeld. Verder worden de volgende onderwerpen in aparte paragrafen toegelicht:

- tijdelijke situatie;
- standaarden marktpartijen;
- waterberging in garage;
- constructieve opzet (in geval van ondergrondse parkeren);
- globale projectplanning;
- bouw- en exploitatiekosten.

Onderwerpen die bij varianten gelijk zijn worden de eerste keer toegelicht. Bij de overeenkomende varianten wordt naar de eerdere uitwerking verwezen.

4.1 Ruimtelijke inpassing en parkeercapaciteit

4.1.1 Variant 1a: maaiveld parkeren

Als alternatief voor een ondergrondse parkeergarage is onderzocht hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd kunnen worden door het bestaande parkeerterrein te herinrichten. Dit model voldoet niet aan het gewenste aantal parkeerplaatsen voor het winkelcentrum, maar is op verzoek van de gemeente uitgewerkt als alternatieve variant om een goede afweging te kunnen maken.

Het parkeerterrein wordt in variant 1a ontsloten aan de Molenwerfstraat. Er is geen rekening gehouden met een opstelstrook om te voorkomen dat op de doorgaande weg een opstopping ontstaat. Auto's rijden van de weg direct het parkeerterrein op en kunnen hier drie richtingen op om een parkeerplaats te zoeken. Alle wegen van het parkeerterrein bieden ruimte voor tweerichtingsverkeer. Hierdoor is de kans beperkt aanwezig dat er een wachtrij op de Molenwerfstraat ontstaat.

Tussen het parkeerterrein en de gevel van de supermarkten en appartementen is een strook van 5 meter vrij gehouden ten behoeve van toegankelijkheid voor brandweer tijdens de aanleg van het parkeerterrein. Zoals in afbeelding 4.1 is te zien biedt deze strook in de nieuwe situatie ruimte voor de ontsluiting van de supermarkten voor voetgangers en het plaatsen van fietsenrekken.

Indien er enkel op maaiveld wordt geparkeerd, is op de beschikbare bouwkavel een parkeercapaciteit van circa 186 plaatsen te realiseren. Hierbij wordt ruimte gereserveerd voor een fietspad aan de zuidzijde van het parkeerterrein (afbeelding 4.1). De positionering van dit fietspad heeft meerdere voordelen. Ten eerste ligt deze in het verlengde van het fietspad dat aansluit op de snelfietsverbinding en het Annie M.G. Schmidt Park. Dit bevordert de bereikbaarheid van het centrum met de fiets. Ten tweede vormt de groene strook om het fietspad een buffer tussen de, door 3B Wonen te realiseren, woningen en het parkeerterrein. Hierdoor kijken bewoners niet direct uit op geparkeerde auto's. Behalve een fietspad komt hier een voetpad voor de ontsluiting van de Hergerborch.

Afbeelding 4.1 Situatie en indeling variant 1a (grote weergave in bijlage IV)

Bij variant 1a is uitgegaan van een maximalisatie van het aantal parkeerplaatsen. Door bomen op de kruisingen tussen parkeervakken te plaatsen kan groen worden gecreëerd zonder hier parkeerplaatsen voor in te leveren. De ruimtereservering voor eventuele overige functies zijn niet opgenomen en zal afhankelijk van nadere invulling in een verdere uitwerking mogelijk parkeerplaatsen kosten.

4.1.2 Variant 1b: maaiveld parkeren en uitbreiden parkeren Terpstraat

Als aanvullende optie voor een scenario met enkel maaiveld parkeren is ook gekeken wat een herinrichting van de Terpstraat aan extra parkeerplaatsen oplevert. Deze herinrichting kan worden gecombineerd met variant 1 om op maaiveld een groter aantal parkeerplaatsen aan de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs te realiseren.

In de huidige situatie wordt de Terpstraat reeds gebruikt voor het parkeren van personenvoertuigen. Daarnaast wordt deze straat gebruikt om via de achterzijde van winkels te bevoorraden. Voor de herinrichting is een varianten onderzocht waarbij wordt uitgegaan van de sloop van het KPN gebouw dat in de bocht van de Terpstraat staat. Hierin is rekening gehouden met de ruimte die benodigd is voor vrachtwagens om de winkels te bevoorraden (gearceerde deel wegen, afbeelding 4.2).

Afbeelding 4.2 Herinrichting Terpstraat met sloop KPN gebouw (grote weergave onderaan bijlage IV)

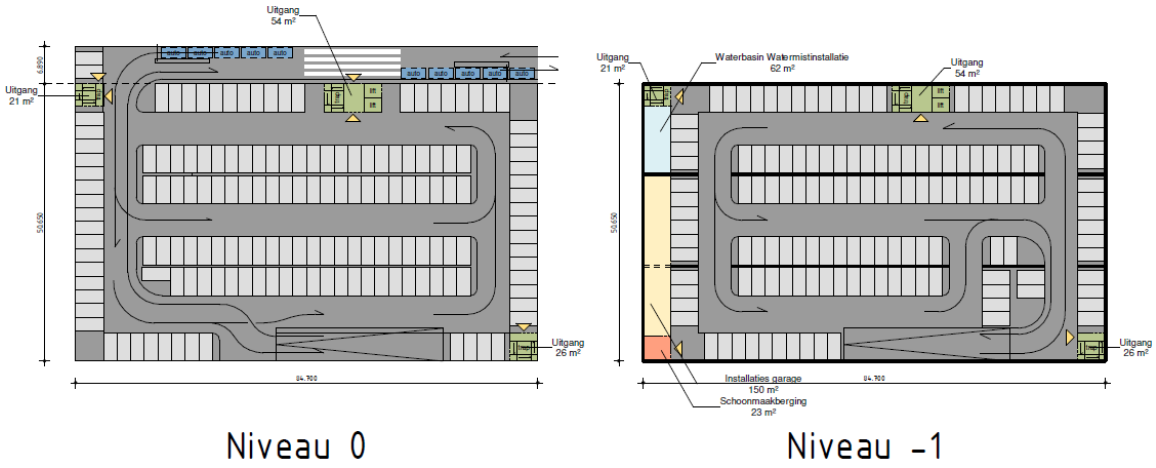
In de huidige situatie zijn er 88 parkeerplaatsen in de Terpstraat aanwezig. Door het slopen van het KPN gebouw kan het parkeerterrein aan het noordoostdeel van de Terpstraat in omvang worden verdubbeld. Samen met de andere aanpassing van de Terpstraat komen er dan 37 parkeerplaatsen bij. Hierbij is het parkeerterrein ingericht op de mogelijkheid om rond te rijden, dit past bij de kwaliteit van een parkeerterrein dat wordt gebruikt door winkelend publiek.

4.1.3 Variant 2: maaiveld parkeren en een 1-laags ondergrondse parkeergarage

In variant 2 is onderzocht wat de haalbaarheid, randvoorwaarden en kosten zijn van een parkeergarage van 1 laag onder de grond met daarbovenop maaiveld parkeren. Om de ondergrondse parkeergarage goed te kunnen ontsluiten is de entree gesitueerd ter hoogte van de supermarkten aan de Molenwerfstraat. Hierbij is rekening gehouden met een opstelruimte voordat een bestuurder het parkeerterrein oprijdt. Door het parkeerterrein en de parkeergarage geen eigen in- en uitrit aan de Molenwerfstraat te geven wordt een rustigere verkeerssituatie gecreëerd dan met twee in- en uitritten. Samen met de opstelstrook worden zo opstoppingen op de openbare weg voorkomen. Zoals op afbeelding 4.3 te zien ligt de inrit van de parkeerbak (-1) aan de zuidzijde binnen de contouren van het parkeerterrein. Op deze positie vormt de hellingbaan geen obstakel in de looproute tussen parkeerplaatsen en de entrees van de supermarkten en andere winkels.

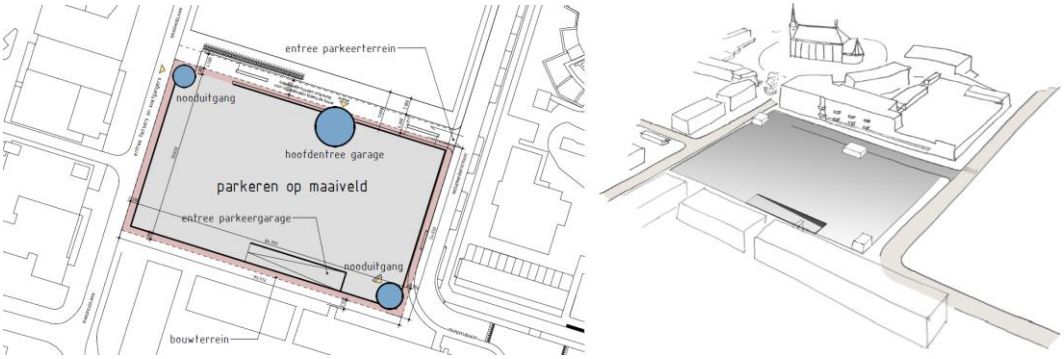
De hoofdentree van de parkeergarage voor voetgangers is nabij de supermarkten gesitueerd. In de hoofdentree zijn een tweetal liften opgenomen ten behoeve van de toegang tot de garage voor winkelend publiek. Met deze liften wordt de garage toegankelijk voor winkelwagens van de supermarkten. Op maaiveld is rondom de hoofdentree ruimte vrij gelaten zodat voetgangers met winkelwagens langs weerszijden van de entree het parkeerterrein kunnen bereiken.

Afbeelding 4.3 Indeling parkeerterrein en parkeergarage variant 2 (grote weergave in bijlage IV)



In variant 2 ligt de rand van het parkeerterrein circa 5 meter van de bebouwing van Hergerborch (afbeelding 4.4). In deze variant is er vanuit gegaan dat tussen het parkeerterrein en Hergerborch geen fietspad komt te liggen. De reden hiervan is dat de beschikbare ruimte tussen het parkeerterrein en Hergerborch kleiner is dan bij variant 1a en 1b. Door de dikte van de constructie en wanden van de ondergrondse parkeergarage neemt de totale breedte van het parkeerterrein toe. Hierdoor komt het parkeerterrein dichter op de Hergerborch te liggen.

Afbeelding 4.4 Situatie en 3D visualisatie variant 2 (grote weergave in bijlage IV)



Door onder het maaiveld een ondergrondse parkeergarage van één laag te bouwen wordt de parkeercapaciteit vergroot naar circa 300 plaatsen. De indeling van het maaiveld lijkt hierbij sterk op variant 1a. Belangrijkste verschil is de aanwezigheid van een hellingbaan op het parkeerterrein en een hoofdentree en nooduitgangen.

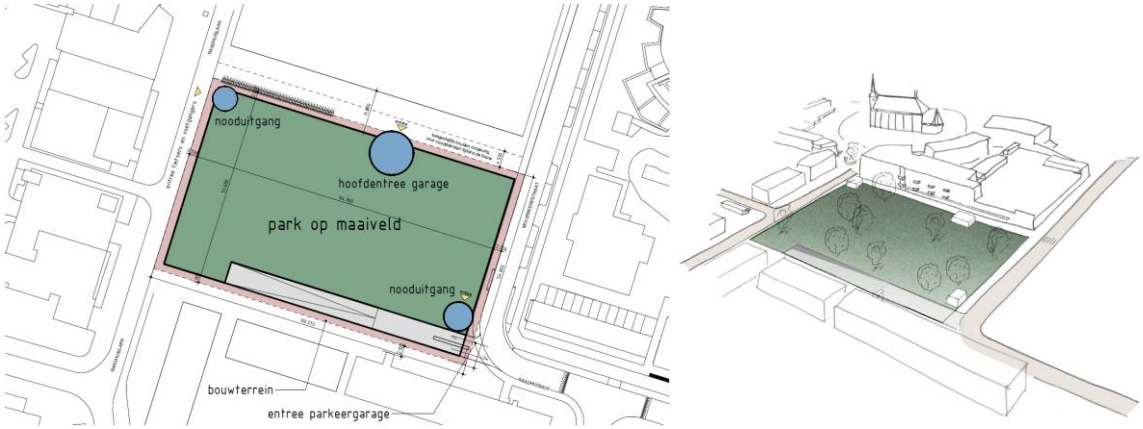
Net als bij de varianten 1a is bij de maaiveldindeling van variant 2 uitgegaan van een maximalisatie van het aantal parkeerplaatsen. De ruimtereservering voor eventuele overige functies zijn niet opgenomen en zal afhankelijk van nadere invulling in een verdere uitwerking mogelijk parkeerplaatsen kosten. Doordat er een grondpakket van 1,1 meter is toegepast is het mogelijk op de garage bomen te planten op kruisingen van parkeervakken. Hierdoor kan groen worden toegevoegd zonder dat dit ten koste gaat van parkeerplekken.

4.1.4 Variant 3: 2-laags ondergrondse parkeergarage

In variant 3 is onderzocht wat de haalbaarheid, randvoorwaarden en kosten zijn van een twee laagse parkeergarage onder de grond waardoor het maaiveld vrij is van parkeren. Door de parkeervoorziening

geheel ondergronds te realiseren, ontstaat er op maaiveldniveau ruimte voor een park (afbeelding 4.5). Naast het oplossen van de parkeeropgave, wordt hiermee ook de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verbeterd. Een park op deze locatie vormt een schakel in de groene corridor tussen het centrum en het Annie M.G Schmidt Park.

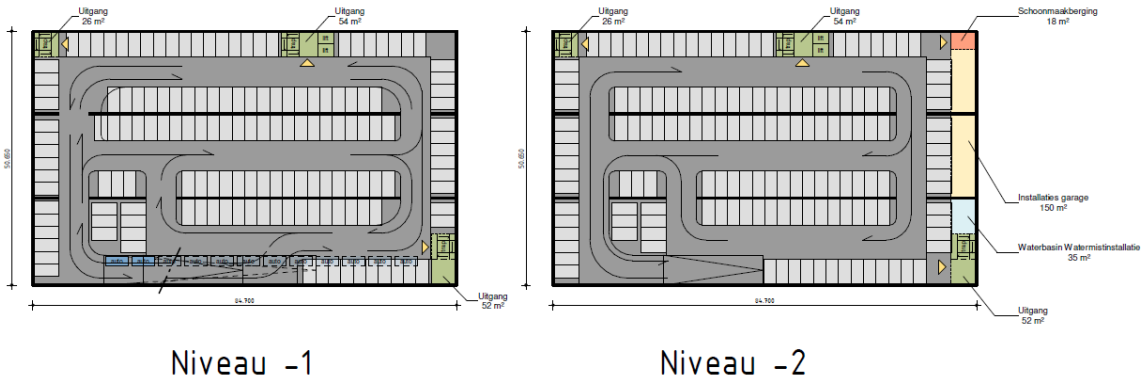
Afbeelding 4.5 Situatie en 3D-visualisatie variant 3 (grote weergave in bijlage IV)



Om dit groene gebied niet te doorsnijden met een hellingbaan dient deze aan de rand van de parkeergarage gepositioneerd te worden. Aan de supermarktzijde van de garage is een hellingbaan niet gewenst omdat hiermee een obstakel ontstaat voor voetgangers om vanaf de winkels het park te betreden. Daarom is ervoor gekozen de hellingbaan aan de zijde van Hergerborch te plaatsen. De ontsluiting van de parkeergarage komt in deze situatie uit op de bocht van de verlegde Molenwerfstraat. Indien voor variant 3 gekozen wordt, vraagt de aansluiting van de parkeergarage op de Molenwerfstraat een nadere uitwerking.

In de parkruimte is voldoende ruimte voor een goede fietsverbinding en een fietsenstalling aan de centrumzijde. De locatie van de entrees van de 2-laags ondergrondse parkeergarage sluiten aan op de verkeersstromen richting supermarkt en centrum en liggen op een vergelijkbare plek als in variant 2. In afbeelding 4.6 is te zien dat in de hoofdentree ruimte is gereserveerd voor een tweetal liften. Deze lopen door op beide verdiepingen. Vanwege de open ruimte op maaiveld kan de fietsverbinding tussen het Annie M.G. Schmidt Park en de Kerksingel dwars door het park gerealiseerd worden.

Afbeelding 4.6 Indeling parkeergarage variant 3 en indicatief voor variant 4 (grote weergave onderaan bijlage IV)



In variant 3 is er een parkeercapaciteit van circa 300 auto's. Voor de hellingbaan van maaiveld naar niveau -1 is een vlakkere hellingbaan toegepast dan bij niveau -2. Dit is gedaan zodat verkeer dat vanaf maaiveld de parkeergarage in rijdt in dalende richting op de hellingbaan stil mag staan. Hiermee wordt een grotere opstelruimte gecreëerd en wordt het risico op opstoppingen op de doorgaande weg kleiner. Eenmaal in de

parkeergarage speelt het voorkomen van wachtend verkeer op de weg geen rol en kan worden volstaan met een steilere hellingbaan gezien op deze hellingbaan geen auto's stil hoeven te staan. Door een steilere hellingbaan van -1 naar -2 ontstaat meer ruimte voor parkeerplaatsen.

4.1.5 Variant 4: 2-laagse ondergrondse parkeergarage, deels onder Hergerborch

Bij variant 4 is onderzocht of de contour van de 2-laagse ondergrondse parkeergarage van variant 3 een slag gedraaid kan worden en zo deels onder het nieuw te bouwen deel van Hergerborch kan liggen, zodat er in de tijdelijke situatie ruimte is voor parkeren nabij de supermarkten. Dit is een alternatief op de door de supermarkten gevraagde uitwerking. In deze variant wordt wederom uitgegaan van een park op het maaiveld tussen de Hergerborch en de supermarkten Hoogvliet en Aldi in de uiteindelijke situatie.

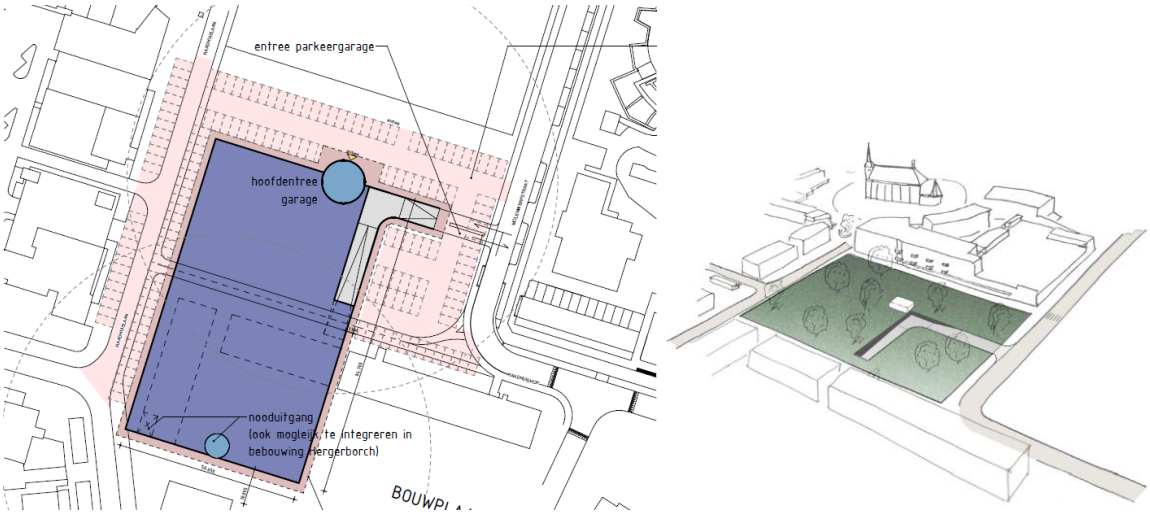
De hellingbaan komt hierbij in het park te liggen. De aansluiting van de parkeergarage op de Molenwerfstraat ligt hierdoor op een meer gunstige plek dan bij variant 3.

De hoofdentree voor personen komt in variant 4 midden in het park te liggen (afbeelding 4.7). De looproute naar het centrum en de supermarkten Hoogvliet en Aldi loopt door het park. Dit draagt bij aan de beleving van de bezoekers.

Vanwege de positie van de hoofdentree is er ten behoeve van het vluchten naast deze uitgang nog maar 1 nooduitgang nodig. De nooduitgang kan op het terrein van Hergerborch worden gecreëerd als apart volume, maar ook worden geïntegreerd in de geplande nieuwbouw van 3B Wonen.

Tijdelijke situatie
Een voordeel van deze variant is dat gedurende de bouw van de garage een tijdelijke parkeervoorziening nabij de supermarkten kan worden neergelegd. Zoals op afbeelding 4.7 is te zien is rondom het bouwterrein een tijdelijk parkeerterrein voor circa 160 auto's te realiseren. Bij de varianten 2 en 3 wordt onder het gehele bestaande parkeerterrein een ondergrondse parkeergarage gebouwd en moet elders, verder van de supermarkten, worden gezocht naar een tijdelijke parkeervoorziening.

Afbeelding 4.7 Situatie en 3D-visualisatie variant 4 (grote weergave in bijlage IV)



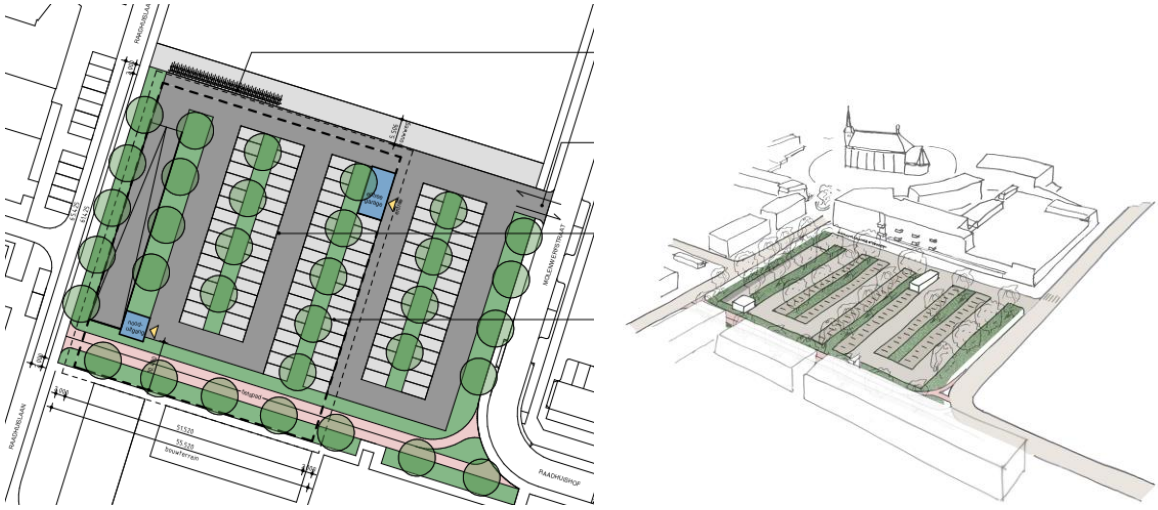
Voor variant 4 is de indeling en daarmee het exacte aantal parkeerplaatsen niet uitgewerkt. Het volume van de parkeergarage is gelijk aan dat van variant 3, daarom is het uitgangspunt dat de garage van variant 4 ook circa 300 parkeerplaatsen bevat.

4.1.6 Variant 5: maaiveld parkeren en 2-laagse ondergrondse parkeergarage

Variant 5 betreft een combinatie tussen een parkeerterrein op maaiveld en een 2-laags ondergrondse parkeergarage. Doordat de parkeergarage kleiner is dan in de andere varianten is er in de tijdelijke situatie ruimte voor parkeren nabij de supermarkten. De parkeergarage is toegankelijk vanaf het parkeerterrein dat zelf ontsloten wordt aan de verlegde Molenwerfstraat.

De hellingbaan van de parkeergarage is zo ver mogelijk aan de westzijde van de bouwkavel gesitueerd om een praktisch en veilig parkeerterrein te creëren (afbeelding 4.8). De hellingbaan vormt in deze positie een minimale belemmering voor voetgangers die zich over het terrein verplaatsen en de verkeersstromen op het parkeerterrein worden niet onderbroken door stijgend verkeer vanuit de garage. Daarnaast zal door deze positionering van de hellingbaan de parkeergarage als overloop van het parkeerterrein fungeren. Bezoekers parkeren in eerste instantie op maaiveld en wanneer dit bezet is rijdt men vanzelfsprekend de garage in.

Afbeelding 4.8 Situatie en 3D-visualisatie variant 4 (zie bijlage IV voor grote weergave)

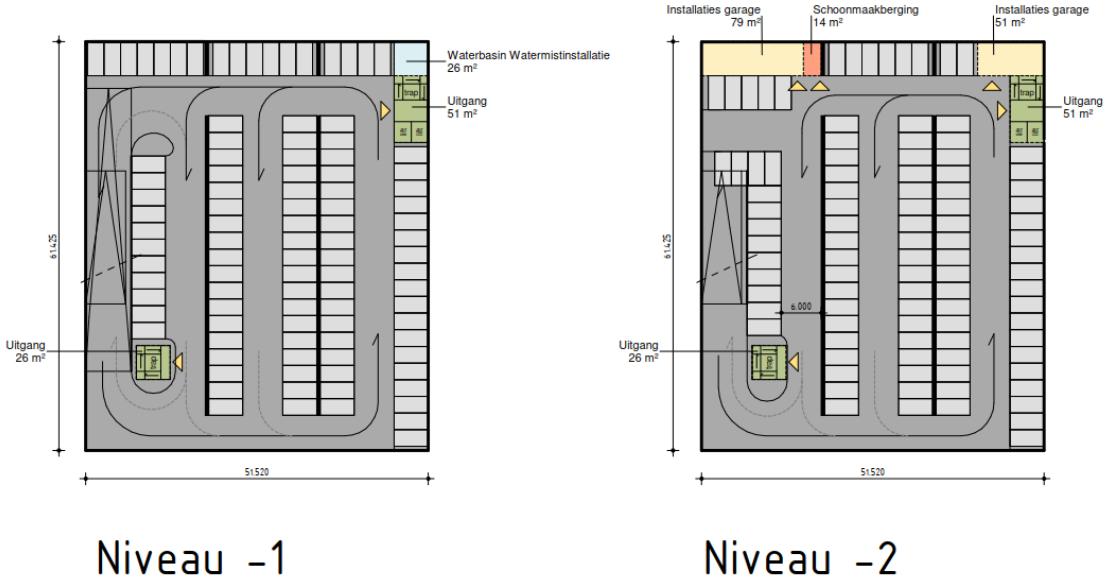


Door het merendeel van het parkeerprogramma ondergronds te realiseren ontstaat de mogelijkheid om het parkeerterrein ruimtelijk en groen in te richten. Ten zuiden van het parkeerterrein is een groenstrook met een fietspad gesitueerd die de verlegde Molenwerfstraat verbindt met de Raadhuislaan en daarmee de zuidoostelijke zijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs. Ter bevordering van de bereikbaarheid voor fietsers zijn in het plan fietsenrekken toegevoegd aan de noordwestzijde van het parkeerterrein.

De hoofdentree van de parkeergarage is zo dicht mogelijk bij de supermarkten gesitueerd en voorzien van liften zodat de garage gemakkelijk toegankelijk is met winkelwagens (afbeelding 4.9). Om binnen de maximaal toegestane loopafstanden in de garage te blijven in het geval van calamiteiten is aan de zuidzijde van de garage een nooduitgang gesitueerd. Deze kan eventueel ook worden uitgevoerd als secundaire entree.

In de garage is een linksom draaiende rijrichting opgenomen om bestuurders een optimaal overzicht te geven over de parkeergarage zodat ze beter kunnen zien welke plaatsen nog beschikbaar zijn. Net als in andere varianten is de hellingbaan geschikt om op stil te staan in dalende richting. Hiermee wordt opstopping op het parkeerterrein zo veel mogelijk voorkomen.

Afbeelding 4.9 Indeling parkeergarage variant 5 (grote weergave onderaan bijlage IV)



Met het realiseren circa 102 parkeerplaatsen op maaiveld wordt invulling gegeven aan de wens van supermarkten Hoogvliet en Aldi om in de nieuwe situatie tenminste 100 parkeerplaatsen op maaiveld te behouden. De ondergrondse parkeergarage biedt ruimte aan circa 198 parkeerplaatsen. De parkeervariant heeft daarmee een parkeercapaciteit van circa 300 parkeerplaatsen.

4.1.7 Tijdelijke situatie

Bereikbaarheid winkels

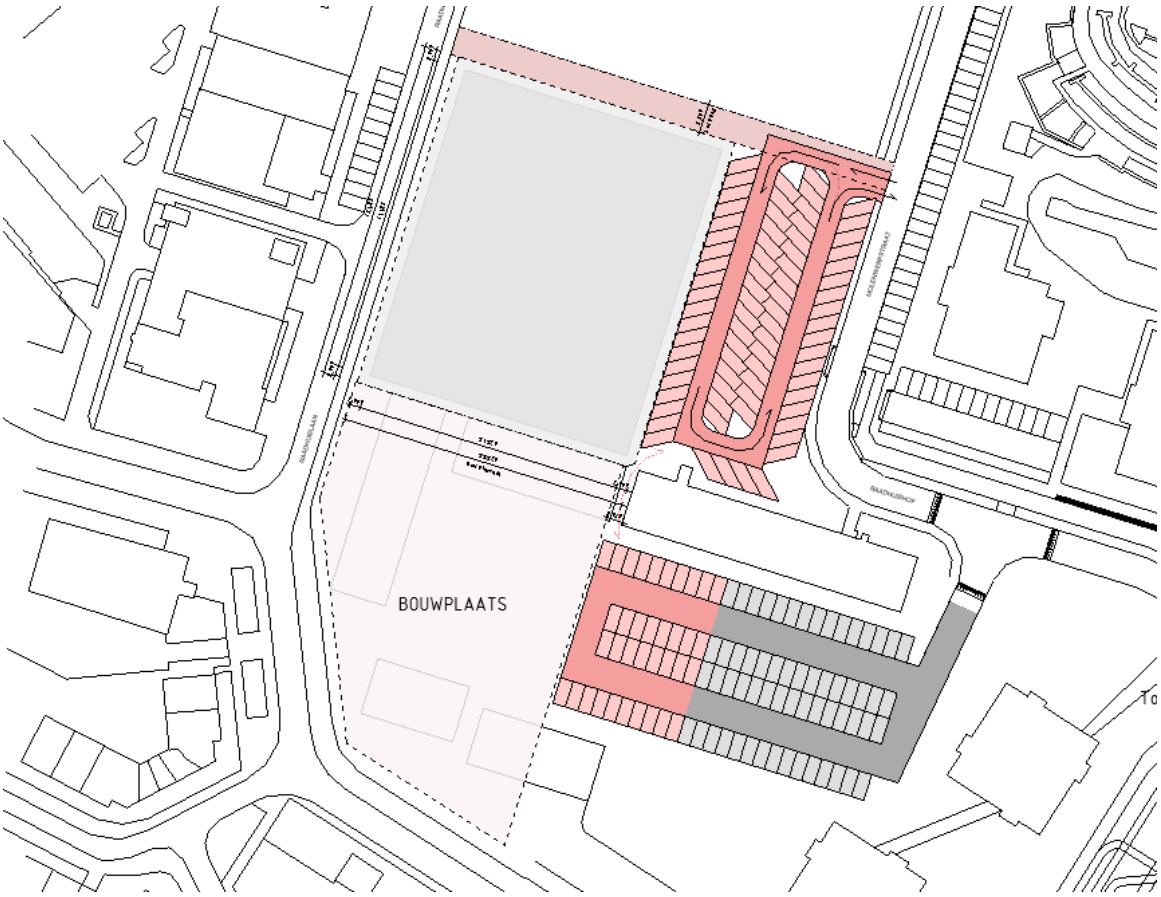
Voor de varianten verschilt de mogelijkheid om in de tijdelijke situatie tijdens de aanleg van de parkeervoorziening parkeren te realiseren voor de supermarkten. Parkeergelegenheid nabij is voor de bedrijfsvoering van de supermarkten Hoogvliet en Aldi van groot belang. Allereerst kan het verleggen van de Molenwerfstraat worden gefaseerd. Door de weg ter hoogte van de bestaande Molenwerfstraat pas later aan te passen en te herinrichten kunnen de haakse parkeerplaatsen die in de huidige situatie aanwezig zijn nog worden gebruikt tijdens de realisatie van de nieuwe parkeervoorziening.

In de varianten 1a en 1b is het mogelijk om het maaiveld parkeren gefaseerd aan te leggen waardoor de supermarkten altijd gebruik kunnen maken van een deel van het parkeren voor de deur. In de varianten 2 en 3 is het vanwege de omvang van de bouwput niet mogelijk tijdelijk parkeren naast de supermarkten te realiseren en zal uitgeweken moeten worden naar omliggende locaties zoals bijvoorbeeld de locatie Hergerborch. Dit heeft consequenties voor de ontwikkelingen van 3B wonen en de supermarkten. In variant 4 is het zoals eerder benoemd mogelijk om tijdelijk maaiveld parkeren te realiseren nabij de supermarkten tijdens de bouw van de parkeergarage. Het gaat daarbij om circa 160 parkeerplaatsen. Vergelijkbaar met de capaciteit van het huidige parkeerterrein. Dit zelfde geldt voor variant 5. Doordat de parkeergarage circa de helft van de bouwkavel beslaat blijft er in de tijdelijke situatie tegenover de supermarkten ruimte over voor circa 76 parkeerplaatsen (afbeelding 4.10). Dit is de helft van de capaciteit van het bestaande parkeerterrein. De verder benodigde parkeercapaciteit kan worden gerealiseerd op het toekomstig parkeerterrein van de Hergerborch. Hier kunnen circa 96 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Als optie kan er voor gekozen worden een deel van dit parkeerterrein al uit te voeren als permanent parkeerterrein ten behoeve van de woningen van 3B Wonen.

In alle situaties is uitgegaan van een bouwfasering waarbij de garage wordt gebouwd na de sloop van de bestaande bebouwing van Hergerborch en voordat de nieuwe woningbouw wordt gerealiseerd. Dan is er

voldoende ruimte voor een bouwterrein of tijdelijke parkeerplaatsen en ontstaat er de mogelijkheid om de parkeerterreinen middels een voetpad tussen het bouwterrein en de bestaande bebouwing van Hergerborch te verbinden. Hierdoor wordt de loopafstand vanaf het parkeerterrein op de Hergerborch naar de winkels aanzienlijk verkort.

Afbeelding 4.10 Mogelijke inrichting bouwplaats, calamiteitenstrook en tijdelijk parkeren voor nieuwbouw Hergerborch



Hulpdiensten

De hulpdiensten moeten in de tijdelijke situatie de bebouwing rondom de bouwplaats kunnen benaderen in geval van calamiteiten. Dit is vooral een aandachtspunt bij de gevel van het bouwblok aan de noordzijde van de bouwplaats. De brandweer moet tussen deze gevel en het bouwhek kunnen doorrijden (3,5 meter benodigd) en een blusvoertuig/ladderwagen kunnen opstellen (4,5 meter benodigd).

Tussen het bouwhek en de gevel van de appartementen zit circa 5,5 meter ruimte. Echter steken er uit het gevelvlak een luifel en balkons met een diepte van circa 2 meter. Bij een verdere uitwerking van de parkeergarage dient met de brandweer te worden afgestemd hoe de bereikbaarheid van het bouwblok aan de noordzijde van de parkeergarage tijdens de bouw gewaarborgd blijft.

4.2 Standaarden marktpartijen

Ter referentie en om te bepalen welke functies in de parkeergarage moeten komen is gekeken wat de standaarden in de markt zijn. Om hier zicht op te krijgen is contact gezocht met Q-Park. Als representatieve marktpartij is hen gevraagd welke wensen en eisen zij stelt aan parkeergarages die zij exploiteert of in beheer en onderhoud heeft.

Bij bouw van haar eigen garages stelt Q-Park extra eisen in het programma van eisen aanvullende eisen. De aanvullende eisen die veel ruimtelijke en financiële impact hebben zijn de volgenden:
- vrije hoogte tussen parkeerdek en plafond bovenliggende vloer: 2,5 meter in plaats van 2,3 meter;
- bredere hellingbaan: 7,5 meter bij recht aanrijden of 8,5 bij een bocht in plaats van 6 meter;
- opstelruimte voor de slagboom om een kaartje te trekken moet vlak zijn;
- voorkeur voor schuin parkeren en eenrichtingsverkeer.

Q-Park geeft aan dat bij aankoop van een bestaande parkeergarage bovenstaande zaken geen harde eisen zijn, maar wensen. Bij aankoop van een parkeergarage kijkt zij vooral naar de businesscase. Een goed rendement op de parkeergarage is hierin leidend. Wensen zoals de vrije hoogte van de garage en de breedte van de hellingbaan zijn hieraan ondergeschikt en vormen geen harde eis bij de aankoop van een bestaande parkeergarage. Een grotere vrije hoogte en bredere hellingbaan is eveneens geen harde eis, maar heeft wel de sterke voorkeur van Q-park.

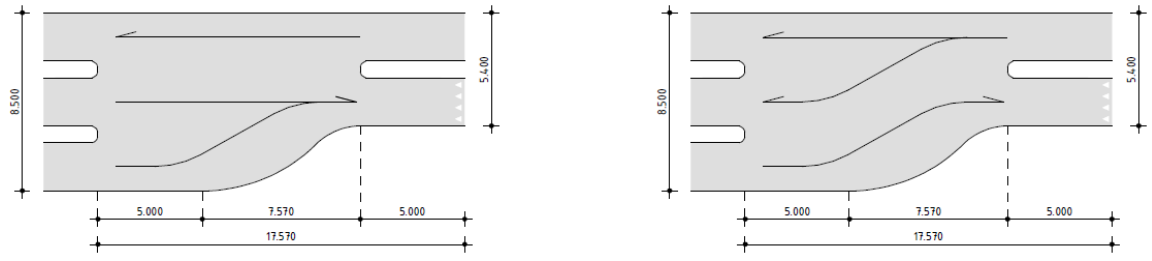
Om de aanschaf en exploitatie van de parkeergarage rendabel te maken moet in het gebied rondom de parkeergarage betaald parkeren worden ingevoerd. Op dit moment is er nog geen sprake van betaald parkeren in het plangebied.

Het beheer en onderhoud van de garage kan worden uitbesteed aan een marktpartij. Q-Park heeft een afdeling (P1 genaamd) die deze dienst aanbiedt. Het is gebruikelijk dat Q-Park een garage huurt en als onderdeel van de exploitatie het beheer en onderhoud verzorgt. Door het gratis parkeerbeleid in Lansingerland is exploitatie in dit geval niet mogelijk. Het leveren van beheer en onderhoud als dienst komt minder voor, maar kan een marktpartij zoals Q-Park in overleg wel leveren.

Indien Q-Park wordt betrokken vormt de beheerdersruimte een aandachtspunt. Q-Park geeft aan dat een parkeergarage een beheerdersruimte moet hebben of dat de beheerder moet kunnen opereren vanuit een nabijgelegen parkeergarage met deze faciliteit. In de omgeving van Lansingerland exploiteert Q-Park geen andere parkeergarages. Daarmee heeft een Q-park in deze garage een beheerdersruimte nodig voor beheer en onderhoud. In het ontwerp is geen beheerdersruimte opgenomen. Afhankelijk van de keuze om Q-Park te betrekken moet in een vervolgfase de beheerdersruimte in het ontwerp worden meegenomen.

De parkeergarage is nu ontworpen als gratis parkeervoorziening. Hierdoor is het plaatsen van slagbomen geen noodzaak. Mocht er in de toekomst de wens zijn slagbomen te plaatsen is het aan te raden naast een slagboom voor in- en uitrijden een wisselstrook te plaatsen. Deze strook kan bij drukte worden gebruikt als extra strook voor in-of uitrijden en vergroot de bedrijfszekerheid bij storing van één van de slagbomen. Op afbeelding 4.11 is het principe van een wisselstrook te zien.

Afbeelding 4.11 Principe wisselstrook bij slagbomen



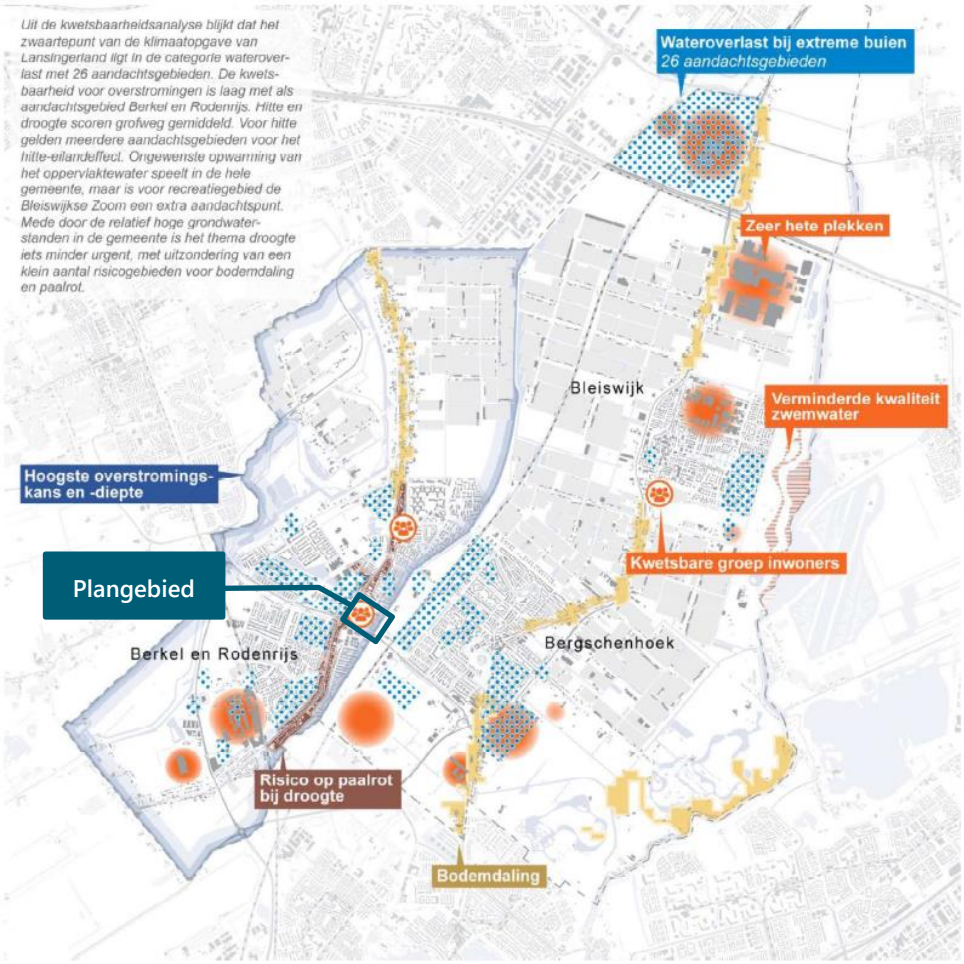
Binnen de verschillende varianten lijkt het inpassen van een beheerdersruimte en wisselstrook mogelijk. Dit zal wel, afhankelijk van de variant, de parkeercapaciteit van de parkeervoorziening met circa 14 parkeerplaatsen verminderen.

4.3 Waterberging

Naast het adresseren van de verkeers- en parkeeropgave aan de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs is de gemeente geïnteresseerd in de mogelijkheden om het plangebied klimaatbestendig te maken. In dit kader is gekeken of het integreren van waterberging in het ontwerp mogelijk is.

Zoals op de, door de gemeente aangeleverde, klimaatkwetsbaarhedenkaart (afbeelding 4.12) te zien valt, is in het plangebied zelf geen hoog risico op wateroverlast bij extreme buien. In het gebied daaraan grenzend wel. Verder wonen er in het plangebied veel ouderen. Deze bevolkingsgroep is kwetsbaar voor hittestress ('zeer hete plekken'), maar dit lijkt op basis van de klimaatkwetsbaarhedenkaart in het plangebied niet extreem voor te komen.

Afbeelding 4.12 Aandachtsgebieden klimaatkwetsbaarheden gemeente Lansingerland (uit klimaatstresstest Arcadis)



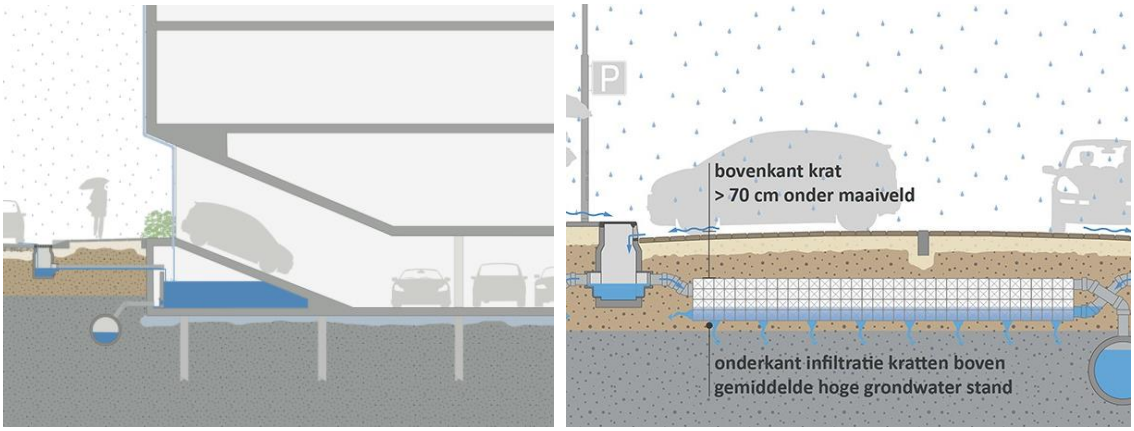
Ondanks het feit dat het plangebied geen aandachtsgebied voor wateroverlast vormt kan hier wel extra waterberging worden gerealiseerd om bij piekbelasting door hevige regen op andere gebieden te ontlasten. Hiervoor moet in de verdere uitwerking nog aandacht worden besteed aan de stroomrichting van hemelwater en daarmee de hoogteverschillen in het gebied.

Voor het integreren van waterberging in het ontwerp zijn meerdere technische oplossingen die afhankelijk van de gekozen variant kunnen worden toegepast. Bij het bouwen van een parkeergarage is het toepassen van watershells een mogelijkheid. Met dit systeem wordt met kunststof een structuur van gewelven opgezet. De holle structuur wordt volgegoten met beton en zo ontstaat een draagkrachtige holle ruimte waarin hemelwater kan worden opgeslagen. De capaciteit van deze waterberging hangt af van de hoogte van de kolommen (afbeelding 4.13) en daarmee van de ruimte tussen het dek van de garage en het maaiveldniveau.

Afbeelding 4.13 Watershells op parkeergarage voor Centraal Station Rotterdam

Een andere optie voor waterberging in een ondergrondse parkeergarage is waterberging onder de hellingbaan van maaiveldniveau naar niveau -1. Zoals afbeelding 4.14 (links) laat zien wordt de afvoer van hemelwater niet direct aan het riool gekoppeld, maar wordt het water eerst opgevangen in een bassin onder de hellingbaan. Hiermee wordt de piek van een zware regenbui opgevangen.

Afbeelding 4.14 Principe waterberging onder hellingbaan (links) en waterberging in infiltratiekratten onder maaiveld (rechts)



Bij het aanleggen van een parkeerterrein op maaiveld en het omleggen van de Molenwerfstraat kan het bergen van water in infiltratiekratten (afbeelding 4.14, rechts) een optie zijn. Met dit systeem wordt niet enkel water tijdelijk geborgen, maar infiltreert het water uit de kratten ook langzaam in de bodem. Hiermee wordt het hemelwater zoveel mogelijk lokaal opgevangen. Aandachtspunt hierbij is dat de infiltratiekratten hoger moeten liggen dan de grondwaterstand. Anders lopen de kratten vol met grondwater en gaat (een deel) van de bergingscapaciteit verloren.

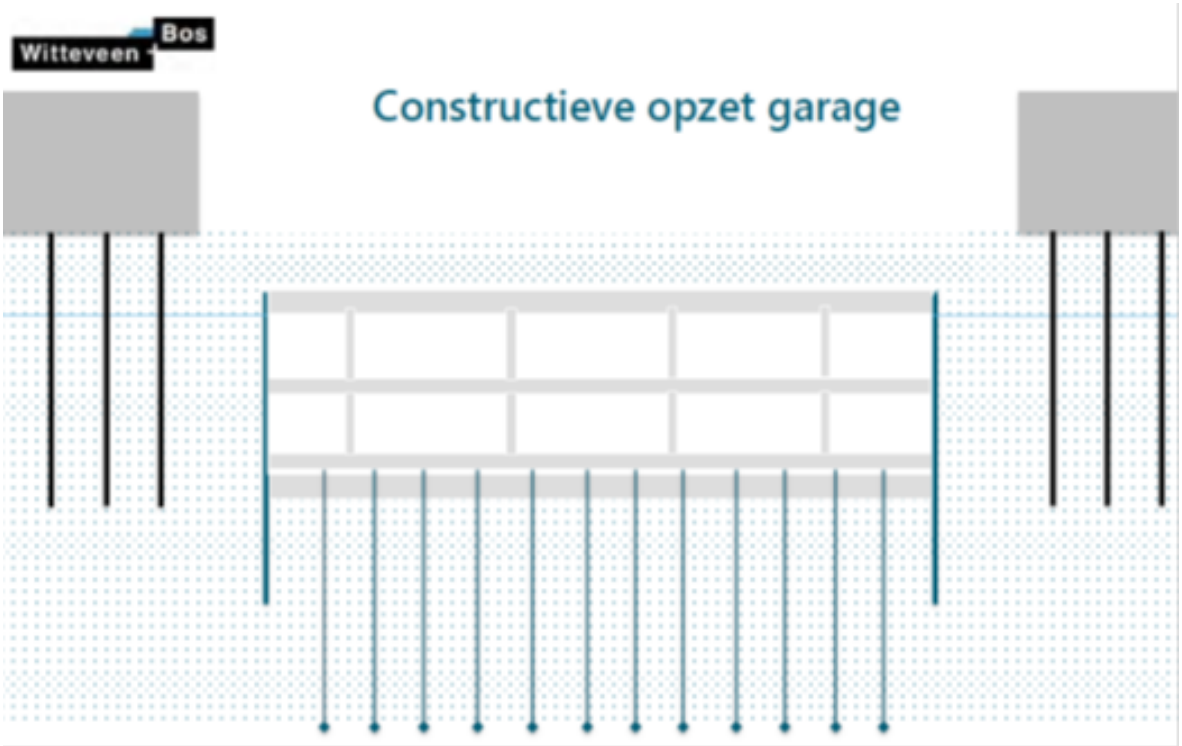
4.4 Constructie van de ondergrondse garage

In dit hoofdstuk wordt het de principe van de constructie de parkeergarage en de aangehouden uitgangspunten toegelicht. De constructie is als input gebruikt voor de SSK-kostenraming en de bouwkundige uitwerking van de plannen.

Principe van de parkeergarage constructie

De bouwput van de parkeergarage wordt gevormd met stalen damwanden welke gedurende de bouw op maaiveld niveau worden gestempeld. De damplanken zijn definitief en vormen dus ook de definitieve grondkering van de garage. Er wordt na het uitgraven van de bouwput een onderwaterbetonvloer aangebracht als water afsluitende laag tijdens de bouw. Op de onderwaterbeton vloer wordt een waterkerende betonvloer aangebracht welke met Gewi-ankers tegen opdrijven wordt verankerd in de dieper gelegen zandlaag. Op de keldervloer worden geprefabriceerde kolommen geplaatst. De verdiepingsvloer en het dek van de garage worden volledig in het werk gestort. Op de afbeelding 4.15 is de constructieve opzet van de 2-laagse ondergrondse garage afgebeeld.

Afbeelding 4.15 Constructieve opzet twee laags ondergrondse garage



Het principe van de garage is niet nieuw maar een beproefd concept dat ook bij andere garages in Nederland is toegepast.

Vrijehoogte en overspanning van de vloeren

De vloeren zijn aan de onderzijde vlak uitgevoerd, de vrije ruimte is 2,3 meter. De kolommen worden geplaatst in een raster van circa 5,4 bij 16 meter. Uitgangspunt is dat er tussen de parkeervakken geen kolommen worden geplaatst.

Belasting op het maaiveld en het dek van de garage

In het ontwerp van de garage is rekening gehouden met de volgende belastingen op maaiveld en/of dek:

- een vrachtwagen belasting conform belastingmodel 1 (LM1) artikel 4.3.2 van NEN-EN 1991-2;
- de dakvloer is ontworpen op en is voldoende sterk voor de inrichting van een parkeerterrein als afgebeeld op onderstaande afbeelding 4.16;
- een gronddekking van 1,1 meter dikte.

Afbeelding 4.16 Maaiveld inrichting op Garenmarkt garage te Leiden

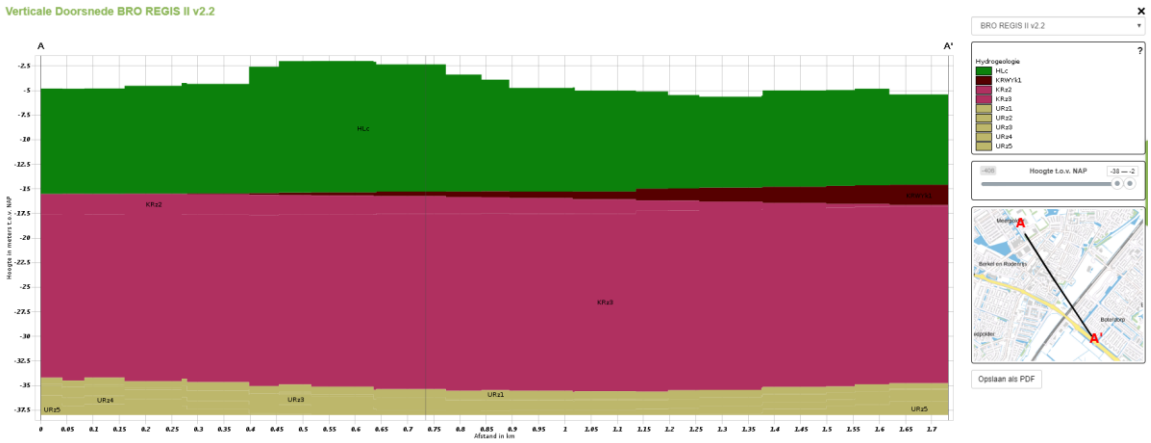
Belasting in de garage

In de garage wordt gerekend met een standaard belasting voor parkeergarages conform de vigerende eurocodes. Voor variant 4 is er rekening gehouden met de belasting van een woongebouw met vijf bouwlagen op het deel dat onder Hergerborch is geprojecteerd.

Bodemopbouw

In afbeelding 4.17 is de bodemopbouw schematisch weergegeven. Ter hoogte van de projectlocatie (zwarte verticale lijn) is te zien dat circa de bovenste 12 meter (tot circa NAP-15 meter) bestaat uit Holocene klei en veenafzettingen. Hieronder wordt het regionale eerste watervoerend zandpakket aangetroffen.

Afbeelding 4.17 Bodemopbouw volgens ondergrondmodel REGISv2.2 (DINO loket 2020)



Grondwaterstand

Voor de grondwaterstand hebben we voor deze studie de conservatieve aanname gedaan dat deze op circa 1,0 meter onder maaiveld ligt. In bijlage III is in een beschouwing opgenomen over bodemopbouw en grondwaterstand nabij de projectlocatie.

4.5 Planning

Op basis kentallen van vergelijkbare projecten is er een globale planning opgesteld voor de realisatie van de ondergrondse parkeergarage. De planning is opgenomen in bijlage VI. Aangenomen is dat de garage onder een UAV-gc contract wordt aanbesteed. Omdat er een bestemmingsplanwijziging moet worden doorlopen, de te verleggen weg eerst moet worden voorbelast en er pas na het verleggen van de weg met de bouw van de garage kan worden begonnen is de doorlooptijd van het hele werk relatief lang.

4.6 Investeringsraming

Van de vijf varianten is een globale raming opgesteld van de investeringskosten. De kostenramingen zijn opgesteld conform de Standaardsystematiek voor kostenramingen (SSK-2010). Het resultaat van de kostenraming is opgenomen in bijlage VII.

Uitgangspunten en toelichting directe kosten

- de hoeveelheden zijn bepaald op basis van:
  - de geometrie van de opgestelde toets ontwerpen;
  - ervaring die is opgedaan bij de bouw van vergelijkbare garages;
- passend bij deze hoeveelheden en de situatie zijn, op basis van kengetallen en onderbouwingen, eenheidsprijzen voor de raming van de parkeergarage gemaakt. De kengetallen zijn ontleend aan het kosteninformatiesysteem van Witteveen+Bos;
- het prijspeil van de raming is 2020 Q4. Er is hierbij rekening gehouden met een geprognotiseerde prijsstijging van 2019-Q4 tot 2020-Q4 van 2,5 %;
- het betreft een bedrijfseconomische raming, er is geen rekening gehouden met marktwerking;
- de variatiecoëfficiënt van de raming is geschat en bedraagt ± 30 %, een waarde die past bij het uitwerkingsniveau van de garage.

Nader te detailleren

Nader te detailleren betreft een opslag voor ontbrekende zaken (maar wel voorziene) welke past bij de projectfase en het uitwerkingsniveau van het project. Dit betreft een opslag voor de dekking van de kosten voor werkzaamheden of voorzieningen die in dit stadium van het project nog niet zijn ontworpen of

benoemd, maar wel moeten worden uitgevoerd. Bij deze kosten moet onder meer worden gedacht aan bijkomende elementen bij nader uitwerken ontwerp zoals afwerking installatieruimte, beheerderruimte, bebording, meubilair, aansluiting damwand op vloeren, droog houden bouwkuip en dergelijke. Op basis van de projectfase en het uitwerkingsniveau wordt er een percentage van 15 % nader te detailleren voldoende geacht.

Bouwkosten indirecte kosten

Indirecte kosten omvatten de kosten die moeten worden gemaakt om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren, maar die niet rechtstreeks aan een bepaald onderdeel of bepaalde werkzaamheden zijn toe te schrijven. Deze kosten omvatten bijvoorbeeld bouwplaats kosten, staartkosten van de aannemers, huisvestingskosten en dergelijke. In dit stadium worden de indirecte kosten in de regel berekend als een percentage over het totaal van de directe kosten, in dit geval 28% van de directe kosten. De percentages zijn onder andere afhankelijk van de aard, omvang en complexiteit van het project en op basis van ervaring bij dergelijk projecten ingeschat.

Risico's bouwkosten

Er is een risicoreservering opgenomen van circa 15 %. Dat is een gebruikelijk percentage voor deze fase en betreft een voorziening voor met name technische risico's. Er is geen rekening gehouden met projectgebonden risico's, het betreft hier met name overige risico's zoals juridische, organisatorische, maatschappelijke, ruimtelijke en financiële risico's.

Engineering

De engineeringskosten zijn op basis van ervaring bij dergelijke projecten ingeschat en omvatten alle kosten voor het ontwerp, de contractvoorbereiding en de begeleiding van de uitvoering. Deze kosten zijn zowel aan opdrachtgever zijde (en haar adviseurs) alsook voor detailengineering van de aannemer in het geval een Design-and-Construct contract. In dit geval wordt 18 % gerekend over de bouwkosten.

Niet inbegrepen in de kosten

De volgende kosten zijn niet inbegrepen in de geraamde investeringskosten.

Bouwkosten

- verkeersmaatregelen en omleidingen;
- bodemvreemde materialen waaronder de fundering van het oude gemeentehuis;
- niet gesprongen explosieven;
- het opnemen van een waterberging;
- verplaatsen van de middenspanningsruimte;
- archeologie.

Vastgoedkosten

- grondverwerving;
- planschade;
- nadeelcompensatie;
- compenserende maatregelen natuur.

Bodemsanering (de gemeente verwacht op deze specifieke plek geen bodemvervuiling aan te treffen)

- bodemonderzoek;
- bodem- en grondwatersanering (bijvoorbeeld PFAS);
- stikstof compensatie;
- asbest.

Overige bijkomende kosten

- mitigerende maatregelen.

Levensduurkosten
- beheer en onderhoud;
- (grote) vervangingen;
- exploitatiekosten;
- sloopkosten (einde levensduur);
- rentekosten.

Overige (scope) uitsluitingen
- onzekerheidsreserve;
- reservering scopewijzigingen;
- kosten voortvloeiende uit EMVI-criteria;
- omzetbelasting.

4.7 Beheer en onderhoudsraming

Voor de vijf varianten is er een beheer- en onderhoudsraming opgesteld voor een periode van 100 jaar (bijlage VIII). Er wordt gerekend met dagelijks toezicht en beheer, onderhoud en vervangingen. De gehanteerde uitgangspunten en vervangingsfrequenties hierbij zijn:

Grote vervangingen		
Herstraten	25	1 keer per x jr
Vervangingsinvestering bouwkundig	15	1 keer per x jr
Vervangingsinvestering installaties (W+E)	15	1 keer per x jr

Onderhoud en beheer		
Herstellen straatmeubilair	10	1 keer per x jr
Herstellen straatwerk (5 % van het verhardingsoppervlak)	5	1 keer per x jr
Toezicht garage	1	1 keer per x jr
Beheer garage	1	1 keer per x jr
Toezicht straatparkeren (0,25 FTE BOA = 10 u/week 2 pers = 5 u/wk)	1	1 keer per x jr
Onderhoud hagen en plantvakken, snoeien	2	x keer per jr
Onderhoud bomen, snoeien	5	1 keer per x jr
Onderhoud groenvoorzieningen, watergeven	4	x keer per jr

Niet inbegrepen in de kosten van het beheer en onderhoud
- openbare verlichting;
- gladheidsbestrijding;
- sloopkosten (einde levensduur).

Bijlage(n)

BIJLAGE: QUICKSCAN VERLEGGEN MOLENWERFSTRAAT

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Leeuwenbrug 8 | Postbus 233 | 7400 AE Deventer | +31 (0)570 69 79 11 | www.witteveenbos.com | KvK 38020751

NOTITIE

Onderwerp	Haalbaarheidsonderzoek naar verleggen Molenwerfstraat
Project	Bouwrijp maken De Bangert fase 5a
Opdrachtgever	Gemeente Lansingerland
Projectcode	117279
Status	Concept 01
Datum	12 maart 2020
Referentie	117279/20-003.957
Auteur(s)	ing. E.P.A. de Langen
Gecontroleerd door	ing H.L.M. Laagland
Goedgekeurd door	ing H.L.M. Laagland
Paraaf	
Bijlage(n)	Plantekening met dwarsprofielen
Aan	Gemeente Lansingerland de heer J. Koch
Kopie	

1 INLEIDING

1.1 Omschrijving

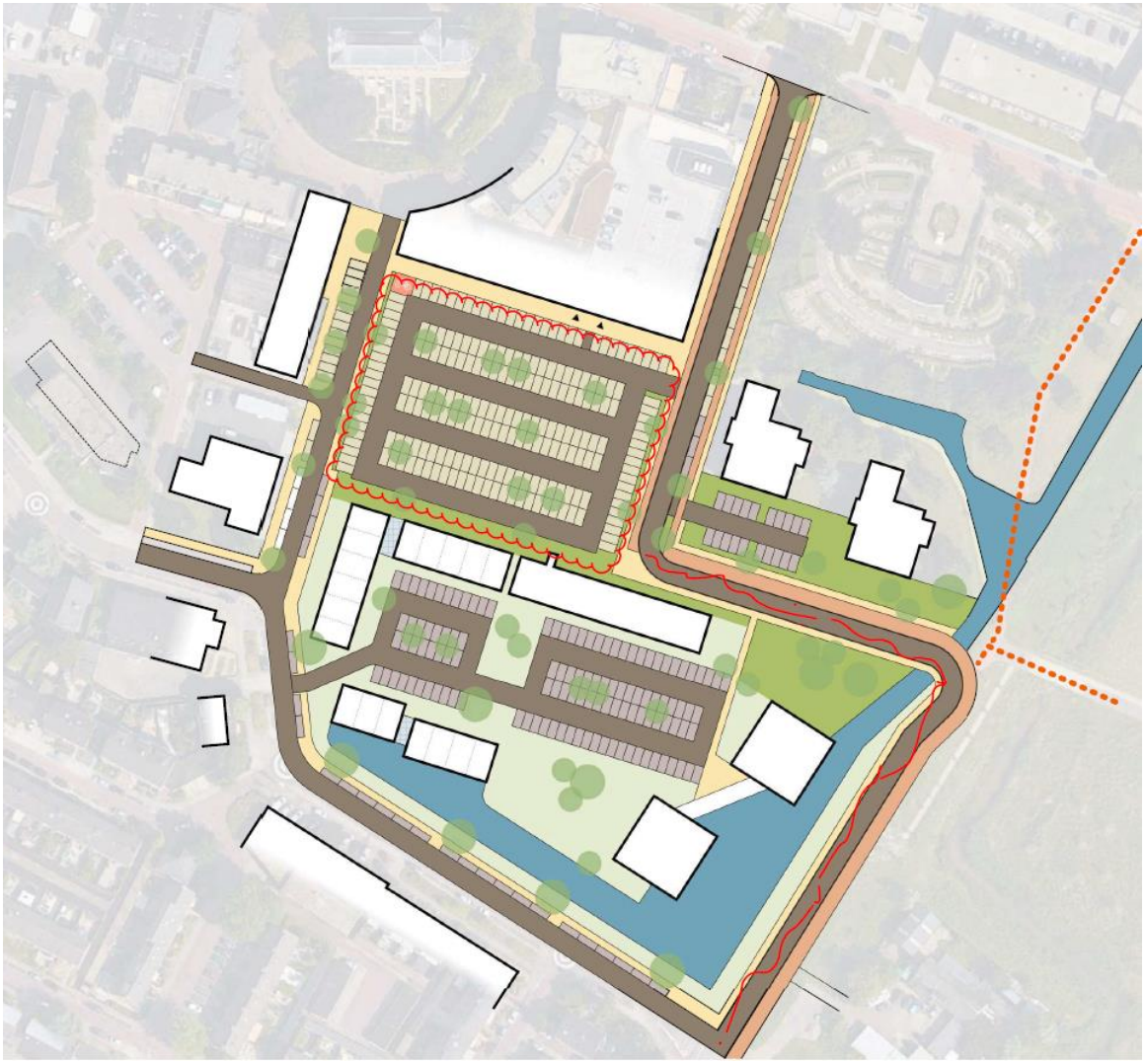
De gemeente Lansingerland heeft de intentie om aan de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs een parkeergarage te ontwikkelen. Voor een betere bereikbaarheid van deze locatie is een schetsontwerp opgesteld waarbij de Molenwerfstraat wordt omgeleid via het Berkeldijkje waardoor er meer ruimte komt voor de realisatie van een parkeergarage.
Witteveen+Bos heeft de opdracht ontvangen om een verkenning te doen naar de verlegging van de Molenwerfstraat. In deze verkenning is gekeken naar de beleidskaders en naar de technische haalbaarheid. In deze notitie staan onze bevindingen op het door u opgesteld schetsontwerp.

1.2 Doel en scope van de notitie

In afbeelding 1.1 het voorstel voor de locatie van de te ontwikkelen parkeergarage en de verlegging van de Molenwerfstraat. Doel van deze notitie is een verkenning te doen naar de haalbaarheid van de verlegging van de ontsluitingsweg. Enerzijds doen we dit door de belangrijkste randvoorwaarden/bepalingen in het bestemmingsplan en voorwaarden van het Hoogheemraadschap te onderzoeken.

Daarnaast doen we eerste verkenning naar de technische haalbaarheid van de verlegging van de weg. We kijken naar de richtlijnen van de ASVV en maken door middel van twee principeprofielen inzichtelijker of de ontsluitingsweg zonder grote ingrepen gerealiseerd kan worden.

Afbeelding 1.1 Situatietekening met locatie parkeergarage en verlegging van de Molenwerfstraat via Berkelsdijkje



2 UITGANGSPUNTEN

Het uitgangspunt van onze verkenning is het aangeleverde schetsontwerp in dwg formaat d.d. mail ….

Voor een globale hoogteligging van het gebied is gebruikt gemaakt van de Algemene Hoogtekaart Nederland. Hierbij zijn een aantal hoogtes van belang.
Hoogte weg nabij parkeergarage
Hoogte weg op Berkelsdijkje
Hoogte kruising Berkelsdijkje met … weg.
Bestaand waterpeil

3 BESTEMMINGSPLAN EN BEPALINGEN HOOGHEEMRAADSCHAP

3.1 Bestemmingsplan

Als we het schetsontwerp over het huidige bestemmingsplan projecteren constateren we dat de nieuwe ontsluitingsweg over een aantal andere functies staat gepland. De aan te leggen weg ligt voornamelijk over delen met de functie groen. Omdat voor deze totale ontwikkeling een bestemmingplanherziening noodzakelijk is gaan we vooralsnog van uit dat de gemeente een totale herziening voorbereid incl. alle benodigde onderzoeken.
Aandachtspunt op de bestemmingplan kaart is de archeologische waarde van delen in het plangebied. Advies is om dit nader te onderzoeken.

3.2 Beleidsregels hoogheemraadschap

Binnen het de te onderzoeken plangebied hebben we te maken met twee Hoogheemraden.
Het is daarnaast ook nog een bijzonder stukje want het betreft een primaire watergang met daarnaast een landscheiding. Deze landscheiding, tussen de twee beheergebieden, moet eigenlijk gezien worden als een waterkering.
Voor de werkzaamheden in de watergang en het plangebied ten westen van de watergang is Hoogheemraadschap Delfland bevoegd gezag. Voor het deel ten oosten van de watergang is dit Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard.

Hoogheemraadschap Delfland

Als we de werkzaamheden binnen dit deel van het plan bekijken krijgen we te maken met het dempen van een watergang en de aanleg van een duiker. Voor het deel wateroppervlak welke wordt gedempt zal watercompensatie gevonden moeten worden. Daarnaast dient de duiker welke toegepast gaat worden dusdanig te zijn dat de waterdoorvoer en afvoersnelheid moet worden gegarandeerd.
Het hoogheemraadschap verwijst naar de beleidsregels voor het dempen van watergangen en voor het aanleggen van een duiker. Deze beleidsregels zijn in de bijlage van deze notitie opgenomen.

Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard

De ontsluitingsweg over het Berkelsdijkje is dus gesitueerd op een zogenaamde landscheiding. Dit is technisch heel moeilijk maar zal wel de nodige afstemming vergen. Belangrijkste voorwaarden bij de aanleg van deze weg is het realiseren van watercompensatie door de toename van verhard oppervlak. Het is daarbij tevens lastig omdat de grens tussen de hoogheemraden tussen de watergang en de landscheiding ligt. Afstemming met beide hoogheemraden bij een vergroting van de huidige primaire watergang is naar ons idee de meest haalbare.

4 CONTROLE VERLEGGING MOLENWERFSTRAAT

4.1 2D ASVV etc.

Wij hebben het ontwerp beoordeeld op basis van de richtlijnen in de ASVV.
De wegbreedte van de rijbaan en het fietspad voldoen overal. Het voetpad is nu gedimensioneerd op 1,50m terwijl het ASVV een breedte van 1,80m minimaal voorschrijft. Het is een advies om dit nogmaals te heroverwegen.
De langsparkeervakken voldoen aan de eisen. De haaksparkeervakken volstaan ook indien dit exclusief overstek is. Als dit niet het geval is moet hier nog 13 centimeter bij om tot een totale lengte te komen van minimaal 5,13m.
Een aandachtspunt is het talud langs de rijbaan en het fietspad in de bocht. Doordat het talud strak tegen de verharding aan ligt hebben weggebruikers geen kans om fouten te corrigeren en kunnen zo in het water belanden. Het advies is om hier een voorziening op te nemen om dit te voorkomen.

4.2 Nutsleidingen

Wij hebben de aanwezige kabels & leidingen opgevraagd en in het schetsontwerp gezet. In de ontsluitingsweg op het Berkelsdijkje bevinden zich veel leidingen in de grond.
Onder de nieuwe weg ligt een hoge druk gasleiding van Stedin. Ook is een persleiding in de ondergrond aanwezig van de gemeente Lansingerland. In de bocht waar het oppervlaktewater wordt doorbroken kruist een middenspanningskabel van Stedin en een aantal datakabels van verschillende beheerders.

Deze kabels & leidingen zien wij op dit moment als grootste knelpunten. Ons advies is om met de netbeheerder om te onderzoeken of realisatie mogelijk is en onder welke voorwaarden. Is het verleggen van de weg noodzakelijk of is verleggen van de bestaande kabels &leidingen een optie.
Deze actie zal per netbeheerder in kaart moeten worden gebracht om verdere stappen te kunnen zetten.

4.3 Dwarsprofielen

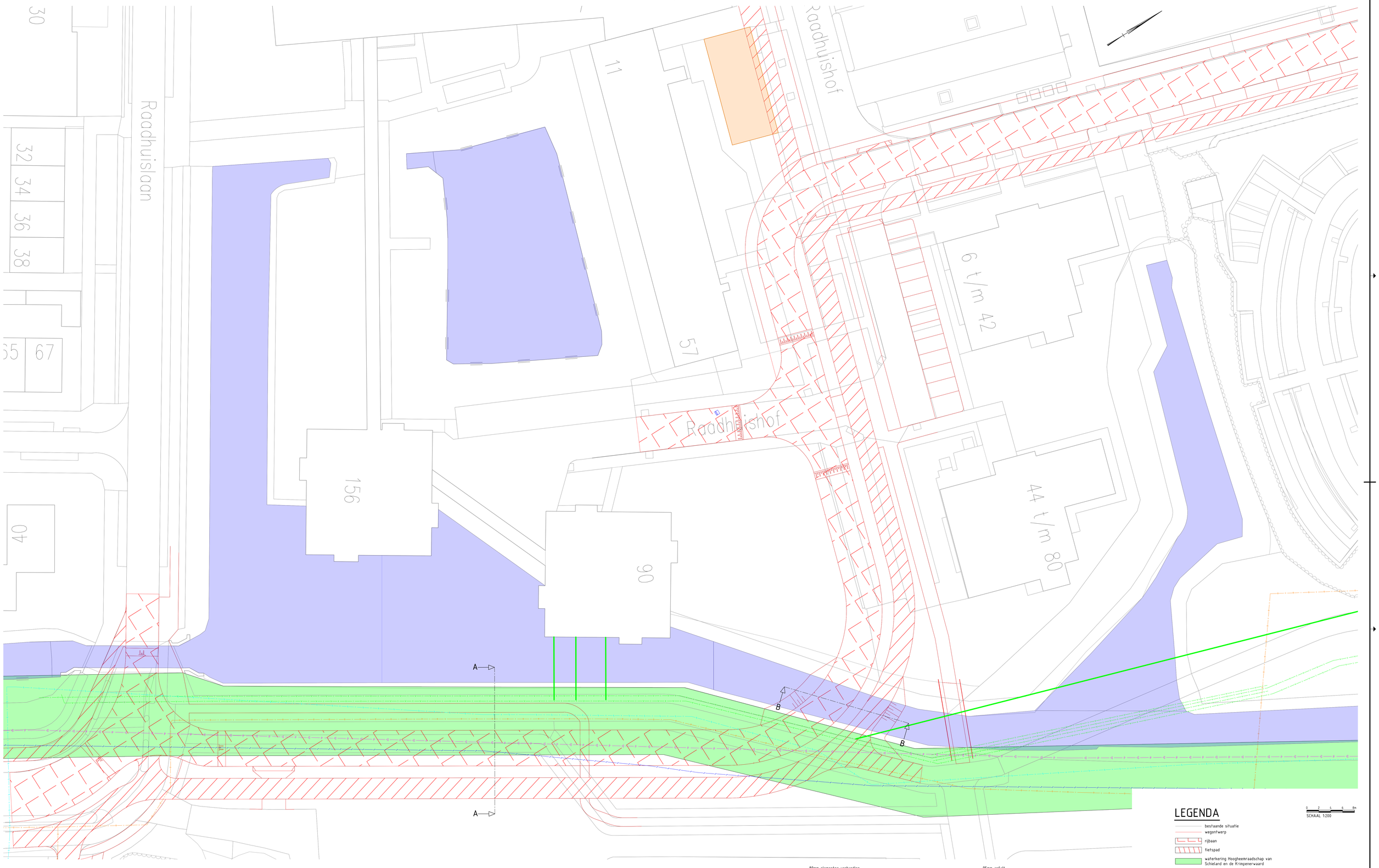
Ter plaatse van de kruising weg-primaire watergang en de landscheiding zijn twee principeprofielen uitgewerkt.

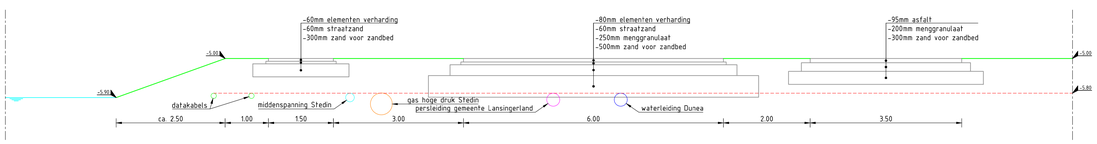
5 AANBEVELINGEN

Bij deze grondbalans is nog geen rekening gehouden met de consequenties bij een eventuele grondsanering ter plaatse van de huidige kassencomplexen. Het is heel verstandig om deze resultaten af te wachten en daarna de definitieve hoogtes vast te stellen.

Bij het verhogen van de peilhoogtes hoeft er minder grond te worden ontgraven in deelgebied fase 5a. Dit heeft een gunstig effect op de grondbalans. Dit kan resulteren in iets lagere peilhoogtes maar dan moet je rekenen op 2 tot 3 centimeter.

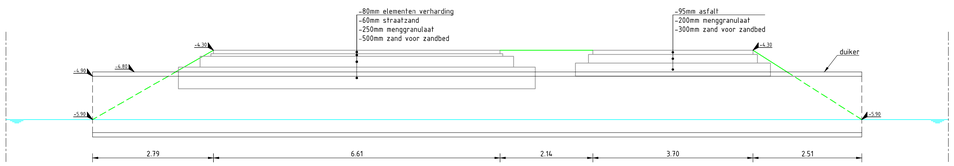
BIJLAGE: PLANTEKENING MET DWARSPROFIELEN





PRINCIPE DOORSNEDE A-A

SCHAAL 1 : 50



PRINCIPE DOORSNEDE B-B

SCHAAL 1 : 50

LEGENDA

SCHAAL 1:200

- bestaande situatie
- wegontwerp
- rijbaan
- fietspad
- waterkering Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
- oppervlakte water Hoogheemraadschap van Delfland
- transformatorhuis
- sluis gemeente Lansingerland
- gas hoge druk Stedin
- persleiding Ø315 gemeente Lansingerland
- waterleiding Dunea
- middenspanning Stedin
- mantelbuis data
- datakabel – Eurofiber – KPN – Tele2 – Vlatel – Ziggo

BIJLAGE: ONTWERPNOTITIE VERLEGGEN MOLENWERFSTRAAT

NOTITIE

Onderwerp	Verlegging Molenwerfstraat
Project	Variantenstudie parkeeropgave Lansingerland
Opdrachtgever	Gemeente Lansingerland
Projectcode	117279
Status	Concept 01
Datum	12 maart 2020
Referentie	117279/20-003.965
Auteur(s)	ing. M.M. Cordromp
Gecontroleerd door	ing. E.P.A. de Langen
Goedgekeurd door	ing. H.L.M. Laagland
Paraaf	
Bijlage(n)	Bijlage I Tekeningen: 117279.0001 - KLIC 117279.0101 - SO V1 117279.0102 - SO V2 17279.0103 - SO V3 17279.0103 - SO V3 met inmeting
Aan	Gemeente Lansingerland J. Koch en L. de Bonth
Kopie	Witteveen+Bos H.L.M. Laagland, A.H.F. Dijk en D.C. Medendorp

Op 17 december 2019 hebben wij van Laura de Bonth een aangepaste schets ontvangen betreffende de te verleggen Molenwerfstraat. In deze schets zijn de rijbaan en de fiets/voet route gesplitst in twee afzonderlijke bruggen.

Wij hebben voor de nieuwe ontsluitingsweg een drietal varianten uitgewerkt en daarna in ons voorkeursmodel de inmeting gezet.

1 VARIANTEN

In de varianten is het verschil zichtbaar gemaakt tussen een vaste wegbreedte en het toepassen van bochtverbreding. Hierbij moet de volgende keuze worden gemaakt. Is de intensiteit van groot verkeer zodanig hoog dat een bredere brug wenselijk is of wordt geaccepteerd dat verkeer incidenteel grote voertuigen de ruimte moet bieden.

Variant 1
Variant 1 heeft in plaats van een vloeiende bocht twee kleinere bochten. Hierdoor kan een vrij smalle brug worden toegepast. Deze variant is niet wenselijk met bochtverbreding.

Variant 2
Deze variant bestaat uit een vloeiende bocht met een straal van 25m. Hierbij is de optie om het brugdek te verbreden waardoor het mogelijk wordt om twee grote voertuigen elkaar te passeren.

Variant 3
Deze variant lijkt veel op variant 2 maar heeft een grotere bochtstraal waardoor een minder grote verbreding benodigd is.

Voorkeursmodel
Onze voorkeur gaat uit naar variant 3 omdat deze minder breed is dan variant 2. Daarnaast zorgt de grote bocht voor meer rijcomfort. Verder kunnen twee grote voertuigen elkaar gelijktijdig passeren.
We hebben bij variant 3 nu ook de aangeleverde inmeting toegevoegd. De nieuwe ontsluiting lijkt redelijke tussen de bestaande bomen te zijn geprojecteerd. Wellicht dat er 1 boom zal moeten worden gekapt/verplant.
De fiets/voetgangersbrug daarentegen is zo geprojecteerd dat er grote bestaande boom zal moeten verdwijnen. De wat kleinere bomen richting de aansluiting Raadhuislaan staan grotendeels op de snelfietsroute. Deze zijn echter wat makkelijker te verplanten.

2 UITGANGSPUNTEN

Tekeningen geven alleen wegdek weer. Hierbij moet rekening worden gehouden met een wat breder brugdek en constructievoorzieningen (railing/verlichting etc.).

Voor de afmetingen en verbredingen is het CROW handboek aangehouden.

3 AANDACHTSPUNTEN

De onderste kruising (aansluiting raadhuislaan is nog niet meegenomen in deze set tekeningen. De kans is klein dat de uitwerking van de zuidelijke kruising de varianten beïnvloed. Wij adviseren wel om deze aansluiting verder uit te werken. Het is daarbij ook raadzaam om de ingetekende voetgangersoversteek naar deze kruising te verplaatsen omdat je deze op de kruising wat veiliger kunt organiseren.

Zoals al eerder aangegeven zijn de kabels en leidingen een aandachtspunt. Zoals nu weergegeven lijken alleen de datakabels verplaatst moeten worden ten behoeve van de brugconstructie. De andere kabels en leidingen moeten mogelijk worden verlegd voor de constructie van de weg. Het is raadzaam om eerst proefsleuven te graven en daarna in overleg te gaan met de nutsbedrijven.

BIJLAGE: TEKENINGEN

- 117279.0001 - KLIC
- 117279.0101 - SO V1
- 117279.0102 - SO V2
- 17279.0103 - SO V3
- 17279.0103 - SO V3 met inmeting

MATEN IN METERS TENZIJ ANDERS VERMELD
HOOGTEMATEN IN METERS TEN OPZICHTE VAN N.A.P.
MATERIALEN IN MILLIMETERS TENZIJ ANDERS VERMELD

0 5 10 15 20m
SCHAAL 1:500

Witteveen+Bos

CONCEPT

1
20-12-2019

Wijz.	Getekend	Datum	Omschrijving
A			
B			
C			

Opdrachtgever
GEMEENTE LANSINGERLAND

Project
ONDERGRONDSE GARAGE LANSINGERLAND
HAALBAARHEIDSSTUDIE

Onderdeel
Verlegging Molenwerfstraat
Schetsontwerp V3 met inmeting

Status

Datum

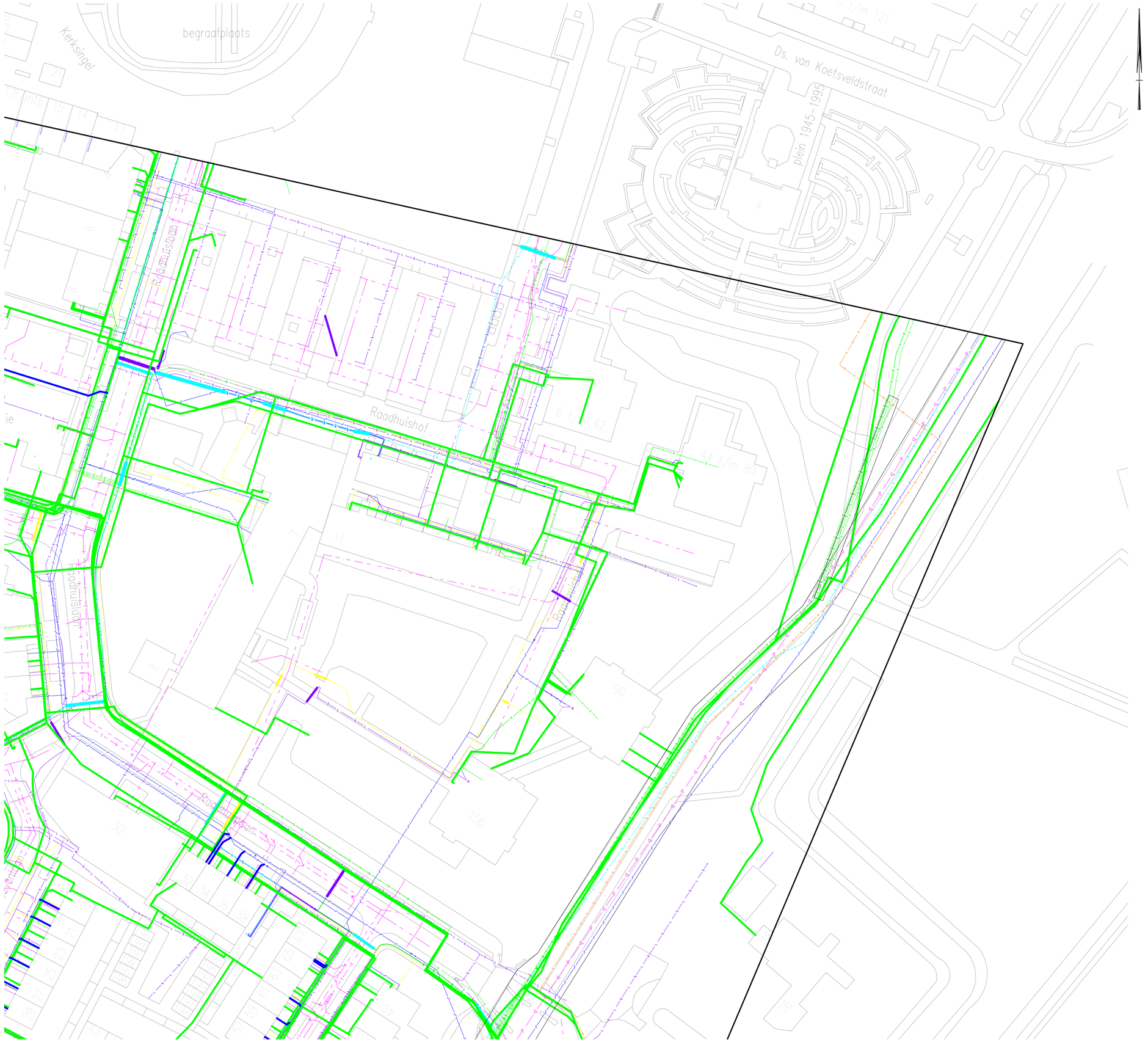
Getekend M.M. Cordromp
Gecontroleerd E.P.A. de Langen
Goedgekeurd H.L.M. Laagland

Schaal	Schaal	Projectcode	Tekeningnummer	Bladnummer
1:500	A1	117279	0103	1/1

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Stationsweg 5 | Postbus 3465 | 4800 DL Breda | +31 (0)76 523 33 33 | www.witteveenbos.com | KvK 38020751

Bestandsnaam model: x-schetsontwerp - V3+Inmeting.dwg

Plotdatum: 1/10/2020 1:28



MATEN IN METERS TENZIJ ANDERS VERMELD
HOOGTEMATEN IN METERS TEN OPZICHTE VAN N.A.P.
MATERIALEN IN MILLIMETERS TENZIJ ANDERS VERMELD

0 5 10 15 20m
SCHAAL 1:500

Witteveen+Bos

CONCEPT 1 20-12-2019

Wijz.	Getekend	Datum	Omschrijving
A			
B			
C			

Opdrachtgever
GEMEENTE LANSINGERLAND

Project
ONDERGRONDSE GARAGE LANSINGERLAND
HAALBAARHEIDSSTUDIE

Onderdeel
Verlegging Molenwerfstraat
Kabels en leidingen

Status		Getekend	M.M. Cordromp
Datum		Gecontroleerd	E.P.A. de Langen
		Goedgekeurd	H.L.M. Laagland

Schaal	Schaal	Projectcode	Tekeningnummer	Bladnummer
1:500	A1	117279	0001	1/1

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Stationsweg 5 | Postbus 3465 | 4800 DL Breda | +31 (0)76 523 33 33 | www.witteveenbos.com | KvK 38020751

Bestandsnaam model: >>schetsontwerp - KLIC.dwg

Plotdatum: 12/24/2019 4:21

MATEN IN METERS TENZIJ ANDERS VERMELD
HOOGTEMATEN IN METERS TEN OPZICHTE VAN N.A.P.
MATERIALEN IN MILLIMETERS TENZIJ ANDERS VERMELD

0 5 10 15 20m
SCHAAL 1:500

Witteveen+Bos

CONCEPT

1
20-12-2019

Wijz.	Getekend	Datum	Omschrijving
A			
B			
C			

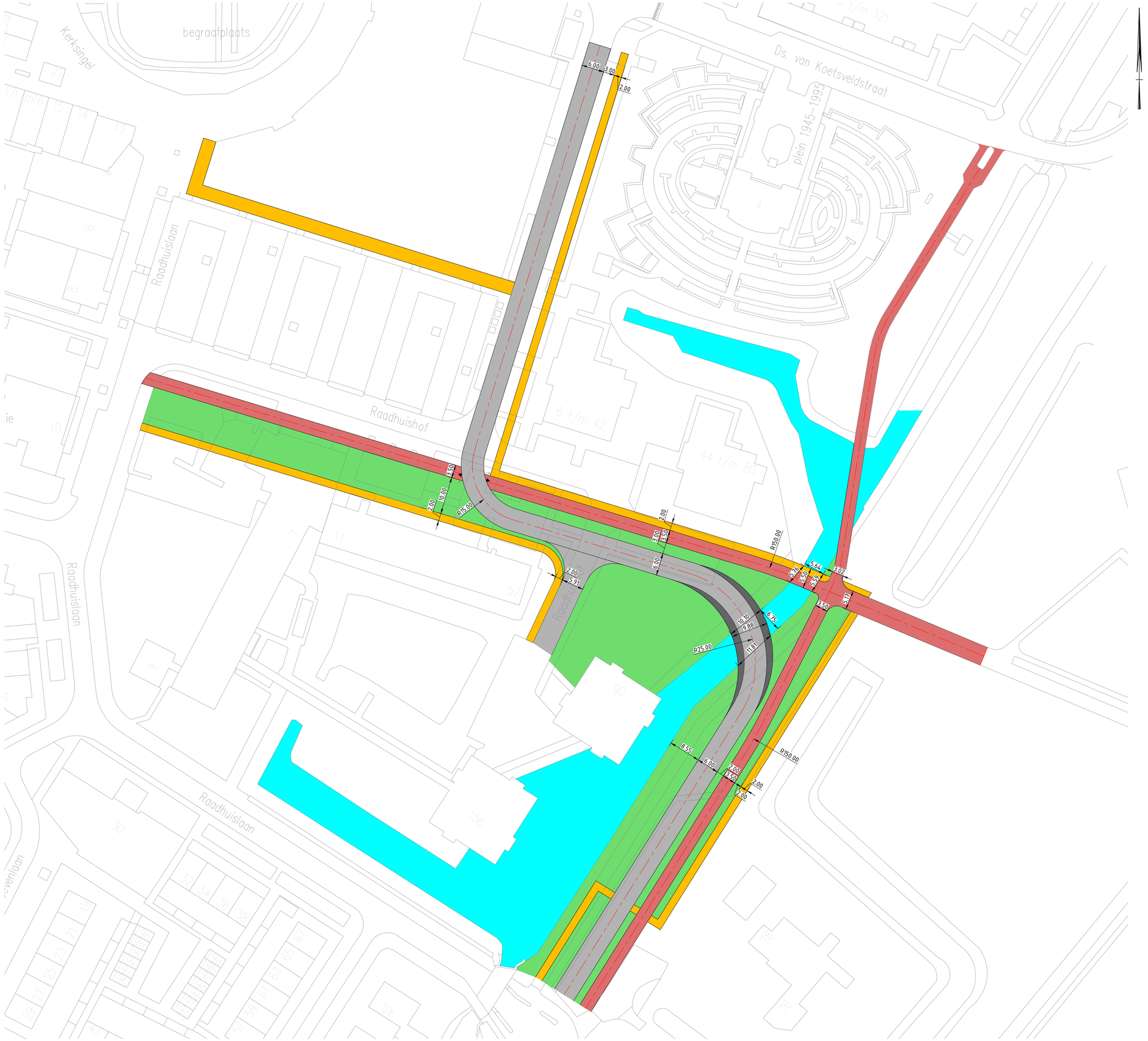
Opdrachtgever
GEMEENTE LANSINGERLAND
Project
ONDERGRONDSE GARAGE LANSINGERLAND
HAALBAARHEIDSSTUDIE
Onderdeel
Verlegging Molenwerfstraat
Schetsontwerp V1

Status		Getekend	M.M. Cordromp	
Datum		Gecontroleerd	E.P.A. de Langen	
		Goedgekeurd	H.L.M. Laagland	
Schaal	Schaal	Projectcode	Tekeningnummer	Bladnummer
1:500	A1	117279	0101	1/1

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Stationsweg 5 | Postbus 3465 | 4800 DL Breda | +31 (0)76 523 33 33 | www.witteveenbos.com | KvK 38020751

Bestandsnaam model: x-schetsontwerp - V1.dwg

Plotdatum: 12/20/2019 3:15



MATEN IN METERS TENZIJ ANDERS VERMELD
HOOGTEMATEN IN METERS TEN OPZICHTE VAN N.A.P.
MATERIALEN IN MILLIMETERS TENZIJ ANDERS VERMELD

0 5 10 15 20m
SCHAAL 1:500

Witteveen+Bos

CONCEPT

1
20-12-2019

Wijz.	Getekend	Datum	Omschrijving
A			
B			
C			

Opdrachtgever
GEMEENTE LANSINGERLAND

Project
ONDERGRONDSE GARAGE LANSINGERLAND
HAALBAARHEIDSSTUDIE

Onderdeel
Verlegging Molenwerfstraat
Schetsontwerp V2

Status		Getekend	M.M. Cordromp	
Datum		Gecontroleerd	E.P.A. de Langen	
		Goedgekeurd	H.L.M. Laagland	
Schaal	Schaal	Projectcode	Tekeningnummer	Bladnummer
1:500	A1	117279	0102	1/1

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Stationsweg 5 | Postbus 3465 | 4800 DL Breda | +31 (0)76 523 33 33 | www.witteveenbos.com | KvK 38020751

Bestandsnaam model: x-schetsontwerp - V2.dwg

Plotdatum: 12/20/2019 3:16

MATEN IN METERS TENZIJ ANDERS VERMELD
HOOGTEMATEN IN METERS TEN OPZICHTE VAN N.A.P.
MATERIALEN IN MILLIMETERS TENZIJ ANDERS VERMELD

0 5 10 15 20m
SCHAAL 1:500

Witteveen+Bos

CONCEPT 1 20-12-2019

Wijz.	Getekend	Datum	Omschrijving
A			
B			
C			

Opdrachtgever
GEMEENTE LANSINGERLAND
Project
ONDERGRONDSE GARAGE LANSINGERLAND
HAALBAARHEIDSSTUDIE
Onderdeel
Verlegging Molenwerfstraat
Schetsontwerp V3

Status		Getekend	M.M. Cordromp	
Datum		Gecontroleerd	E.P.A. de Langen	
		Goedgekeurd	H.L.M. Laagland	
Schaal	Schaal	Projectcode	Tekeningnummer	Bladnummer
1:500	A1	117279	0103	1/1

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V.
Stationsweg 5 | Postbus 3465 | 4800 DL Breda | +31 (0)76 523 33 33 | www.witteveenbos.com | KvK 38020751

Bestandsnaam model: x-schetsontwerp - V3.dwg

Plotdatum: 12/20/2019 2:30

BIJLAGE: NOTITIE GRONDWATER EN BODEM

NOTITIE

Onderwerp	Grondwaterstand Hoogvliet Berkel en Rodenrijs
Project	Variantenstudie parkeeropgave Lansingerland
Opdrachtgever	Gemeente Lansingerland
Projectcode	117279
Status	Concept 01
Datum	12 maart 2020
Referentie	117279/20-003.969
Auteur(s)	E.C.D. Wesselink
Gecontroleerd door	ir. T.H. van Wee
Goedgekeurd door	ing. H.L.M. Laagland
Paraaf	
Bijlage(n)	-
Aan	Gemeente Lansingerland
Kopie	

1 VRAAG

Wat is de te verwachten grondwaterstand op de locatie: Raadhuishof 25 te Berkel en Rodenrijs (Hoogvliet supermarkt).

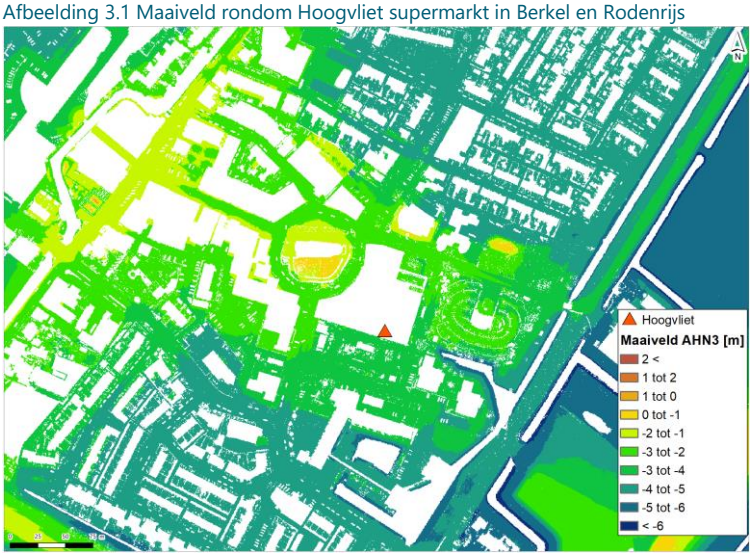
2 LEESWIJZER

In de notitie wordt een indicatie gegeven van de te verwachten grondwaterstand en stijghoogte aan de hand van de beschikbare data. Hiervoor worden eerst de ligging van het maaiveld, de globale bouwbouw en de oppervlaktewaterpeilen gegeven.

3 MAAIVELD

In afbeelding 3.1 staat het maaiveld afgebeeld rondom de projectlocatie, deze ligt tussen de NAP -3 en -4 m. Het terrein loopt op richting het noordwesten en af in zuidoostelijke richting.

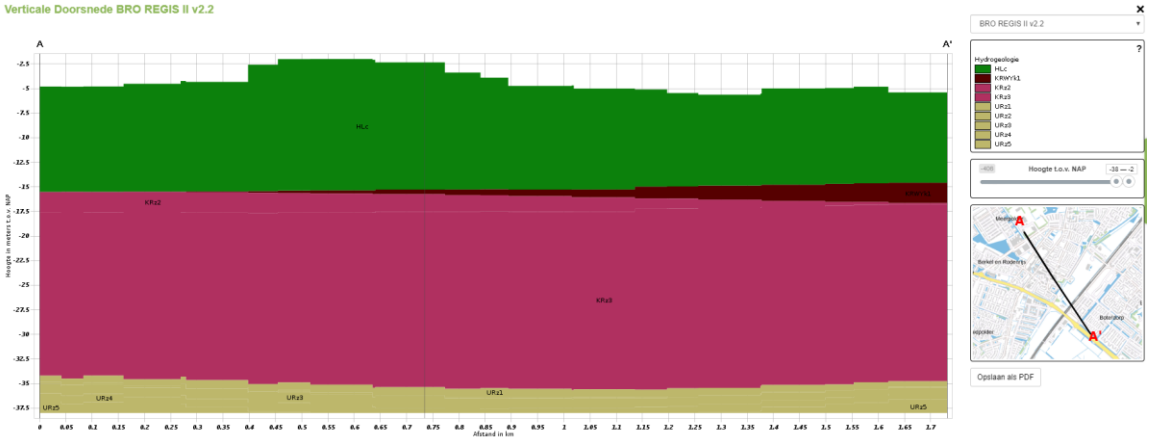
Afbeelding 3.1 Maaiveld rondom Hoogvliet supermarkt in Berkel en Rodenrijs



4 BODEMOPBOUW

Voor een juiste interpretatie van de grondwaterstanden staat hieronder de bodemopbouw geschematiseerd (afbeelding 4.1). Ter hoogte van de projectlocatie (zwarte verticale lijn) is te zien dat circa de bovenste 12 meter (tot circa NAP-15 m) bestaat uit Holocene klei en veenafzettingen. Hieronder wordt het regionale eerste watervoerend zandpakket aangetroffen.

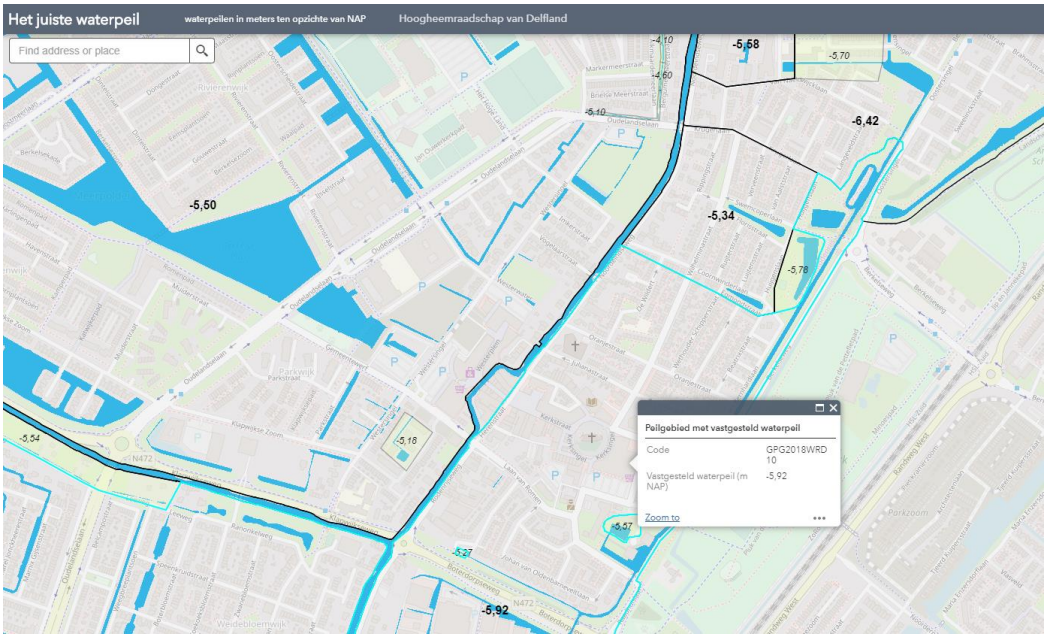
Afbeelding 4.1 Bodemopbouw volgens ondergrondmodel REGISv2.2 (DINO loket 2020)



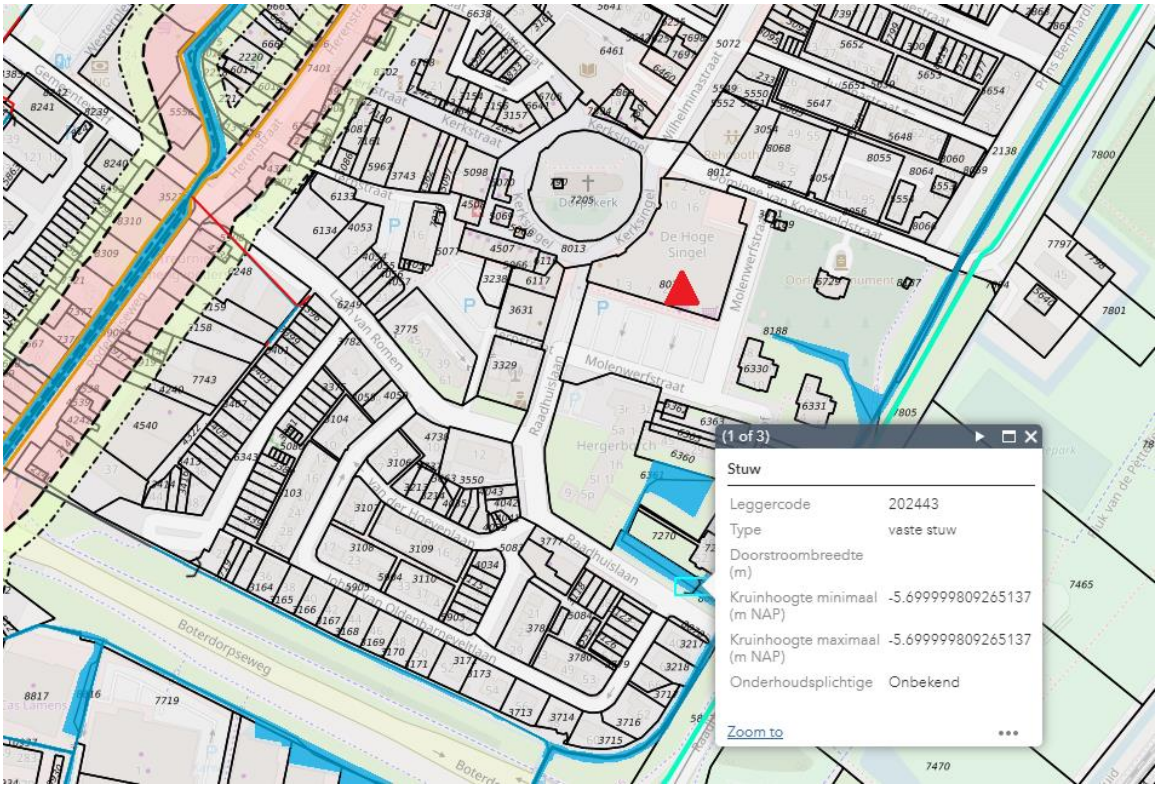
5 OPPERVLAKTEWATER

De projectlocatie bevind zich aan de rand van het Hoogheemraadschap Delfland. In afbeelding 5.1 is de peilkaart van het hoogheemraadschap afgebeeld waarop is te zien dat de locatie in een peilgebied ligt waar een waterpeil van NAP -5,92 m wordt gehanteerd.

Afbeelding 5.1 Peilkaart Berkel en Rodenrijs Hoogheemraadschap Delfland



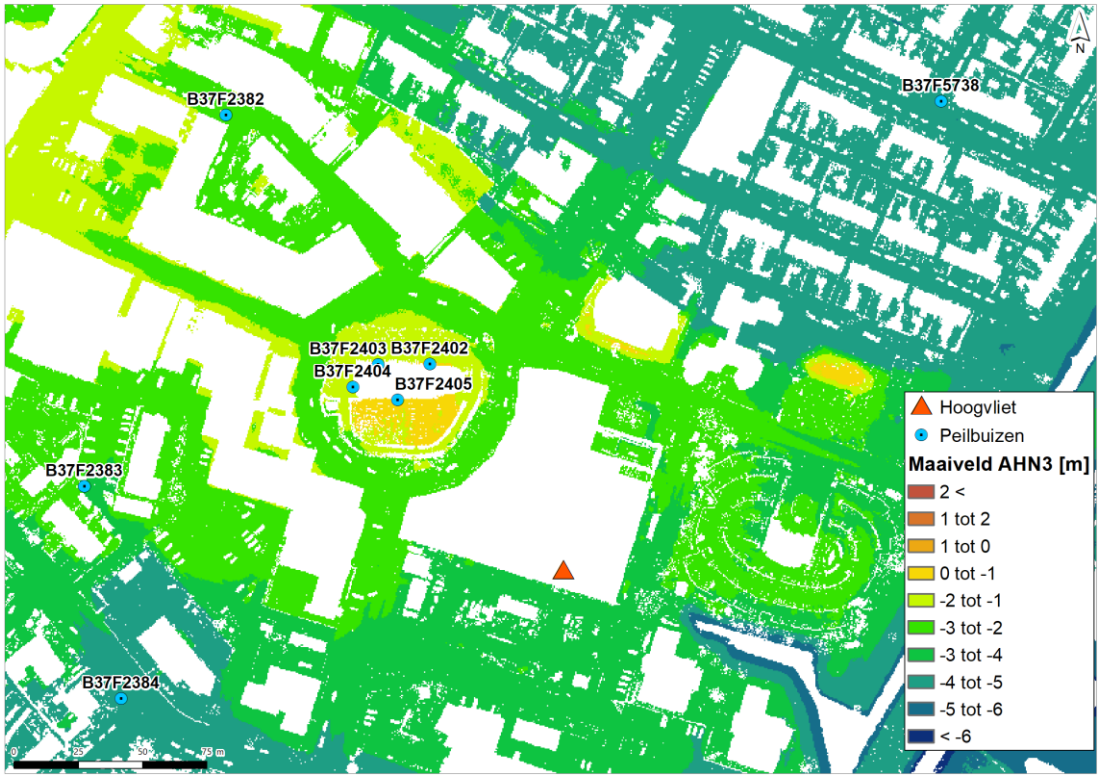
Het oppervlakte water wordt door het hoogheemraadschap Delfland beheert met stuwen en gemalen. In afbeelding 5.2 staat de leggerkaart afgebeeld ter hoogte van de projectlocatie (rode driehoek). Uit de stuw ten zuiden va de projectlocatie komt een hoogte van NAP -5,7 m. Wat betekent dat de watergang die het dichtst bij de projectlocatie ligt een lagere waterstand heeft. Uit andere stuwen blijkt dit ook.



6 GRONDWATER

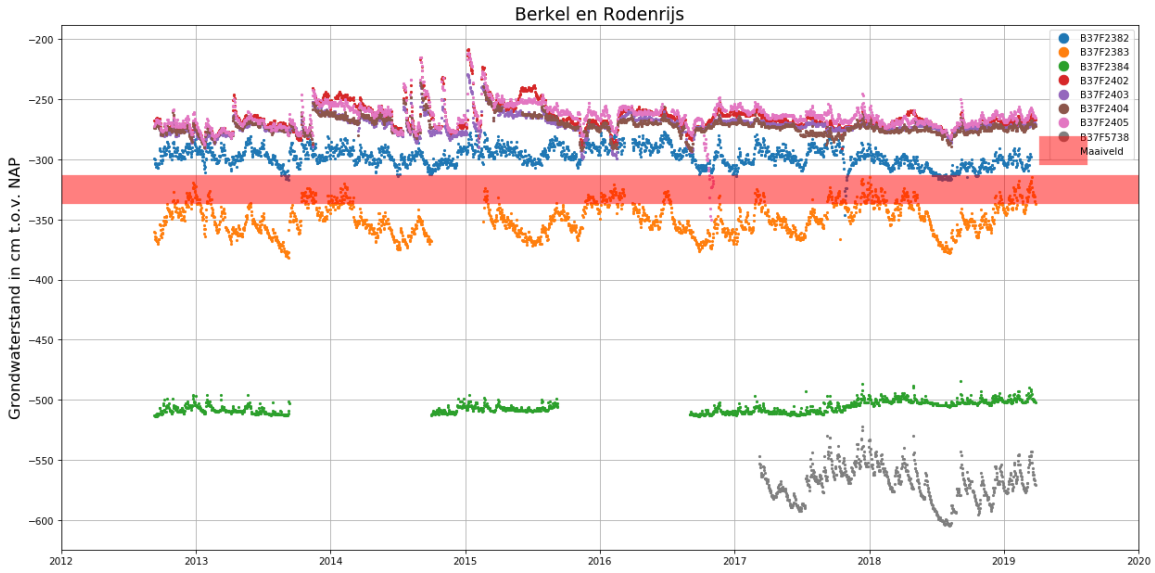
De grondwaterstanden zijn afgeleid uit beschikbare grondwatermetingen in DINO-loket. Afbeelding 6.1. toont de beschikbare peilbuizen in de omgeving van de projectlocatie.

Afbeelding 6.1 Beschikbare peilbuizen rondom projectlocatie.



In afbeelding 6.2 staan de tijdstijghoogtelijnen van de peilbuizen afgebeeld. De rode balk geeft de globale maaiveldhoogte van het parkeerterrein voor de Hoogvliet aan. Ter plaatse van de locatie wordt onderscheid gemaakt in een ondiepe freatische grondwaterstand en diepe grondwaterstand (stijghoogte) in het watervoerend zandpakket.

Afbeelding 6.2 Peilbuizen tijdseries 2012-2019



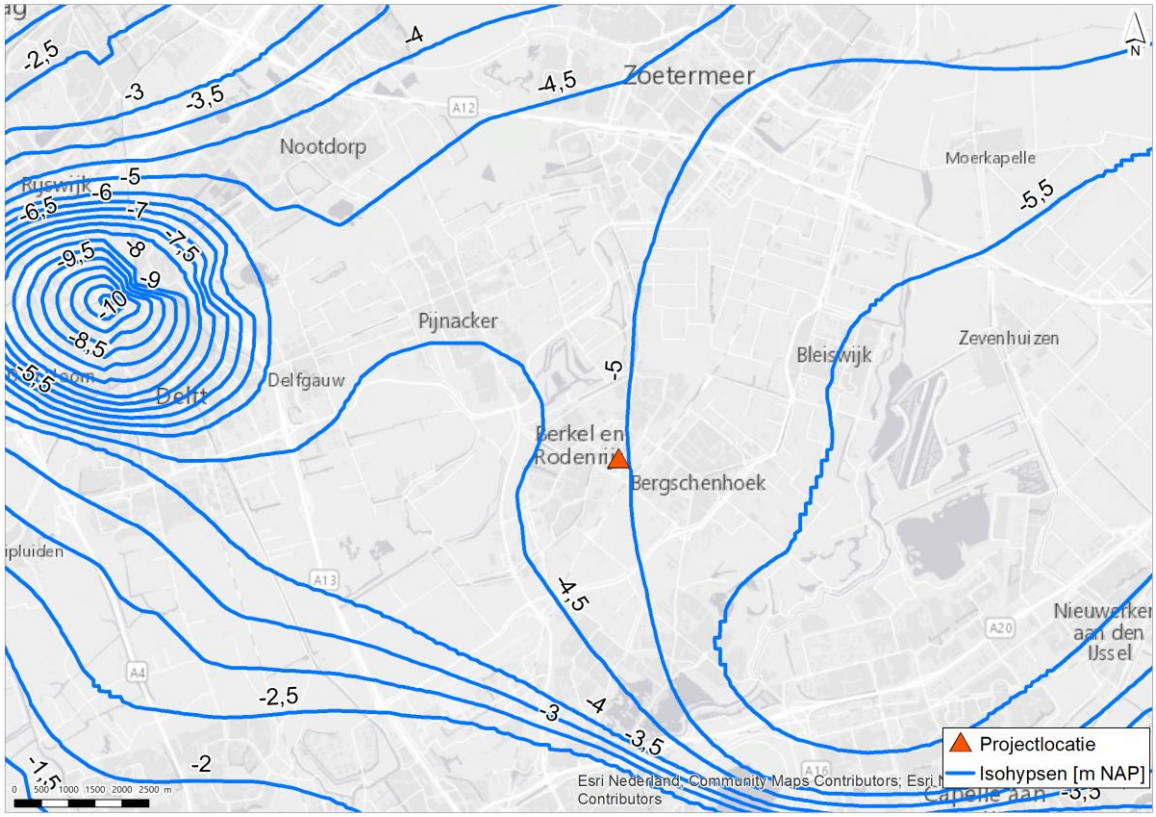
Uit de grafiek blijkt het volgende:

- de dichtstbijzijnde peilbuizen B37F2402, B37F2403, B37F2404 en B37F2405 liggen allen op een maaiveld hoogte van NAP +1 tot -1 m. De grondwaterstanden fluctueert tussen de NAP -2 en -3 meter. De grondwaterstand is op dit stuk waarschijnlijk hoger door de hoogte van het maaiveld ter plaatse van de kerk (dit mogelijk vanwege de ontwatering van de begraafplaats);
- peilbuis B37F2384 (ten oosten) geeft een redelijk constante grondwaterstand van rond de circa NAP -5 m en dat is vreemd to.v de andere reeksen;
- peilbuis B37F5738 heeft een zeer korte reeks van circa twee jaar, de grondwaterstand fluctueert tussen de circa NAP-5,5 m en de NAP-6 m.

In Dino-loket is echter de filterdiepte niet vermeld, daarom is het niet duidelijk of de reeksen de freatische grondwaterstand of de stijghoogte meten.

Ook is er gekeken naar de stijghoogte in het eerste watervoerende pakket. Hiervoor is een stijghoogtekaart uit 1995 geraadpleegd. Normaliter zijn de stijghoogtes in het eerste watervoerende pakket redelijk constant over de tijd. Echter de projectlocatie ligt in het invloedgebied van de DSM onttrekking in Delft. In afbeelding 6.3 zijn de isohypsen afgebeeld rondom de projectlocatie.

Afbeelding 6.3 Isohypsen eerste watervoerende pakket omgeving Berkel en Rodenrijs (situatie 1995)



Ten westen van de projectlocatie is de grondwater onttrekking van DSM duidelijk zichtbaar. De projectlocatie ligt tussen isohypsen NAP -4,5 en 5 m. In de buurt van de locatie (straal van 2 km) zijn geen peilbuizen beschikbaar met peilbuizen in het eerste watervoerende pakket.

Aanbevolen wordt zo spoedig mogelijk peilbuizen te laten plaatsen met een ondiepe filter voor de freatische grondwaterstand en een diep filter voor de stijghoogte in het watervoerend pakket.

IV

BIJLAGE: TEKENINGEN ONDERZOCHTE PARKEERVARIANTEN

Totaal: ca. 184 plaatsen

WITTEVEEN+BOS

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

Variant 1a - Situatie

Wijzigingen

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Getekend	A.H.F. van Dijk	Schaal	1:500
Gecontroleerd	D.C. Middendorp		116953.4.001a
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland		
Datum	17-09-2020	Formaat	A2

Revit Model: T:\DV\R\REVIT\REVIT1-1\1. Template\WB_template_2014.rte

Bestaand: 88

Toegevoegd: ca. 37+

Totaal: ca. 125 plaatsen

WITTEVEEN+BOS

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

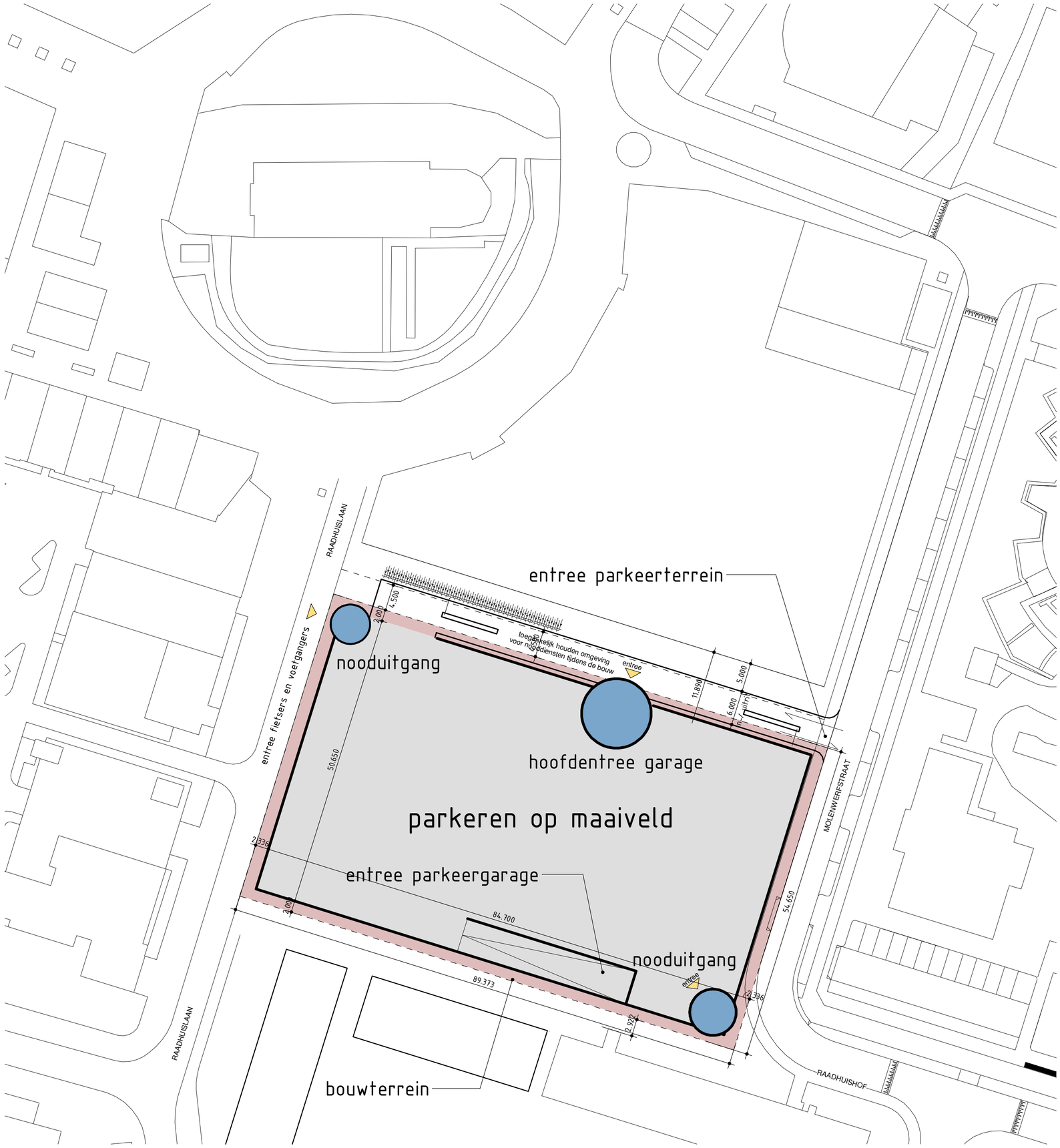
Variant 1b - Terpstraat

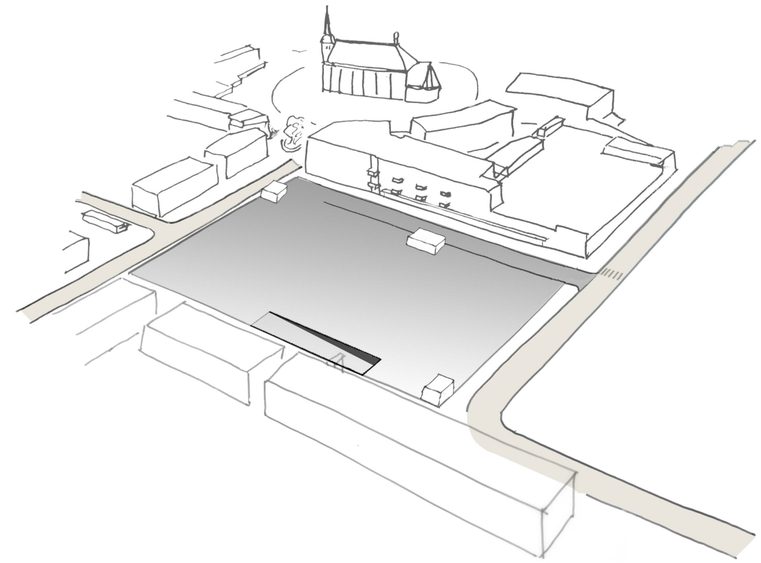
Wijzigingen

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Getekend	A.H.F. van Dijk	Schaal 1:500
Gecontroleerd	D.C. Middendorp	116953.4.001b
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland	
Datum	17-09-2020	Formaat A2

Revit Model: T:\DV\PLA\REVIT\REVIT14\1. Template\WB_template_2014.rte





parkeercapaciteit: 300 auto's

WITTEVEEN+BOS

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

Variant 2 - Situatie

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Getekend	A.H.F. van Dijk
Gecontroleerd	D.C. Middendorp
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland
Datum	17-03-2020

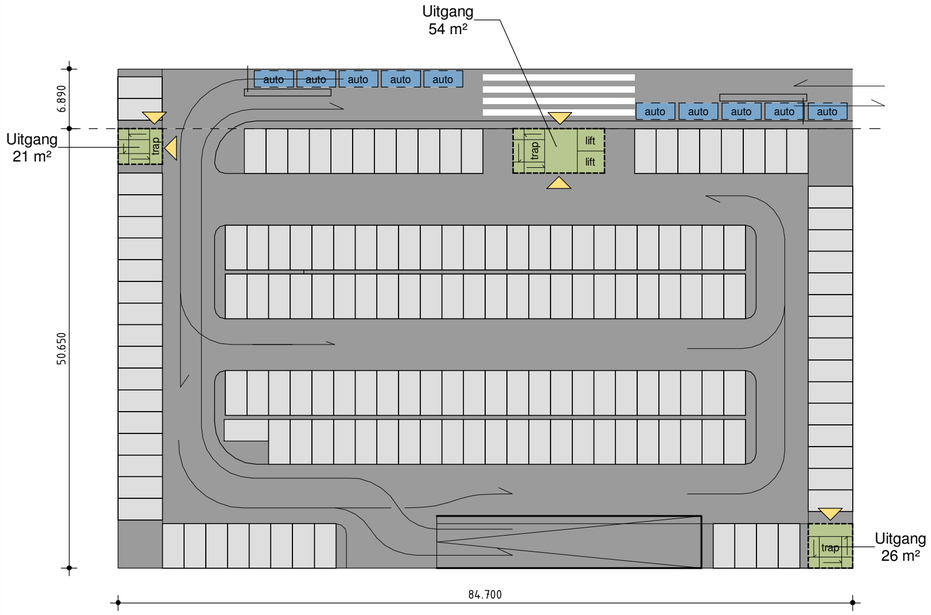
Wijzigingen

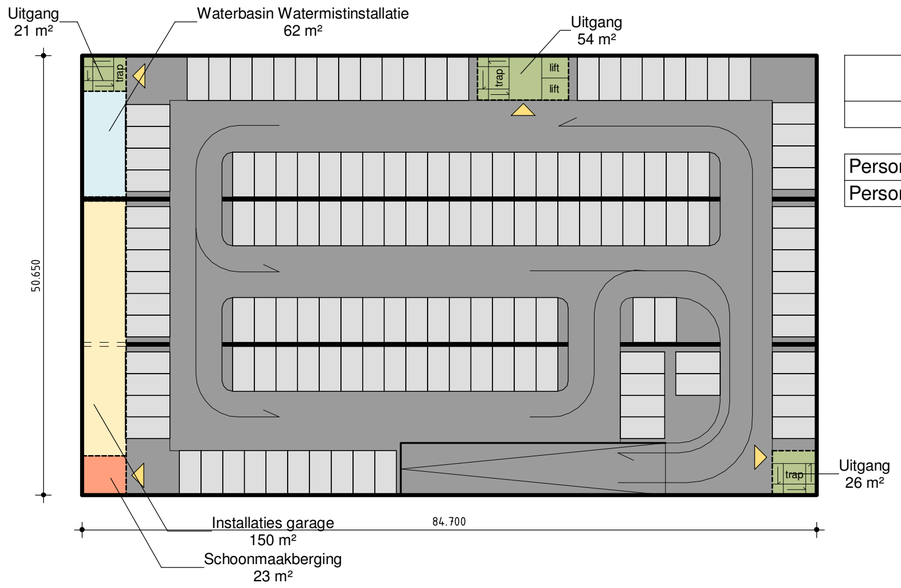
Schaal 1:500

116953.2.002

Formaat A2

Revit Model: T:\DV\R\REVIT\REVIT1-1\1. Template\WB_template_2014.rte





Overzicht capaciteit variant 2 - minimaal programma	
Niveau	Aantal plekken
Personenvoertuigen - Niveau 0	159
Personenvoertuigen - Niveau -1	141
	300

Niveau 0

Niveau -1

functies

- Schoonmaakberging
- Waterbasin Watermistinstallatie
- Uitgang
- Installaties garage

Variant 2 - tweerichtingverkeer

WITTEVEEN+BOS

Witteveen + Bos

Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44

Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

Variant 2 - Tweerichtingsverkeer

Wijzigingen

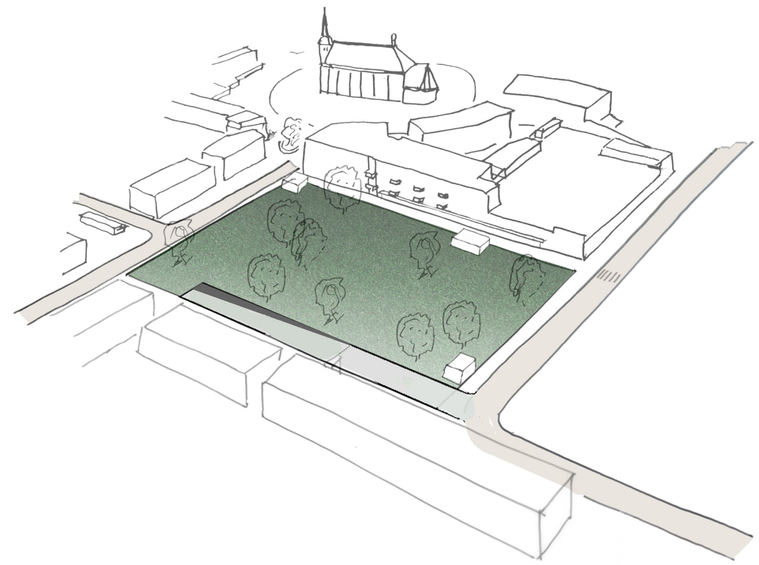
Getekend	A.H.F. van Dijk
Gecontroleerd	D.C. Middendorp
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland
Datum	17-03-2020

Schaal 1:500

116953.2.102

Formaat A2

Revit Model: T:\DV\R\REVIT\REVIT1-1\1. Template\WB_template_2014.rte



parkeercapaciteit: 300 auto's

WITTEVEEN+BOS

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

Variant 3 - Situatie

Wijzigingen

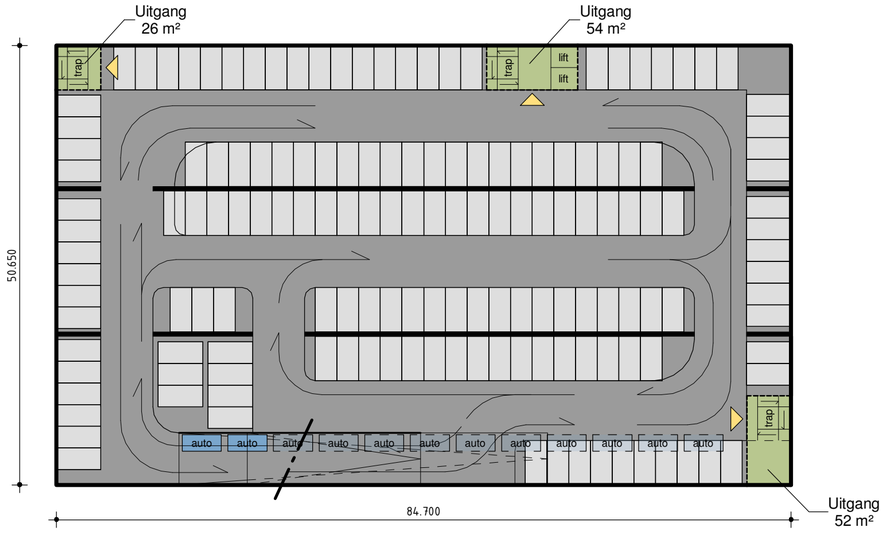
Witteveen+Bos

Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44

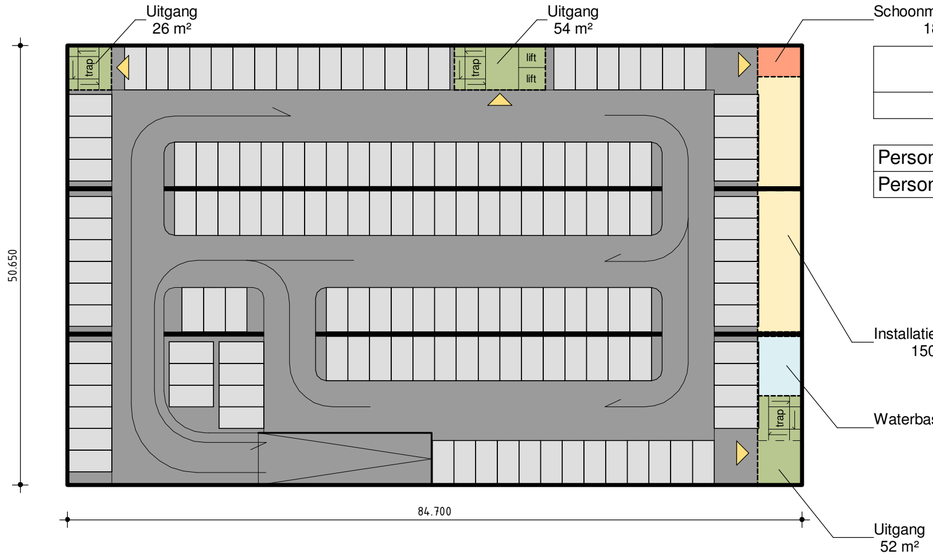
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Getekend	A.H.F. van Dijk	Schaal 1:500
Gecontroleerd	D.C. Middendorp	116953.2.003
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland	
Datum	17-03-2020	Formaat A2

Revit Model: T:\DV\R\REVIT\REVIT1-1\1. Template\WB_template_2014.rte



Niveau -1



Niveau -2

Overzicht capaciteit variant 3 - tweerichtingsverkeer	
Niveau	Aantal plekken
Personenvoertuigen - Niveau -1	151
Personenvoertuigen - Niveau -2	149
	300

Variant 3 - tweerichtingverkeer

functies

- Schoonmaakberging
- Waterbasin Watermistinstallatie
- Uitgang
- Installaties garage

WITTEVEEN+BOS
Witteveen + Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

Variant 3 - Tweerichtingsverkeer

Getekend	A.H.F. van Dijk
Gecontroleerd	D.C. Middendorp
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland
Datum	17-03-2020

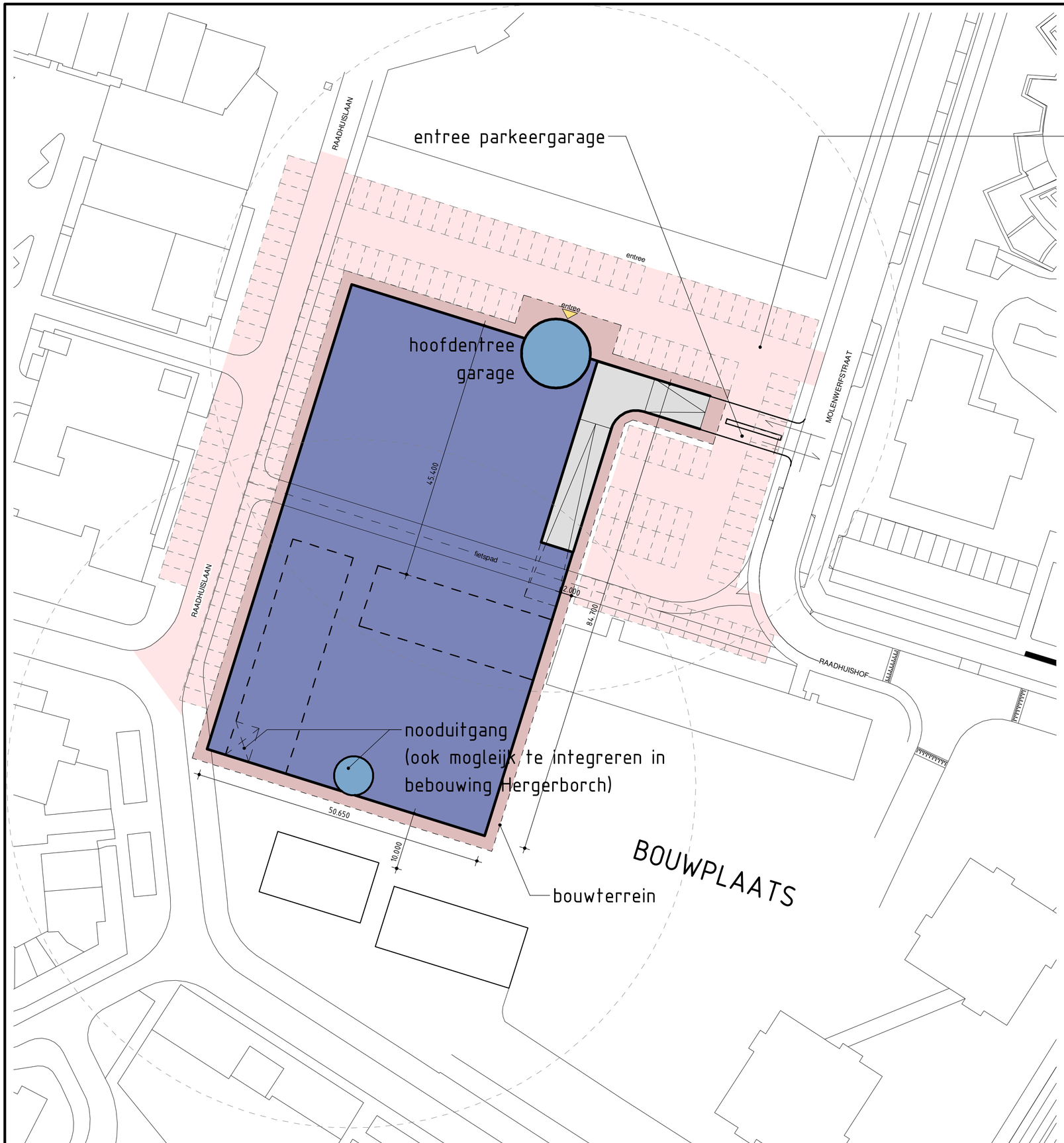
Wijzigingen

Schaal 1:500

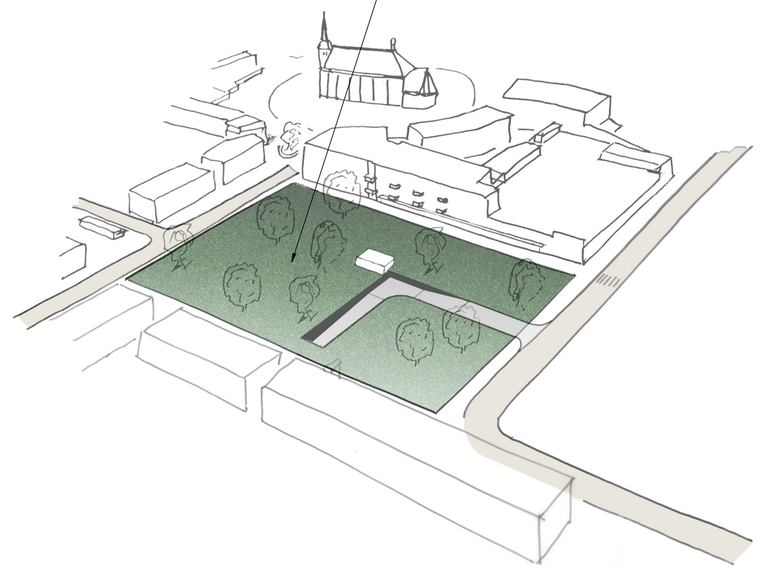
116953.2.103

Formaat A2

Revit Model: T:\DV\PR\REVIT\REVIT1-1\1. Template\WB_template_2014.rte



park op maaiveld



parkeercapaciteit: 300 auto's

WITTEVEEN+BOS

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

Variant 4 - Situatie

Wijzigingen

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Getekend	A.H.F. van Dijk
Gecontroleerd	D.C. Middendorp
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland
Datum	17-03-2020

Schaal 1:500

116953.2.004

Formaat A2

Revit Model: T:\DV\RA\REVIT\REVIT-1\1. Template\WB_template_2014.rte

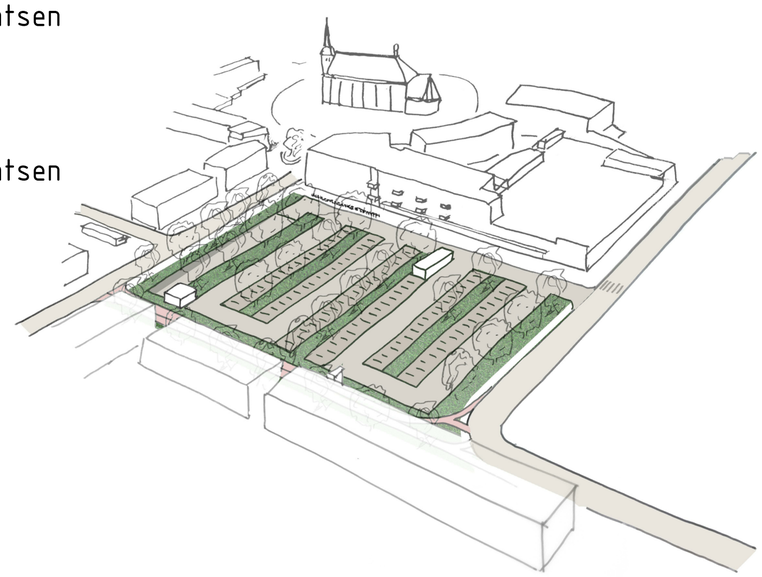
fietsenrekken

entree parkeergarage

entree parkeerterrein

102 parkeerplaatsen
op maaiveld

198 parkeerplaatsen
onder maaiveld



Maaiveld: ca. 102
Garage: ca. 198
Totaal: ca. 300 plaatsen

WITTEVEEN+BOS
Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland
Parkeeropgave Lansingerland
Variant 5 - Situatie

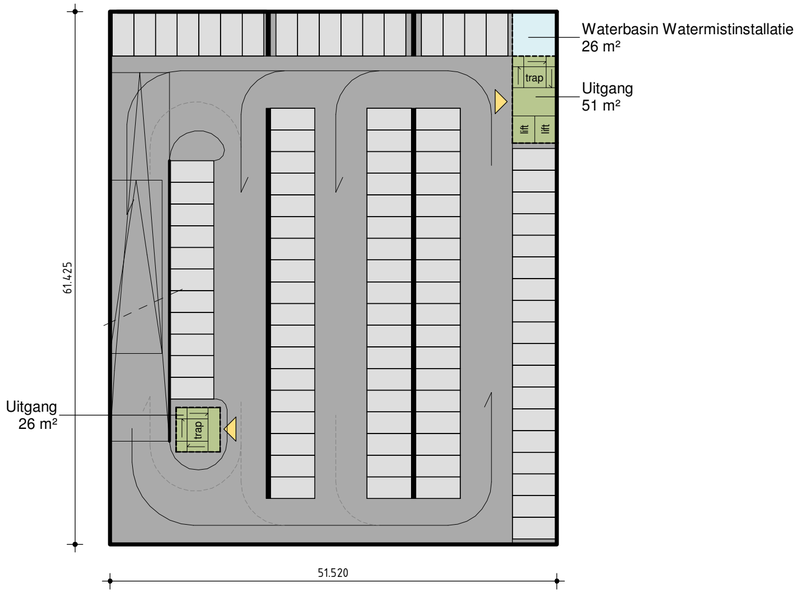
Wijzigingen

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

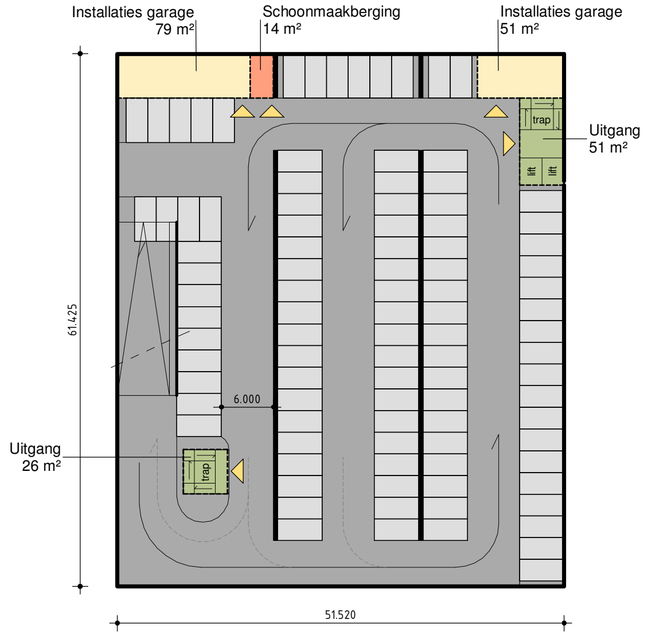
Getekend	A.H.F. van Dijk
Gecontroleerd	D.C. Middendorp
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland
Datum	29-07-2020
Schaal	1:500
	116953.4.005
Formaat	A2

Revit Model: T:\DV\R\REVIT\REVIT-1\1. Template\WB_template_2014.rte

Overzicht capaciteit variant 4	
Niveau	Aantal plaatsen
Personenvoertuigen - Niveau -1	100
Personenvoertuigen - Niveau -2	98
	198



Niveau -1



Niveau -2

Variant 4

functies

- Schoonmaakberging
- Waterbasin Watermistinstallatie
- Uitgang
- Installaties garage

Totaal: ca. 198 plaatsen

WITTEVEEN+BOS

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

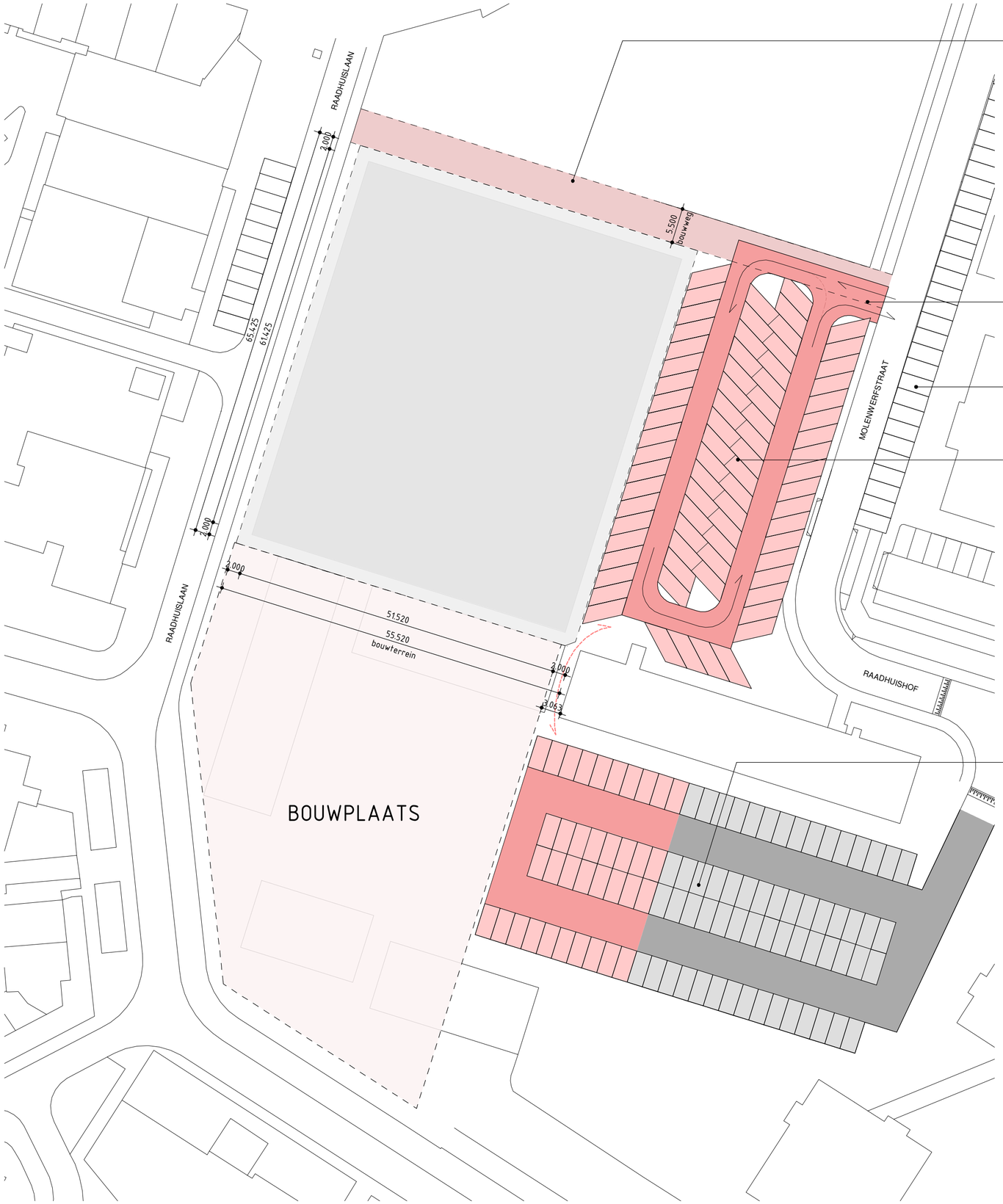
Variant 5 - Indeling garage

Wijzigingen

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Getekend	A.H.F. van Dijk	Schaal 1:500
Gecontroleerd	D.C. Middendorp	116953.4.105
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland	
Datum	29-07-2020	Formaat A2

Revit Model: T:\DV\R\REVIT\REVIT1-11\ Template\WB_template_2014.rte



in later stadium met brandweer af te stemmen of
- er voldoende ruimten onder de luifel is voor het afstempelen van blusvoertuigen/ ladderwagens
- de bebouwing ten noorde van het plangebied voldoende bereikbaar is
- het volstaat dat het linker en rechter deel van de bebouwing ten noorden van het plangebied vanaf twee verschillende straten bereikbaar worden

entree tijdelijk parkeren

bestaand parkeren na aanpassing bocht handhaven

76 tijdelijke parkeerplaatsen

96 tijdelijke parkeerplaatsen voor supermarkten + Hergerborg waarbij gedeelte permanent wordt ingericht t.b.v. Hergerborch

Totaal: ca.172 plaatsen

WITTEVEEN+BOS

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

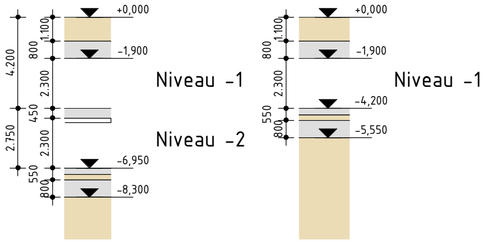
Tijdelijke situatie variant 5

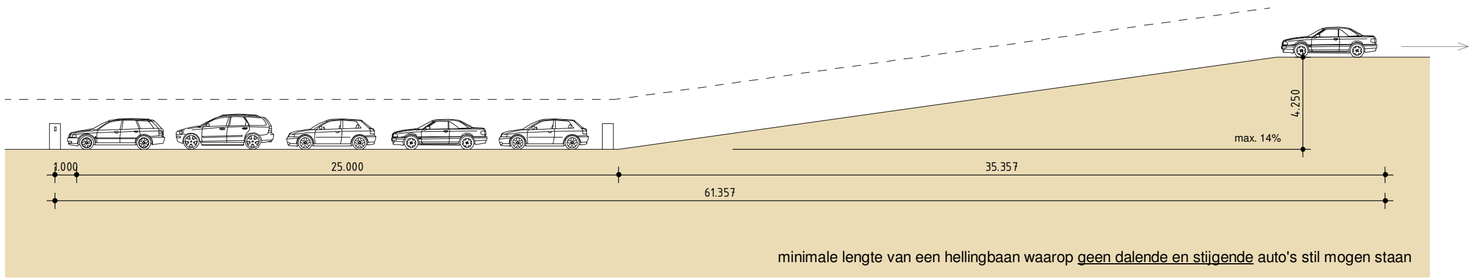
Wijzigingen

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

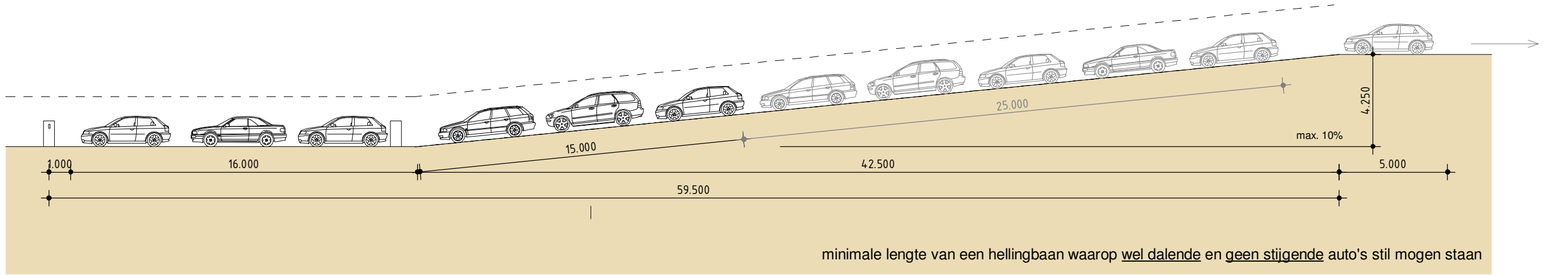
Getekend	A.H.F. van Dijk
Gecontroleerd	D.C. Middendorp
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland
Datum	29-07-2020
Schaal	1:500
	116953.4.005-T
Formaat	A2

Revit Model: T:\DV\R\REVIT\REVIT-1\1 Template\WB_template_2014.rte

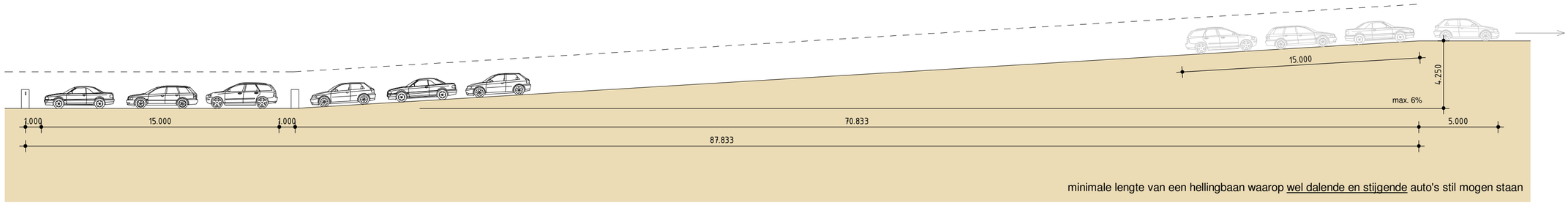




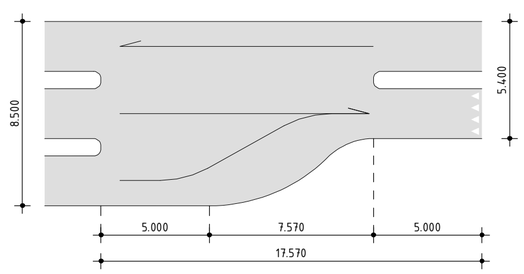
minimale lengte van een hellingbaan waarop <u>geen dalende en stijgende</u> auto's stil mogen staan

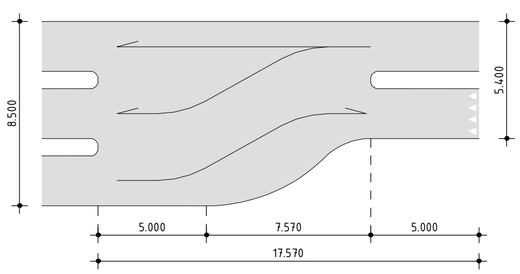


minimale lengte van een hellingbaan waarop <u>wel dalende</u> en <u>geen stijgende</u> auto's stil mogen staan

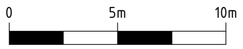


minimale lengte van een hellingbaan waarop <u>wel dalende en stijgende</u> auto's stil mogen staan





principe van overgaan van twee naar drie rijbanen waarbij de middelste rijbaan als wisselstrook kan fungeren



SCHAAL 1:200

WITTEVEEN+BOS

Studie parkeeropgave Lansingerland

Lansingerland

Parkeeropgave Lansingerland

Doorsneden

Wijzigingen

Witteveen+Bos
Van Twickelostraat 2
7411 SC Deventer
Telefoon 0570 69 79 11
Telefax 0570 69 73 44
Postbus 233
7400 AE Deventer
www.witteveenbos.com
info@witteveenbos.com

Getekend	A.H.F. van Dijk
Gecontroleerd	D.C. Middendorp
Goedgekeurd	H.L.M. Laagland
Datum	17-03-2020
Schaal	1:200
	116953.2.300
Formaat	A2

Revit Model: T:\DV\R\REVIT\REVIT1-1\1. Template\WB_template_2014.rte

V

BIJLAGE: OVERZICHT ONTVANGEN STUKKEN

Tabel V.1 Door Witteveen+Bos ontvangen stukken van gemeente Lansingerland

Datum	Onderwerp	Documentnamen
11-09-2019	beeldvorming BCO	- 2019-09-11 beeldvorming BCO.
16-09-2019	brief Hoogvliet beheer	- 2019-09-16 brief Hoogvliet.
17-09-2019	milieuonderzoeken	- 2019-07-17 Milieuonderzoeken definitief.
17-09-2019	onderzoek verkeersstromen en parkeren	- 2019-07-17 Verkeer en parkeren definitief.
24-09-2019	informatie rondom raadsbesluit	- 2019-09-24 nota van uitgangspunten; - 2019-09-24 raadsvoorstel; - 2019-09-24 Variantenstudie.
13-11-2019	informatie over 30 km weg	- mail J. Koch met info over weg 30 km weg.
19-11-2019	stukken locatie	- 002MEC-00-WVU-1SO-K012-191118_Situatie A0 840x1820_v8-840x1820_1000 (als DWG, en pdf).
19-11-2019	milieuonderzoeken	- memo onderzoeken.
25-11-2019	archeologische beleidskaart	- archeologische beleidskaartLansingerland A1; - beleidskaart_2016; - beleidskaart_ExportCAD.
06-12-2019	omgevingsvergunning pand Hoogvliet-Aldi	- 312001_situatie_pdf_I13.21240; - 312006 brandcompartimentering_pdf; - 312201_gevels_pdf_I13.21254; - notitie_brandveiligheidV3_pdf; - omgevingsvergunning reguliere procedure.
06-12-2019	akoestisch onderzoek omleggen weg	- akoestisch onderzoek.
06-12-2019	overzicht eigendomssituatie grond in gebied	- eigendomssituatie.
06-12-2019	overzicht bomen in gebied	- kaart bomenverordening.
06-12-2019	contact gemeente Lansingerland met Stedin over gasleiding	- RE gasleiding Berkel Centrum.
06-12-2019	contactpersoon brandweer	- 20191206 Mail J. Koch.
09-12-2019	parkeerbalans	- 191018 Parkeerbalans bij vastgestelde modellen.
09-12-2019	hoogtemetingen	- 2019-12-09 BCO bestaande situatie concept 01_v8; - 2019-12-09 BCO bestaande situatie concept 01_v8-A0 500.
10-12-2019	aantal parkeerplaatsen	- 20191210 Mail J. Koch.
16-12-2019	archeologie	- RE Berkel Centrum Oost archeologie.
17-12-2019	nieuw voorstel op te leggen weg	- 101217 Te verleggen Molenwerfstraat klaar-Model 1.
10-01-2020	hoogtemetingen	- 2020-01-08 BC Oost BR wk02 nieuwe hoogte_v8; - 2020-01-08 K001-20200107 bs verhardingen-K001-20200107 bld 01-200; - 2020-01-08 K001-20200107 bs verhardingen-K001-20200107 bld 02-200; - 2020-01-08 K002-20200107 bs riolering-K002-20200107 bld 01-200; - 2020-01-08 K002-20200107 bs riolering-K002-20200107 bld 02-200.
20-01-2020	- fundering oud gemeentehuis	- 20200120 Mail J. Koch.
28-01-2020	informatie parkeergarage westzijde	- 4042517_1561578805621_Blok_1_-_plattegronden_-_2019.06.25.
28-01-2020	kostenraming Fagus	- 280-MEM-001-Uitgangspunten ramingen Berkel Centrum-Oost-CON0; - variant 3A Parkeren op maaiveld 1 laag ondergronds routing Berkelsdijkje;

Datum	Onderwerp	Documentnamen
		- variant 4 Parkeren 2 lagen onder maaiveld routing via Berkelsdijkje.
07-02-2020	vraagstuk duurzaamheid	- 20200207 Mail J. Koch; - hitte stresstest light.
11-02-2020	variant 4	- 20200211 Mail J. Koch; - variant 4.
13-02-2020	aandeel laadpalen	- 20200213 Mail J. Koch.
14-02-2020	inmeting Berkel Centrum Oost	- 2020-01-15 BCt B&R wk02 IP w8 GROEN - v8; - 2020-01-15 K001-20200115 bs verhardingen-K001-20200115 bld 01; - 2020-01-15 K001-20200115 bs verhardingen-K001-20200115 bld 02; - 2020-01-15 K001a-20200115 bs verhardingen v8 -bl 01; - 2020-01-15 K001a-20200115 bs verhardingen v8 -bl 02; - 2020-01-15 K004-20200115 bs groen-K004-20200115 bld 01; - 2020-01-15 K004-20200115 bs groen-K004-20200115 bld 02; - 2020-01-15 K004a-20200115 bs groen v8 -bl 01; - 2020-01-15 K004a-20200115 bs groen v8 -bl 02; - 2020-02-04 - Bomen - inventarisatie DEF; - 2020-02-04 - Bomen - inventarisatie; - 20200214 Mail J. Koch.
17-2-2020	inrichting park	- 20200217 Mail J. Koch.
21-2-2020	voorbereidingstijd Stedin	- 20200221 Mail J. Koch.
25-2-2020	aan te houden kosten voor park	- 20200225 Mail J. Koch.
26-2-2020	keuze variant 4	- 20200226 Mail J. Koch.
30-4-2020	informatie Terpstraat en verdiepingsslag	- 090-BCW-WVU-K003-200422-Terpstraat-v8; - eigendom gemeente; - inrichtingsplan parkeerterrein Hoogvliet Aldi; - kadastrale nummers KPN gebouw; - luchtfoto parkeerterrein Hoogvliet Aldi; - luchtfoto Terpstraat; - stukken ten behoeve van verdiepingsslag parkeeropgave; - zoekgebied extra parkeren; - 20200430 Mail J. Koch.
13-5-2020	nadere specificatie beschikbaar gebied Terpstraat	- Terpstraat vrijhouden bevoorrading; - 20200519 Mail J. Koch.
16-6-2020	reactie verkeerskundige vragen	- 20200616 Mail L. de Bonth.
17-6-2020	groeninrichting parkeerterrein	- 20200617 Mail L. de Bonth.
9-7-2020	ontwerpschets variant 4	- ontwerpschets Laura.

VI

BIJLAGE: GLOBALE ENGINEERING EN UITVOERINGSPLANNING

Versie 2 19 maart 2020

Globale planning parkeergarage en Molenwerfstraat

nr	Maanden/werkzaamheden	aantal maanden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	36	37	38	41	42	43	44	45	46
1	Besluitvorming en voorbereiding	*????*																																										
2	Voorbereiding opdrachtverlening adviesdiensten	*3*	x	x	x																																							
3	Opstellen ruimtelijke onderbouwing	*3*				x	x	x																																				
4	Bestemmingsplan procedure (31 dec ter inzake 2020)	*12*							x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																									
5	Onderzoeken, sondering bodem ect	*3*					x	x	x																																			
6	Opstellen UAV-GC contract	*5*					x	x	x	x	x																																	
7	Voorselectie aannemers	*2*								x	x																																	
8	Aanbesteding	*4*										x	x	x	x																													
9	Engineering	*12*														x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x																	
10	Omgevingsvergunning	*4*																x	x	x	x																							
11	Voorbelasten wegtracé	*6*														x	x	x	x	x	x																							
12	Bouwrijp maken wegtrace	*1*																				x																						
13	Omleggen van de Molenwerfstraat	*6*																				x	x	x	x	x	x																	
14	Aanleg tijdelijk parkeerterrein	*1*																									x																	
15	Middenspanningstrafo moet verplaatst zijn	*????*																									x																	
16	Bouwrijp maken parkeerterrein	*1*																									x																	
17	Bouw van de parkeergarage	*14*																										x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
18	inrichten maaiveld	*5*																																					x	x	x	x	x	
18	Oplevering	*1*																																										x

VII

BIJLAGE: SSK KOSTENRAMING PARKEERGARAGE EN WEGOMLEGGING - (GEHEIME BIJLAGE)

VIII

BIJLAGE: BEHEER- EN ONDERHOUDSRAMINGEN - (GEHEIME BIJLAGE)

GEMEENTE Lansingerland

Ruimte & Economie
Gebiedsopgaven
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Jeroen Koch
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Aan de leden van de Gemeenteraad
en de leden van de commissie Ruimte

Verzenddatum 28 oktober 2020
Ons kenmerk U20.07905
Uw brief van

Onderwerp **Geheimhouding bijlagen T20.10661, T20.10662 en T20.10663 bij raadsvoorstel parkeeropgave Berkel Centrum Oost**

Geachte leden van de Gemeenteraad en de commissie Ruimte,

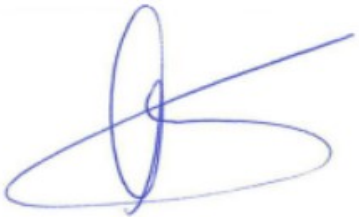
In de commissievergadering van 10 november 2020 wordt u het raadsvoorstel ‘parkeeropgave Berkel Centrum Oost’ aangeboden (BR2000092). Drie bijlagen bij dit voorstel geven inzicht in de investeringskosten en kosten van beheer en onderhoud van de verschillende parkeeroplossingen (T20.10661, T20.10662 en T20.10663).

Omdat openbaarmaking van deze cijfers de onderhandelingspositie van de gemeente negatief kan beïnvloeden hebben wij op grond van artikel 86 lid 2 van de Gemeentewet geheimhouding aan de commmissie opgelegd voor bijlagen T20.10661, T20.10662 en T20.10663 (artikel 10 lid 2 onder b van de Wet openbaarheid van bestuur). Deze geheimhouding duurt totdat de opdracht tot realisatie van de parkeeroplossing en wegverlegging is gegund.

Voor het geval dat na behandeling in de commissie Ruimte het document ter bespreking wordt doorgezonden naar de raad, heeft ons college eveneens geheimhouding opgelegd conform artikel 25 lid 2 van de Gemeentewet met de hierboven genoemde motivering en tijdsduur.

Wij verzoeken de raad om de opgelegde geheimhouding in haar eerstvolgende vergadering (29 oktober 2020) te bekrachtigen conform artikel 25 lid 3 van de Gemeentewet.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland



Lucas Vokurka
Secretaris

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Raadsvoorstel
Gemeente Lansingerland

Onderwerp	**Vaststellen gebiedsvisie Bosland en locatie afvalbrengstation**
Portefeuillehouder	Simon Fortuyn
Registratienummer	BR2000081
Datum Raad	26 november 2020

Gevraagde beslissing:

1. Het Afvalbrengstation te realiseren op bedrijventerrein Leeuwenhoekweg voor € 3,5 miljoen.
2. In te stemmen met scenario 2B uit de Gebiedsvisie Bosland als voorlopig einddoel voor de ontwikkeling van Bosland.
3. De kapitaallasten hiervoor te dekken uit de afvalstoffenheffing.
4. 1 miljoen vrij te laten vallen uit de reserve kapitaallasten en toe te voegen aan de Algemene Reserve.

0. Samenvatting

Het huidige afvalbrengstation voldoet niet aan de milieutechnische eisen van DCMR (het KCA-depot voldoet niet en de aanwezige vloer is niet vloeistof dicht) en geeft hen mogelijkheden voor bestuurlijke dwang of handhavingsacties. Naast de wettelijke noodzaak bestaat op dit vlak een morele plicht: we dienen ons aan de wetten en voorschriften te houden en moeten onze inwoners een veilig ABS bieden. De realisatie van een nieuw of gemoderniseerd afvalbrengstation is daarom noodzakelijk en onvermijdelijk. De beste locatie voor een nieuw en modern ABS is op bedrijventerrein Leeuwenhoekweg.

Het gebied rond Bosland is op dit moment van matige kwaliteit. Door het vaststellen van een visie op het gebied beogen we een verbetering van omgeving en het zoeken naar passende functies. Hiervoor stellen we scenario 2B uit de Gebiedsvisie Bosland vast.

1. Aanleiding/ context met tijdlijn

De gemeenteraad heeft in eerdere besluiten toegewerkt naar verbetering van het afvalbrengstation (hierna: ABS) en het gebied ‘Bosland’. Om te komen tot een Raadsbesluit zijn verschillende onderzoeken gedaan, welke ook als bijlagen bij dit voorstel gevoegd zijn.

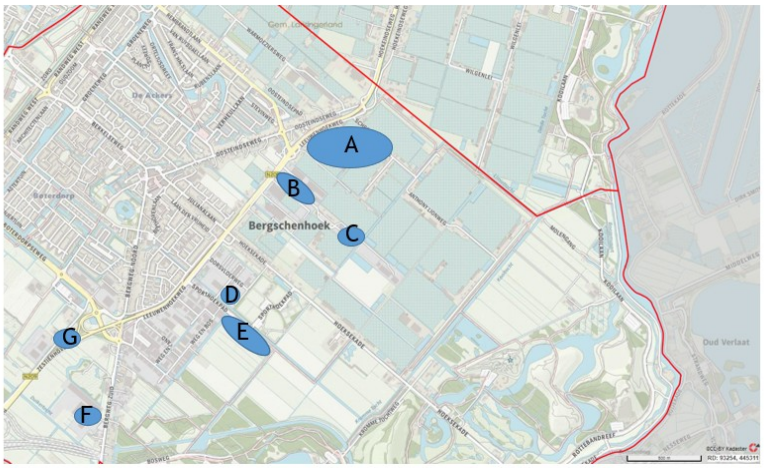
2. Maatschappelijk effect

Met het realiseren van een nieuw ABS verbeteren we onze dienstverlening richting de inwoners op het gebied van het gescheiden inzamelen van verschillende afvalstromen en met het realiseren van het zonnepanelenweide doen we een substantiële bijdrage aan de toename van duurzame energie in onze gemeente.

3. Argumenten

1.1 De publieksfunctie van het ABS moet op de best mogelijke plek in Lansingerland komen

In de zoektocht naar de beste locatie voor het ABS zijn een aantal alternatieve locaties benoemd als onderzoeklocaties (zie afbeelding en bijlage T19.15211).



Deze locaties zijn intern door een team van o.a. afval, stedenbouw, verkeer, een planeconoom, een planjurist en deelprojectleiders beoordeeld. Een aantal locaties is als 'niet mogelijk' bestempeld, bijvoorbeeld vanwege het bestemmingsplan of omdat de locatie te klein is. De overige drie locaties zijn op 6 onderdelen gescoord. Deze analyse is opgenomen in de genoemde bijlage. Onderstaande tabel is hiervan het resultaat.

	Score	Beperkingen	Beschikbare ruimte	Verkeer	Vindbaarheid	Inzet financiën	Ruimtelijke ordening	Fasering
A: nabij afrit N209	-	Glastuinbouwconcentratiegebied						
B: Voorzijde Bosland	**6,3**		6	9	9	5	6	3
C: Huidige locatie	**8,7**		9	8	8	10	9	8
D: Leeuwenhoekweg	**8,7**		9	8	9	6	10	10
E: Nabij sportvelden	-	Groen-/recreatiegebied						
F: Parnassia	-	Milieucategorie niet mogelijk						
G: Voormalige zoutopslag	-	niet voldoende ruimte						

Op basis hiervan scoren twee locaties gelijk, de huidige locatie en de locatie op bedrijventerrein Leeuwenhoekweg. Op beide locaties is naast vestiging van het afvalbrengstation voldoende mogelijkheid om ook interne uitbreidingen te kunnen doen, voor bijvoorbeeld (deelactiviteiten van) de gemeentewerf of kringloopactiviteiten. Voor een mogelijke uitbreiding van functies geldt wel dat de gronden die daarvoor nodig zouden zijn op Leeuwenhoekweg ook betrokken zijn bij gesprekken over een mogelijke uitplaatsing van een bedrijf uit Berkel. Voor de locatie Leeuwenhoekweg wordt de score vooral beïnvloed door de score op "Inzet financiën". Omdat we op Leeuwenhoekweg een kavel intern moeten leveren (en niet aan derden kunnen verkopen; waarde van het perceel 1,5 miljoen) is het financiële resultaat slechter dan Bosland (waar de kavel beschikbaar is). Leeuwenhoekweg scoort hoger op kwalitatieve afwegingen.

Bij verplaatsing naar Leeuwenhoekweg komt op Bosland een groot stuk vrij. Hiervoor is de gebiedsvisie Bosland (zie onder argument 1.2) opgesteld. Daaruit blijkt dat er een beperkt aantal, maar goede invullingen voor het achter te laten terrein van Bosland is. Zo kan het terrein mogelijk gebruikt worden voor bepaalde bedrijfsactiviteiten. Gezien de vervuiling van de grond en omgevingsfactoren zou het terrein interessant kunnen zijn voor bedrijven zonder (veel) opstallen. Daarnaast is het mogelijk om een zonne-panelenweide te realiseren. Daarmee kunnen we een duurzame en financieel renderende functie toe (nader onderzoek moet uitwijzen hoe groot dit rendement werkelijk zal zijn) toevoegen. Zo ontstaan er ruimtelijk en financieel goede argumenten om het ABS te verplaatsen naar Leeuwenhoekweg.

1.2 Scenario 2B is het meest kansrijk en levert de meeste meerwaarde
Voor het bepalen van de toekomst van Bosland lieten we een Gebiedsvisie opstellen (door Kuiper Compagnons, I20.09877). Deze gebiedsvisie is globaal van opzet en geeft inzicht in de overwegingen voor bepaalde denkrichtingen.
In de gebiedsvisie is onderscheid gemaakt tussen drie gebieden: 1) het voorterrein (nabij de Leeuwenhoekweg), 2) het middenterrein (woonwagenlocatie en ABS) en 3) het achterterrein (thans verhuurd aan Comgoed). Voor de verschillende gebieden zijn meerdere invullingen opgesteld (1A-1C, 2A-2D en 3A-3C, pagina's 18 t/m 27). Deze zijn vervolgens gecombineerd en gebruikt voor verschillende kansrijke scenario's, waarbij omwille van een aantal onzekerheden, vier tussenscenario's zijn opgenomen (scenario's 1,2A, 2B, 3 t/m 6, pagina's 28 en 29).

In hoofdlijnen constateerden we uit deze Gebiedsvisie:

Voorterrein
Het enige alternatief voor het voorterrein is het vestigen van het ABS. Echter, uit het gemeentelijk onderzoek naar alternatieve locatie voor het ABS blijkt dat dit niet wenselijk is. Deze scenario's leveren geen optimaal ABS (slechts een smal alternatief is mogelijk). Daarnaast is hiervoor onderhandeling met de huidige grondeigenaar nodig. Dit zijn vaak lange trajecten en de financiële impact is vooralsnog onduidelijk. Dit deel zal dus de huidige bestemming bedrijventerrein houden.

Middenterrein
Voor het 'middengebied' moeten de meeste keuzes gemaakt worden. Hier zijn nu het woonwagencentrum (met autobedrijf en paardenbak), het ABS en de uitvalsbasis voor de afvalinzamelaar gevestigd. Het beeld is dat de huidige situatie niet wenselijk is, en waar mogelijk functies uitgeplaatst moeten worden. Als zaken uitgeplaatst kunnen worden, zou het middengebied toegevoegd kunnen worden aan een zonnepanelenweide, maar kan ook verlenging van het bedrijventerrein worden.

Achterterrein
De ontwikkeling van het achterterrein hangt samen met ontwikkelingen op het gehele terrein. Met name de huidige functie 'wonen' heeft invloed op wat er mogelijk is. Er is daarom meer

onderzoek nodig om concrete plannen voor Bosland te kunnen vaststellen. Dit zal de komende periode, op basis van de Gebiedsvisie, gedaan worden.

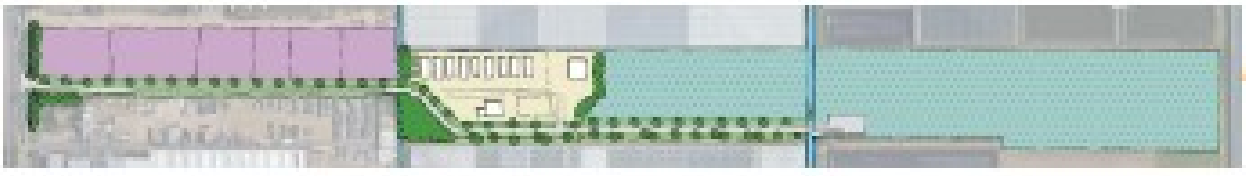
De alternatieven voor het achterterrein zijn niet groot. De huidige invulling is niet gewenst en zal beëindigd worden. Bestemmingen als 'wonen' of 'maatschappelijke' functies zijn niet passend. Als alternatief valt te denken aan bepaalde bedrijven, kassengebied, een zonnepanelenweide of een groene invulling.

Invulling als ecologische zone is niet logisch. Een 'vogelgebied' is zeker waardevol, maar kan in een kassengebied ook tot overlast leiden. Daarnaast heeft het geen verbinding met andere ecologische zone's. Financieel levert het geen bijdrage.

De realisatie van een geheel nieuw bedrijventerrein of aanvulling van het kassengebied lijkt geen haalbare business case. De gronden zijn vervuild wat zeer hoge saneringskosten betekend. Het terrein ligt hoger en het betreft een relatief smalle strook. Daarmee valt de uitbreiding van kassen feitelijk af. Het realiseren van een geheel nieuw bedrijventerrein is ruimtelijk gezien niet passend, aangezien het gebied geheel omsloten is door kassen.

Het meest voor hand ligt de huisvesting van bepaalde bedrijven of het realiseren van een zonnepanelenweide. Voor bedrijven zal gelden dat het gaat om bedrijven die zonder gebouwen toe te voegen hier hun bedrijfsactiviteiten kunnen realiseren.
Met het realiseren van een zonnepanelenweide kan er een (financieel) aantrekkelijke invulling voor het achterterrein ontstaan. Met deze functie wordt nog wat verdient, maar het is vooral ook een bijdrage aan de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente. Indien het achterste terrein hiervoor geschikt is, kunnen in elk geval ca. 6.000 panelen geplaatst worden. Indien dit uitgebreid kan worden naar een maximale variant, kan dit oplopen tot ruim 11.000 panelen. Dat zou betekenen dat een deel van mogelijke toekomstige wijken écht energieneutraal kunnen worden aangelegd.

Op basis hiervan stellen we scenario 2B vast als voorlopig doel voor Bosland:



In eerste instantie beschouwen we dit scenario als voorlopig einddoel omdat er nog teveel onzekerheden zijn om scenario als vast staand gegeven te beschouwen. Het nog uit te voeren onderzoek ten aanzien van de woonwagenbewoners moet uitwijzen welke functies op het middenterrein mogelijk zijn

1.3 de financiële gevolgen worden conform eerdere besluiten en beleid verwerkt
Onder het kopje “Kosten, baten, dekking en advies Financiën” worden de financiële consequenties gedetailleerd toegelicht. Belangrijk is dat kosten voor afvalinzameling, ook het ABS, ten laste komen van de afvalstoffenheffing. Dit is in lijn met eerdere besluitvorming. Verwerking van de benodigde middelen levert een hogere heffing op van € 3,71 per huishouden en een stijging van ca. 1,5%.

De dekking van het extra krediet van 1 miljoen (uit de Kadernota 2020) is ondanks deze beleidslijn geboekt in de reserve kapitaallasten. Deze 1 miljoen investering in het ABS kan vanwege de benoemde beleidslijn volledig worden doorberekend in tarief, vrijvallen ten gunste van de algemene reserve.

4. Kanttekeningen
De voorziene ontwikkelingen op Bosland doen zich voor in een zeer complexe fysieke en sociaal maatschappelijke omgeving. Er zijn vele factoren (huidige bedrijven, bewoners, huurders, grondeigenaren) die invloed hebben op de uitkomsten van dit proces. Met dit besluit zetten we een stap richting de duurzame ontwikkeling van het gebied, verbeteren we de inzameling en scheiding van het afval en zetten we stappen op het gebied van energieopwekking.

5. Financiële consequenties met dekkingsvoorstel

<u>Afvalbrengstation</u>
Voor de realisatie van het afvalbrengstation (Verder te noemen: ABS) aan de Leeuwenhoekweg is een totaal krediet noodzakelijk van € 3,5 miljoen, bestaand uit € 1,5 miljoen grondkosten en € 2 miljoen inrichtingskosten en bouwkosten nieuwe ABS.

Voor de hierboven genoemde investering is in de kadernota 2020, het eerder in het collegeprogramma opgenomen krediet van € 1.500.000, verhoogd tot een krediet van € 2.500.000 voor de realisatie van het ABS. Dit krediet is echter, door de locatiekeuze, ontoereikend en dient als gevolg van de verplaatsing verhoogd te worden met € 1.000.000. De lasten in de begroting die het gevolg zijn van het verplaatsen van het ABS en het realiseren van een moderne ABS dat aan alle kwaliteitseisen voldoet en daarmee een extra meerwaarde heeft voor onze inwoners, zullen conform de afgesproken beleidslijn worden gedekt uit het tarief voor de afvalstofheffing.

De uitgangspunten voor de grondkosten komen voort uit de grondexploitatie Leeuwenhoekweg. De grond voor het ABS is reeds in bezit van de gemeente. Hierdoor dient een interne levering plaats te vinden vanuit de grondexploitatie naar het actief. We leveren deze gronden tegen de marktwaarde van Leeuwenhoekweg. Aangezien de Grondexploitatie Leeuwenhoekweg verlies-gevend is (en hiervoor een voorziening getroffen is) is de grond reeds gewaardeerd op de lagere marktwaarde en behoeft er geen aanvullende voorziening te worden getroffen.

In het ‘locatieonderzoek Afvalbrengstation’ is onderbouwd dat er een kavel van 7.000 m² nodig is voor het ABS. De kavelprijs op Leeuwenhoekweg is €190,- per m². Gezien de mogelijkheid bestaat dat een grotere kavel benodigd is hebben wij, met een marge van 10%, de grondwaarde ingeschat op € 1.463.000,-.

De inrichtingskosten zijn gebaseerd op de kostenraming voor de realisatie van het ABS in bijlage 2 van ‘Programma van Eisen ABS’ en bedraagt € 1.995.000,-.

Conform de nota activabeleid schrijven wij op grond niet af. Op de inrichting van het ABS dient afgeschreven te worden. Op basis van bijlage 1 van het activabeleid valt de inrichting van het ABS onder categorie 3.5.1 en zal deze binnen 20 jaar worden afgeschreven, gezien wij geen restwaarde inrekenen leidt dit tot een afschrijvingslast van € 100.000 per jaar gedurende de aankomende 20 jaar.

Daarnaast rekenen wij rente toe over de gedane investeringen (zowel grond als inrichting ABS). Op basis van de huidige omslagrente leidt dit tot een structurele last, die jaarlijks zal afnemen als gevolg van afschrijving, beginnend op € 26.500 in jaar 1 voor rentelasten.

Tenslotte kunnen de kosten voor het huidige ABS op bosland uit de heffing vallen. Het overzicht van huidige boekwaardes (per 1-1-2020) op Bosland is als volgt:

Omschrijving activa	Laatste jaar activum	Boek waarde 31/12/2019	Rente	Kap. lasten
Aankoop opstallen Irado	2036	546.428,64	5.785,68	37.928,52
Aankoop opstallen Indaver	2026	832.222,16	9.511,08	128.400,00
Aankoop perceel Leeuwenakkerweg	2099	285.132,54	2.851,32	2.851,32
Totaal		**1.663.783,34**	**18.148,08**	**169.179,84**

De post ‘Aankoop opstallen Irado’ is nu onderdeel van de afvalstoffenheffing. Hierdoor kan, na realisatie en ‘verlaten’ van het (huidige) ABS, een bedrag van € 36.000,- na verplaatsing uit de berekening van de heffing vallen. De kapitaallasten worden dan structurele lasten in de begroting.

Indien opstallen gesloopt gaan worden ten behoeve van een herbestemming, vraagt dit om een boekhoudkundige aanpassing. De boekwaarde wordt dan in één keer als verlies genomen (het opstal is immers gesloopt). Daar tegen over staan dat er meerjarig geen kapitaallasten en rente meer gerekend hoeft te worden. Sloop vraagt dus een eenmalig verlies in het betreffende jaar en geeft meerjarig ruimte op de begroting. Het vestigen van het ABS op Leeuwenhoekweg heeft geen gevolgen voor de hoogte van boekwaardes van ‘Aankoop opstallen Irado’ en Aankoop opstallen Indaver’. Pas nadat besloten zou worden de opstallen te slopen voor een zonnepanelenweide of een andere bestemming treedt bovenstaande in werking.

Totaal zullen de lasten voor de begroting die met de investering voor het nieuwe ABS samenhangen € 90.500 in het eerste jaar zijn. Wij verwachten de realisatie van het ABS te kunnen afronden in 2021. Het eerste jaar van kapitaallasten wordt verwacht in 2022. Conform ons activabeleid schrijven wij het jaar opvolgend van realisatie pas af.

Het krediet van 1,5 miljoen, uit het collegeprogramma, is conform deze beleidslijn opgenomen en verwerkt in de begroting en het meerjarig tarief. Extra stijging van het tarief als gevolg van het huidige voorstel bedraagt € 2,40 (ca. 1% stijging). Op basis van het aantal huishoudens binnen de gemeente leidt dit alles tot een totale verhoging van het tarief van ongeveer € 3,71 in de eerste jaren (ca. 1,5% stijging). Waarbij dit jaarlijks met ongeveer € 0,05 zal afnemen.

De dekking van het extra krediet van 1 miljoen (uit de Kadernota 2020) is ondanks de genoemde beleidslijn geboekt in de reserve kapitaallasten. Deze 1 miljoen kan, vanwege de benoemde beleidslijn en omdat we de investering van het ABS volledig doorberekenen in tarief, vrijvallen ten gunste van de algemene reserve.

Structurele inkomsten

Het niet meer gebruiken van Bosland als uitvalsbasis voor de afvalinzameling heeft geen financiële gevolgen. Met het beëindigen van het tijdelijke huurcontract met Comgoed verliezen we ca. € 50.000,- aan inkomsten per jaar. Door de verkoop of verhuur van het terrein voor een bedrijf of de exploitatie van een zonnepanelenweide willen we dit goed maken.

Een optimale bezetting van het terrein kan worden gerealiseerd door dit voor meerdere doelen in te zetten en te verhuren. Hieronder is een mogelijke uitkomst van de nader te onderzoeken mogelijkheden berekend.
Het middenterrein kan worden verhuurd met als doel bedrijfshuisvesting. Voor de bedrijfshuisvesting verwachten wij minimaal een huur te kunnen vragen van € 30.000,- per jaar.
Het achter terrein kan worden gebruikt voor het plaatsen van het zonnepark, waarbij wordt gestreefd naar het plaatsen van het maximale capaciteit aan zonnepanelen ten opzichte van de capaciteit van de aansluitingen. In de quick-scan is uit gegaan van een ‘standaardhuur’ van € 5.000,- per hectare en totaal van € 12.500,- (in alle scenario’s gelijk). Wanneer wij het zonnepark door een derde partij laten realiseren, streven wij er naar een huur te kunnen vragen, op basis van het te behalen rendement tussen 6,1% en 11,7%, van € 20.000,- per jaar. Dit zal er naar verwachting toe leiden dat de huuropbrengsten gelijk zullen blijven aan de vervallen huur van Comgoed.

Beëindigen huur Comgoed	-/- € 50.000,-
Verhuurbedrijf middengebied	+/-€ 30.000,-
Huur grond zonnepark en/of	+/-€ 20.000,
Totaal	Meerjarig sluitend

Bosland

Naast de realisatie van het ABS zal de inrichting van Bosland nog gewijzigd dienen te worden. Uitwerking hiervan wordt gedaan na afronding van (o.a.) de onderzoeken van het woonwagen-centrum en zonnepanelenweide. Hiervoor is reeds een krediet beschikbaar van € 1 miljoen, waarbij de dekking voor de kapitaallasten plaatsvindt vanuit de reserve kapitaallasten. Dit zal dan ook niet leiden tot extra lasten in de begroting 2021 en verder.

6. Juridische aspecten

De huurovereenkomst met Comgoed eindigt aan het einde van dit jaar van rechtswege en kan jaarlijks worden verlengd. De dienstverlening van Renewi loopt (maximaal) tot 2025, waarbij Bosland als uitvalsbasis gekoppeld is.

7. Duurzaamheid

We optimaliseren het afvalbrengstation wat bijdraagt aan betere afvalscheiding.

8. Extern draagvlak / burgerparticipatie

Er is overleg geweest met Renewi ten aanzien van het ABS. Met de woonwagenbewoners is intensief overleg over hun positie en toekomst. Zij weten ook van een mogelijk onderzoek naar alternatieve locaties af. Met overige stakeholders is nog geen overleg geweest. Bij de uitwerking van de verschillende plannen, zal ook contact opgenomen worden met naburige ondernemers of zij zich kunnen vinden in de plannen van de gemeente of mogelijk nog (uitbreidings)wensen hebben die passen in deze algemene visie.

9. Verdere procedure

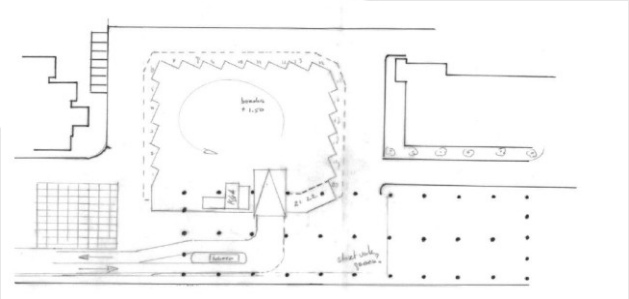
Uitvoering in deelprojecten

De projectaanpak en financiële randvoorwaarden zullen per project na besluitvorming verder uitgewerkt worden. De realisatie van het afvalbrengstation zal uitgevoerd worden. De andere ontwikkelingen zullen op basis van onderzoeken en nadere besluiten ingevuld worden.

We starten met de voorbereidingen voor de realisatie van het ABS conform onderzoek Witteveen+Bos

Voor de realisatie van het ABS is het uitgangspunt de vorm zoals opgenomen in het onderzoek van Witteveen+Bos. Op hoofdlijnen bestaat het ontwerp uit een verhoogd bordes waar bezoekers met de auto op rijden. De containers staan aan de randen van het bordes opgesteld. Bezoekers hoeven geen trap meer op om het afval in de container te deponeren. De containers worden aan de zijkant door vrachtwagens gewisseld.

In schets ziet dat er als volgt uit:



We beëindigen de huurrelatie met Comgoed
De activiteiten van Comgoed leveren op dit moment een bijdrage aan de circulaire economie van Lansingerland. Echter, ruimtelijk gezien past een dergelijke bedrijfsfunctie niet in de Gebiedsvisie zoals we die onder besluit 2 vaststellen. Verder is er overlast voor de omliggende kassen (door verspreiding van stof en brand in de compost).

Uiterlijk 2025 beëindigen we de huidige uitvalsbasis voor het inzamelen van (huishoudelijk) afval
Op dit moment wordt de huisvuilinzameling gedaan door Renewi. Zij gebruiken hiervoor op basis van de voorwaarden uit de aanbesteding het terrein op Bosland als uitvalsbasis. De gemeente stuurt op basis van de Gebiedsvisie aan op het verminderen van dergelijke functies op het terrein. Daarnaast zijn er partijen die terrein hebben voor deze functie in een redelijke nabijheid (Zoetermeer, Pijnacker en Berkel en Rodenrijs). Bij de nieuwe aanbesteding voor afvalinzameling (uiterlijk in 2025) wordt de huidige uitvalsbasis niet meer opgenomen. Een passende functie van het achterterrein kan dan desgewenst uitgebreid worden naar het middenterrein.

Om de woonomgeving van het woonwagencentrum te normaliseren is nader onderzoek nodig
De gemeente wil de woonomgeving voor woonwagenbewoners normaliseren, hier of elders. Op dit moment staat een verkenning voor een alternatieve locatie nog in de kinderschoenen en wordt geïntensiveerd. In de Gebiedvisie wordt geconstateerd dat het woonwagencentrum conflicterend is met de huidige functies en vice versa. Planologisch zijn zeven wagens, een garagebedrijf en paardenbak mogelijk gemaakt, maar bij een herschikking óp het terrein zou dit al bijna niet meer mogelijk zijn vanwege milieutechnische beperkingen van omliggende bedrijven. Ná verplaatsing van het afvalbrengstation en beëindiging van de activiteiten van Comgoed, ontstaat er echter een nieuwe situatie. Daarnaast is het de vraag of een woonbestemming op deze plek verantwoord en maatschappelijk aanvaardbaar is. De huidige bewoners wonen hier al vele jaren, naar (relatieve) tevredenheid. Een deel van hen blijft hier graag; een deel hoopt op een nieuwe locatie. Over eisen en wensen voor de locatie (hier of elders) wordt ook overleg met de bewoners gevoerd.

Voor realisatie van een alternatieve functie op het midden- en achterterrein is nader onderzoek nodig
Er is meer onderzoek nodig om concrete plannen voor Bosland te kunnen vaststellen. Dit zal de komende periode op basis van de Gebiedsvisie gedaan worden. Het meest voor hand ligt de uitbreiding van het huidige bedrijventerrein of het realiseren van een zonnepanelenweide.
Op het achterterrein zijn niet veel functies wenselijk en mogelijk. De invulling met kassen is bedrijfseconomisch niet mogelijk en een ecologische invulling heeft geen meerwaarde op deze plek (zie ook onder argumenten 1.3).
De gemeente kan vanuit economische afwegingen ook kiezen om bepaalde bedrijfsactiviteiten hier een plek te geven. Bedrijven die geen of weinig opstallen nodig hebben zouden hier een

plek kunnen vinden. De milieucategorie (wel rekening houdend met de huidige functie wonen) kan ook aantrekkelijk zijn voor bepaalde bedrijven.

Ook is een zonnepanelenweide goed mogelijk. Om de haalbaarheid van een dergelijk zonnepark te beoordelen is een quick-scan (zie bijlage I20.13131) opgevraagd. Hieruit blijkt dat de business case op deze plek sluitend en een goed rendement voor een ontwikkelaar mogelijk is. Het gemeentebrede beleidskader voor zonne-energie is nog ontwikkeling, maar qua locatie past deze locatie binnen de voornemens die wij over dat beleidskader hebben. Daarnaast is er wel nadere uitwerking nodig. Vragen als ‘wat zijn de (financiële en energetische) opbrengsten’, ‘hoe gaan we dit exploiteren’, ‘hoe moet een dergelijke functie ‘in de markt’ worden gezet’ en ‘welke positie krijgt de gemeente hierin’ moeten nader worden onderzocht.

Na de vervolgonderzoeken bepalen we of de weg Bosland verbeterd moet worden.
In zowel de studie van Kuiper Compagnons als Witteveen en Bos wordt aandacht gevraagd voor de entree. Deze zou opgeknapt moeten worden. Mogelijke maatregelen zijn het aanbrengen verlichting, aanplant groen en verbeteren erfafscheiding bij de ondernemers. Mogelijk kan het profiel verbreed worden en kunnen openbare parkeerplaatsen toegevoegd worden. Voor de eerste drie punten is overleg nodig met de grondeigenaren, maar niet persé grondverwerving. Voor het laatste punt is wel grondverwerving nodig. Echter, mocht uit onderzoek blijken dat (ook) het woonwagencentrum verplaatst wordt, dan wordt de functie van deze weg minder zwaar. Het aanpassen van de weg wordt pas gedaan nádat over de functies op Bosland meer duidelijkheid is.

Bijlagen
1. Programma van Eisen afvalbrengstation (Witteveen+Bos) I20.09985
2. Visie Bosland met behoud afvalbrengstation op Bosland (Witteveen+Bos) I20.09906
3. Locatieonderzoek afvalbrengstation (Intern) T19.15211
4. Gebiedsvisie Bosland (door Kuiper Compagnons) I20.09877
5. Quick-scan zonnepanelenpark Bosland (door Rom3D) I20.13131

Raadsbesluit
Gemeente Lansingerland

Datum Raad	26 november 2020
Registratienummer	BR2000081
Onderwerp	**Vaststellen gebiedsvisie Bosland en locatie afvalbrengstation**

De raad van de gemeente Lansingerland;
Na het voorstel gelezen te hebben

Op basis van de argumenten
- Scenario 2B is het meest kansrijk en levert de meeste meerwaarde.
- De publieksfunctie van het ABS moet op de best mogelijke plek in Lansingerland komen.
- De financiële gevolgen hiervan worden conform eerdere besluiten en beleid verwerkt.

Rekening te houden met
- Eerder vastgestelde besluiten en beleidslijnen.

Besluit(en)
1. Het Afvalbrengstation te realiseren op bedrijventerrein Leeuwenhoekweg voor € 3,5 miljoen.
2. In te stemmen met scenario 2B uit de Gebiedsvisie Bosland als voorlopig einddoel voor de ontwikkeling van Bosland.
3. De kapitaallasten hiervoor te dekken uit de afvalstoffenheffing.
4. 1 miljoen vrij te laten vallen uit de reserve kapitaallasten en toe te voegen aan de Algemene Reserve.

Dit Raadsbesluit is vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 26 november 2020,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Afvalbrengstation Bosland

Programma van eisen

Gemeente Lansingerland

30 september 2019

Project	Afvalbrengstation Bosland
Opdrachtgever	Gemeente Lansingerland
Document	Programma van eisen
Status	Definitief
Datum	30 september 2019
Referentie	113979/19-015.713
Projectcode	113979
Projectleider	R.M. van Meerkerk
Projectdirecteur	W.F. van den Berg MSc
Auteur(s)	R.M. van Meerkerk
Gecontroleerd door	C.F. Teeuw MSc
Goedgekeurd door	R.M. van Meerkerk
Paraaf	

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Stationsweg 5
Postbus 3465
4800 DL Breda
+31 (0)76 523 33 33
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1	**INLEIDING**		**5**
1.1	Huidig afvalbrengstation		6
1.2	Leeswijzer		6
2	**OMGEVINGSANALYSE**		**7**
2.1	Ligging		7
2.2	Bestemmingsplan		8
2.3	Verkeersbewegingen		8
2.4	Parkeren		9
2.5	Toegang afvalbrengstation		9
3	**PROGRAMMA VAN EISEN AFVALBRENGSTATION**		**10**
3.1	Terreininindeling, capaciteiten en ruimtebeslag afvalbrengstation		10
	3.1.1	Algemene eisen	10
	3.1.2	Principemogelijkheden voor de terrein lay-out	11
	3.1.3	Capaciteiten afvalbrengstation	12
	3.1.4	Overige aspecten	16
3.2	Bordes		17
3.3	Gebouwen ten behoeve van het afvalbrengstation		19
	3.3.1	Beheerderunit	19
	3.3.2	KGA-depot	21
	3.3.3	Entree als bouwkundig element	22
	3.3.4	Erfafscheiding en ruimtelijke kwaliteit	22
4	**SAMENVATTING**		**23**
	Laatste pagina		24
	Bijlage(n)		**Aantal pagina's**
I	Ontwerpnotitie		10
II	Kostenraming ontwerp 0003		2

1

INLEIDING

Het afvalbrengstation (hierna: ABS) van de gemeente Lansingerland aan de Bosland 51, moet worden vervangen en gemoderniseerd. Het huidige afvalbrengstation veroudert en voldoet niet meer aan de huidige gebruikswensen en normen van deze tijd. In totaal wonen in de gemeente Lansingerland ruim 61.000 inwoners. Voor deze inwoners verzorgt de gemeente Lansingerland de inzameling van al het huishoudelijk afval. Niet alleen de lediging van minicontainers, maar ook de inzameling en verwerking van onder meer papier, kunststof verpakkingen, glas, chemisch afval, snoeiafval en grof huishoudelijk afval.

In 2017 heeft Wasteview in opdracht van de gemeente Lansingerland een verkennend onderzoek verricht waarbij een eerste inschatting is gemaakt van de mogelijkheden en omvang voor een nieuw afvalbrengstation. Inmiddels is het bestuurlijke besluitvormingsproces op gang gekomen, zodat de gemeente Lansingerland de mogelijkheden verder kan uitwerken. Hiertoe wordt een verder uitgewerkt ruimtelijk programma van eisen (hierna PvE) opgesteld.

Het PvE bestaat uit een inventarisatie van eisen en wensen die samen inzicht geven in de benodigde ruimte en diensten die de gemeente Lansingerland op de beoogde locatie wil onderbrengen. De basis voor het PvE vormt de informatie, die de gemeente Lansingerland en de huidige exploitant Renewi aan Witteveen+Bos ter beschikking heeft gesteld. In deze rapportage worden de gewenste en vereiste functies en het ruimtebeslag van de bedrijfsvoering aangegeven. Dit PvE dient als uitgangspunt voor het opstellen van een schetsontwerp voor een terreininrichting en bijbehorende kostenraming(en).

In verschillende, logisch op elkaar volgende stappen wordt een ontwerp voor het afvalbrengstation voorbereid. Voor het gehele project gaat het daarbij om:

- fase 1: vooronderzoek:
  - deel 1: PvE:
    - het opstellen van een programma van eisen (PvE) en ideevorming ten behoeve van een nieuw ontwerp tot en met het opstellen van een voorkeursschetsvariant (handmatig). Hiertoe worden ten minste 3 schetsontwerpen vervaardigd. Een globale kostenraming op basis van de schetsvariant maakt deel uit van deze fase;
  - deel 2: voorlopig ontwerp (VO):
    - het uitwerken van de gekozen schetsvariant tot een VO (digitaal). Parallel hieraan het uitvoeren van de benodigde technische onderzoeken (zoals een milieukundig bodemonderzoek) en het starten van de voorbereiding van de vergunningsprocedure;
- fase 2: definitief ontwerp (DO):
  - het uitwerken van het VO tot een DO. De grootste verschillen tussen het VO en het DO hangen samen met de technische uitwerking van het VO naar het DO, gebaseerd op de informatie uit de technische onderzoeken. Zo wordt bijvoorbeeld de diameter en diepteligging van de riolering bepaald, op basis van de te verwachten regenbelasting en de ligging van het gemeentelijke rioleringsstelsel;
- fase 3: contract:
  - het opstellen van contractdocumenten (traditioneel RAW-bestek, UAV-gc);
- fase 4: realisatie:
  - het realiseren van het DO, directievoering en toezicht.

Het huidige rapport beschrijft alleen deel 1 van fase 1 van het project. In de regel vormt dit een belangrijk besluitvormingsmoment, waarmee de hoofdlijnen van een nieuw afvalbrengstation voor een groot deel worden bepaald. Een schetsontwerp biedt daarbij de mogelijkheid enkele verkennende toetsen in een vroeg stadium te verrichten.

1.1 Huidig afvalbrengstation

Het huidige inzamelpunt voor grof huishoudelijk afval is momenteel aan de Bosland 51 te Bergschenhoek gevestigd. Burgers van de gemeente Lansingerland kunnen hier grof huishoudelijk afval, waaronder snoeihout, puin, metaal, grofvuil, wit- en bruingoed, ICT en dergelijke brengen. De voorziening is maandag tot en met vrijdag geopend tussen 08.00 en 16.00 uur. Zaterdag is het afvalbrengstation geopend tussen 09.00 en 15.00 uur. Er is geen avondopenstelling. Op zondag, evenals op feestdagen is het afvalbrengstation gesloten.

1.2 Leeswijzer

De onderhavige rapportage is bedoeld om een inschatting van het minimaal noodzakelijke kaveloppervlak te kunnen maken en is als volgt opgebouwd:
- hoofdstuk 1 geeft een inleiding tot het PvE;
- hoofdstuk 2 beschrijft het ruimtelijk PvE ten behoeve van het afvalbrengstation;
- hoofdstuk 3 gaat nader in op het schetsontwerp.

2

OMGEVINGSANALYSE

In de rapportage ‘Programma van eisen en wensen’, opgesteld door Wasteview, van 15 december 2017 is verkend op welke wijze het afvalbrengstation kan worden vernieuwd en of er mogelijkheden zijn om dit op het bestaand terrein aan de Bosland 51 te realiseren. Hierbij zijn de 2 locaties op het terrein onderzocht, te weten ‘Voorterrein Bosland 51’ en ‘Achterterrein Bosland 51’. In de bovengenoemde rapportage is geconcludeerd dat het ‘Voorterrein Bosland 51’ voldoende ruimte biedt om een nieuw afvalbrengstation te realiseren.

De terreingrootte op Bosland 51 is door Witteveen+Bos beoordeeld en is inderdaad voldoende om alle afvalstromen die in het Landelijk Afval plan 3 (LAP3) zijn opgenomen in te zamelen. Additionele functies als bijvoorbeeld demontage van goederen of kringloopactiviteiten (refurbishment of verkoop niet, maar wel de inzameling), worden niet gerekend tot de gemeentelijke taak, waarmee deze geen onderdeel uitmaken van het PvE.

2.1 Ligging

In afbeelding 2.1 wordt inzichtelijk gemaakt waar de locatie zich bevindt en welke overige functies in de directe omgeving worden vervuld. De volgende functies liggen in de omgeving:

- woonwagens ten noorden van het ABS;
- kassen, direct ten zuiden, maar ook ten noorden en oosten van het ABS;
- Comgoed (gebruiker van het zuidoostelijk deel van het terrein, waardoor ook vrachtverkeer van circa 10 wagens per dag langs het terrein komen).

Afbeelding 2.1 Locatie en overige functies (locatie toekomstig afvalbrengstation binnen het blauwe kader)

2.2 Bestemmingsplan

De locatie is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Oosteindsepolder en Warmoeziersweg' (onherroepelijk en vastgesteld op 26 september 2013), waarin is opgenomen dat bedrijven van/tot en met milieucategorie 3.1 gevestigd mogen worden. Een gemeentelijk afvalbrengstation valt onder milieucategorie 3.1, zodat het bestemmingsplan op deze locatie geen belemmering zal zijn. Er is binnen het bestemmingsplan geen mogelijkheid opgenomen voor detailhandel (paragraaf 5.5.1. lid a.), zodat de verkoop van goederen niet is toegestaan. Dit belemmert eventuele toekomstige wensen voor kringloopactiviteiten waarbij verkoop van gebruikte goederen plaatsvindt. Inzameling kan wel plaatsvinden.

2.3 Verkeersbewegingen

In het gebied zijn verschillende functies aanwezig, die gebruik maken van dezelfde route via Bosland. Daarnaast staat nabij de ingang van het huidige afvalbrengstation een woonwagenstandplaats. Het achterste deel (zuidoosten) van het terrein wordt gebruikt door Comgoed, waar ongeveer 10 vrachtwagens per dag op en af rijden. Deze verkeersstroom loopt wel over het voorste deel van het terrein, waar op dit moment het ABS gevestigd zit. Voor zowel de bewoners van de woonwagens, alsook voor de aanliggende bedrijven, is het van belang inzicht te krijgen/hebben in de te verwachte vervoersbewegingen van en naar het afvalbrengstation.

De Bosland sluit via de Leeuwenhoekweg aan op de N209. Deze maakt onderdeel uit van de hoofdinfrastructuur van Bergschenhoek. Deze kruising is een voorrangskruising met een verkeersregelinstallatie. Doordat het huidige afvalbrengstation op dezelfde locatie blijft is het de verwachting dat het verkeersaanbod niet substantieel zal veranderen. Een quickscan voor een verkeersbeoordeling, waarbij ook de bestaande verkeersintensiteiten worden meegenomen, wordt dan ook niet geadviseerd. Doordat bezoekers voor het afvalbrengstation op andere tijdstippen van de verkeersstructuur gebruik

maken, bijvoorbeeld op zaterdag, wanneer veel bedrijven op het industrieterrein gesloten zijn is hierbij ook positief. Indien dit in de toekomst verkeersproblemen geeft, kan de gemeente spelen met de openingstijden om eventuele overlast te beperken en/of te voorkomen.

2.4 Parkeren

Op het terrein dienen parkeervoorzieningen te worden gerealiseerd voor personeel en bezoekers. Personeel zal als eerste het terrein betreden en ingeval het personeel met de auto komt zal hiervoor een afgeschermde voorziening nodig zijn. Tevens kan personeel op de fiets komen, zodat ook hier een fietsenstalling voor is gewenst. Deze zal bij voorkeur overdekt en dicht bij de toegang gesitueerd worden. In de regel hebben bezoekers van een afvalbrengstation alleen het doel afval te storten en daardoor is er weinig behoefte te parkeren.

Ondanks dat de toekomstige beheerder, Renewi en de gemeente, nog geen beleid heeft voor het toepassen en het gebruik van elektrische voertuigen, wordt er ten minste 1 laadpaal opgenomen in het ontwerp. Ook aansluitpunten voor E-bikes maken deel uit van het PvE. Deze zijn vooralsnog enkel bedoeld voor personeel en/of bedrijfsvoertuigen.

Besluit# 1
Ten minste één laadpaal opnemen in het ontwerp en voorzieningen opnemen voor het opladen van elektrische voertuigen en E-bikes. Parkeren vindt plaats op eigen terrein.

2.5 Toegang afvalbrengstation

Binnen de projectgrenzen voor het afvalbrengstation is de ingang/uitgang een belangrijk element, omdat het invloed heeft op de verkeersstromen van en naar Bosland. Door de ligging is er weinig keuze te maken over de locatie van deze ingang/uitgang. Om verkeersproblemen zoveel mogelijk te voorkomen is een opstelruimte op eigen terrein van enige lengte van belang. Hiermee wordt gedoeld op ruimte die noodzakelijk is voor een wachtrij van bezoekers van het afvalbrengstation op pieken in bezoekersaantallen. Daarnaast zal er een ‘eigen’ route nodig zijn voor de bedrijfsvoertuigen. Afhankelijk van het ontwerp, de openingsuren en het te verwachtte aanbod aan bezoekers wordt de benodigde opstelruimte bepaald.

3

PROGRAMMA VAN EISEN AFVALBRENGSTATION

Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste onderdelen waarmee de grootte, vorm en routering op een afvalbrengstation worden bepaald. Daarnaast zijn er verschillende elementen die van belang zijn voor het functioneren van een afvalbrengstation. Bijvoorbeeld het aanbrengen van krachtstroom (voor eventuele perscontainers) en wateraansluitingen (brandpreventie, schoonmaken van het terrein, tegengaan ongewenste stofemissies bij droog weer). Vooralsnog hebben deze elementen geen invloed op de principekeuze ten aanzien van de meest passende terreinvorm. Deze elementen worden in fase 2 van de projectfasering ingevoegd bij de verdere uitwerking van VO naar DO.

Uitgangspunt is een compleet afvalbrengstation waar de inwoners tenminste alle afvalstromen conform het Activiteitenbesluit kunnen aanbieden, met een klimaatvriendelijke, duurzame en circulaire uitstraling.

Besluit# 2
Uitgangspunt bij het ontwerp van het afvalbrengstation is een voorziening waarbij tenminste alle afvalstromen van het Activiteitenbesluit ingenomen kunnen worden, met zoveel als mogelijk een klimaatvriendelijke, duurzame en circulaire uitstraling.

3.1 Terreinindeling, capaciteiten en ruimtebeslag afvalbrengstation

3.1.1 Algemene eisen

Het terrein dient grotendeels voorzien te worden van een verharding die voldoet aan de eisen ten aanzien van belasting en milieu (containerplaatsen, wegvakken personenverkeer en vrachtverkeer). Een geotechnisch grondonderzoek is medebepalend voor de opbouw van de verhardingsconstructies en de funderingen, om ongewenste zettingsverschillen te voorkomen. Vooralsnog bieden de sonderingen van de gebouwen in de directe omgeving een beeld van de grondslag, welke bij het opstellen van dit PvE zal worden aangehouden, voor alle plekken waar afvalcontainers kunnen staan.

De uiteindelijke terreinindeling zal de interne organisatie moeten ondersteunen dankzij een ontwerp, waarbij is gekeken naar logistieke aspecten, het goed plaatsen van functies en gebruiksvriendelijkheid. Daarnaast dient de terreinindeling minimale inzet van personeel mogelijk te maken en een goede verhouding tussen dienstverlening en exploitatie tot stand te brengen. De verkeersstromen en parkeermogelijkheden dienen zo optimaal mogelijk gerealiseerd te worden, mede om de overlast voor de omliggende bedrijven tot een minimum te beperken. Een logische verkeers- en goederenstroom met zo min mogelijk verkeerskruisingen is essentieel om een goede bedrijfsvoering mogelijk te maken. In het terreinontwerp is dan ook bijzondere aandacht gewenst voor de scheiding van:
- personeelsstromen;
- bezoekers van het afvalbrengstation;
- bedrijfsverkeer (containerwisselingen);
- verkeer Comgoed over het terrein;
- de mobiele kraan (verdichten fracties) of het gebruik van een rollpacker (optioneel).

Daarnaast zal aandacht geschonken worden aan:
- de relatie tussen de functies; deze dienen zo logisch mogelijk op het beschikbare terrein gerangschikt te worden;
- geluidsgevoelige elementen in de omgeving, waarbij zowel door de werkzaamheden als door de verkeersstromen hinder kan ontstaan. Hinder veroorzakende activiteiten worden zo mogelijk afgeschermd van geluidsgevoelige objecten door gebouwen of muren of op grotere afstand geplaatst;
- (loop)afstanden tussen de op het terrein gelegen samenhangende functies. Deze dienen zo kort mogelijk te zijn, ten koste van functies die weinig onderlinge verwantschap hebben;
- logische terreinindeling/bewegwijzering;
- bordenplan voor aanduiding fracties bij de container-opstelplaatsen (nummers);
- zichtlijnen en overzichtelijkheid: de terreinindeling dient rekening te houden met grote verkeersstromen, zowel uit een oogpunt van veiligheid alsmede ter voorkoming van verkeersopstoppingen;
- ligging van inritten of uitritten in relatie tot andere gebruikers (omliggende bedrijven) in het plangebied;
- borging van de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten.

Als algemene uitgangspunten van de inrichting van het terrein kunnen verder genoemd worden:
- heldere structuur waardoor bewegwijzering nauwelijks noodzakelijk is;
- eenvoudig en tegen lage kosten te onderhouden;
- goed beveiligd met behulp van onder andere beveiligingscamera's of hekwerken. Daarnaast wordt een goede (oriëntatie)verlichting[1] aangeraden, om in geval van calamiteiten in de avonduren van de voorziening gebruik te kunnen maken.

De verschillende logistieke functies en bouwdelen dienen door ontwerp, kleurgebruik en/of materiaalgebruik een samenhangend geheel te vormen. De schaal en verhouding van de opstallen moeten in overeenstemming zijn met hun plaats en de algemene terreinindeling. De indeling van het terrein is vooral het resultaat van het logistieke ontwerpproces en een effectief ruimtegebruik.

3.1.2 Principemogelijkheden voor de terrein lay-out

Er zijn 3 principiële uitvoeringsvormen voor een afvalbrengstation te onderscheiden:
- gelijkvloers (containers op maaiveld, bezoekers op maaiveld);
- verhoogd (containers op maaiveld, bezoekers op bordes);
- verdiept (containers beneden maaiveld, bezoekers op maaiveld).

Los van service-overwegingen ligt het omslagpunt van gelijkvloers naar verhoogd (of verdiept), indien alleen naar jaarlasten wordt gekeken, bij een verzorgingsgebied van circa 30.000 tot 40.000 huishoudens die gemiddeld 1 keer per jaar naar het afvalbrengstation komen en is tevens afhankelijk van de hoeveelheid afval die wordt aangeboden. De hogere kapitaallasten van een bordesvariant worden dan terugverdiend door een besparing op transportkosten. In de maanden september tot en met december 2018 zijn er 15.847 bezoekers op het afvalbrengstation geregistreerd. Voor het hele jaar zou dit een totaal aantal bezoekers geven van 47.540. Bij een inwoneraantal van ruim 61.000 inwoners is dit bezoekersaantal ruim 20 % lager dan het door Witteveen+Bos vaak gehanteerde gemiddelde van 1x per jaar. Nu zijn de maanden september tot en met december over het algemeen niet de drukste maanden op een afvalbrengstation. Op basis van ervaringscijfers van Witteveen+Bos met vergelijkbare afvalbrengstations zou het aantal bezoekers in 2018 circa 52.825 bedragen, wat nog steeds 14 % lager is dan het door Witteveen+Bos gehanteerde gemiddelde. Er is hier geen directe oorzaak voor te geven.

Bij een toekomstige groei naar 70.000 inwoners worden de aantallen bezoekers groter. In alle gevallen wordt bij deze bezoekersaantallen een gelijkvloerse variant vanuit service, gebruik en exploitatielasten afgeraden.

[1] In geval van een werkverlichting, bedoeld om publiek in de avonduren van dienst te kunnen zijn, gelden zwaardere verlichtingseisen wat leidt tot hogere kosten. Verder kan inpassing in de omgeving lastiger zijn aangezien in de avonduren strengere geluidsnormen van toepassing zijn. Een werkverlichting wordt dan ook zelden toegepast.

De kosten voor verhoogd of verdiept liggen in dezelfde orde van grootte. Een verdiepte variant is (indien nodig) beter inpasbaar in de omgeving doordat de containers deels aan het zicht worden onttrokken. Wel is er sprake van een vermenging van vrachtverkeer (containerwisselingen) en personenverkeer wat als een nadeel geldt. Met name locatiespecifieke kenmerken leiden tot een keuze voor een verdiepte ligging of een bordesvariant.

Door een drooglegging op het terrein maakt circa 1,30 m min maaiveld een verdiepte ligging technisch lastig inpasbaar, zodat een bordes de logische voorkeur heeft. Mocht een verdiepte variant de voorkeur krijgen wordt geadviseerd de grondwaterstanden over een langere tijd te monitoren, om een betrouwbaar beeld te krijgen van de optredende grondwaterstanden. Een verdiepte ligging kan complicaties opleveren als het in een gebied met een hoge waterstand wordt aangelegd. Daarnaast is er een minigemaal nodig om het verdiepte deel droog te houden. Wel is een verdiepte ligging bij uitstek geschikt voor een langwerpig terrein. Dit is op een deel van het terrein juist wel het geval, wat deze optie hier juist geschikt maakt. Op het terrein is echter meer ruimte beschikbaar, waaronder meer rechthoekig van vorm, dat beter aansluit bij een bordesvariant.

Besluit# 3
Voor de inrichting van het afvalbrengstation wordt (nader in te vullen variant, zie ook schetsen) gekozen.

3.1.3 Capaciteiten afvalbrengstation

Acceptatiebeleid
Voor de capaciteitsbepaling van een afvalbrengstation, is het gemeentelijke acceptatiebeleid van groot belang. Bij het acceptatiebeleid is er een onderscheid te maken in de aantallen afvalaanbieders en de aard en hoeveelheid van de verschillende afvalcomponenten die worden geaccepteerd. In geval van diftar wordt in het acceptatiebeleid onderscheid gemaakt in het aangeboden afval waarvoor stortkosten in rekening worden gebracht en het afval wat gratis kan worden gestort.

Indien bij een betalingssysteem op basis van inschattingen door de acceptant, zal discussie aan de poort zoveel mogelijk voorkomen moeten worden, om de gewenste doorstroomcapaciteit te kunnen halen. Het is verstandig om in het logistiek ontwerp rekening te houden met een eventuele toekomstige wijzing van het vigerende acceptatiebeleid. In het ontwerp wordt ruimte gereserveerd om eventuele weegbruggen in de toekomst eenvoudig in te kunnen passen.

Besluit# 4
Uitgangspunt voor dit project is het huidige acceptatiebeleid, waarbij in het ontwerp wel rekening wordt gehouden met een toekomstige wijziging (zoals toegang door middel van pasjes, een x aantal keer gratis per jaar).

Keuze toegangscontrole Lansingerland
Op dit moment wordt er bij de toegang tot het ABS geen weging uitgevoerd, waardoor het mogelijk wordt om gebrachte stromen in rekening te brengen bij de brenger van het vuil. Er is wel een hekwerk en beheerdersunit die gebruikt wordt bij de ingang van de milieustraat. Voor de nieuwe situatie wordt de huidige situatie als uitgangspunt gebruikt. Om de mogelijkheid te borgen om in de toekomst te kunnen kiezen voor een andere wijze van verrekening, wordt aangeraden een ruimtereservering aan te houden voor 2 weegbruggen (en mantelbuizen). Hierdoor dient er in het ontwerp flexibiliteit ingebouwd te zijn, die kostentechnisch voordelig is in relatie met de onzekerheid van de toekomst. Er worden vooralsnog dus geen extra voorzieningen aangelegd maar er wordt wel rekening gehouden met in de invulling van de ruimte. Bij de inzameling op huidige wijze wordt papier maandelijks opgehaald, PMD wekelijks in zakken wordt opgehaald en veel ondergrondse milieuparken. Bij de inrichting van de milieustraat is uitgegaan van een voortzetting van deze inzamelingsstructuur. Als in de toekomst overgegaan wordt naar bijvoorbeeld een diftar-systeem dan is de verwachting dat de afvalstromen naar de milieustraat niet dusdanig zullen toenemen, zodat meer ruimte nodig is voor containerplaatsen.

Besluit# 5

Voor de toegangscontrole wordt ondergrondse ruimte gereserveerd voor weegbruggen, zodat deze in de toekomst mogelijk zijn en het acceptatie-/toegangsbeleid in de toekomst desgewenst gewijzigd kan worden.

Opslagcapaciteit en containeraantallen

Op afvalbrengstations kan een groot aantal componenten gescheiden worden gehouden. Voor de fracties met een hoog aanbod zullen vaak meerdere afvalcontainers geplaatst moeten worden om het afvalaanbod in drukke periodes te kunnen bergen. Op basis van de verstrekte informatie geldt dit met name voor grofvuil, grof tuinafval en A/B-hout welke veel volume zal innemen. Er kan overwogen worden aparte stortvakken voor grofvuil en snoeiafval te realiseren om eventuele piekbelastingen te ondervangen. Dit geeft wel meer kans op overlast naar de omgeving. De wens is om gedurende het piekseizoen (zomermaanden) wel een stortvak voor groenafval te gebruiken. Buiten het seizoen adviseren wij deze fracties direct in containers te verzamelen en niet in stortvakken. Op deze wijze neemt de kans op stank en ongedierte stevig af wat een belangrijke zorg is van de omliggende bedrijven.

Afvalsoorten met een laag aanbod werden in de regel alleen apart gehouden als er voldoende afvalaanbod is om een gescheiden inzameling financieel mogelijk te maken én in de regio verwerkingsmogelijkheden aanwezig zijn tegen een lager tarief dan ongesorteerd afval. Ook het gemeentelijk milieubeleid, gericht op het bevorderen van de gescheiden inzameling en vermindering van de hoeveelheid restafval, zal een rol spelen in de diversiteit van de in te zamelen fracties. Indien mogelijk wordt in het ontwerp een ruimtereservering gemaakt voor extra fracties die eventueel in de toekomst wettelijk gescheiden, verzameld en afgevoerd moeten worden. In het Activiteitenbesluit is voor een aantal afvalsoorten met een ‘laag’ aanbod opgenomen dat deze bij voorkeur wel in een ontwerp opgenomen moeten worden. Hierdoor ontstaat meer volume aan deelstromen met extra verwerkingsmogelijkheden in de toekomst. Voor het PvE zal het Activiteitenbesluit leidend zijn als minimum standaard.

Om de benodigde opslagcapaciteit te bepalen, zijn berekeningen nodig, gebaseerd op het afvalaanbod tijdens normale en drukke periodes. Hierbij is een verdere groei mogelijk tot circa 70.000 inwoners van de gemeente Lansingerland. Voor de bepaling van de opslagcapaciteit is gebruik gemaakt van de afvalgegevens van de gemeente en de registratie van de bezoekersaantallen per dag.

In tabel 3.1 is de berekening van opslagvolume en container-aantallen weergegeven op basis van het afvalaanbod van 2018. In dat jaar had de gemeente Lansingerland ongeveer 50.000 bezoekers geregistreerd. De zaterdagen zijn normaliter de meest bezochte dag, waarbij nu wordt gerekend met een toeloop van circa 30 % van het gemiddelde.

Door in de nieuwe situatie uit te gaan van 21 containers als minimum, zal er normaliter voldoende opslagcapaciteit zijn, zelfs voor de piekdagen. Deze 21 containers zijn exclusief eventuele extra containers voor kringloopgoederen. Bij de containers is uitgegaan dat A en B-hout in dezelfde container wordt gestort, maar gezien het vrijkomende volume wordt wel gekozen voor 2 containers. In tabel 3.1 is op basis van het aanbod van 2018 een toedeling van deze containers opgenomen. Voor de matrassen en de container voor wit- en bruingoed worden inloopcontainers voorzien, die bij voorkeur ook via het bordes kunnen worden beladen. Hierbij wordt opgemerkt dat de inzameling van matrassen afhangt van het ingezamelde volume en de verwerkingsmogelijkheden en -kosten bij AVR. In het ontwerp wordt ruimte gereserveerd voor het apart inzamelen van deze stroom, wanneer deze ruimte niet nodig is kan deze gebruikt worden voor de inzameling van een andere stroom die geschikt is voor een inloopcontainer. Deze moeten dan wel verhoogd worden geplaatst, op bokken, of op een lagergelegen deel van het bordes.

Op basis van de prognose van 55.000 bezoekers in 2030, is tabel 3.1 gemaakt. Hieruit blijkt dat er 20 container-opstelplaatsen nodig zijn om het aanbod van afval te kunnen accepteren. In het overzicht is uitgegaan van netto inhoud van de containers, die kan afwijken van de bruto inhoud.

Tabel 3.1 Containeraantallen, 55.000 bezoekers

afvalsoort*	aanbod drukke Zaterdag (ton)	dichtheid (kg/m3)	benodigde.cap. drukke za-dag (m3)	aantal containers	kenmerk
restfractie grof huisvuil	7,5	250	30,2	1	35 m³
C-hout	1,0	200	4,8	1	35 m³
dakafval en -grind	0,1	1200	0,1	1	15 m³
vuil puin en B&S	3,4	1200	2,8	1	15 m³
A+B-hout	11,2	200	55,9	2	35 m³
puin	6,5	1200	5,4	1	15 m³
groen (snoeihout)	5,6	250	22,5	1	35 m³
tapijten	0,0	250	0,0	1	35 m³
matrassen	0,4	100	4,5	1	40 m³ inloop
gips	0,6	1200	0,5	1	15 m³
metaal (ferro en non-ferro)	2,4	250	9,6	1	35 m³
vlakglas milieustraat	0,4	750	0,5	1	6 m³
papier	0,0	150	0,0	1	35 m³
KGA (inclusief frituurvet)	0,7	100	7,2	0	KCA-depot
asbest	0,1	200	0,6	1	15 m³
hard plastic	1,1	150	7,2	1	35 m³
textiel en bolglas	n.t.b.	300	n.t.b.	4	2 per stroom, 3 kuub
auto banden (zonder velg)	0,1	100	0,6	1	6 m³
EPS (piepschuim)	0,0	30	0,0	1	40 m³
ICT / wit-&bruingoed	2,1	100	21,0	1	40 m³ inloop
kringloopgoederen	0,0	200	0,0	1	40 m³ inloop
grond	0,7	1200	0,6	1	15 m³
subtotaal	**44**		**174**	**25**	

Mogelijk kan een aantal fracties worden ingezameld via perscontainers. In overleg met de gemeente kan worden bepaald welke fracties hiervoor in aanmerking komen. Denk hierbij aan papier en grof huishoudelijk afval. Bij het ontwerp van het afvalbrengstation worden op minimaal 2 punten aansluitingen voorzien voor het gebruik van een persunit. Een alternatief voor deze perscontainers kan een rollpacker zijn. In het ontwerp wordt ruimte voorzien voor een van beide opties. Een mobiele pers of rollpacker wordt niet voorzien in het ontwerp, omdat het verplaatsen hiervan niet wenselijk is vanuit veiligheidsoverwegingen.

Om tijdens drukke zaterdagen ook containers te kunnen wisselen zal in het ontwerp ruimte worden gereserveerd voor minimaal 5 afzetcontainers.

Verkeersruimte voor bezoekers

Het succes van een afvalbrengstation wordt in hoge mate bepaald door de mogelijkheid tijdens drukke periodes een vlotte verkeersstroom te behouden, zonder overbodige wachttijden en opstoppingen. Naast voldoende bergingscapaciteit (hierboven toegelicht) zijn er enkele zaken van wezenlijk belang om deze doorstroming te realiseren:

- voldoende manoeuvreerruimte voor alle bezoekers;
- voldoende snelle toegangscontrole;
- opstelruimte om de fluctuatie van bezoekers buiten de openbare weg te kunnen opvangen.

Manoeuvreerruimte

Uitgangspunt is dat de zaterdag de meest drukke dag is voor wat het bezoekersaantal betreft, zeker in relatie tot de huidige openingstijden. In 2018 zijn in totaal 50.000 bezoekers geregistreerd, wat betekent dat op gewone zaterdagen circa 300 bezoekers ontvangen worden (circa 30 %) en op een gewone dag circa 150 bezoekers (circa 15 %) komen. Bij een openingstijd van 6 uur op de zaterdag geeft dat gemiddeld 50 bezoekers per uur en op de woensdag, met een openingsduur van 8 uur een gemiddelde van 20 bezoekers per uur. Hiermee is de zaterdag maatgevend geworden voor het logistiek ontwerp. In geval van de bezoekersaantallen bij een groei naar circa 70.000 inwoners (circa 70.000 bezoekers), worden bij gelijkblijvende openingstijden op zaterdag gemiddeld 70 bezoekers per uur en op woensdag gemiddeld 26 bezoekers per uur verwacht.

De bezoekersaantallen per uur hebben een relatie met het benodigd aantal losposities. Witteveen+Bos heeft in het verleden tijdmetingen gedaan bij gelijkvloerse afvalbrengstations en afvalbrengstations met een bordes. Gemiddeld heeft een bezoeker op een bordes ongeveer 10 minuten nodig om het afval te deponeren in de daarvoor bestemde containers of keerwandvakken. Met behulp van vuistregels kan deze informatie gebruikt worden om het aantal losposities te bepalen.

Indien het afvalbrengstation wordt uitgewerkt voor een 'gewone' zaterdag in het toekomstscenario van 70.000 inwoners, dan komen er gemiddeld 70 bezoekers per uur. Dit betekent dat per uur 70 x 10 minuten = 700 minuten loscapaciteit gecreëerd worden. 1 afzetcontainer, die met de lange zijde aan een bordes is geplaatst, beschikt over 1 lospositie aangezien er 1 bezoeker in lengterichting kan parkeren. 1 lospositie beschikt uiteraard over 60 minuten loscapaciteit per uur. Per saldo zijn dan 700/60 = 12 losposities (= 12 containers) nodig, waarmee de bezoekers over voldoende ruimte beschikken om afval aan te bieden.

Voor Lansingerland vormt het aantal losposities niet de beperkende factor aangezien er op de maatgevende zaterdag minder losposities (12) dan containers (21) nodig zijn om het afval te bergen. In tabel 3.2 is een overzicht gegeven van de verhouding tussen losposities en aantallen containers, gebaseerd op de nu beschikbare informatie.

Tabel 3.2 Overzicht benodigde losposities voor bezoekersaantallen huidig en toekomstig

		2018				2030*		
Inwoners	bezoekers per jaar	bezoekers zaterdag	bezoekers per uur	lospostities		bezoekers zaterdag	bezoekers per uur	lospostities
61.000	50.000	300	50	9				
70.000					70.000	420	70	12
	bezoekers per jaar	bezoekers woensdag	bezoekers per uur	lospostities		bezoekers woensdag	bezoekers per uur	lospostities
61.000	50.000	150	19	5				
70.000					70.000	210	26	5

* Prognose gebaseerd op groei inwoners tot circa 70.000 in 2030

In tabel 3.2 is de prognose dat in 2030 de aangegeven groei tot 70.000 inwoners is gerealiseerd. Op basis van bovenstaande berekening kan geconcludeerd worden dat er voor de huidige situatie (2018) tenminste ruimte moet zijn om 12 voertuigen gelijktijdig te laten parkeren om afval te deponeren, waarbij er tevens voldoende manoeuvreerruimte over moet blijven om na lediging het bordes te kunnen verlaten.

Gelet op de geprognotiseerde toename van inwoners in de gemeente Lansingerland voor het ontwerp zullen ten minste 12 losposities en minimaal 21 container-opstelplaatsen aangehouden worden.

Besluit #6
In het ontwerp ruimte voor tenminste 12 losposities (tabel 3.2) en tenminste 21 container-opstelplaatsen (tabel 3.1) en 5 opstelplaatsen voor de extra (reserve) containers.

Het groenafval wordt doorgaans ingezameld via afzetcontainer. Gedurende het piekseizoen (zomer) is er de wens om ruimte beschikbaar te hebben voor een stortvak voor groenafval. Deze groenhoek kan in perioden dat deze niet nodig is eventueel voor andere functies gebruikt worden.

Besluit #7
Het snoeiafval en grof afval (bouw en sloop) wordt ingezameld in afzetcontainers (dus niet in keerwandvakken op de grond) zodat dit regelmatig wordt afgevoerd waardoor de kans op stank en ongedierte wordt geminimaliseerd. Er komt een stortvak voor groenafval in het piekseizoen, welke buiten het seizoen flexibel kan worden gebruikt

Toegangscontrole
Op de drukkere momenten van de dag wordt aangenomen dat het bezoekersaanbod met 50 % kan stijgen tot circa 105 per uur (70 + 50 %). Deze genoemde bezoekersaantallen houden in, dat op de drukkere momenten iedere 34 seconden een bezoeker zich meldt bij de poort.

Om te voorkomen dat de toegangscontrole een bottleneck oplevert, wordt geadviseerd de juiste organisatorische en beleidstechnische maatregelen[1] te treffen om de toegangscontrole afdoende snel te kunnen verrichten. Hieronder valt onder andere het opstellen van beleid en het voeren van communicatie over privacy gerelateerde zaken. Persoonsgegevens mogen worden verwerkt als het noodzakelijk is om een bepaald doel te bereiken. Hoe dit gebeurt moet hier duidelijk naar de inwoners gecommuniceerd worden. In Lansingerland is dit momenteel gerealiseerd met een postcodecheck door de acceptant, die het eerste aanspreekpunt is voor de bezoekers. Er zijn bij het opstellen van dit PvE geen gegevens beschikbaar over de huidige aantallen betalende bezoekers.

Er is niet onderzocht of de toegangshandeling binnen 34 seconden uitgevoerd kan worden (stoppen bij aanmeldpunt, toegangscontrole, betalingshandeling (indien nodig) en doorrijden naar het terrein) om een eventueel piekaanbod aan de poort snel te kunnen bedienen. In bijzondere gevallen op zwaarbelaste locaties kan het nodig zijn een dubbele toegang te realiseren. Bij vergelijkbare situaties is deze gemeten en kan bij een efficiënte afhandeling met ervaren personeel een tijd van 22 seconden worden gehaald.

Als in de huidige situatie de toegangscontrole geen probleem oplevert, dan zal dit in de toekomstige situatie waarschijnlijk ook niet het geval zijn. Eventuele vertraging bij de toegangscontrole kan voorkomen worden door toegang te regelen met pasjes die per huishouden worden verstrekt. Om deze reden wordt aangeraden om een ruimtereservering inclusief mantelbuizen op te nemen in het ontwerp om dit in een latere fase in te kunnen passen.

Belangrijk onderdeel van de in- en uitrit zijn de extra verkeersstromen van het compostbedrijf en de inzamelvoertuigen. Deze krijgen een eigen voorziening om zonder belemmeringen en kans op vertraging(en) van en naar het achterliggende terrein te komen. Hiermee zal in het ontwerp rekening worden gehouden.

Besluit #8
In het ontwerp wordt ruimte gereserveerd voor minimaal een enkele (en bij voorkeur een dubbele) rijbaan voor de toegangscontrole met slagbomen en leeszuilen en tevens ruimte gereserveerd voor een mogelijkheid voor een geautomatiseerde toegangscontrole.

3.1.4 Overige aspecten

Terreinbeveiliging
Om na sluitingstijd het terrein goed te kunnen afsluiten zullen rondom het terrein tenminste hekwerken worden geplaatst, voorzien van puntdraden. Daarnaast zal voor de beveiliging een camerasysteem worden aangebracht, wat ook tijdens de openingsuren indirect toezicht houdt op de belangrijkste locaties op het terrein. Zo kan bij calamiteiten worden teruggekeken om de veiligheid van medewerkers te vergroten. Uit visuele overwegingen wordt aangeraden om meer aandacht te schenken aan de afgrendeling naar de

[1] Zoals bijvoorbeeld eenduidige tarieven, gemeentelijk elektronisch toegangspasje, knipkaart per huishouden.

omgeving, door bijvoorbeeld de afscherming te regelen met fraaie houten wanden. Belangrijk hierbij is te kijken naar de (on)mogelijkheden doordat er meerdere gebruikers op het terrein actief zijn.

Avondopenstelling

Als in de toekomst een avondopenstelling gewenst is, zal er voldoende aandacht voor (werk)verlichting moeten zijn. In een aantal gemeentes wordt alleen tijdens de zomermaanden een (beperkte) avondopenstelling aangehouden. Hiervoor zijn geen extra voorzieningen nodig inzake de verlichting.

Enkel bij de aanvraag om een omgevingsvergunning zal dit onderdeel moeten worden opgenomen. Hierbij is 'geluid' een aandachtspunt, aangezien in de regel na 19.00 uur scherpere geluidsnormen van toepassing zijn. Mocht de gemeente Lansingerland een avondopstelling in de toekomst overwegen, dan zal dit meegenomen moeten worden in het geluidsmodel dat opgesteld moet worden ten behoeve van de omgevingsvergunning.

Kringloopgoederen

Er zijn verschillende kringloopbedrijven actief in Lansingerland. Overwogen kan worden een deel van het afvalbrengstation te reserveren voor inloopcontainers, waar herbruikbare goederen in geplaatst kunnen worden. Om het aangeboden materiaal bij de kringloopcontainer te controleren, zal er ruimte beschikbaar moeten zijn voor een acceptatiepunt. Hierbij is de locatie van de inloopcontainers, als ook het juiste toezicht van groot belang. De containers dienen vooraan in de route te staan en de selectie (het acceptatiepunt) dient door personeel van de kringloopwinkel te worden uitgevoerd. Hiermee wordt voorkomen dat er goederen in de kringloopcontainer worden gedeponeerd die niet herbruikbaar zijn en/of niet passen in het assortiment van de kringloopwinkel. Het ledigen van de containers doen de kringloopwinkels, tijdens rustige periodes, of na openingstijd.

Groeninkleding/hittestress

Het beschikbare terrein is momenteel met meerdere functies in gebruik. Zo is er naast het afvalbrengstation een stalling voor de inzamelvoertuigen, een overkapping en een kantoor op het terrein gesitueerd. Het terrein kent 1 aansluiting op de openbare weg, te weten via de Bosland richting de N209.

Een groot deel van het terrein is nu al verhard en dit zal na realisatie van het afvalbrengstation eerder gelijk blijven dan afnemen. Een half open verharding met bijvoorbeeld grasbeton is niet wenselijk vanuit onderhoud- en beheerperspectief. Wel is het mogelijk om een waterpasserende verharding aan te brengen, wat een alternatief voor een verharding in combinatie met riool vormt. Dit alternatief heeft ander onderhoud nodig dan een conventionele verharding, maar vraagt niet per definitie hogere kosten. Door in het ontwerp ruimte te reserveren voor bomen en de daken van de gebouwen bijvoorbeeld als sedumdak uit te voeren, kan hittestress worden tegengegaan. Indien dit geen optie is vanwege extra gewicht is ook een witte dakbedekking te overwegen, welke hittestress tegengaat. Daarnaast kan er in het ontwerp worden gezocht naar ruimte voor een wadi, wat de biodiversiteit ten goede kan komen.

Besluit #10 (wens)
In het ontwerp wordt ruimte gereserveerd voor bomen, een wadi en wordt voor de (nieuwe) gebouwen uitgegaan van sedum- of witte daken.

3.2 Bordes

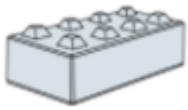
In paragraaf 3.1.2 is geconcludeerd dat een bordes-variant waarschijnlijk het beste aansluit bij de mogelijkheden op het terrein en de wensen van de gemeente en de gebruiker. Nu is een bordes-variant niets anders dan het creëren van een niveauverschil tussen de bezoekers en de containers waar de bezoeker het afval in kan deponeren. Dit hoogteverschil ligt niet vast, maar een minimum van 1,50 m en een maximum van 3,00 m is het meest gangbaar. Daarnaast kan het hoogteverschil op verschillende manieren worden gerealiseerd. Zo is er een traditionele betonnen keerwand met een met zand volgestort bordes mogelijk, maar ook het gebruik van holle betonnen elementen of een staalconstructie, zoals veel bij parkeergarages wordt toegepast. Een variant op de eerste mogelijkheid is het gebruik van de betonnen legioblocken, welke

beter passen in de duurzaamheidsgedachte en de mogelijkheden tot hergebruik. Daarmee zal deze variant worden meegenomen in de afweging tussen de verschillende systemen.

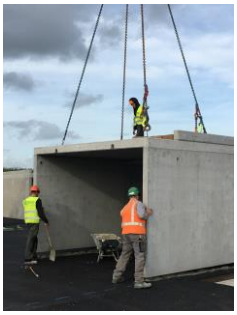
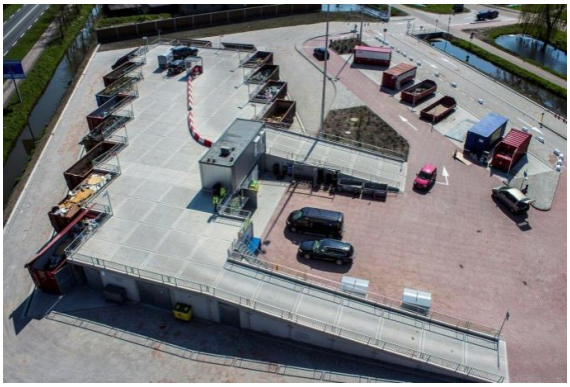
De basis-opties voor een bordes zijn:

- minimaal 1,25 m (lengte helling 12,5 m): keerwanden (of legioblocken) in combinatie met zand/EPS;
- maximaal 3,00 m (lengte helling 30 m): holle betonblokken (leverancier Modulo); staalconstructie met een betondek als rijbaan.

Afbeelding 3.1 Voorbeeld legioblock variant



Afbeelding 3.2 Voorbeeld holle betonblokken (Modulo)

Belangrijk aspect in de keuze voor 1 van de 3 systemen is de wens tot het gebruik van de ruimte onder het bordes. Welke activiteit, opslag of functie wil de gemeente en/of de exploitant onder het bordes vervullen? Naast de technische en financiële aspecten is er ook een andere ruimtelijke inpassing bij een bordes van 2,75 m hoogte. Deze is meer zichtbaar voor de directe omgeving en geeft ook meer geluidsoverlast.

Daarnaast is er een groot verschil in duurzaamheid te onderscheiden tussen de verschillende varianten. Het gebruik van materialen, de mogelijkheden tot hergebruik en de investering verschillen onderling.

Bij het gebruik van het bordes speelt beheer ook een grote rol. Zo is er vaak een ruimte tussen de container en het bordes, waar makkelijk vuil tussen kan vallen tijdens het gebruik. Dit vraagt extra beheer door bij het wisselen van de container dit vuil te verwijderen. Door gebruik te maken van rubberen of metalen ‘kleppen’ kan bij het gebruik deze ruimte worden afgedekt. Dit maakt het beheer eenvoudiger. Belangrijk aspect is wel de extra aandacht die nodig is bij het wisselen van de container, om te voorkomen dat de klep beschadigt.

Bijkomend effect van een hoger bordes zijn de langere op- en afritten. Deze hebben bij voorkeur een maximaal hellingspercentage van 10 % wat bij een hoog bordes een extra lengte van 16 m geeft. Dit gaat ten koste van het terrein. Tevens is bij een dergelijk hoog bordes een valbeveiliging verplicht, terwijl bij een half verhoogd bordes dit nog een keuze kan zijn.

Belangrijke factoren die een rol spelen voor de keuze voor een hoogte van het bordes zijn het gewenste serviceniveau, eventueel benodigde ruimte onder het bordes, de beschikbare ruimte en de impact van het afvalbrengstation op de omgeving. Uitgaande van de ruimte die beschikbaar is en de impact op de omgeving (geluidsoverlast bij een hoog bordes) wordt geadviseerd het bordes 'half' hoog uit te voeren. Dit betekent het verhogen tussen de 1,5 en 2,25 m.

Besluit #11
Het bordes zal 'half' hoog worden uitgevoerd.

3.3 Gebouwen ten behoeve van het afvalbrengstation

Voor het bepalen van de kwaliteit van de bebouwing dient, als algemeen uitgangspunt, deze degelijk, onderhoudsarm, sober en netjes te zijn. Een belangrijk uitgangspunt is dat er wordt gekozen voor een zo optimaal mogelijke prijs-kwaliteitverhouding passend bij de functie en de omgeving. Bovendien dienen de gebouwen aangekleed te zijn met (gebruikte) duurzame materialen. De beheerderunit en het KGA-depot dienen te voldoen aan alle geldende normen, regels en voorschriften voor zover niet genoemd in dit PvE, waarbij met name de PGS15 van belang is. Onder andere zijn van toepassing:

- aanvullingen voortkomende uit de plaatselijke regelgeving;
- Arbo- en milieueisen;
- een sobere vormgeving en een duurzame uitstraling van de gebouwen;
- de toegepaste materialen dienen onderhoudsarm en duurzaam te zijn;
- voorschriften uit het Bouwbesluit;
- eisen uit het bestemmingsplan.

Besluit #12 (wens)
De gebouwen dienen aangekleed te worden met duurzame materialen, die waar mogelijk tweedehands zijn ingekocht. Hierbij is een samenhang nodig die past bij een duurzame uitstraling van het afvalbrengstation als geheel.

3.3.1 Beheerderunit

Op de locatie van het nieuwe afvalbrengstation staat het kantoor wat momenteel door Renewi in gebruik is. Dit betekent dat het mogelijk is dat de faciliteiten, zoals de was- en kleedruimte en de ruimte voor pauzes en lunches ook door de medewerkers van het afvalbrengstation gebruikt kunnen worden. Het kantoor is op zaterdagen gesloten en om lange loopafstanden (met daardoor minder toezicht) te voorkomen wordt in de regel een eenvoudige beheerderunit direct bij de ingang geplaatst. Voor een snelle doorstroming moet de toegangscontrole immers direct bij de ingang uitgevoerd worden. Dit kan betekenen dat er ook betalingshandelingen verricht moeten worden. Ook administratieve handelingen zoals het afroepen van transporten worden in de regel direct het op afvalbrengstation uitgevoerd. Tot slot is de veiligheid voor het publiek beter gegarandeerd als er een direct toezicht is van de beheerderunit op het terrein.

Besluit #13
Hoewel er gebruik gemaakt kan worden van de bestaande faciliteiten bij het bestaande kantoor van Renewi is het omwille van bedrijfsvoering goed om het afvalbrengstation zelfstandig te kunnen laten functioneren door het plaatsen van een beheerderunit. Voor overige voorzieningen, zoals vergaderruimte, kan gebruik worden gemaakt van het bestaande gebouw. Afhankelijk van het gebruik van het bestaande gebouw kan als onderdeel van het project dit gebouw worden aangepast aan de eisen en wensen van deze tijd.

Dit houdt in dat er een ruimte beschikbaar moet zijn, als ondersteuning voor de lopende werkzaamheden. De ruimtebehoefte per werknemer is mede gebaseerd op de NEN 1824 (tweede druk, oktober 1995), waarin afhankelijk van de benodigde faciliteiten een optimaal en minimaal oppervlak is omschreven. Voor de standaard werkplekken wordt uitgegaan van kantoorwerkzaamheden, waarbij gebruik wordt gemaakt van een kantoorwerktafel, een ladenblok, een kantoorstoel, een beeldschermopstelling en bergruimte (1 kast). Per werkplek wordt hiervoor 10 m^2 gerekend. Indien sprake is van een eenpersoonsvertrek moet de ruimte een minimale oppervlakte hebben van 12 m^2.

De gemeente Lansingerland heeft de keuze 2 gescheiden gebouwen te plaatsen, waarbij 1 gebouw zich direct bij de ingang bevindt, 100 % toegewezen voor de toegangscontrole en eventuele betalingshandelingen. Het tweede, grotere gebouw wordt dan gebruikt voor administratieve werkzaamheden, een compacte eetgelegenheid, toilet en douchevoorziening. Een keuze voor 2 kleine gebouwen leidt tot extra kosten (tweemaal verwarming en dergelijke). In deze analyse wordt ervan uitgegaan dat gekozen wordt voor 1 voorziening, waarin alle functies worden gecombineerd.

Het ruimtebeslag voor de beheerderunit en het installatietechnisch ontwerp hiervan, houdt tevens rekening met ruimte voor:
- 1 kopieer- en printmogelijkheid en een telefoon/patchkast;
- 1 opvangmogelijkheid voor kantoorafval, die voldoet aan het milieubeleidsplan met betrekking tot het gescheiden houden van afvalstoffen;
- mogelijkheden om in de toekomst betalingshandelingen te verrichten voor eventuele inwegingen en uitwegingen van het afvalaanbod van bezoekers.

In tabel 3.3 zijn de functies in het beheerdergebouw opgenomen.

Tabel 3.3 Overzicht gerangschikt naar functie (minimum)

Functie	Oppervlakte
beheerder	12 m^2
administratief medewerker (toekomstig betalen eventueel inwegen)	10 m^2
keuken en eetgelegenheid 3 medewerkers*	6 m^2
technische installaties	1 m^2
toiletruimte	2,5 m^2
totaal	31,5 m^2

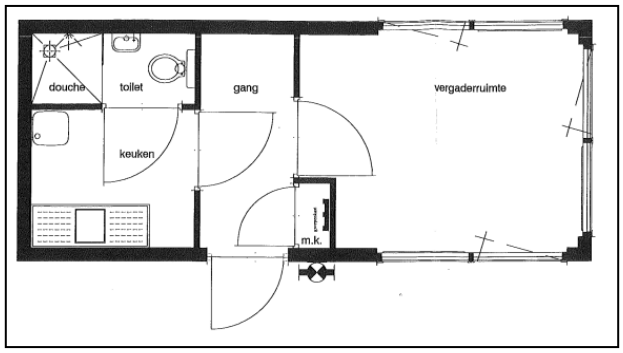
* Door dit te combineren met de kantoorruimte voor de beheerder, wordt 10 m^2 bespaard.

De beheerdersruimte zal minimaal worden uitgevoerd, omdat gebruik kan worden gemaakt van de faciliteiten van het naastgelegen kantoor.

Meestal wordt de beheerderunit geplaatst bij de ingang van het terrein. Dit maakt het mogelijk toezicht te houden op de ingang en het verkeer te reguleren wat het terrein wenst te betreden. Ook eventuele betalingshandelingen kunnen hier verricht worden. Belangrijk voor de toekomstige flexibiliteit is de ligging van de raampartijen. Het heeft de voorkeur om aan beide kanten ramen te plaatsten zodat een goed toezicht mogelijk is. In afbeelding 3.3 is een voorbeeld gegeven van een prefab unit, die geplaatst kan worden tussen de ingang en uitgang voorzien van ramen aan beide zijden.

In het ontwerp zal niet worden gezocht naar ruimte voor de ontvangst van groepen. Indien vanuit de gemeente actief voorlichting gegeven gaat worden aan basisscholen en dergelijke, dan worden de bestaande faciliteiten op het terrein hiervoor gebruikt.

Afbeelding 3.3 Voorbeeldplattegrond beheerderunit, waarbij de douchevoorziening komt te vervallen

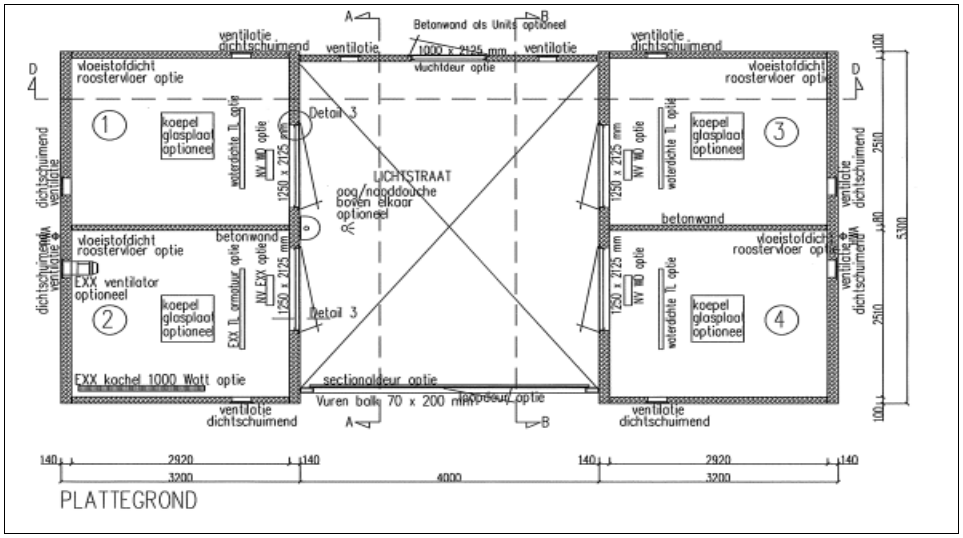


Beheerderunits kunnen als een rechtstreekse levering worden ingekocht, waarbij in Nederland verschillende leveranciers beschikbaar zijn. Door de keuze van kleuren kan aansluiting worden gezocht bij de omgeving. Uiteraard is het ook mogelijk een beheerderunit apart te laten ontwerpen, waardoor deze een hogere architectonische waarde krijgt.

3.3.2 KGA-depot

Een afvalbrengstation kan niet zonder een passend KGA-depot. KGA-depots kunnen in Nederland prefab ingekocht worden, waardoor tegen lage kosten wordt voldaan aan de PGS15 (voorheen CPR15-1). Uitgangspunt in dit PvE is de plaatsing van een prefab voorziening, die tijdens de realisatiefase als directielevering ingepast kan worden. Als voorbeeld is in afbeelding 3.4 een tekening toegevoegd van een KGA-depot, wat op de schaal van Lansingerland gebruikt kan worden.

Afbeelding 3.4 Voorbeeld plattegrond standaard KGA-depot



Het getoonde formaat bedraagt circa 10 m bij 6 m, inclusief overkapping en aansluitingen op elektra en water (nooddouche). Ten behoeve van het terreinontwerp wordt rekening gehouden met een terreinbeslag van tevens 10 x 6 m. Het ontwerp van een KGA-depot met een meer architectonische waarde is goed mogelijk, waarbij wel sterk wordt geadviseerd de basisopslag (stalen of betonnen boxen) prefab in te kopen. Deze voldoen dan direct aan de geldende wet- en regelgeving (PGS15).

De locatie van het KGA-depot op het terrein is bij voorkeur aan het begin van de locatie waarbij er ook zicht is op de rest van het terrein. Het is ook mogelijk het KGA-depot op het bordes te plaatsen.

Besluit #14
In het ontwerp wordt een KGA-depot ingepast (conform de PGS15).

3.3.3 Entree als bouwkundig element

Afhankelijk van de ligging, routing en zichtbaarheid van de locatie kan de entree worden uitgevoerd met een luifel. Deze verhoogt de zichtbaarheid van de voorziening. Daarnaast kunnen de bezoekers onder een afdak eventuele betalingshandelingen verrichten en kan de toegangscontrole 'droog' plaatsvinden. In afbeelding 3.5 is een voorbeeld weergegeven, waarbij de functievervulling centraal staat.

Afbeelding 3.5 Voorbeeld luifel/entree afvalbrengstation

Het heeft de voorkeur om bij het ontwerp rekening te houden met de mogelijkheid het dak te integreren met de overige bouwkundige elementen, maar ingeval van een apart gelegen toegang zal een dak worden ontworpen waar de bezoekers en de acceptant tijdens de toegangscontrole droog kunnen staan.

3.3.4 Erfafscheiding en ruimtelijke kwaliteit

Niet alleen is een aantrekkelijk afvalbrengstation belangrijk voor de bezoekers, minstens zo belangrijk daarbij is de omgeving. Of dat geldt voor deze locatie is nog niet aangegeven en/of bepaald. Echter zal er een deugdelijke omheining nodig zijn, om ongewenst bezoek aan het afvalbrengstation te voorkomen. Zoals eerder aangegeven zal bij het ontwerp van de terreininrichting goed gekeken worden naar de toegang voor de verschillende gebruikers.

4

SAMENVATTING

In de verschillende hoofstukken zijn keuzes beschreven aan de hand waarvan het ontwerp van het afvalbrengstation aan de Bosland kan worden opgesteld.

Voor de inrichting is ook draagvlak bij de omliggende bedrijven gewenst. De bedrijven en woonwagenbewoners worden in een latere fase apart benaderd en krijgen daarbij de kans hun zorgen en wensen kenbaar te maken.

Voor de capaciteitsbepaling is uitgegaan van het huidige afvalaanbod en toekomstverwachting gebaseerd op een verdere groei van Lansingerland. De toekomstverwachting is uitgangspunt voor de schetsontwerpen. In de onderstaande besluitenlijst zijn de hoofdoverwegingen samengevat, die in de eerdere hoofdstukken zijn beschreven.

Tabel 4.1 Besluitenlijst (eisen)

#	Besluit
1 eis eis	ten minste 1 laadpaal opnemen in het ontwerp en voorzieningen opnemen voor het opladen van elektrische voertuigen en E-bikes (eis) parkeren vindt plaats op eigen terrein (eis)
2 eis	uitgangspunt bij het ontwerp van het afvalbrengstation is een voorziening waarbij tenminste alle afvalstromen van het Activiteitenbesluit ingenomen kunnen worden, met zoveel als mogelijk een klimaatvriendelijke, duurzame en circulaire uitstraling
3 eis	voor de inrichting van het afvalbrengstation wordt een nader in te vullen-variant gekozen
4 eis	uitgangspunt voor dit project is het huidige acceptatiebeleid, waarbij in het ontwerp wel rekening wordt gehouden met een toekomstige wijziging (zoals toegang door middel van pasjes, een x aantal keer gratis per jaar)
5 eis	voor de toegangscontrole wordt ondergrondse ruimte gereserveerd voor weegbruggen, zodat deze in de toekomst mogelijk zijn en het acceptatie-/toegangsbeleid in de toekomst desgewenst gewijzigd kan worden
6 eis	in het ontwerp ruimte voor tenminste 12 losposities (tabel 3.2) en tenminste 21 containers opstelplaatsen (tabel 3.1) en 5 opstelplaatsen voor de extra (reserve) containers
7 eis	het snoeiafval en grof afval (bouw en sloop) wordt ingezameld in afzetcontainers (dus niet in keerwandvakken op de grond) zodat dit regelmatig wordt afgevoerd waardoor de kans op stank en ongedierte wordt geminimaliseerd. Er komt een stortvak voor groenafval in het piekseizoen, welke buiten het seizoen flexibel kan worden gebruikt
8 eis	in het ontwerp wordt ruimte gereserveerd voor een enkele rijbaan voor de toegangscontrole met slagbomen en leeszuilen en tevens ruimte gereserveerd voor een mogelijkheid voor een geautomatiseerde toegangscontrole
9 eis	het bordes zal ‘half’ hoog worden uitgevoerd
11	hoewel er gebruik gemaakt kan worden van de bestaande faciliteiten bij het bestaande kantoor van Renewi is het omwille van bedrijfsvoering goed om het afvalbrengstation zelfstandig te kunnen laten functioneren door het plaatsen van een beheerderunit. Voor overige voorzieningen, zoals vergaderruimte kan gebruik worden gemaakt van het bestaande gebouw
12 eis	in het ontwerp wordt een KGA-depot ingepast (conform de PGS15)

Tabel 4.2 Besluitenlijst (wensen)

#	Besluit
10 wens	in het ontwerp wordt ruimte gereserveerd voor bomen en wordt voor de gebouwen uitgegaan van sedumdaken. Zoveel als mogelijk wordt aangesloten bij de hoogwaardige uitstraling van het bedrijventerrein
12 wens	de gebouwen dienen aangekleed te worden met duurzame materialen, die waar mogelijk tweedehands zijn ingekocht. Hierbij is een samenhang nodig die past bij een duurzame uitstraling van het afvalbrengstation als geheel

In tabel 4.3 zijn de technische eisen opgenomen die van belang zijn bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp naar een technisch ontwerp (VO). Deze eisen zijn eveneens benoemd om een realistische kostenraming van het voorkeurs (schets) ontwerp te kunnen opstellen.

Tabel 4.3 Technische eisen

1	de plaatsen waar containers zullen staan, worden voorzien van een vloeistofdichte vloer
2	de plaatsen waar containers zullen staan, worden voorzien van een aparte riolering die via een oliebezinkafscheider loost op het gemeentelijk DWA-stelsel
3	er worden meerdere plekken voorzien van krachtstroom ten behoeve van het aansluiten van perscontainers of rollpackers, maximaal 3
4	er worden meerdere plekken voorzien van een wateraansluiting ten behoeve van het schoonmaken van het terrein, maximaal 3
5	er worden op meerdere plekken camera's geplaatst ten behoeve van veiligheid en bewaking

Bijlage(n)

BIJLAGE: ONTWERPNOTITIE

NOTITIE

Onderwerp	Ontwerpnotitie ABS
Project	Afvalbrengstation Bergschenhoek
Opdrachtgever	Gemeente Lansingerland
Projectcode	113979
Status	Definitief
Datum	30 september 2019
Referentie	113979/19-015.714
Auteur(s)	R.M. van Meerkerk
Gecontroleerd door	C.F. Teeuw MSc
Goedgekeurd door	R.M. van Meerkerk
Paraaf	
Bijlage(n)	Schetsontwerp 113979-0001/0002/0003
Aan	Gemeente Lansingerland mw. M. de Wit, T. van der Nol

Inleiding

De gemeente Lansingerland heeft als doel een nieuw afvalbrengstation te realiseren aan de Bosland 20 te Bergschenhoek. Witteveen+Bos heeft een programma van eisen (PvE) opgesteld, welke het uitgangspunt is voor het vervaardigen van een nieuwe terreinindeling op de huidige locatie. In het PvE zijn verschillende ontwerpkeuzes gemaakt, waaronder de wens om een (half)verhoogd bordes toe te passen.

Op basis van het programma van eisen zijn een drietal schetsontwerpen vervaardigd. Deze zijn op 18 juni 2019 met de gemeente besproken, waarbij nog geen duidelijke voorkeur is aangegeven. In deze notitie worden beknopt de overwegingen en aandachtspunten per ontwerp beschreven.

Hoogteverschil

Het hoogteverschil voor een bordes ligt niet vast omschreven in het PvE, maar een minimum van 1,50 m en een maximum van 3,00 m hoogte is wel het meest gangbaar. Daarnaast kan een hoogteverschil op verschillende manieren worden gerealiseerd. Zo is er een traditionele betonnen keerwand met een volgestort bordes mogelijk en in het verleden ook veel toegepast, maar ook het gebruik van holle betonnen elementen of een staalconstructie, zoals veel bij parkeergarages kan worden gebruikt om het gewenste hoogteverschil te realiseren. Een andere mogelijkheid is het gebruik van legioblokken die gestapeld worden om een bordes te creëren. Voordeel van deze opties is dat deze ook in de toekomst eenvoudig aangepast kunnen worden en na het beëindigen van de activiteit makkelijk een nieuwe bestemming kunnen krijgen.

Als laatste is het ook denkbaar dat het hoogteverschil niet word gerealiseerd door een bordes, maar juist door een verlaging in het maaiveld. Een 'kuil' geeft dan eveneens het gewenste hoogteverschil. Echter is dan het maximaal haalbare hoogteverschil wel tot 1,50 m beperkt.
In de ontwerpen wordt nog geen keuze gemaakt voor een specifiek materiaal of ontwerp, met uitzondering van de schets 0002, waarbij de elementen van de firma Modulo worden toegepast. Hierbij is de specifieke toepassing van deze elementen gebruikt als belangrijk onderdeel van het ontwerp.

Toelichting ontwerp

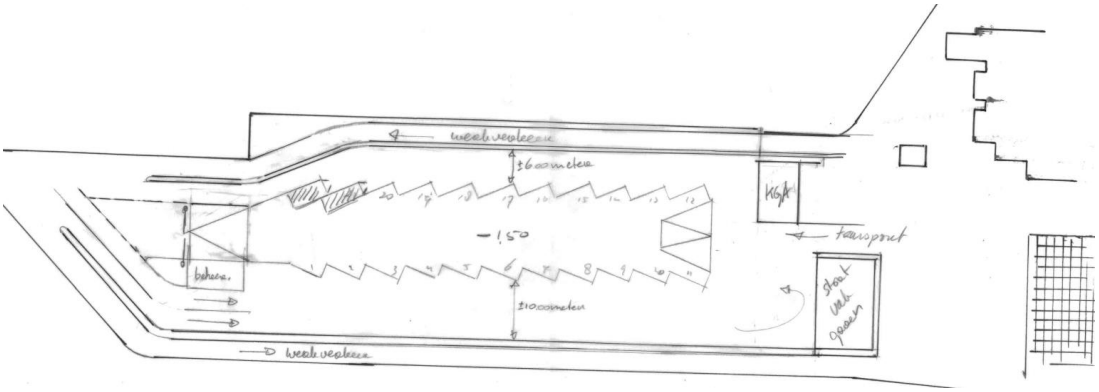
Op het huidige terrein zijn momenteel verschillende activiteiten ondergebracht. Zo is er het huidige afvalbrengstation, een kantoorgebouw wat wordt verhuurd, zijn er stallingen en parkeerplaatsen voor inzamelvoertuigen en is er een grote overkapping waaronder diverse materialen worden opgeslagen. Daarnaast wordt het terrein met een deel van de overkapping en een loods verhuurd aan het bedrijf Comgoed, wat ook verschillende verkeersbewegingen met vrachtauto's per dag geeft. De gemeente heeft aangegeven dat er in principe geen restrictie is aan het gebruik van het terrein, anders dan dat Comgoed bereikbaar moet blijven en dat het wel de voorkeur heeft dat het huidige kantoor ook kan blijven staan.

Ontwerp 0001: verdiepte ligging

Het eerste ontwerp 0001 is gesitueerd op de huidige locatie van het afvalbrengstation, alleen opnieuw ontworpen. De groenstrook ten noorden van het terrein komt bij dit ontwerp volledig te vervallen en wordt benut voor een nieuwe inrichting. Dit betekent dat er wel een goede erfafscheiding nodig is tussen het afvalbrengstation en het terrein van de woonwagenbewoners. In afbeelding 2 is het ontwerp 0001 weergegeven.

Afbeelding .1 Huidige situatie

Afbeelding 2 Ontwerp 0001



Dit ontwerp gaat uit van een verdiepte ligging, met een niveauverschil van 1,50 m. Dit kan volledig beneden maaiveld worden gerealiseerd of, indien de grondwaterstand te hoog blijkt, gedeeltelijk verdiept en gedeeld verhoogd. Dit laatste vraagt wel extra kosten voor het opvangen van het hoogteverschil (volgens sondering DKM 3 uit 1992 is de grondwaterstand circa 1,30 m beneden maaiveld).

De routing voor de bezoeker is sterk vergelijkbaar met de routing op het huidige afvalbrengstation. Nadeel is dat er geen extra opstelruimte beschikbaar is voor het opvangen van grotere fluctuaties in het aanbod. Dit kan nog worden verbeterd door het ontwerp verder het terrein op te positioneren. Een ander nadeel is dat de bezoekers moeilijk terug kunnen keren naar een container die vergeten is, of waarbij een bepaalde facie onderop is komen te liggen bij het laden van de auto of aanhanger. Dit kan de verblijftijd op het afvalbrengstation negatief beïnvloeden. De verwachting is dat dit echter beperkt zal blijven tot een incidenteel geval. Ook voor het personeel is een verdiepte ligging een extra barrière in geval van calamiteiten en/of in geval van assistentie. Wanneer een beheerder aan de zuidkant van de containers staat, heeft hij een lange looptijd naar de noordelijk gelegen containers.

Voordelen zijn er natuurlijk ook. Zo is er een verregaande scheiding van verkeersstromen. De vrachtwagens van Renewi en Comgoed hebben een eigen route, die geheel vrij ligt van het verkeer dat gebruik maakt van het afvalbrengstation. Ook is het terrein goed overzichtelijk en heeft het een goede invloed op de geluidsbelasting. Ook het zicht vanuit de omgeving is minder storend, hoewel dat op deze locatie minder toevoegt.

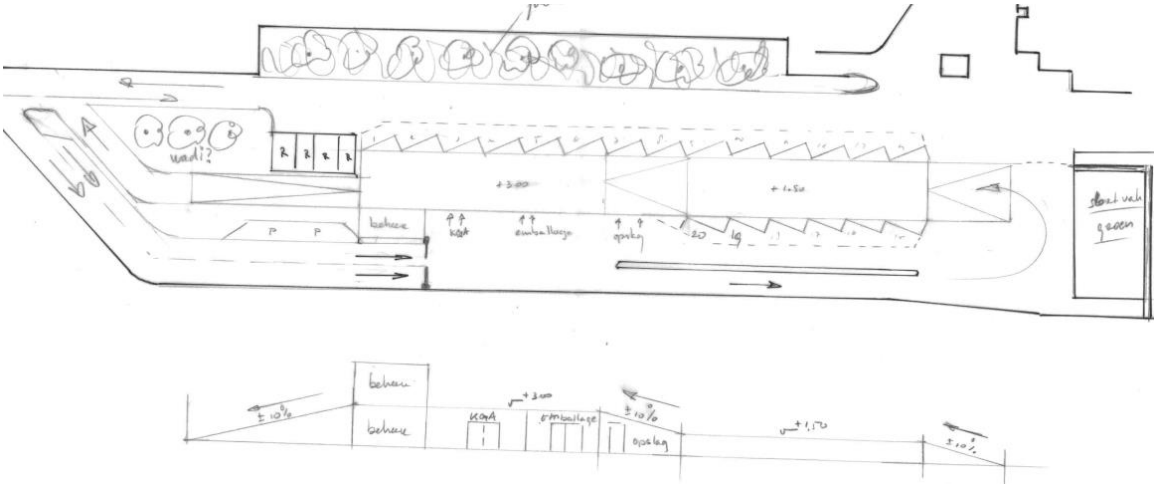
Voor het snoeiafval is ten tijde van het grotere aanbod in de seizoenen ruimte voor een royaal stortvak, waar de auto's met aanhanger makkelijk kunnen manoeuvreren. Dit vraagt gedurende een deel van het jaar extra handelingen door de extra overslag.

Dit ontwerp maakt gebruik van de huidige locatie, waardoor er ten tijde van de bouw tijdelijke voorzieningen nodig zijn om de bewoners van Lansingerland hun grof huishoudelijk afval te kunnen blijven aanbieden. De rest van het terrein zal bij dit ontwerp niet aangepast worden.

Ontwerp 0002: Verhoogd bordes 1,50 m+MV tot 3,00 m+MV

Het tweede ontwerp 0002 is eveneens op de huidige locatie van het afvalbrengstation. Ook hier is de groenstrook ten noorden van het terrein bij het terrein gevoegd, maar in mindere mate dan bij het eerste ontwerp. Dit betekent echter dat er ook bij dit ontwerp een goede erfafscheiding nodig blijft tussen het afvalbrengstation en het terrein van de woonwagenbewoners. In afbeelding 3 is het ontwerp 0002 weergegeven.

Afbeelding 3 Ontwerp 0002



Dit ontwerp gaat uit van een half tot verhoogde ligging, met een niveauverschil van 1,50 m tot +3,00 m voor het hoogste deel. Deze combinatie geeft dat er op het bordes een helling is voorzien. In bovenstaande schets is een eerste versie van een dwarsdoorsnede gevoegd. Ook bij dit ontwerp is de routing voor de bezoeker sterk vergelijkbaar met de routing op het huidige afvalbrengstation. Er is meer opstelruimte voor de bezoekers dan bij het eerste ontwerp, maar biedt geen mogelijkheden tot optimalisatie. De beschikbare ruimte is maximaal ingevuld, aangezien er meer ruimte nodig is voor de op- en afrit van het bordes, door het grotere hoogteverschil.

Door het verhoogde deel van 3,00 m te maken ten opzichte van maaiveld is er met het systeem van modulo de mogelijkheid om onder het bordes het KGA depot te huisvesten. Daarnaast biedt dit systeem ruimte voor de opslag van emballage en andere voor de het afvalbrengstation benodigde spullen. Indien gewenst kan onder een deel van het bordes ook een waterbuffer worden gerealiseerd, wat kan worden gebruikt bij het beheer van het afvalbrengstation.

Het nadeel is dat er relatief veel ruimte nodig is voor de op- en afrit. Door een deel van de oprit in het bordes op te vangen blijft de ruimte voor de oprit beperkt, maar de afrit heeft wel een lengte van 30 m (bij een hellingspercentage van 10 %). Daarnaast is het in dit ontwerp voor de bezoekers ook moeilijker terug keren naar een container die vergeten is, of waarbij een bepaalde facie onderop is komen te liggen bij het laden van de auto of aanhanger. Zoals ook bij het ontwerp 0001 is aangenomen, is het de verwachting dat dit echter beperkt blijft tot een incidenteel geval. Voor het personeel geeft een verhoogd bordes wel meer overzicht. Er zijn nu wel twee niveaus waar personeel aanwezig moet zijn, te weten boven op het bordes en beneden bij het KGA-depot in combinatie met de toegang. Het is goed mogelijk de toegang verregaand te automatiseren.

Ook hier is er een goede scheiding van verkeerstromen. De vrachtwagens van Renewi en Comgoed hebben een eigen route, die geheel vrij ligt van het verkeer dat gebruik maakt van het afvalbrengstation. De geluidbelasting op de omgeving neemt waarschijnlijk toe door het deel wat 3,00 m boven maaiveld ligt. Daarnaast geeft dit hoger gelegen deel van het afvalbrengstation meer zicht vanuit de omgeving. Doordat een deel van de bestaande groenstrook blijft bestaan zal de kans op zicht vanuit de woningen mogelijk beperkt blijven.

Voor het snoeiafval is ten tijde van het grotere aanbod in de bekende seizoenen ruimte gereserveerd voor een open stortvak, waar de auto's met aanhanger makkelijk kunnen manoeuvreren. Dit vraagt gedurende een deel van het jaar wel extra handelingen door overslag vanuit het stortvak in containers.

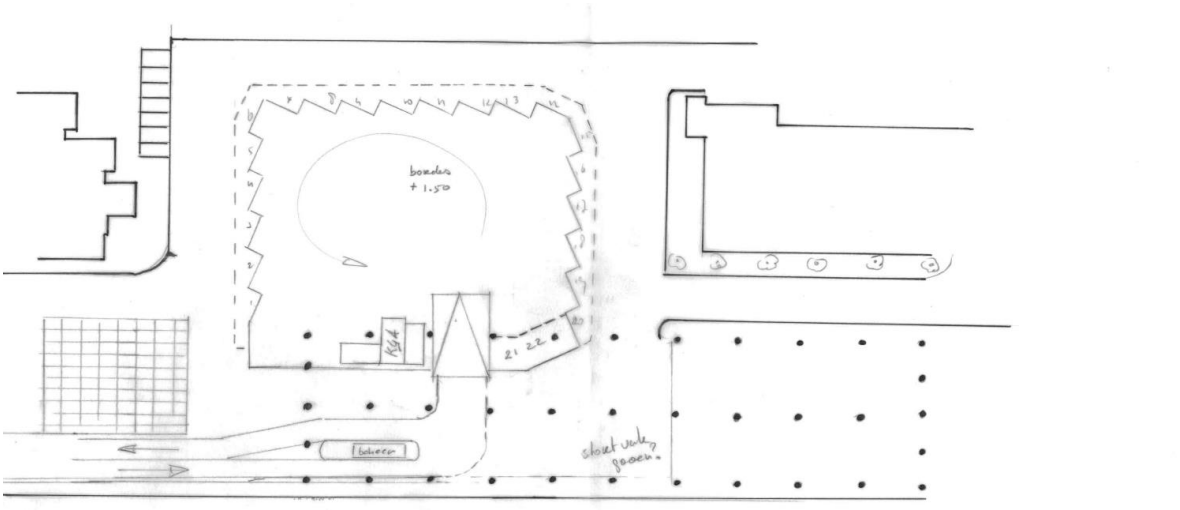
Dit ontwerp maakt gebruik van de huidige locatie, waardoor er ten tijde van de bouw tijdelijke voorzieningen nodig zijn om de bewoners van Lansingerland hun grof huishoudelijk afval te kunnen blijven

aanbieden. Door gebruik te maken van geprefabriceerde betonelementen van Modulo, zal de bouwtijd echter beperkt kunnen blijven. De rest van het terrein zal bij dit ontwerp niet aangepast worden.

Ontwerp 0003 half verhoogd bordes tot 1,50 m+MV

Het derde ontwerp maakt gebruik van het achterliggend terrein, waar momenteel de opslag, de stalling en de parkeerplaatsen voor inzamelvoertuigen zijn. Het bordes bestaat uit een vierkant, halfhoog bordes en maakt gebruik van een deel van de bestaande overkapping. Afbeelding 4 is het schetsontwerp met deze optie. De tekening is gedraaid ten opzichte van vorige tekeningen. De inrit links op de schets sluit dus aan op het huidige afvalbrengstation. De punten op de kaart weergeven de zuilen van de huidige overkapping.

Afbeelding 4 Ontwerp 0003



Dit ontwerp gaat uit van een half verhoogde ligging, met een niveauverschil van 1,50 m. Door bij de toegang gebruik te maken van de bestaande overkapping, kunnen de bezoekers en de acceptant droog staan bij de ingang van het afvalbrengstation. Ook helpt de overkapping bij de klimaatregeling van de unit voor de acceptant. In de zomer een ‘parasol’ en in de winter een ‘paraplu’.

De vorm van het bordes is een groot vierkant met de afmeting van 30 tot 50 m, zodat veel van de beschikbare ruimte voor de bezoekers is gereserveerd. Dit biedt veel manoeuvreerruimte en geeft overzicht voor zowel de bezoeker als de beheerder. Het KGA-depot is op het bordes gesitueerd, zodat tijdens de rustige periodes één medewerker het beheer over het bordes kan hebben. Als de toegang wordt geautomatiseerd, kan tijdens de rustigere periodes het afvalbrengstation met twee medewerkers worden bediend.

Ook is in dit ontwerp een verregaande scheiding van verkeersstromen. De vrachtwagens van Renewi en Comgoed hebben een eigen route, die geheel vrij ligt van bezoekers die gebruik maken van het afvalbrengstation. De ruimte hiervoor is ruim voldoende, alleen wordt deze gedeeld met de ruimte die nodig is voor het wisselen van de containers. Aan weerszijden van het bordes is circa 10 m (de breedte van drie rijbanen) beschikbaar voor het vrachtverkeer. Ter hoogte van deze route van het vrachtverkeer kan een korte wachttijd ontstaan indien dit verkeer samenvalt. De opgegeven frequentie van Comgoed is circa tien voertuigen per dag, terwijl de wisseling van containers wordt ingeschat van circa twee tot zes per dag, afhankelijk van de dag in de week en het seizoen. Hierdoor lijkt dit bezwaar beperkt te blijven.

De geluidbelasting op de omgeving neemt bij dit ontwerp waarschijnlijk af. Doordat het afvalbrengstation verder naar achteren op het terrein is voorzien, neemt de afstand tussen het afvalbrengstation en de woningen toe. Bovendien staat het bestaande kantoor er nog tussen, wat ook positief bijdraagt aan een beperking van de geluidsbelasting op de woningen.

Voor het snoeiafval is ten tijde van het grotere aanbod in de seizoenen ruimte aan het bordes opgenomen. Dit is momenteel niet in het ontwerp aangegeven, maar de ruimte links van het KGA-depot kan hiervoor worden vrijgemaakt. Hiermee blijft al het particulier verkeer wel op het bordes en kunnen de bezoekers dit vanaf het bordes in het lager gelegen stortvak deponeren. Tijdens de wintermaanden, wanneer een lager aanbod is, kunnen daar containers voor het snoeiafval worden neergezet.

Dit ontwerp maakt geen gebruik van de huidige locatie, waardoor het ten tijde van de bouw het niet noodzakelijk is tijdelijke voorzieningen voor de bewoners van Lansingerland te realiseren. Wel moet er een tijdelijke oplossing worden gezocht voor het stallen van de inzamelvoertuigen en de bedrijfsvoering in de huidige stalling. Deze kunnen na realisatie wellicht op de locatie van het huidige afvalbrengstation een plek krijgen, waardoor er sprake zal zijn van en tijdelijke situatie.

Samenvatting

In onderstaande tabel is een beknopte samenvatting aangegeven van de belangrijkste kenmerken van de verschillende schetsontwerpen. Deze lijst is niet volledig en kan waar nodig worden aangevuld. Bovendien zijn bijvoorbeeld het vergelijk van de kosten een 'educated guess' en zijn er geen ramingen dit de uitkomst van dit vergelijk ondersteunen.

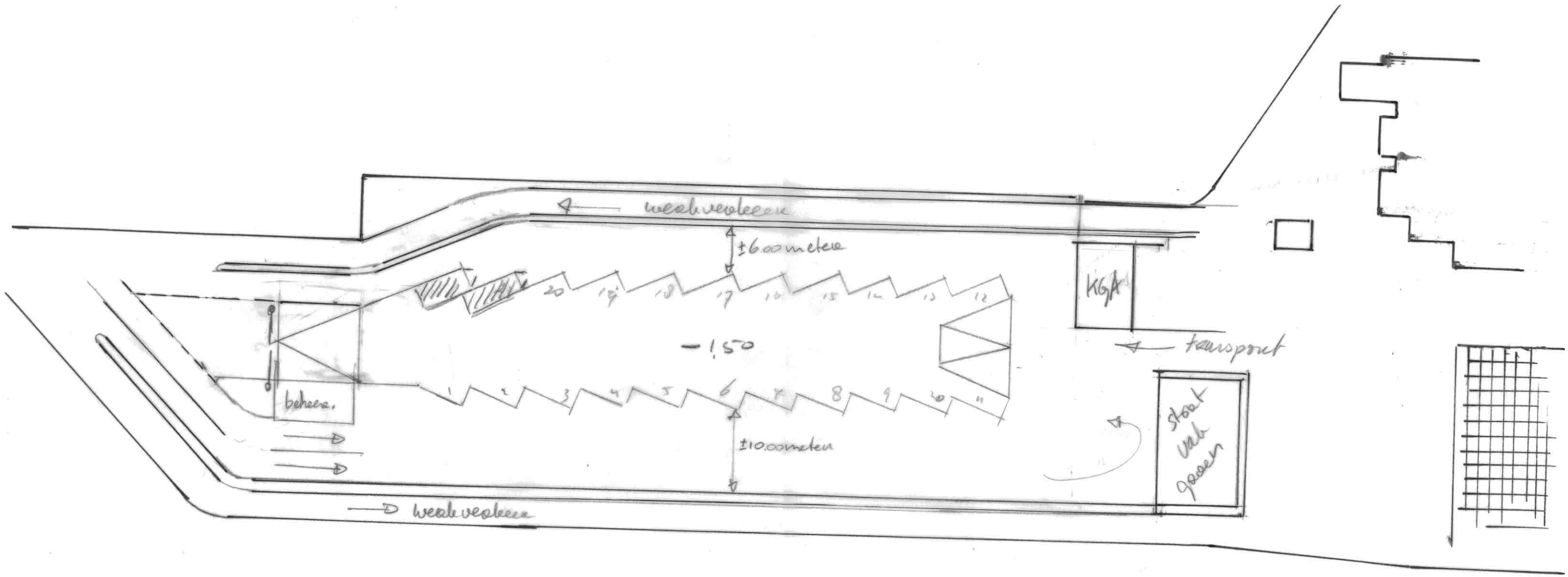
Tabel 1 Samenvatting

	0001	0002	0003
flexibiliteit	-	-/+	-/+
duurzaamheid en circulair[1]	-/+	+	-
zichtbaarheid vanuit de omgeving	-/+	-	+
aantal containers	22	20	22
alle containers langs het bordes			
stortvak grof snoeiafval	+	+	+
vrachtverkeer gescheiden van de bezoekers	+	+	+
ruimtereservering voor toekomstige weegbruggen	-	-	+
afdak toegang/acceptant	-	-	+
eigen toegang op het terrein bedrijfsverkeer	-	+	+
opstelruimte particuliere voertuigen	-	-/+	+
kosten (verwachting)	-/+	-	-

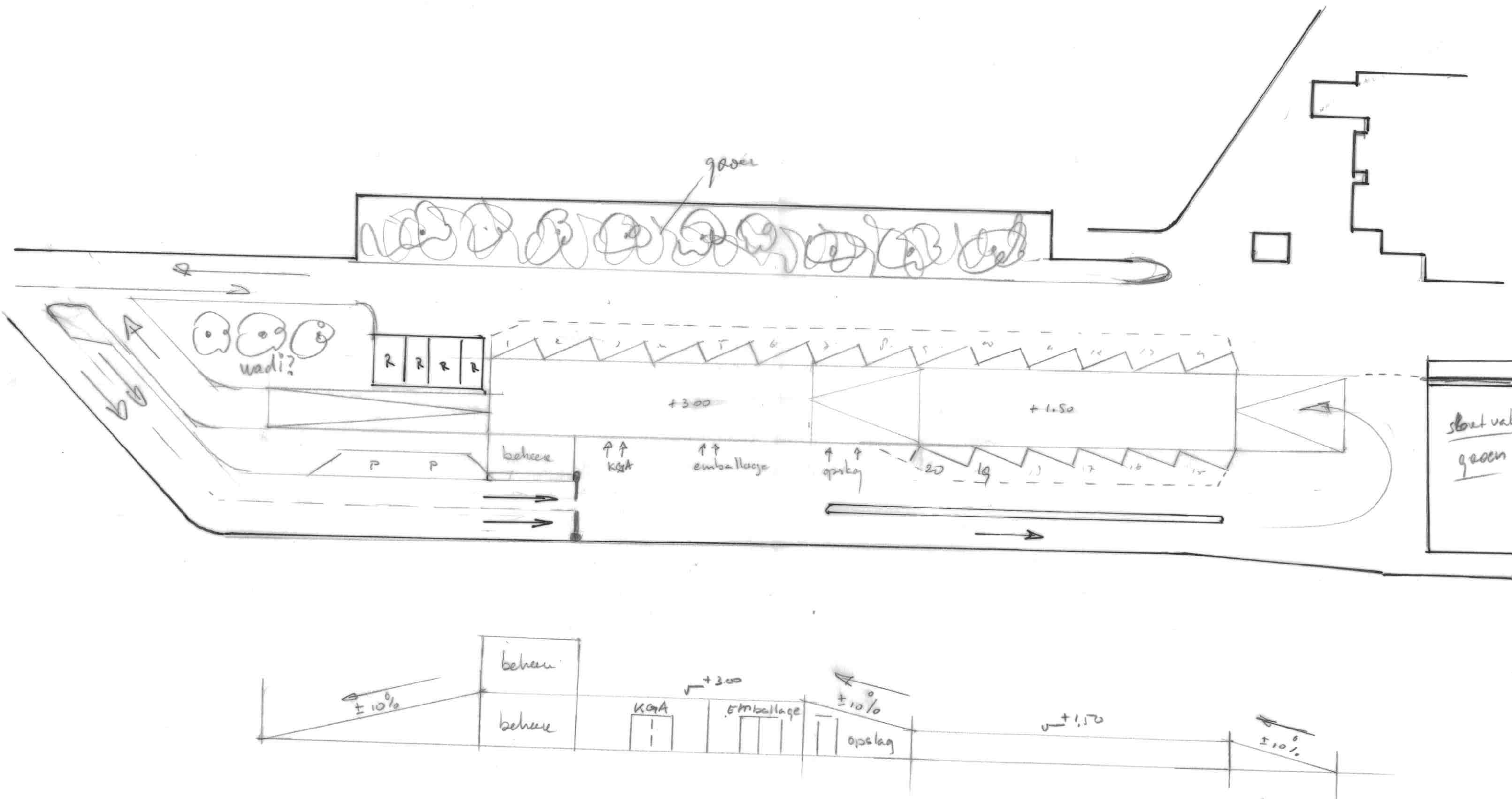
In alle ontwerpen blijft het huidige kantoor bestaan en blijft het achterliggende terrein bereikbaar voor het 'eigen' verkeer en het verkeer van Comgoed.

[1] Wel sterk afhankelijk van het gekozen materiaal en type constructie.

BIJLAGE: SCHETSONTWERP 113979-0001/0002/0003

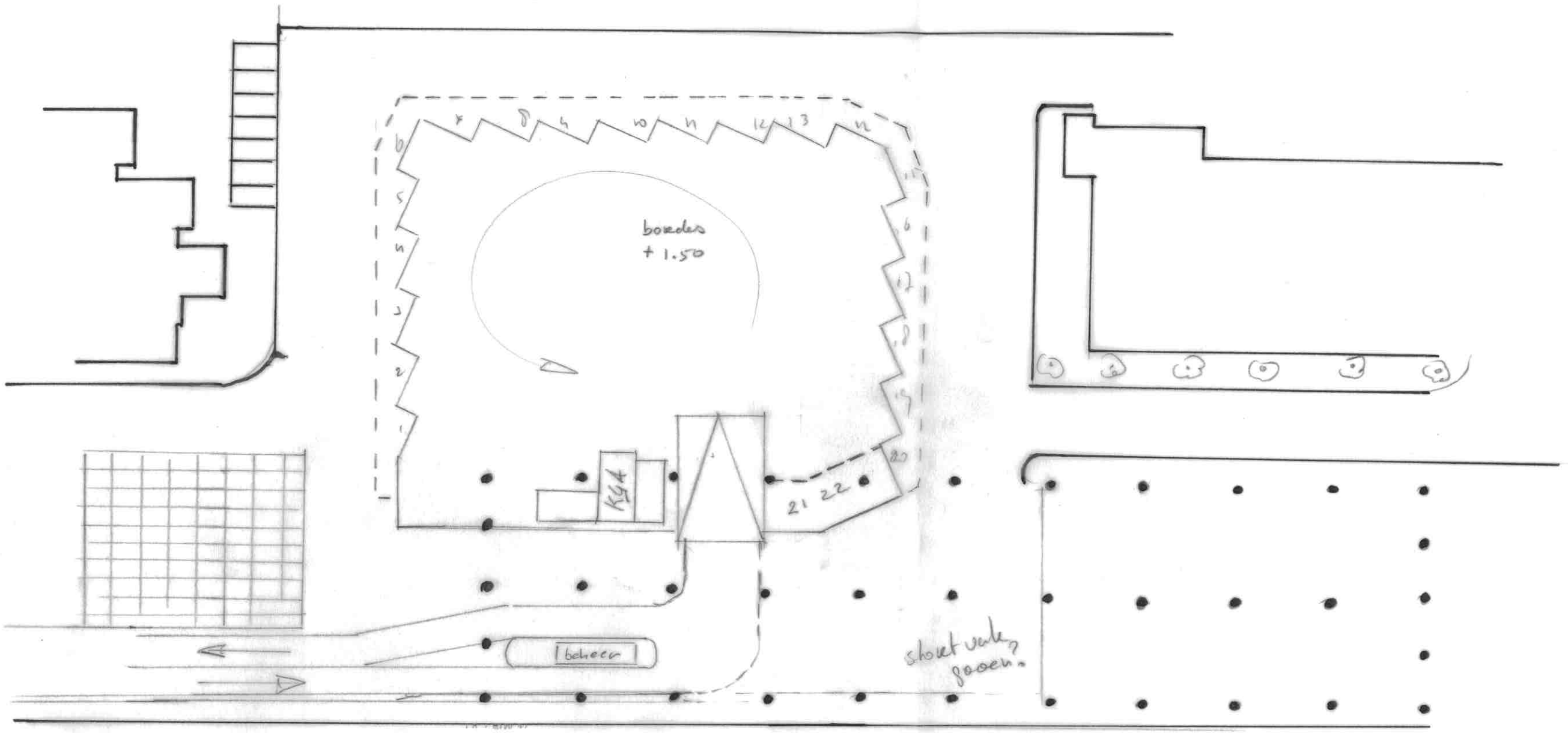


WB/MEER 113979-0001
12-06-2013



WHB/MEER 113979-0002

12-06-2019



WHB/MEER. 113979-0003
12-06-2019

II

BIJLAGE: KOSTENRAMING SO 113979-0003

Witteveen + Bos

Projectcode	113979
Projectnaam	Afvalbrengstation Lansingerland
Omschrijving	Globale kostenraming terreininrichting
Opgesteld door	R.M. van Meerkerk
Goedgekeurd door	ing. R.J.B. Morsink
Datum	30-09-2019

Uitgangspunten:
beperkt draagkrachtige grond (grondverbetering/voorbelasting)
gescheiden rioolstelsel
riool aansluiting direct naast terrein
op te breken asfalt niet teerhoudend
bestaande pompput heeft voldoende capaciteit (geen aanpassingen)
HWA leiding naar oppervlakte water met voldoende capaciteit
geen asbest aanwezig in te slopen opstallen
vrijkomende grond is "schoon"
grondwaterstanden (bemaling nodig)
prijspeil 2019

Schets ontwerp 113979-0003 d.d. 12-06-2019

Omschrijving	Eenheid	Hoeveelheid	Prijs per Eenh.	Kostprijs
OPBREEKWERK				
Opbreken asfalt (0,16m dik, incl banden kolken e.d.)	m2	1.670,00	€ 3,50	5.845,00
Opbreken elementenverharding (betonstenen/tegels, incl banden kolken e.d.)	m2	3.042,00	€ 3,50	10.647,00
Opbreken elementenverharding (beton platen 14 cm dik)	m2	360,00	€ 3,00	1.080,00
Opbreken hekwerken	m1	200,00	€ 12,00	2.400,00
Slopen stalling	m2	562,50	€ 45,00	25.312,50
Slopen fietsen stalling	m2	32,00	€ 35,00	1.120,00
Kappen bomen	st	14,00	€ 70,00	980,00
Opbreken overige verhardingen, straatmeubilair e.d.	eur	1,00	€ 15.000,00	15.000,00
GRONDWERK				
Ontgraven sleuf riolering	m3	1.185,00	€ 2,25	2.666,25
Ontgraven cunet 0,80 diep	m3	3.104,00	€ 1,75	5.432,00
Aanvullen bordes met zand, 1,00 meter	m3	2.385,00	€ 15,00	35.775,00
Leveren en aanbrengen scheidingsdoek	m2	2.385,00	€ 1,75	4.173,75
LEIDINGWERK				
Aanbrengen hoofdriool Ø315 DWA	m	160,00	€ 32,00	5.120,00
Aanbrengen hoofdriool Ø315 HWA	m	175,00	€ 32,00	5.600,00
Aanbrengen hoofdriool Ø400 HWA	m	60,00	€ 60,00	3.600,00
Aanbrengen inspectieputten max 1000x1000 mm, incl putrand+deksel	st	12,00	€ 1.350,00	16.200,00
Aanbrengen straat- en trottoirkolken	st	34,00	€ 375,00	12.750,00
Kolkleiding Ø125 mm incl. hulpstukken	m	510,00	€ 24,00	12.240,00
Bemaling plaatsen instandh. en verwijderen	m	165,00	€ 20,00	3.300,00
Aanbrengen OBAS	st	1,00	€ 20.000,00	20.000,00
Aanbrengen monsternameput	st	1,00	€ 3.000,00	3.000,00
Aansluiting op bestaande rioolleiding	st	4,00	€ 1.500,00	6.000,00
VERHARDINGEN				
Leveren en aanbrengen zand rioolsleuf	m3	1.185,00	€ 15,00	17.775,00
Leveren en aanbrengen zand cunet terrein (0,60m)	m3	2.328,00	€ 15,00	34.920,00
Verdichten en profileren zandbed	m2	6.265,00	€ 0,75	4.698,75
Leveren en aanbrengen trottoirbanden 180/200 x 250 mm (langs terrein)	m	334,00	€ 23,50	7.849,00
Leveren en aanbrengen trottoirbanden bocht 180/200 x 250 mm	m	24,00	€ 30,00	720,00
Leveren en aanbrengen trottoirbanden 180/200 x 250 mm (op bordes)	m	200,00	€ 23,50	4.700,00
Leveren en aanbrengen trottoirbanden 180/200 x 250 mm hoekstuk (op bordes)	st	36,00	€ 23,50	846,00
Aanbrengen menggranulaat terrein 0,30 m dik	m2	3.880,00	€ 7,00	27.160,00
Aanbrengen menggranulaat onder bordes 0,30 m dik	m2	1.655,00	€ 7,00	11.585,00
Aanbrengen molgoot van beton (0,20m dik)	m1	160,00	€ 30,00	4.800,00
Aanbr vloeistofdichte betonverharding 0,25m dik	m2	750,00	€ 80,00	60.000,00
Aanbrengen straatlaag brekerzand 0,05	m3	276,00	€ 15,00	4.140,00
Aanbrengen elementenverharding BSS keiformaat dik 80mm (terrein)	m2	3.130,00	€ 20,00	62.600,00
Aanbrengen elementenverharding BSS keiformaat dik 80mm (bordes)	m2	2.385,00	€ 20,00	47.700,00
Aanbrengen tegelverharding 300x300x45mm op bordes, langs keerwanden	m1	218,00	€ 23,50	5.123,00
Aanbrengen tegelverharding 300x300x45mm	m2	30,00	€ 17,50	525,00
KEERWANDEN				
Voorbelasting tbv bordes / grondkerende constructie e.o. grondverbetering	m2	3.500,00	€ 35,00	122.500,00
Keerwandelementen bordes (kerende constructie van 1,50 meter)	m1	220,00	€ 350,00	77.000,00
Op - en afrit bordes	m1	30,00	€ 400,00	12.000,00
Container geleide systeem	st	22,00	€ 600,00	13.200,00

Witteveen + Bos

Projectcode	113979
Projectnaam	Afvalbrengstation Lansingerland
Omschrijving	Globale kostenraming terreininrichting
Opgesteld door	R.M. van Meerkerk
Goedgekeurd door	ing. R.J.B. Morsink
Datum	30-09-2019

DIVERSE					
Verlichting (oriëntatie) incl .bekabeling	st	20,00	€	1.750,00	35.000,00
trap vanaf bordes naar mv	st	1,00	€	3.500,00	3.500,00
Leveren en plaatsen spijlenhekwerk (valbeveiliging)	m	200,00	€	65,00	13.000,00
Leveren en plaatsen spijlenhekwerk (erfafscheiding)	m	230,00	€	65,00	14.950,00
Leveren en plaatsen electrische rolpoorten	st	2,00	€	12.000,00	24.000,00
Leveren en plaatsen draaipoort (handmatig)	st	2,00	€	6.000,00	12.000,00
Leveren en plaatsen looppoort (handmatig)	st	1,00	€	2.500,00	2.500,00
Aanpassen overkapping	eur	1,00	€	25.000,00	25.000,00
Slagbomen	st	6,00	€	1.450,00	8.700,00
Terrein electra	eur	1,00	€	25.000,00	25.000,00
Afwerken groenstrook (excl. beplanting)	m2	250,00	€	5,00	1.250,00
Planten bomen (stamdiameter 18/20)	st	6,00	€	500,00	3.000,00
Planonvolledigheid (ca. 10%)	EUR		€	88.598,33	88.598,33
Subtotaal					**974.581,58**
Eenmalige kosten					
Bouwplaatskosten	%	0,03	€	29.237,45	29.237,45
Overige eenmalige kosten en afronding	EUR				6.773,03
Uitvoeringsk.+Algemene kosten+Winst en risico	%	0,22			214.407,95
Geraamde aanneemsom (excl. BTW)					**1.225.000,00**
KCA depot	EUR	1,00	€	120.000,00	120.000,00
Unit beheerder	m2	40,00	€	1.200,00	48.000,00
Unit bordes (schuilruimte)	EUR	1,00	€	7.000,00	7.000,00
Dak boven acceptant (budget reservering)	EUR	1,00	€	100.000,00	100.000,00
Aankoop grond	m2				
Vermogenskosten	PM				
Aansluiting nutsbedrijven	PM				
Verhuiskosten	PM				
Inrichting terrein / containers / perscontainers	PM				
Compenserende maatregelen Flora en Fauna	PM				
Bodemsanering					
Bodemonderzoek	PM				
Bodemsanering	PM				
Grondwatersanering	PM				
Archeologie					
Archeologisch onderzoek	PM				
Overige					
Vergunningen en leges	PM				
Rentekosten	PM				
Kosten opdrachtgever	PM				
Onzekerheidsreserve	PM				
Reserve extern onvoorzien	PM				
Project engineering Administratie en Toezicht (obv subtotaal bouwsom)		0,18			270.000,00
Object onvoorzien (obv subtotaal bouwsom)		0,15			225.000,00
Raming excl. BTW					**1.995.000,00**
BTW		*0,21*			*419.000,00*
Raming incl. BTW					*2.414.000,00*

GEBIEDSVERKENNING BOSLAND

Samenvattende notitie (100%- versie)

Gemeente Lansingerland

5 februari 2020

Project	ABS Bosland Bergschenhoek
Opdrachtgever	Gemeente Lansingerland
Document	Gebiedsverkenning Bosland
Status	100 %-versie
Datum	5 februari 2020
Referentie	113979/20.001.701
Projectcode	113979
Projectleider	R.M. van Meerkerk (Roel)
Projectdirecteur	ir. R.P.N. Pater (Richard)
Auteur(s)	T. Lodder BSc (Tom)
Gecontroleerd door	A.G. Gaydadjiev MSc (Alexander)
Goedgekeurd door	R.M. van Meerkerk (Roel)
Paraaf	

Adres
Witteveen+Bos
Catharijnesingel 33,
3511 GC
Utrecht, Nederland
T: 030 765 1900
www.witteveenbos.com

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding
1.2 Doel
1.3 Leeswijzer

2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 Locatie
2.2 Historische ontwikkeling landschap

3 SCENARIO'S

3.1 Uitgangspunten scenario's
3.2 Scenario A
3.3 Scenario B1
3.4 Scenario B2

4 OPWAARDERING AANRIJROUTE BOSLAND

4.1 Huidige situatie
4.2 Voorstel 1
4.3 Voorstel 2

BIJLAGE(N)

I Kostenraming

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Langsingerland is voornemens het bestaande afvalbrengstation (ABS) te moderniseren en te verduurzamen. Het nieuwe ABS zal een verbeterde bijdrage leveren aan de reductie en hergebruik van afvalstromen en een verhoging van het afvalscheidingspercentage.

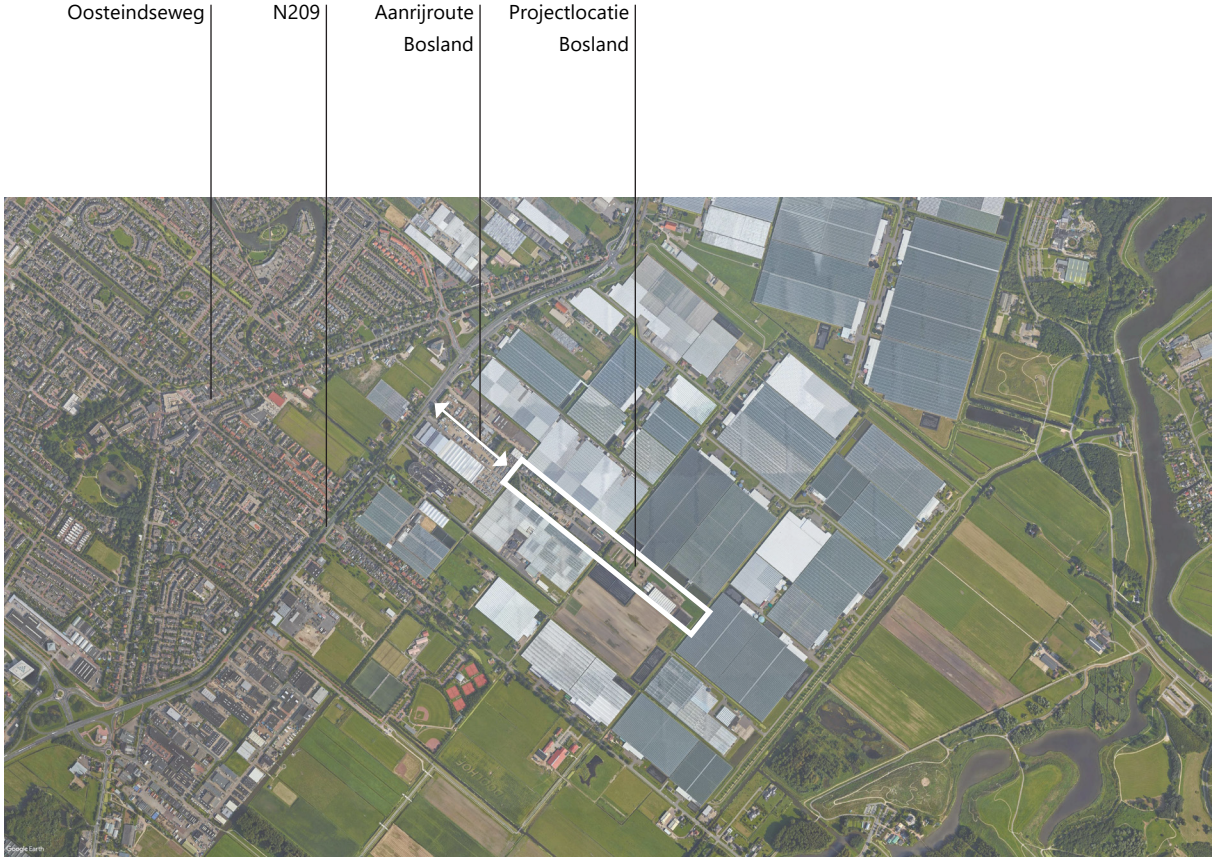
De gemeente Lansingerland heeft de wens om de locatie van het nieuwe ABS samen met de andere functies, (waaronder de woonwagenlocatie) op en rond het terrein te heroverwegen, om zo de verschillende functies ruimtelijk en functioneel beter op elkaar aan te laten sluiten.

1.2 Doel

Dit document doet een verkenning naar een kwalitatieve herinrichting van het plangebied met de inpassing van de reeds aanwezige en toekomstige functies en ontsluiting. Daarvoor worden drie gebiedsontwikkelscenario's gepresenteerd. Deze scenario's geven ondersteuning aan het verdere besluitvormingsproces van de beoogde ontwikkeling.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de projectlocatie Bosland beschreven. Er wordt daarnaast kort stilgestaan bij de historische ontwikkeling van het gebied. Dit hoofdstuk vormt daarnaast het vertrekpunt van de scenario's. Hoofdstuk 3 gaat in op de drie verschillende scenario's, waar hoofdstuk 4 ingaat op de verbetering van de aanrijroute met maatregelen op inrichtingsniveau.



Afbeelding 1.1 Ligging plangebied in de gemeente Lansingerland

2

HUIDIGE SITUATIE

2.1 Locatie

Bosland is gelegen in het hart van de Oosteindsepolder. Deze polder is oostelijk van Bergschenhoek gelegen en wordt aan de zuidzijde begrensd door het Hoge Bergse Bos en de Rotte.

Ontsluiting

De projectlocatie Bosland wordt ontsloten via de gelijknamige aanrijroute 'Bosland'. Deze weg dient tevens als ontsluiting voor andere bedrijvigheid in het gebied. Bosland sluit aan op de N209, welke een verbinding tussen Rotterdam Airport en Zoetermeer vormt.

Functies rondom projectlocatie

Het gebied rondom de projectlocatie kenmerkt zich door een veelheid aan kassen en in mindere mate loodsen en andere bedrijvigheid. De loodsen en bedrijvigheid gelegen aan de aanrijroute (Bosland) geven een sterk verrommeld beeld, deels doordat niet duidelijk waarneembaar is wat de bedrijfsvoering is en deels door een veelheid aan verschillende types erfafscheidingen per perceel.

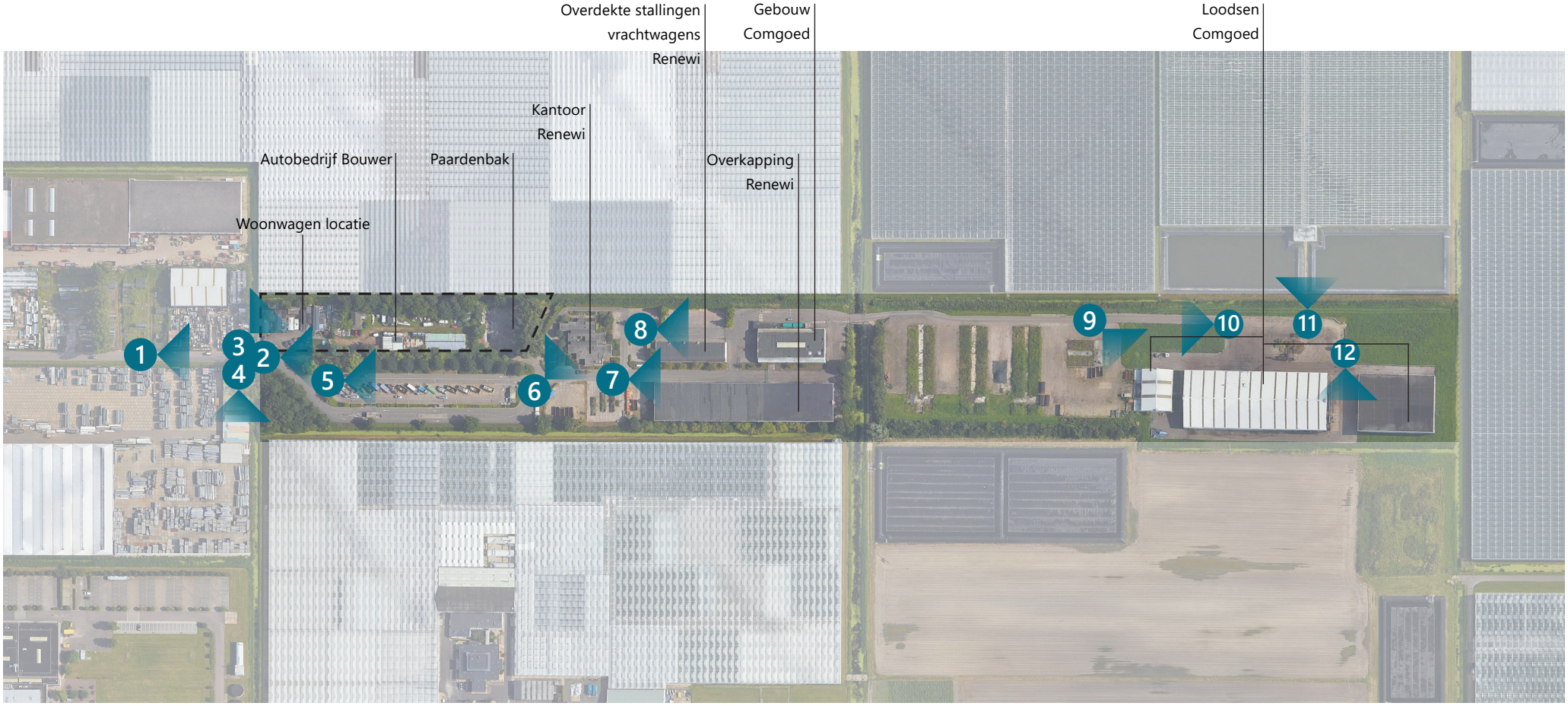
Functies projectlocatie Bosland

De hoofdgebruiker van de projectlocatie betreft Renewi als afvalverwerker en recyclebedrijf. Renewi exploiteert het terrein als gemeentelijk ABS. Naast het ABS heeft Renewi een kantoorgebouw, en stallingen voor vrachtwagens en ander materieel op het terrein.

De noordelijke hoek van de projectlocatie is bestemd als woonwagenlocatie. Naast een aantal woonwagens is er een autobedrijf (autobedrijf Bauer) aanwezig met bijbehorende loodsen. Daarnaast staat er een paardenbak met bijbehorende stallingen op het terrein. De woonwagenlocatie wordt van het ABS gescheiden door een grondlichaam waar bomen bovenop staan.

In het zuidelijke uiteinde van de projectlocatie exploiteert composteerbedrijf Comgoed verder een drietal loodsen.

Wayland Energy heeft als partij interesse om in dezelfde zuidelijke uithoek een geothermische installatie te bouwen.



Afbeelding 2.1 Luchtfoto projectlocatie Bosland

Aanrijroute entree ABS:
De aanrijroute tot de ABS kenmerkt zich door ongewenst geparkeerde voertuigen, een grote afwisseling in verschillende erfafscheidingen en tijdelijk geplaatst materieel in de bermen en een beschadigd wegdek. Gezamenlijk zorgt dit voor een onprettige beleving en een rommelig beeld

Huidige entree ABS:
De entree tot de ABS is onduidelijk vanwege de verkeerskundige situatie en ruimtelijke inrichting. De doorgaande weg takt onduidelijk af, waardoor de bezoeker haast wordt uitgenodigd om juist rechtdoor te gaan. Tegelijkertijd is het zicht georiënteerd op de woonwagenlocatie

Woonwagenlocatie:
Woonwagens zijn zichtbaar tegenover de entree van het ABS en dragen bij aan de rommelige aanblik van het terrein. Autobedrijf Bauer gebruikt het achtergelegen terrein van de woonwagenlocatie ter exploitatie van een autobedrijf

Historische lijn slagenlandschap:
De historische waterloop is ter hoogte van de ingang nauwelijks onderhouden waardoor de oevers zich natuurlijk hebben ontwikkeld

Toegang tot ABS:
Aan de linkerzijde op de foto scheidt een grondlichaam met bomen de woonlocatie van het ABS terrein. De woonlocatie wordt daardoor aan het zicht onttrokken

Kantoorgebouw Renewi:
Het kantoorgebouw is recent verbouwd, maar door de ligging op het terrein ook verstopt voor bezoekers. Bij een herinrichting van het terrein kan deze meer als entreegebouw fungeren van het ABS

Overkapping voor materieel en opslag van materiaal Renewi. Het zichtbaar opgeslagen materiaal geeft een rommelige aanblik

Parkeerplaatsen en overdekte stalling t.b.v. vrachtwagens Renewi. Bij realisatie van het nieuwe ABS worden deze stallingen verwijderd en elders op het terrein teruggebouwd

Loodsen Comgoed, gezien vanaf verhoogd terrein

Verhoogd terrein, gezien vanuit de oostzijde

Toegang tot aangrenzende kassen

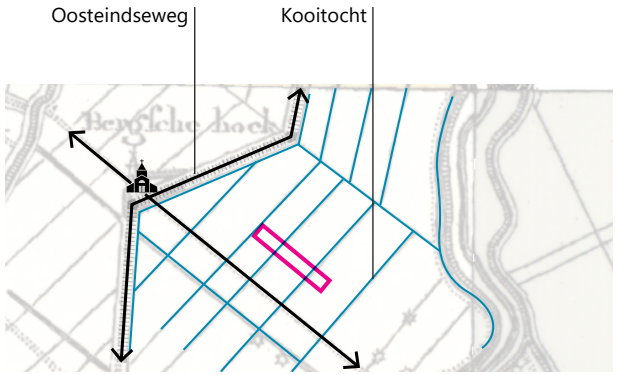
Open opslag Comgoed

2.2 Historische ontwikkeling landschap

Rond 1778 is de Oosteindsepolder drooggemaakt. Het landschap kenmerkt zich in de historische situatie door een rationeel, orthogonaal en regelmatig verkavelingspatroon. Deze polder strekt zich uit van de Rotte in het zuiden tot aan de Noordpolder van Bergschenhoek in het noorden. Vrij centraal door de polder loopt het lint van de Oosteindseweg, met daaraan woon(boerderijen) gekoppeld aan het aanliggende land.

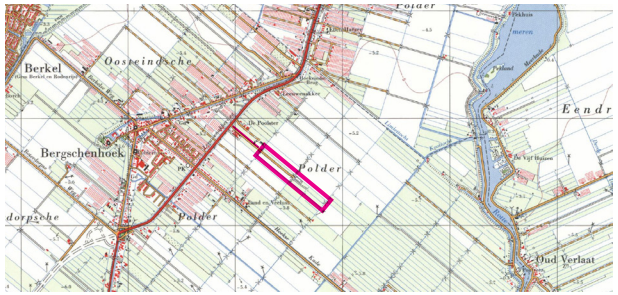
De historische structuur blijft vrij onaangetast aanwezig tot ongeveer de jaren 60. Vanaf die periode wordt gestart met ruilverkaveling en schaalvergroting in de landbouw. De fijnmazige kavelstructuur vervalt langzamerhand en samenhangend ook het kenmerkend regelmatige slotenpatroon. Ook wordt in deze periode de regionale verbindingsweg de N209 aangelegd langs de rand van Bergschenhoek. De periode die daarop volgt staat in het teken van dorpsuitbreiding tussen de historische kern en deze verbindingsweg.

Vanaf 1995 start een omvangrijke aanleg van glastuinbouw in de polder. Deze kassen worden aangelegd vanaf de N209 tot aan de zuidelijk gelegen Kooitocht. Ondersteunend aan deze kassen worden ook loodsen en bedrijfspanden toegevoegd. Hierdoor is het plangebied Bosland in 2010 omsloten door het kassenlandschap. Tot slot vindt langs de Rotte de natuurontwikkeling het Hoge Bergsche Bos plaats. Delen van de historische waterlopen zijn aanwezig in het landschap, maar deze zijn echter door de uitbreiding van Bergschenhoek en de natuurontwikkeling Bergsche Bos niet direct beleefbaar of zichtbaar. Ook is er vandaag de dag geen sprake meer van kenmerkend weidse en doorgaande zichten over het polderlandschap vanwege de verstedelijking.

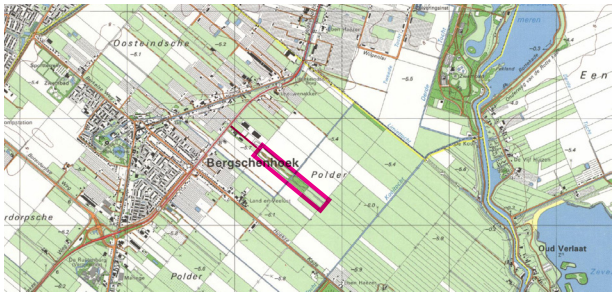


Afbeelding 2.2 Historische structuur in het landschap omstreeks 1815

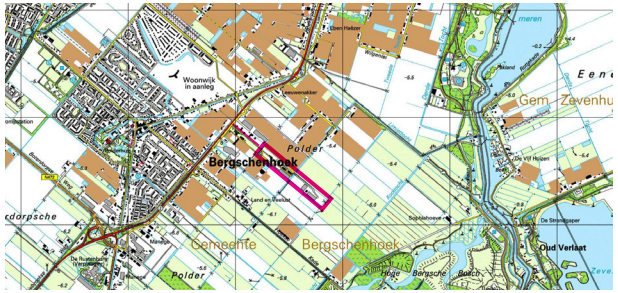
Afbeelding 2.3 Bergschenhoek omstreeks 1900



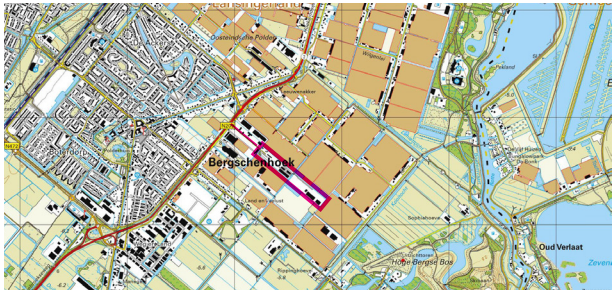
Afbeelding 2.4 Bergschenhoek omstreeks 1970



Afbeelding 2.5 Bergschenhoek omstreeks 1990



Afbeelding 2.6 Bergschenhoek omstreeks 2000



Afbeelding 2.7 Bergschenhoek omstreeks 2018

3

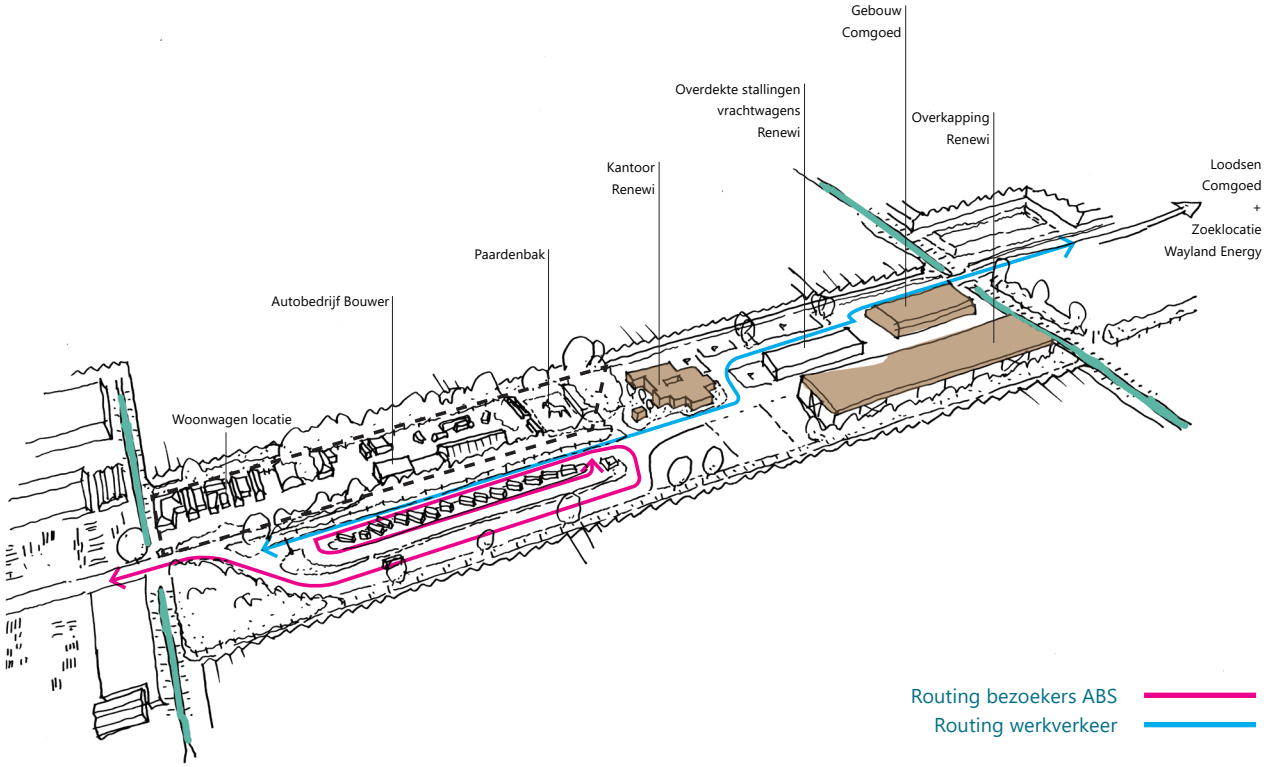
SCENARIO'S

3.1 Uitgangspunten scenario's

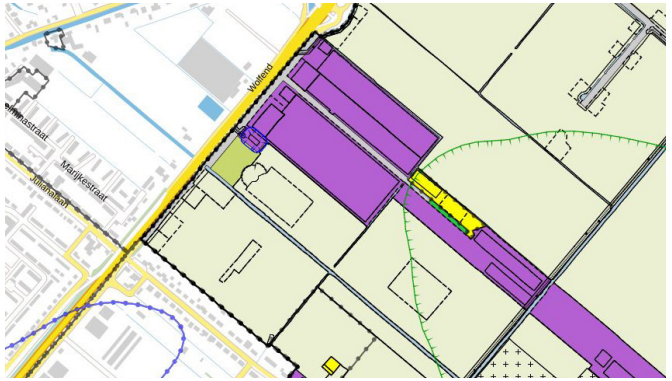
De huidige situatie van het ABS wordt als suboptimaal beschouwd. Voor bezoekers van het ABS zijn de huidige containers met trappen matig bereikbaar wat de afvalinzameling voor burgers fysiek bemoeilijkt. Daarnaast raken de verkeersstromen van bezoekers van het ABS ten dele verstrengeld met in en uit rijdende vrachtwagens van zowel Renewi als Comgoed. Dit kan tot verkeersonveilige situaties lijden. De plaatsing van de woonwagenlocatie bemoeilijkt daarnaast de exploitatie en de overzichtelijkheid van het ABS, omdat de aanrijroute niet logisch en recht doorloopt tot het ABS zelf.

Als uitgangspunt voor de verschillende scenario's wordt het nieuwe ABS tussen het kantoorpand van Renewi en het dichtbijzijnste gebouw van Comgoed ingepast. De overdekte stallingen voor vrachtwagens moeten hiervoor wijken en elders teruggebouwd worden. De realisatie van het nieuwe ABS betekent naast een herinrichting van de plek van het oude ABS, ook een nieuwe situatie voor het kantoorgebouw van Renewi in het geheel. Het kantoorgebouw gaat hiermee meer als entreegebouw voor het ABS fungeren doordat bezoekers er langs rijden.

De verschillende scenario's streven naar verbetering van de verkeersgeleiding en een kwalitatief en samenhangend wegbeeld. De volgende ontwerpvoorstellen zijn ingedeeld in drie scenario's. Scenario A is sterk behoudend en maakt gebruik van de bestaande ruimtelijke en verkeerskundige structuur. Scenario B daarentegen zet in op een sterke verbetering van de routing en de inpassing van functies op structuurniveau. Scenario B is daarnaast opgedeeld in twee varianten B1 en B2.



Afbeelding 3.1 Huidige situatie



Afbeelding 3.2 Bestemmingsplan: Geurcontour (groen)
van omliggende bedrijvigheid dekt de projectlocatie bijna in zijn geheel af

3.2 Scenario A (Behoudend)

De verkeersstromen van werkverkeer en bezoekersverkeer worden van elkaar gescheiden ter hoogte van de splitsing. Werkverkeer en bezoekers komen daardoor minder vaak met elkaar in aanraking, waardoor de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Ook wordt bijgedragen aan een heldere routing voor beide verkeersstromen. Het vrijgekomen terrein van de voormalige ABS wordt ingericht voor gebruik van zonnepanelen en parkeergelegenheid van Renewi.

Ontvangstbord

Met behulp van eenvoudige ingrepen krijgt het terrein een representatieve uitstraling. Een duidelijk richtinggevend ontvangstbord, begeleidt de bezoeker richting het ABS. Aanvullend daarop wordt de weg van nieuwe markering voorzien.

Kwalitatieve bermen

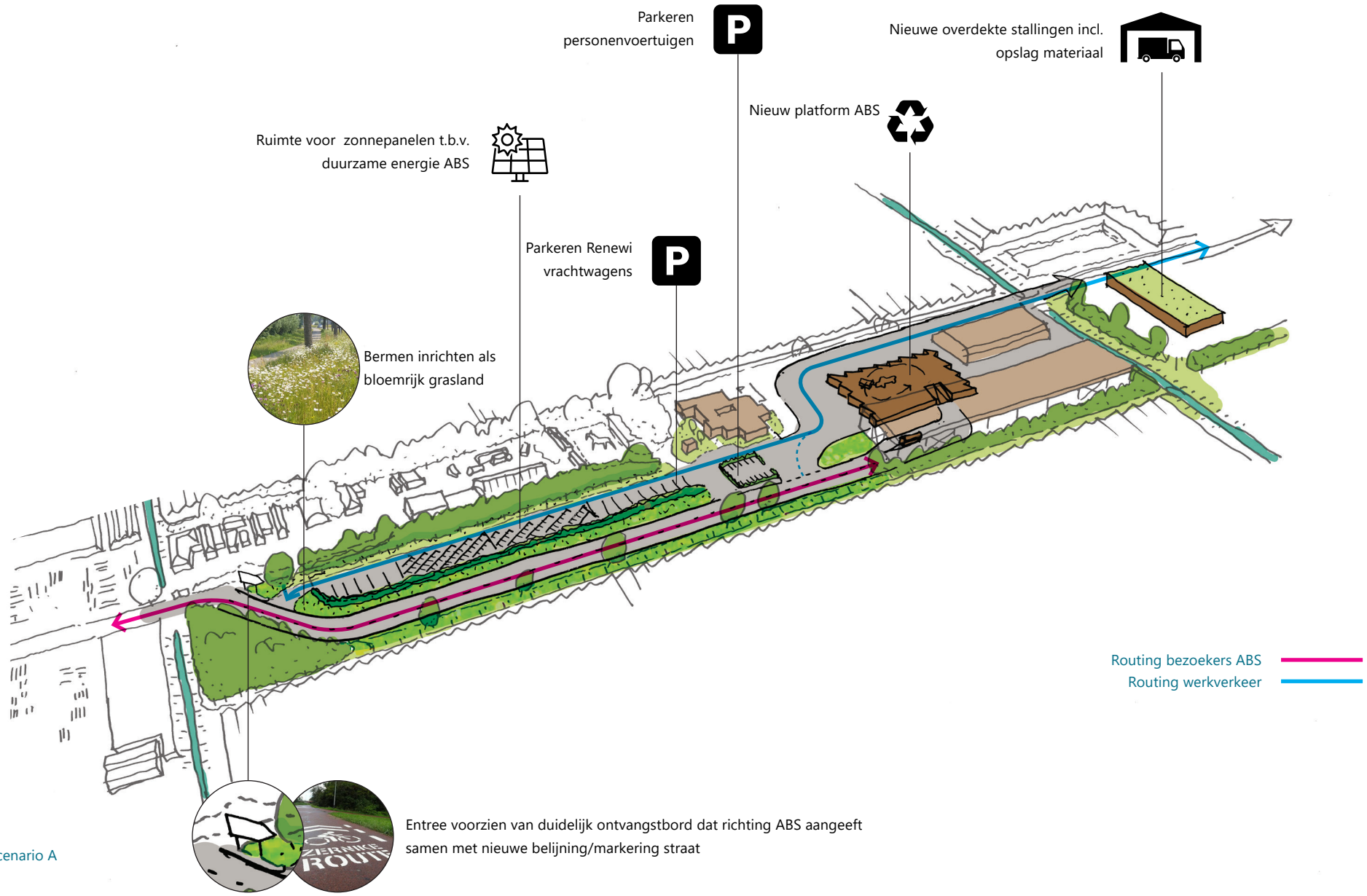
Bermen gelegen aan de weg naar het nieuwe ABS-platform worden ingezaaid met bloemrijk grasland. Daarmee wordt een kwalitatieve eenduidige inrichting bereikt met een natuurlijke uitstraling voor de bezoekers.

Parkeerplek Renewi en zonnepanelen

Ter plaatse van het oude ABS komt ruimte vrij voor zowel de stalling van vrachtwagens en de plaatsing van zonnepanelen voor de verduurzaming van het ABS.

Behoud woonwagenlocatie

De woonwagenlocatie blijft gehandhaafd op de huidige plek. Hierdoor kunnen huidige posities op het terrein behouden blijven, wat individuele ontwikkeling voor partijen versimpeld.



Afbeelding 3.3 Scenario A

3.3 Scenario B1

Scenario B1 gaat uit van een rechte aanrijroute naar het vernieuwde ABS. Daarvoor dient aan de woonwagenlocatie inclusief bijbehorende functies een andere plek gegeven te worden.

Rechte aanrijroute

De aanrijroute (Bosland) wordt recht over het terrein doorgetrokken in de vorm van een bomenlaan. Werkverkeer en bezoekersverkeer worden vanaf het Renewi kantoorgebouw van elkaar gescheiden, wat de verkeersveiligheid bevordert. Daarnaast ontstaat er voor bezoekers van het ABS een heldere een overzichtelijke situatie waar het kantoorgebouw van Renewi als zichtbare entree fungeert.

Parkeergelegenheid ABS

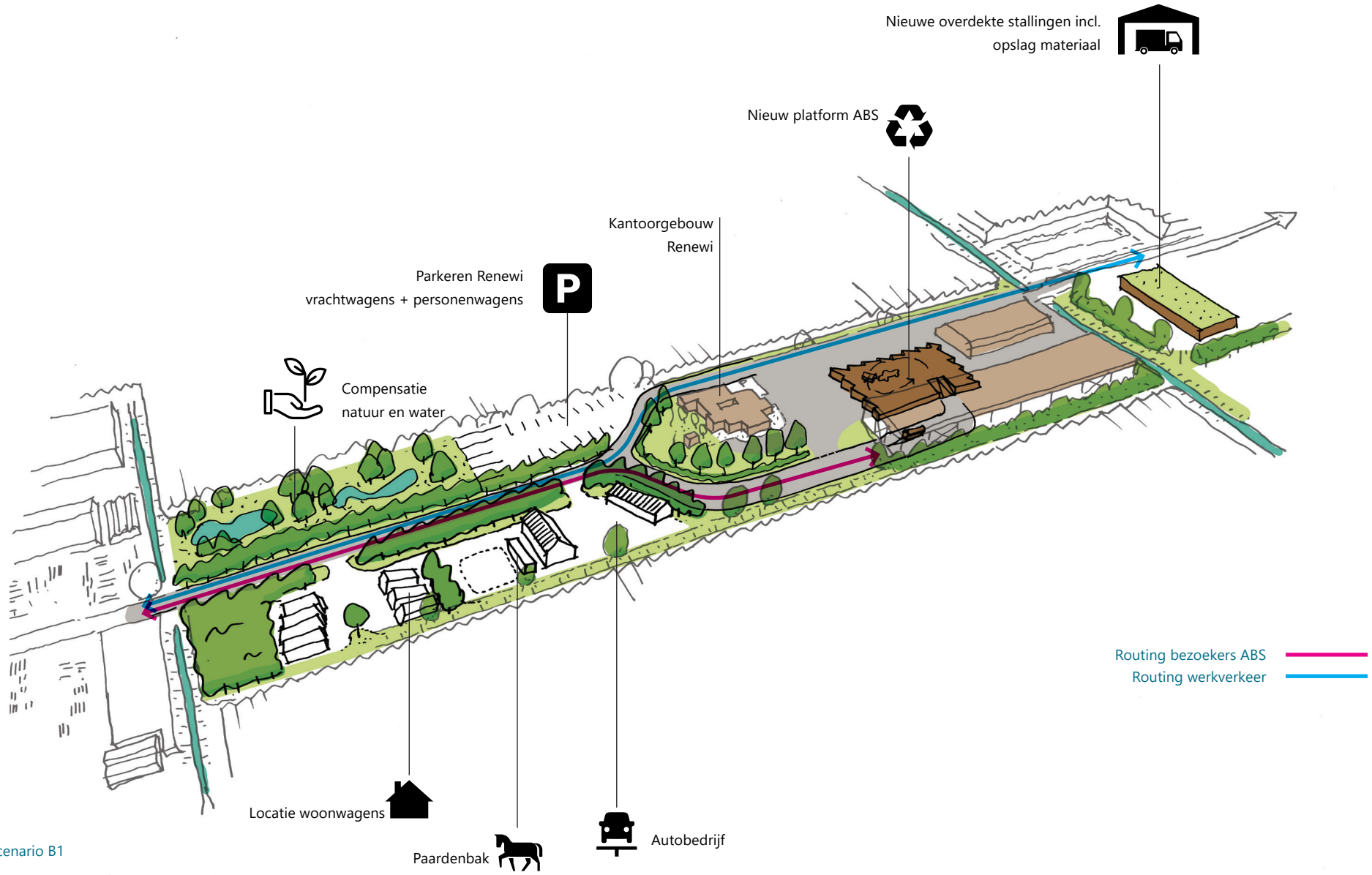
De nieuwe parkeergelegenheid voor vrachtwagens en personenwagens is gesitueerd ter plaatse van de oude paardenbak. Een nieuwe overdekte stalling kan gebouwd worden op het hoger gelegen terrein.

Noordelijke ecologische inrichting

De voormalige noordelijke woonwagenlocatiegrond wordt gebuikt om natuur en wateropvang binnen het volgebouwde gebied te compenseren.

Zuidelijk uitgeplaatste functies

De woonwagenlocatie krijgt een nieuwe plek aan de zuidzijde waarbij het autobedrijf een overgang vormt tussen het ABS en de woonfunctie van het gebied. Het geheel wordt ingepast in een groene setting.



Afbeelding 3.4 Scenario B1

3.4 Scenario B2

Deze variant splitst de drie aanwezige functies van de woonwagenlocatie. Als alternatief op scenario B1, gaat B2 uit van een verdere splitsing van de aanwezige functies die reeds aanwezig zijn op de woonwagenlocatie.

Rechte aanrijroute

De aanrijroute (Bosland) wordt recht over het terrein doorgetrokken in de vorm van een bomenlaan. Werkverkeer en bezoekersverkeer worden vanaf het Renewi kantoorgebouw van elkaar gescheiden, wat de verkeersveiligheid bevordert. Daarnaast ontstaat er voor bezoekers van het ABS een heldere en overzichtelijke situatie waar het kantoorgebouw van Renewi als zichtbare entree fungeert.

Functiescheiding

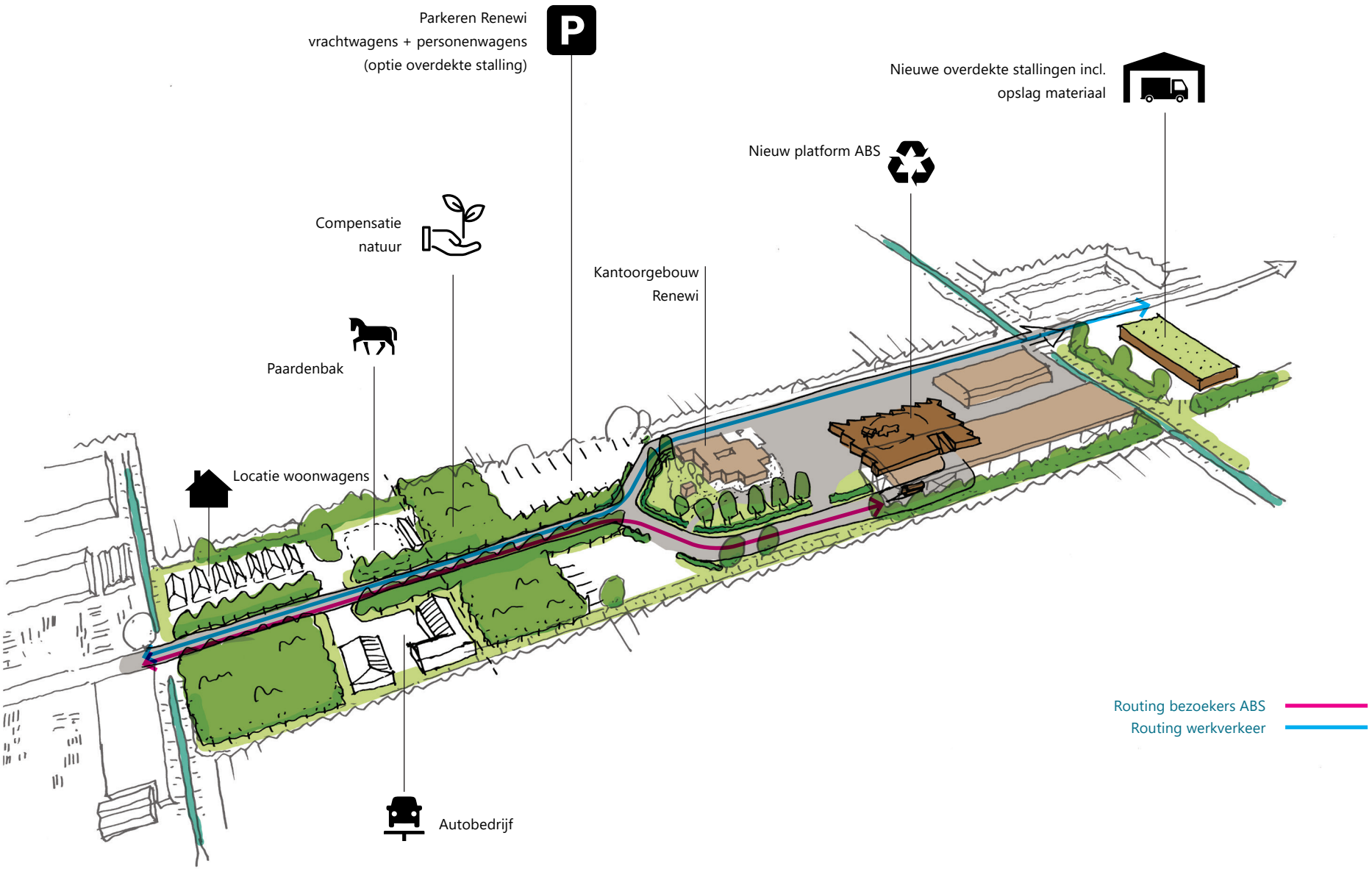
Functies die hinder van elkaar ondervinden worden ruimtelijk van elkaar gescheiden. Onder hinder wordt onder andere verstaan geluid, geur, licht en verkeersbewegingen. In deze variant gaat de bomenlaan als groene scheiding tussen wonen en werken fungeren. De woningen blijven op de huidige plaats behouden waar het autobedrijf naar de zuidelijke zijde van het terrein gaat.

Parkeergelegenheid ABS

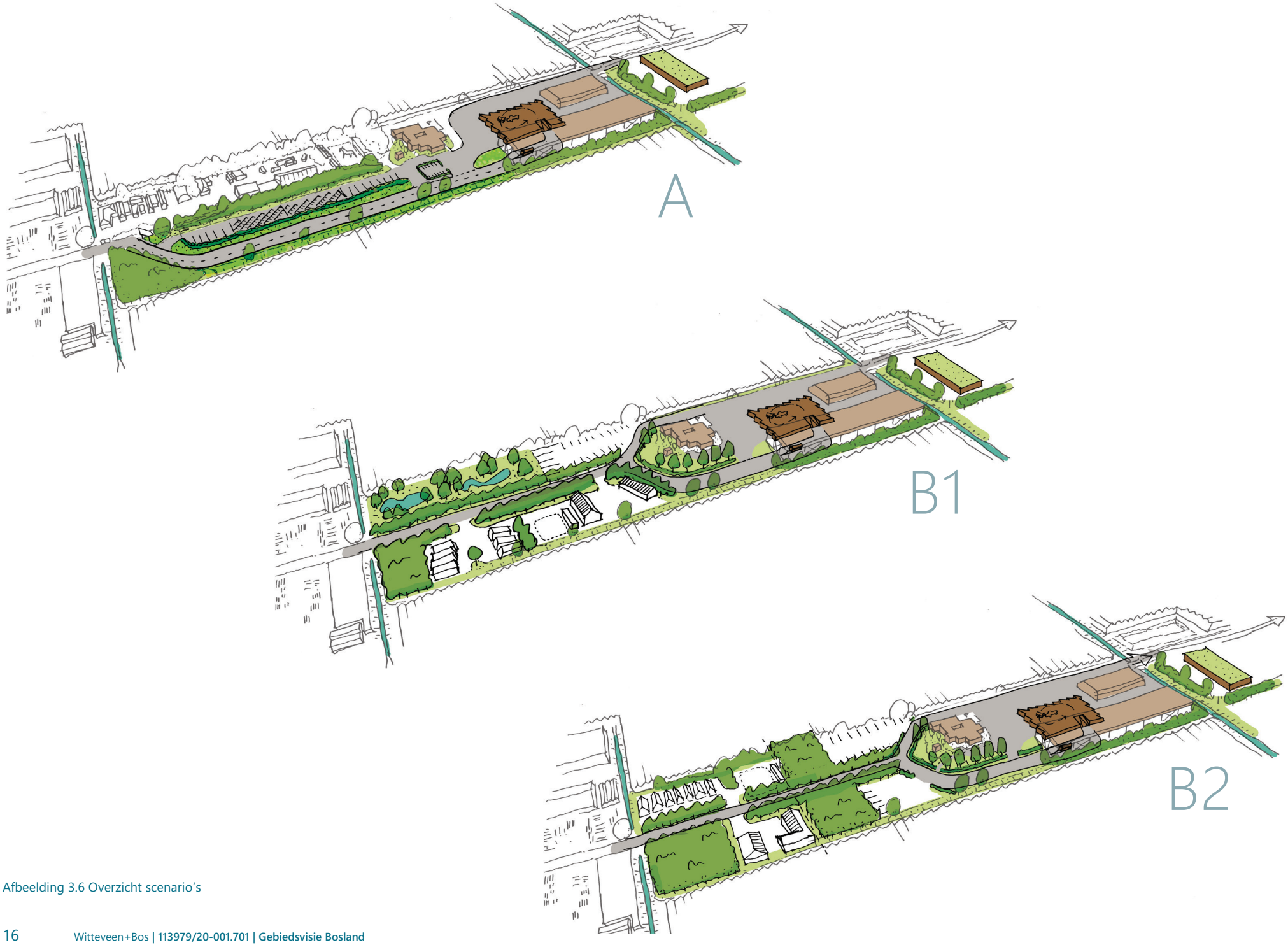
De nieuwe parkeergelegenheid voor vrachtwagens en personenwagens is gesitueerd ter plaatse van de oude paardenbak en deels ter plaatse van de oude ABS. Een nieuwe overdekte stalling kan gebouwd worden op het hoger gelegen terrein, of ter plaatse van de ingetekende parkeergelegenheid van Renewi.

Ecologische inrichting

Nieuw aangeplante stukken bos gelegen tussen het ABS en de woonwagenlocatie dienen naast natuur/groen compensatie als buffer en natuurlijke scheiding tot het ABS.



Afbeelding 3.5 Scenario B2



Afbeelding 3.6 Overzicht scenario's

4

OPWAARDERING AANRIJROUTE BOSLAND

4.1 Huidige situatie

In de huidige situatie heeft de aanrijroute tot het ABS een rommelige aanblik. Dit komt allereerst door een willekeur aan erfafscheidingen, welke vaak ondoorzichtbaar zijn. Door de dichte erfafscheidingen is het daarnaast niet duidelijk te zien wat voor bedrijfsvoering aanwezig is. De weg zelf is daarnaast onderhevig aan achterstallig onderhoud.

Dit toont zich in gaten en verzakking van de weg.
Tevens worden de zijbermen gebruikt voor het tijdelijk parkeren van voertuigen en de tijdelijke plaatsing van materiaal, afkomstig van de aangrenzende bedrijven.

Incidenteel geparkeerde voertuigen in de zijberm verhinderen doorstroming omdat deze de aanrijroute (Bosland) versmallen. De straat is daarnaast niet verlicht, waardoor het geheel bij schemering onprettig aan kan voelen.

Om de route naar het ABS te veraangenamen zijn er twee voorstellen gemaakt. Deze zijn in de volgende paragrafen beschreven.

4.2 Voorstel 1

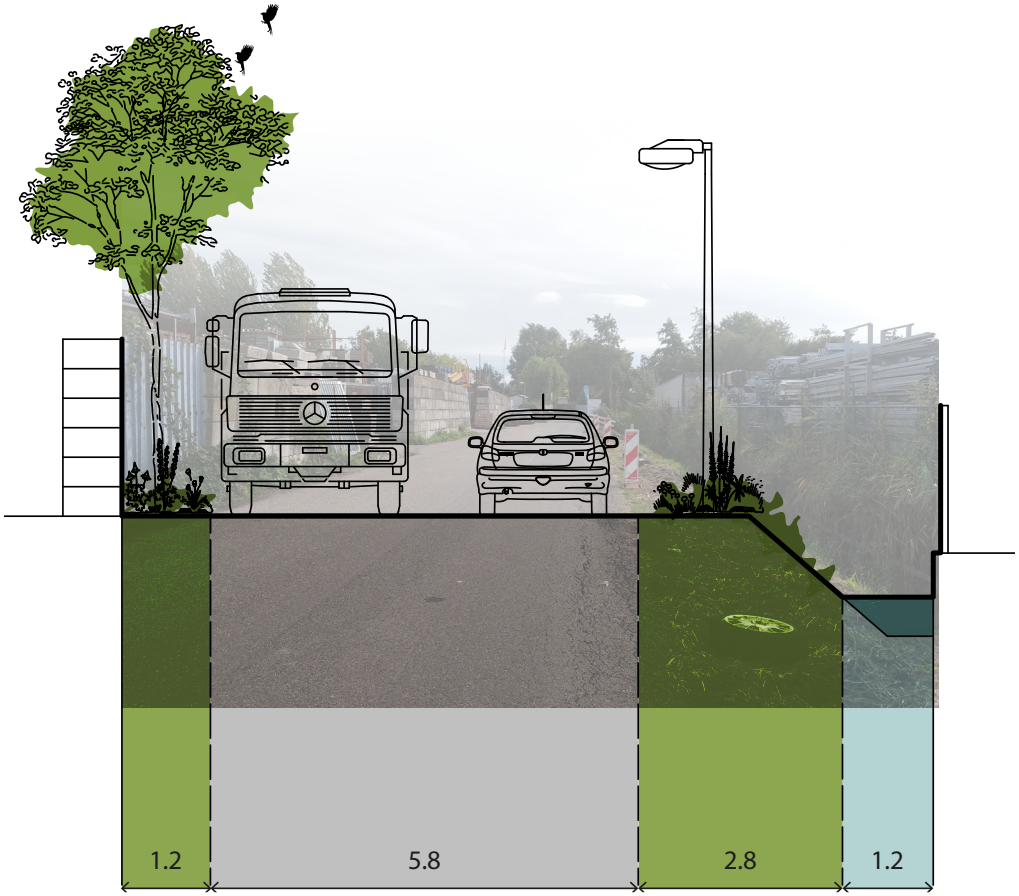
Met behulp van groen en verlichting kan de huidige situatie met beperkte ingrepen verbeterd worden. Daarbij maakt de beschikbare ruimte in het profiel het onmogelijk om wegen in zijn geheel te verleggen.

Aan de slootzijde worden lichtmasten voorzien voor de verkeersveiligheid bij schemering. Om bermparkeren tegen te gaan, worden naast lichtmasten ook varkensruggen toegepast. De bermen worden ingezaaid als bloemrijk grasland doorlopend naar en over het ABS-terrein.

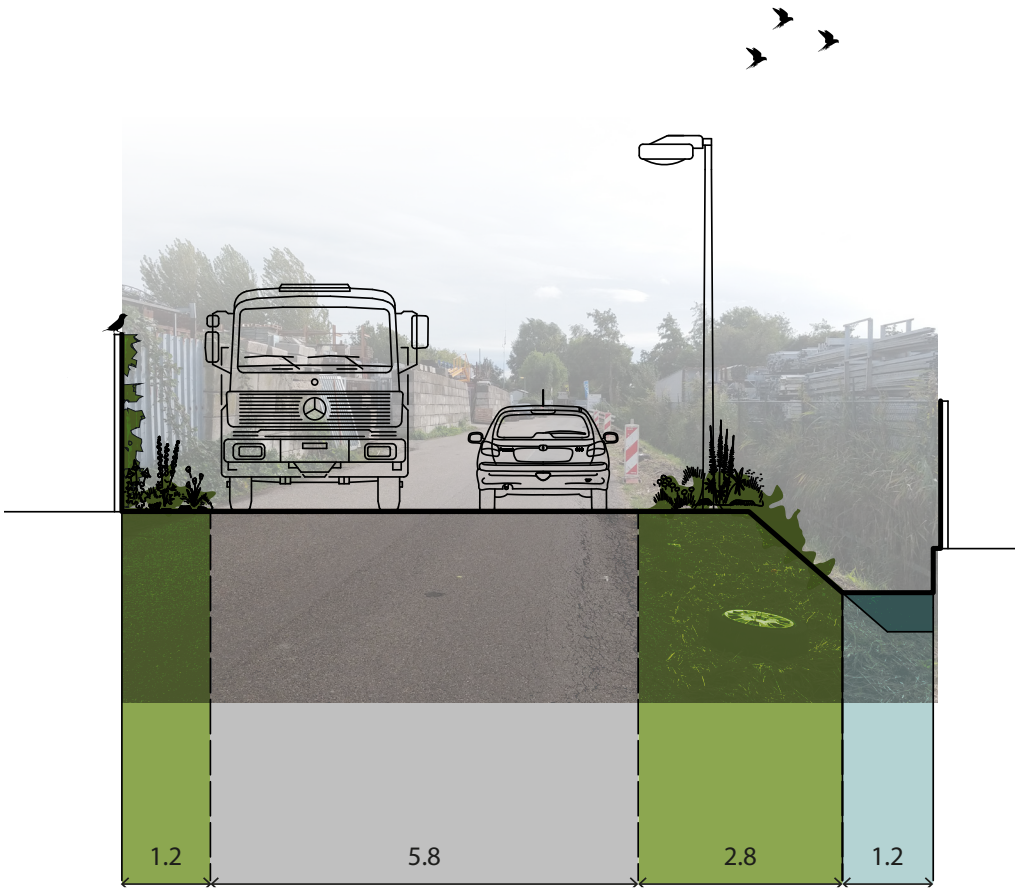
Een optie is om de noordzijde te voorzien van een continue rij bomen. Deze bomen schermen de verschillende erfafscheidingen deels af en zorgen voor een continu groen en een aantrekkelijk beeld. Om bomen langs de noordelijke zijde genoeg ruimte te geven is het raadzaam de berm te verbreden door of de weg te verleggen of de erfafscheiding te verplaatsen. Dit dient echter nader over de lange lijn onderzocht te worden op haalbaarheid.

4.3 Voorstel 2

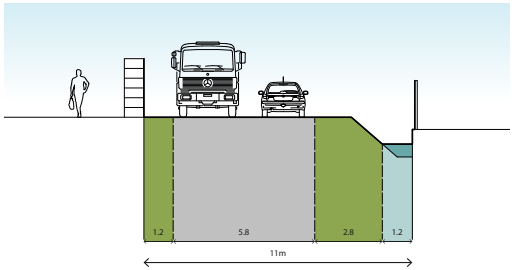
Variant 2 gaat ook uit van een uniforme groene erfafscheiding als begeleiding van de route. Concreter wordt hier gekozen om de bestaande scheiding groen uit te voeren. Daarvoor worden hedera schermen toegepast voor een aangename en groene uitstraling. Naast het compleet vervangen van alle erfafscheidingen voor hedera schermen is het ook denkbaar om de ruimte in de berm te benutten, en schermen voor de oude erfafscheidingen te plaatsen. De bermen worden verder ingezaaid als bloemrijk grasland doorlopend naar en over het ABS-terrein.



Afbeelding 4.2 Voorstel 1



Afbeelding 4.3 Voorstel 2



Afbeelding 4.1 Huidige situatie

Bijlage: globale kostenraming

Projectcode	113979
Projectnaam	Gebiedsvisie Bosland
Omschrijving	Globale kostenraming terreininrichting
Opgesteld door	R.M. van Meerkerk
Goedgekeurd door	ing. R.J.B. Morsink
Datum	27-01-2020

Uitgangspunten algemeen
- schetsontwerp
- geschatte bandbreedte van +/- 40%
- prijspeil 2019

Gebiedsvisie A

Uitgangspunten
- op te breken asfalt niet teerhoudend
- woonwagens en bijgebouwen blijven op de huidige locatie
- kantoor (Renewi) blijft gehandhaafd
- ontvangsthal (comgoed) blijft gehandhaafd

Geraamde aanneemsom		520.000,00	
Vergunningen en leges		16.000,00	
Project engineering Administratie en Toezicht (obv subtotaal bouwsom)	18%	94.000,00	
Object onvoorzien (obv subtotaal bouwsom)	20%	104.000,00	
Totaal exclusief BTW			ca. 750.000,00

Gebiedsvisie B1

Uitgangspunten
- op te breken asfalt niet teerhoudend
- woonwagens worden verplaatst (door de eigenaren?)
- nieuwe inrichting en bestrating terrein woonwagens
- bedrijfsruimte opbreken (opgenomen in raming)
- bouw nieuwe bedrijfsruimte 520m²
- geen grondsanering
- geen asbesthoudende materielaen in op te breken opstallen

Geraamde aanneemsom		2.095.000,00	
Vergunningen en leges		42.000,00	
Project engineering Administratie en Toezicht (obv subtotaal bouwsom)	18%	378.000,00	
Object onvoorzien (obv subtotaal bouwsom)	20%	419.000,00	
Totaal exclusief BTW			ca. 3.000.000,00

Gebiedsvisie B2

Uitgangspunten
- op te breken asfalt niet teerhoudend
- woonwagens worden niet verplaatst
- nieuwe inrichting en bestrating bedrijfsterrein woonwagens
- bedrijfsruimte opbreken (opgenomen in raming)
- bouw nieuwe bedrijfsruimte 520m²
- geen grondsanering
- geen asbesthoudende materielaen in op te breken opstallen

Geraamde aanneemsom		1.655.000,00	
Vergunningen en leges		34.000,00	
Project engineering Administratie en Toezicht (obv subtotaal bouwsom)	18%	298.000,00	
Object onvoorzien (obv subtotaal bouwsom)	20%	331.000,00	
Totaal exclusief BTW			ca. 2.400.000,00

Toelichting raming

Voor de bedrijfsruimte is bij scenario B1 en B2 een kostenpost opgenomen voor de realisatie van een nieuwe bedrijfsruimte die momenteel ook voor de huidige bedrijfsvoering in gebruik is. Tevens is er rekening gehouden met de afbraak van de bestaande opstellen, uitgaande van een negatief asbestonderzoek (geen asbest). Het verplaatsen van de woonwagens is niet opgenomen en een activiteit die de bewoners/eigenaren het beste zelf kunnen uitvoeren.
De raming van het Afvalbrengstation heeft een wat hoger detailniveau dan de ramingen van de overige plan onderdelen die meer op basis van kentallen is opgesteld.

Bij het “upgraden” van het woonwagencentrum is er gerekend met een nieuwe bestrating met afwatering en voorzieningen tbv de nieuwe standplaatsen. Het verplaatsen en aansluiten op de overige voorzieningen is niet specifiek opgenomen, maar kunnen binnen de post plan onvoorzien worden gezien.

Er is geen rekening gehouden met eventuele bodemsanering. Het is in deze fase niet mogelijke een eventuele aard en omvang van een mogelijke verontreiniging te bepalen.
Naast de post voor projectrisico’s zijn er geen specifiek benoemde risico’s in beeld gebracht. Deze zijn te kwantificeren in een risico- inventarisatie, waarbij ook de kans van optreden en de gevolgen aan bod komen. Hiermee komen ook de minder voor de hand liggen risico’s in beeld, temeer dit onderwerp maatschappelijk en politiek lastig kan zijn.

Locatieonderzoek Afvalbrengstation

Auteur: Wouter van Leeuwen
Afdeling: Gebiedsontwikkeling en Vastgoed
Versienummer: 1.0
Datum: 4 februari 2020
Corsanummer: T19.15211

Inhoudsopgave

1 Vraagstelling 3
2 Locaties 3
3 Onderzoeksmethodiek 4
4 Randvoorwaarden 5
5 Locatieonderzoek 6
5.1 Nabij afrit N209 (A) 6
5.2 Voorzijde Bosland (B) 7
5.3 Huidige locatie (C) 8
5.4 Leeuwenhoekweg (D) 9
5.5 Nabij sportvelden (E) 10
5.6 Omgeving Bergweg Zuid (F) 12
5.7 Voormalige Provinciale zoutopslag langs N209 (G) 14

1 Vraagstelling

De gemeente heeft al lange tijd de wens om het afvalbrengstation, nu gevestigd op Bosland 51, te vernieuwen. Er is budget vrij gemaakt om deze vernieuwing mogelijk te maken. In eerste instantie komt de huidige locatie in aanmerking voor het nieuwe afvalbrengstation. Echter, is er een breed gedragen behoefte om te onderzoeken of dat de beste locatie is om deze investering daar te doen. Mogelijk zijn er andere locaties waar deze dienstverlening van de gemeente beter geplaatst kan worden.

Daarom worden in dit onderzoek de potentiele locaties bepaald en onderzocht. We bepalen mogelijke locaties en wegen deze op basis van vaste factoren tegen elkaar af. Uiteindelijk leidt dit tot de locatie welke voorgesteld zal worden als locatie voor het nieuwe afvalbrengstation.

2 Locaties

Voor het onderzoek naar alternatieve locaties selecteren we op basis van twee uitgangspunten een aantal potentiele locaties:

- Centraal in Lansingerland.

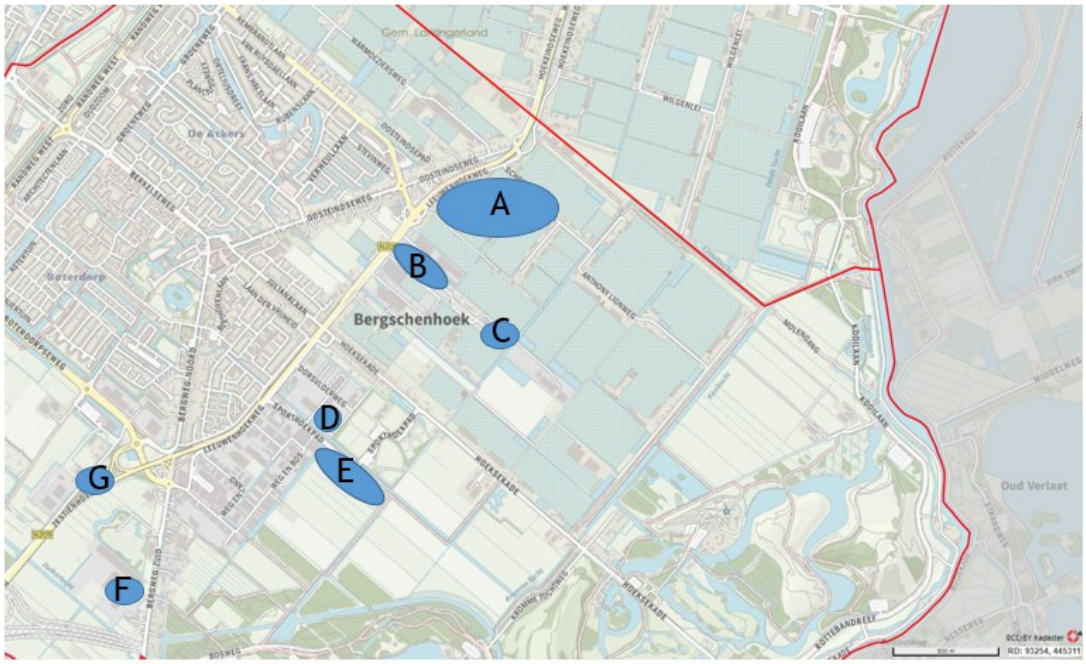
De locatie moet centraal in Lansingerland liggen. We willen dat het wegbrengen van het afval zo laagdrempelig mogelijk is. De aanrijtijd voor bewoners uit Bleiswijk (incl. Kruisweg), Berkel en Rodenrijs (tot en met de Molenweg) en Bergschenhoek (incl. Rotte) moet zo kort mogelijk zijn en zoveel mogelijk verdeeld over de kernen. Het ligt daarom voor de hand om het zoekgebied te beperken tot (de nabije omgeving) van Bergschenhoek. Daarnaast speelt de bereikbaarheid een rol. Tenslotte moet het een locatie zijn, waar de mogelijke overlast zo minimaal mogelijk is. In dit geval zoeken we daarom een (nieuwe) locatie van het afvalbrengstation ten zuiden van Bergschenhoek, rond de N209.

- We selecteren realistische opties.

We kiezen ervoor om in dit onderzoek een selectie te maken van locaties op basis van realiteitsgehalte. De gemeente zal geen dure panden of dure gronden aankopen voor het afvalbrengstation. Deze gronden zijn uitgesloten. We richten ons op locaties die op voorhand haalbaar lijken. Dit betreft gemeentelijke gronden of gronden die potentieel herontwikkeld kunnen worden.

Op basis hiervan zijn zeven potentiele locaties geformuleerd welke worden onderzocht (zie ook figuur 1):

A: nabij afrit N209
B: Voorzijde Bosland
C: Huidige locatie
D: Leeuwenhoekweg
E: Nabij sportvelden
F: Gebied Bergweg-Zuid
G: voormalige Provinciale zoutopslag langs N209



Figuur 1: potentiele locaties afvalbrengstation

3 Onderzoeksmethodiek

In deze analyse hanteren we voor alle locaties dezelfde onderzoekspunten. Deze scoren we, zodat we een eenduidige conclusie kunnen trekken. De te beoordelen punten en daarbij behorende aandachtspunten zijn:

- Beschikbare ruimte.
  - Technische volwaardigheid
  - Mogelijkheid toekomstige uitbreidingen
- Verkeer
  - Korte route vanaf doorgaande wegennet, mogelijk van twee kanten
  - Veiligheid
  - Opstelstrook voor wachtende klanten
- Vindbaarheid voor gebruikers
- Efficiënte inzet van middelen
  - Beschikbaarheid
  - Eigendomspositie
  - Civiele techniek, bodem, asbest, kabels en leidingen
- Ruimtelijke ordening
  - Bestemmingsplan, milieucategorie
  - Indien van toepassing: milieucategorie, geluid, water, flora en fauna
- Fasering.
  - In hoeverre is de tijdspanne voor realisatie relatief kort, met weinig risico op vertragingen, bijvoorbeeld in het kader van verwervingen, bezwaren of planologische procedures.

4 Randvoorwaarden

Er zijn uiteindelijk veel randvoorwaarden voor een afvalbrengstation. In dit onderzoek toetsen we mogelijke locaties in elk geval op twee belangrijke voorwaarden, waardoor mogelijk snel onderscheid volgt uit haalbare en onhaalbare locaties:

Perceelsgrootte

Vanuit het huidige afvalbrengstation is een inschatting gemaakt van de benodigde ruimte. Uiteindelijk zal per locatie de uiteindelijke ruimte verschillen. De vorm van het afvalbrengstation, de opstelruimte voor bezoekers en de ruimte die nodig is voor vrachtwagens (om de containers te kunnen laden en lossen) zal per locatie verschillend zijn.

Ruimte voor manoeuvreren	1.000 m2
Aan- en afrijden bezoekers	1.800 m2
Passeer- en parkeerruimte	900 m2
Containers, BGG klein en groot	1.700 m2
Perron	1.100 m2
KCA, groenhoek, beheerdersruimte	500 m2
Totaal benodigd	7.000 m2

Naast deze 7.000 m2 zou het mooi zijn als er op of rond het terrein ruimte vrij is voor mogelijke uitbreiding van afvalstromen, gemeentelijke of externe functies. We houden een oppervlakte van 4.500 m2 hiervoor aan. Het is niet noodzakelijk te voorzien in een kantoorruimte voor de exploitant van het afvalbrengstation.

Ruimtelijke Ordening

Binnen de ruimtelijke ordening zal een afvalbrengstation aan veel eisen moeten voldoen. In dit onderzoek – wat als een quick scan per locatie gelezen moet worden – zal de nadruk liggen op een aantal belangrijke randvoorwaarden:

- De benodigde bestemming is ‘bedrijven’
- Een afvalbrengstation is ingedeeld in milieucategorie 3.1.
- De afstand tot woningen moet 50 meter zijn (vanaf de perceelsgrens of uit het bouwplan moet duidelijk zijn dat de overlastgevende functies meer dan 50 meter afstand hebben).
- Een afvalbrengstation heeft potentieel verkeersaantrekkende werking

5 Locatieonderzoek

5.1 Nabij afrit N209 (A)

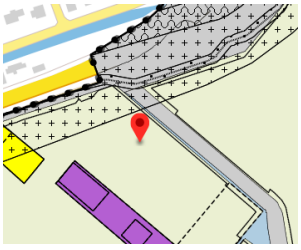
Beschikbare ruimte
De ruimte is groot genoeg. Ook voor mogelijke uitbreidingen.

Verkeer
Er is een goede aanvoerroute mogelijk op de locatie. Er zal aandacht moeten zijn voor goede scheiding met fietsverkeer. Er is voldoende ruimte óp de kavel voor het opstellen van de maximale piek van bezoekers, om files op de Leeuwenhoekweg te voorkomen.

Vindbaarheid
De vindbaarheid is goed, nabij N209

Efficiënte inzet van middelen
Voor de locatie zullen gronden opgekocht moeten worden. Dit zal ca. € 0,75 – 1,0 miljoen kosten, maar afhankelijk van onderhandelingen. De huidige opstallen moeten gesloopt worden. Het is niet de verwachting dat bodem- en/of asbestverontreiniging hele grote problemen zullen opleveren. Ook op het gebied van kabels en leidingen en civiele techniek zijn geen grote problemen te verwachten.

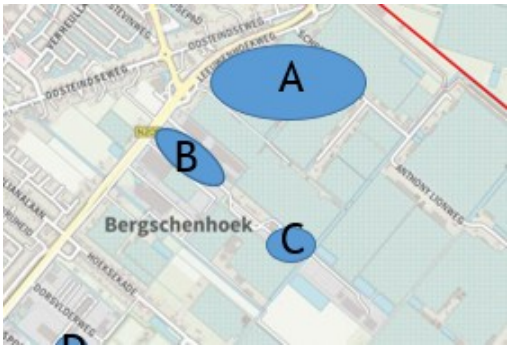
Ruimtelijke Ordening
Het bestemmingsplan voldoet niet. De provincie heeft het gebied aangewezen als glastuinconcentratiegebied. Daarom zullen zij niet akkoord gaan met een afwijkende functie.
Daarnaast is er een woning binnen 50 meter van de perceelsgrens. Mogelijk is een afvalbrengstation inpasbaar als met de inrichting perceel daarmee rekening wordt gehouden (en daarvoor is het perceel groot genoeg).



Fasering

Het onderhandelen en aankopen zal tijd kosten. Ook het opstellen van het bestemmingsplan kost tijd.

5.2 Voorzijde Bosland (B)

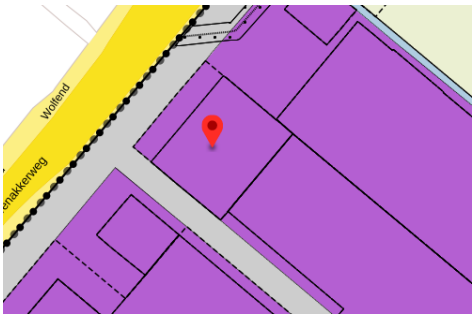


Beschikbare ruimte

De totale kavel is in principe groot genoeg. Echter het is een relatief smalle kavel, waar geen optimale inrichting mogelijk is.

Verkeer
De aanvoerroute is niet optimaal, maar wel een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Ook hier geldt dat er voldoende ruimte óp de kavel moet zijn voor het opstellen van de maximale piek van bezoekers. In dit geval is dat gezien de vorm van de kavel moeilijker.

Vindbaarheid
Zichtlocatie, langs N209

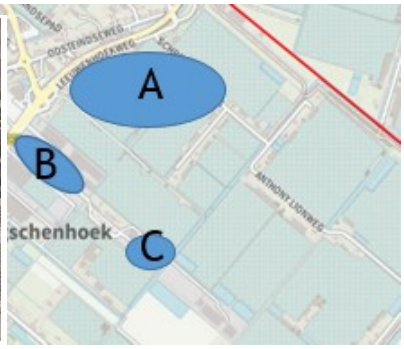


Efficiënte inzet van middelen
De gemeente zal gronden moeten aankopen. Dit zal, mede gezien de grootte van het gehele kavel, tussen € 1,0 en 1,25 miljoen kunnen kosten, maar afhankelijk van onderhandelingen. De huidige opstallen moeten gesloopt worden. Er is een (beperkte) verwachting dat bodem- en/of asbestverontreinigingen aanwezig kunnen zijn. Op het gebied van kabels en leidingen en civiele techniek zijn geen grote problemen te verwachten.

Ruimtelijke Ordening
De bestemming voldoet, maar de milieucategorie niet (is nu 1 en 2). Er staat een woning op korte afstand, waardoor dit moeilijk te realiseren is.

Fasering
Het onderhandelen en aankopen zal tijd kosten. Ook het opstellen van het bestemmingsplan kost tijd. In dit geval kan de verhuurde staat van de percelen een extra complicerende factor zijn.

5.3 Huidige locatie (C)



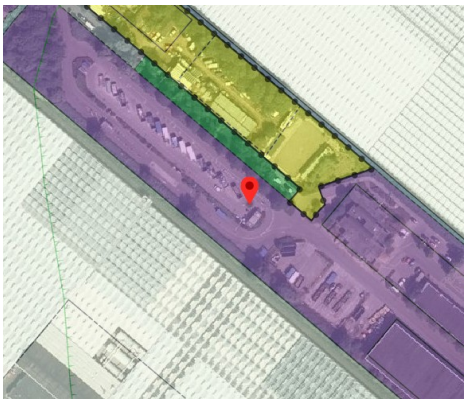
Beschikbare ruimte
Er is voldoende ruimte op het gehele terrein, ook voor mogelijke uitbreidingen.

Verkeer
Het is goed mogelijk een goede aanvoerroute te realiseren. De aanrijroute ‘Bosland’ moet wel ge-upgradet worden (o.a. in verlichting, terreinafscheidingen en ten aanzien van parkeren).

Vindbaarheid
Het betreft geen zichtlocatie. De locatie is al wel bekend als afvalbrengstation.

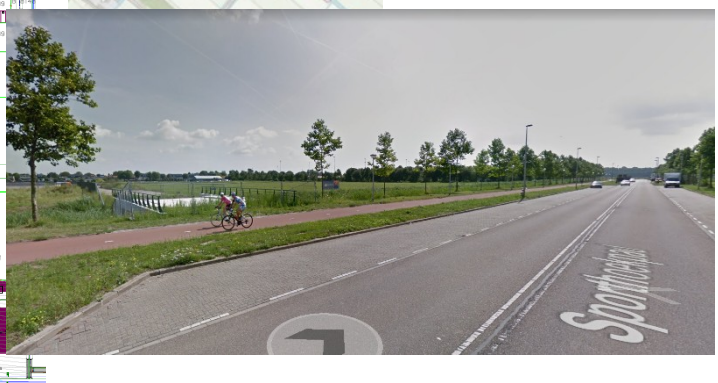
Efficiënte inzet van middelen
De gronden zijn van de gemeente. Er moeten verbeteringen aan het terrein gedaan worden, zowel ondergronds als bovengronds. Bij verplaatsing van het afvalbrengstation zijn er slechts een beperkt aantal alternatieven mogelijkheden (zie hiervoor ‘Gebiedsvisie Bosland’).

Ruimtelijke Ordening
Er ligt nu een bedrijfsbestemming (categorie 1 en 2) met functieaanduiding ‘composteringsbedrijf’ (categorie 3.2).



Fasering
Herstructurering en vernieuwing van het ABS is mogelijk terwijl het huidige ABS open blijft. De realisatie vindt plaats op delen waar nu nog afspraken met derden zijn (Renewi en Comgoed). Hier moeten nieuwe afspraken over komen, wat voor vertraging zal zorgen.

5.4 Leeuwenhoekweg (D)



Beschikbare ruimte
Er is op Leeuwenhoekweg een kavel (zie rode arcering in bovenstaande afbeelding) van ruim 8.000 beschikbaar. Mogelijk kan ook de naastgelegen kavel betrokken worden. Die is nu nog gereserveerd voor de verplaatsing van een bedrijf uit Berkel-Noord.

Verkeer
Er is een suboptimale aansluiting op de N209 (de rotonde). Deze wordt verbeterd, maar blijft suboptimaal. Het bedrijventerrein heeft twee invalswegen. Een nieuw afvalbrengstation zou ontsloten moeten worden vanaf de Leeuwenhoekweg. Ontsluiting vanaf het Sporthoekpad is niet wenselijk omdat hier een twee richtingen fietspad naar de sportvelden ligt. Er moet rekening gehouden worden met voldoende ruimte óp het kavel voor een opstel(file)strook.

Beoogde entree (nog woonrijp te maken)

Vindbaarheid
De locatie ligt langs een lokale doorgaande weg. De vindbaarheid is ruim voldoende.

Efficiënte inzet van middelen
De kavel is van de gemeente, maar staat in de boeken als te verkopen – als een van de laatste kavels waar milieucategorie 4.1 mogelijk is. De grondopbrengst bedraagt – afhankelijk van de grootte van het te gebruiken perceel - ca. € 1,2 (tot 1,9) miljoen. Het terrein is volledig geschikt voor bedrijven (en afvalbrengstation) dus er zijn zeker geen extra kosten.

Ruimtelijke Ordening
Er geldt een Bedrijfsbestemming tot en met milieucategorie 4.1. Er zijn geen woningen binnen de richtafstand van 50 meter.

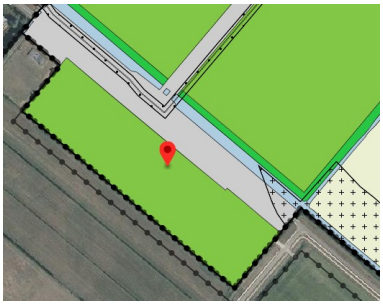
Fasering

Ten aanzien van de fasering is de kavel zeer geschikt. Er kan – na het ontwerp – direct gestart worden

5.5 Nabij sportvelden (E)

Beschikbare ruimte
Er zijn voldoende vierkante meters beschikbaar, ook voor mogelijke uitbreidingen. Echter de grond is voor sport gereserveerd. Vooralsnog niet beschikbaar, totdat de notitie over sportaccommodaties gereed is.

Verkeer
Hier geldt dezelfde suboptimale aansluiting op de N209 (de rotonde). Ook hier geldt dat de locatie naast het fietspad richting sportvelden ligt, maar in dit geval ligt de ontsluiting van het afvalbrengstation aan de andere kant, zodat het fietspad niet gekruist hoeft te worden.



Vindbaarheid (klantgerichtheid)
De locatie ligt langs een lokale doorgaande weg. De vindbaarheid is ruim voldoende.

Efficiënte inzet van middelen
De grond is in bezit bij de gemeente, afwaardering van de gronden zou ca. 0,3 miljoen kosten. De grond is voor sport gereserveerd en vooralsnog niet beschikbaar. Het is niet te verwachten dat er (grote) onverwachte extra kosten zijn.

Ruimtelijke Ordening
De bestemming voldoet niet. Nieuwe bestemming mogelijk maken doet inbreuk op het groengebied. We kunnen daarom hier geen afvalbrengstation realiseren.

Fasering

De fasering vormt geen belemmering. Het terrein moet bouwrijp en bereikbaar gemaakt worden, maar deze tijdspanne is te overzien.

5.6 Omgeving Bergweg Zuid (F)

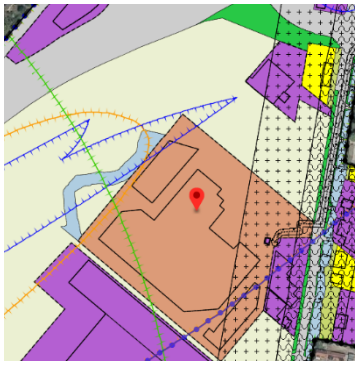
Beschikbare ruimte
De kavel is 46.200 m². Het perceel heeft voldoende oppervlakte voor alle (mogelijke) functies.

Verkeer
Het is niet gewenst om de Bergweg-Zuid met extra verkeer te belasten. Deze weg is een belangrijke lokale verbinding tussen Bergschenhoek en Rotterdam. Tevens zal er extra overlast komen voor de omwonenden. Idealiter zou er rekening gehouden moeten worden met goede aansluiting op de Bergweg Zuid (waar de ruimte beperkt is).

Vindbaarheid
De locatie ligt langs een lokale doorgaande weg, richting Rotterdam. De vindbaarheid is voldoende.

Efficiënte inzet van middelen
De grond is niet van de gemeente. Een inschatting van de prijs is 0,6 miljoen, maar waarschijnlijk zal de huidige eigenaar het gehele terrein willen verkopen (wat veel groter is dan benodigd voor het afvalbrengstation). Waarschijnlijk zit er asbest in het achtergebleven puin in de bodem.

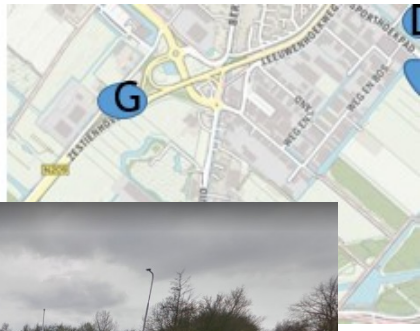
Ruimtelijke Ordening
Het bestemmingsplan moet aangepast worden, de huidige bestemming is maatschappelijk. De eventueel toegestane milieucategorie is maximaal 2 (mede vanwege verkeer en woningen), waardoor het afvalbrengstation niet zonder meer mogelijk is. In dit gebied zou flora en fauna een risico kunnen zijn waardoor het terrein niet of vertraagd ontwikkeld kan worden. Er moet onderzoek gedaan worden naar externe veiligheid (aanvliegroute). Stedenbouwkundig is deze locatie niet gewenst.



Fasering

Het onderhandelen en aankopen zal tijd kosten. Ook het opstellen van het bestemmingsplan kost tijd.

5.7 Voormalige Provinciale zoutopslag langs N209 (G)



Beschikbare ruimte
Het kavel is circa 4.500 m². Het afvalbrengstation past dus niet.

Verkeer
Aanvoerroute is slecht, er is te weinig ruimte.

Vindbaarheid
Er is een directe link met het gemeentehuis. Maar verder is het geen goede zichtlocatie.

Efficiënte inzet van middelen
We zullen de gronden moeten aankopen van de Provincie. Of er verontreinigingen zijn is niet duidelijk, maar niet uit te sluiten. Verder geen uitzonderlijke kosten te verwachten.

Ruimtelijke Ordening
De huidige milieucategorie (1 + 2) en bestemming ('opslag') volstaan niet. Er staan woningen op minder dan 50 meter. Tenslotte is externe veiligheid aandachtspunt (dicht op N209 en aanvliegroute).

Fasering
Het onderhandelen en aankopen zal tijd kosten. Ook het opstellen van het bestemmingsplan kost tijd.

6 Conclusies

Bovenstaande bevindingen zijn gescoord met cijfers 1-10. Deze zijn vervolgens in onderstaande tabel opgenomen en is het gemiddelde per locatie berekend.

	Score	Beperkingen	Beschikbare ruimte	Verkeer	Vindbaarheid	Inzet financiën	Ruimtelijke ordening	Fasering
A: nabij afrit N209	-	Glastuinbouwconcentratiegebied						
B: Voorzijde Bosland	**6,3**		6	9	9	5	6	3
C: Huidige locatie	**8,7**		9	8	8	10	9	8
D: Leeuwenhoekweg	**8,7**		9	8	9	6	10	10
E: Nabij sportvelden	-	Groen-/recreatiegebied						
F: Parnassia	-	Milieucategorie niet mogelijk						
G: Voormalige zoutopslag	-	niet voldoende ruimte						

Op basis van deze cijfers is de conclusie dat de huidige locatie en de locatie op bedrijventterrein Leeuwenhoekweg gelijk scoren. Er zijn voor beide geen factoren die onvoldoende scoren. Vestiging van het nieuwe afvalbrengstation is op beide percelen goed mogelijk.

Alleen het financiële aspect – het niet meer kunnen verkopen van de kavel aan derden – zorgt er voor dat de Leeuwenhoekweg minder goed scoort. Een alternatieve invulling van deze locatie zou de keuze doen omslaan naar plaatsing van het afvalbrengstation op bedrijventerrein Leeuwenhoekweg.

Dit onderzoek ziet hier niet op. Dit wordt verder onderzocht in de notitie ‘Gebiedsvisie Bosland’. De gezamenlijke conclusies van alle onderzoeken worden in het collegevoorstel en raadsbrief hierover vastgelegd.

Gebiedsvisie Bosland, Bergschenhoek

Gemeente Lansingerland

26 mei 2020

In opdracht van Gemeente Lansingerland
26 mei 2020

KuiperCompagnons
619.170.50

Urban Reality

INHOUD

1. INLEIDING
   1.1 Aanleiding en doel
   1.2 Aanpak

2. GEBIEDSBESCHRIJVING EN KNELPUNTEN
   2.1 Bestaande stedenbouwkundige situatie
   2.2 Locatiefoto's
   2.3 Vigerende bestemmingsplannen

3. STEDENBOUWKUNDIGE VISIE
   3.1 Ontwikkelingsrichtingen en de drie zones
   3.2 Invullingen per zone
      3.1.1 Invullingen Zone 1 (met ontsluitingsweg 'Bosland')
      3.1.2 Invullingen Zone 2
      3.1.3 Invullingen Zone 3
   3.3 Kansrijke combinaties

4. AANZET TOT AFWEGING
   4.1 Indicatie voor- en nadelen per zone-invulling
   4.2 Indicatie financieel economische haalbaarheid

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Lansingerland heeft al lange tijd de wens om het sterk verouderde afvalbrengstation (Bosland 51) te vernieuwen. Daarnaast zijn langs Bosland andere functies gevestigd waarvan het functioneren en het toekomstperspectief zorgen baren:

- een bedrijvenstrook (Bosland 9-21) met een slechte inpassing en rommelige uitstraling;
- een verouderd woonwagencentrum (Bosland 23-31) en een garagebedrijf (Bosland 35);
- op het achterterrein een composteringsbedrijf, dat hinder veroorzaakt naar de omliggende glastuinbouw.

De ontsluitingsweg 'Bosland' is recent vanuit regulier onderhoud voorzien van een nieuwe toplaag. Niettemin oogt de weg rommelig door de uitstraling van de aanliggende bedrijven en werkt de ontsluiting niet naar behoren, onder meer door langs de weg geparkeerde auto's.

Het functioneren van de aanwezige onderdelen op het terrein, samen met de slechte technische staat van wegen en ondergrondse infrastructuur vragen om een samenhangende visie. Zowel op het functioneren van de locatie als geheel als op de afzonderlijke functies. Hierbij is per functie de vraag of de huidige locatie geschikt is of gemaakt kan worden, of dat een andere locatie beter en haalbaar is. In dit complexe proces hangen alle onderdelen samen en verschillen ze qua prioriteit in aanpak en qua faseringsmogelijkheden.

KuiperCompagnons heeft de opdracht gekregen om aan de hand van scenario's een gebiedsvisie op te stellen die:

- een beschrijving geeft van het gebied Bosland en de knelpunten die zich daar voordoen;
- realistische, kansrijke scenario's aanreikt om tot oplossingen te komen;
- een duiding geeft van de voor- en nadelen van elk van de scenario's aan de hand van criteria;
- een duiding geeft van de financiële consequenties op basis van onderlinge vergelijking.

Voor dit laatste onderdeel is samengewerkt met het planeconomisch adviesbureau 'Urban Reality'.

1.2 Totstandkoming en leeswijzer

De visie is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de gemeente Lansingerland. In een stapsgewijze aanpak met een breed samengestelde projectgroep zijn de meest kansrijke functies en invullingen voor Bosland benoemd. Deze zijn op hoofdlijnen uitgewerkt.

Stap 1

Startbijeenkomst om een zo volledig beeld te krijgen van het huidige functioneren en van mogelijke oplossingsrichtingen. Op basis daarvan zijn schetsmatig zes denkbare / realistische scenario's in beeld gebracht, samen met een eerste indicatieve duiding van hun voor- en nadelen en van economische de haalbaarheid.

Stap 2

Deze scenario's zijn vervolgens bediscussieerd in een workshop met de ambtelijke projectgroep met als doel om gezamenlijk de meest kansrijke scenario's te benoemen. Dit heeft proces leidde niet tot een duidelijke inperking van het aantal scenario's maar wel tot een aangescherpte invulling en ordening.

Stap 3

De aangescherpte scenario's zijn vervolgens op hoofdlijnen uitgewerkt tot de voorliggende gebiedsvisie. Het concept daarvan is gepresenteerd en besproken in een derde bijeenkomst van de ambtelijke projectgroep. De bevindingen tijdens en (schriftelijk) na deze bijeenkomst zijn verwerkt in de definitieve rapportage.

Globale begrenzing plangebied

2 GEBIEDSBESCHRIJVING EN KNELPUNTEN

2.1 Bestaande stedenbouwkundige situatie

Bosland is een diep en smal gebied (circa 1.100 meter x 60-90 meter) dat aan drie zijden ligt ingeklemd tussen glastuinbouw en andere bedrijvigheid. De toegang aan de westzijde vanaf de Leeuwenhoekweg is de enige ontsluiting.

De eerste 340 meter (zone 1) wordt ingenomen door de ontsluitingsweg 'Bosland' met daarnaast een private bedrijvenstrook van circa 50 meter breedte. De zones 2 en 3 daarachter (circa 750 x 80 meter) is geheel gemeentelijk eigendom. Het gebied 'voor de sloot' (zone 2) wordt ingenomen door het afvalbrengstation en aanverwante functies en door een klein woonwagencentrum met 7 woonwagens en een garagebedrijf. Het gebied 'achter de sloot' (zone 3) is momenteel in gebruik door een composteringsbedrijf en is in eigendom van de gemeente.

Wegen en parkeervoorzieningen zijn deels in slechte staat. De staat van de nutsvoorzieningen en ondergrondse infrastructuur is gedeeltelijk van slechte kwaliteit maar niet overal duidelijk in kaart gebracht. Het gebied moet sowieso 'op de schop' om de technische staat op het gewenste kwaliteitsniveau te brengen.

Op het terrein zijn functies verenigd die milieutechnisch verschillende eisen kennen wat betreft onderlinge afstand. Dit is een complicerende factor, vooral waar het de woonbestemming betreft (woonwagencentum).

Zone 1: Bedrijvenstrook met ontsluitingsweg 'Bosland'

Het totale gebied wordt ontsloten via de ontsluitingsweg Bosland. De bedrijvenstrook die het entreegedeelte van Bosland bepaalt (Bosland 9-21) heeft naar de weg toe een zeer rommelige uitstraling. Het is allesbehalve een aantrekkelijk visitekaartje voor het gebied. Het functioneren van de weg wordt daarnaast negatief beïnvloed door het smalle profiel en door de geparkeerde auto's voor de aanliggende bedrijven. Er is een oplossing wenselijk voor de slechte ruimtelijke inpassing van de bedrijven. Daarbij vraagt ook het huidige functioneren en het toekomstperspectief van de bedrijven om aandacht. De bedrijvenstrook is in privé eigendom.

Legenda

- Eigendom privé
- Eigendom gemeente
- Bedrijvenstrook
- Woonwagencentrum en autobedrijf
- Afvalbrengstation, Renewi
- Renewi
- Composteerbedrijf Comgoed

Zone 2: Het afvalbrengstation en woonwagencentrum en autobedrijf

Afvalbrengstation

Het afvalbrengstation (Bosland 51) is sterk verouderd en functioneert logistiek slecht. De containers staan op dezelfde hoogte als de rijweg, waardoor vaak een trap nodig is om het afval erin te kunnen deponeren. Er is één straat waar auto's rijden én stilstaan en van waaruit mensen ook hun afval naar de containers brengen. Vernieuwing is wenselijk, zodat het afvalstation gaat voldoen aan eigentijdse eisen voor een dermate belangrijke milieuvoorziening. Op het terrein is een aantal (grote) opstallen gevestigd. Er is de wens om tot verduurzaming van gemeentelijke kantoren te komen waaronder dat van Renewi.

Woonwagencentrum en autobedrijf

Naast het afvalbrengstation ligt een verouderd woonwagencentrum (Bosland 23-31) en een autobedrijf (Bosland 35). De staat van dit terreingedeelte laat sterk te wensen over en behoeft aanpak. In het bestemmingsplan van 2015 zijn maatregelen voorzien om hier de veiligheid en ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, waaronder de herschikking van woonwagens en andere functies binnen het terrein. Dit is onder meer nodig uit oogpunt van brandveiligheid. De verbeteringen zijn evenwel nog niet tot realisatie gekomen.

In het kader van het woonbehoefteonderzoek en in aanloop naar het nog in procedure te brengen woonwagenbeleid is gebleken dat de wens bestaat om het aantal standplaatsen enigszins uit te breiden.

Zone 3 Composteringsbedrijf

Het gebied 'achter de sloot' is momenteel via een tijdelijk contract in gebruik genomen door het composteringsbedrijf Comgoed, een bedrijf dat afvalstromen verder scheidt en een nieuw doel geeft. Eerdere alternatieve invullingen zijn niet realistisch gebleken. Door naburige ondernemers wordt geklaagd over ruitschade en stof door het composteringsbedrijf.

Op het achterterrein is deels ook sprake van bodemvervuiling. Op deze plek is vroeger een vuilstort geweest. Dit stelt beperkingen aan de invulling. Het is mogelijk zeer kostbaar om daar te bouwen.

LEGENDA

Plangebied	88.269 m2	100%
Bedrijvenstrook	17.360 m2	20%
Perceel 4835	12.177 m2	
Perceel 6105	2.545 m2	
Perceel 6106	2.638 m2	
Verharding	4.109 m2	5%
Perceel 3999	4.109 m2	
Woonwagencentrum en autobedrijf	8.084 m2	9%
Perceel 3562	8.084 m2	
Afvalbrengstation	24.114 m2	27%
Perceel 3561	8.190 m2	
Perceel 5846	13.025 m2	
Perceel 5847	609 m2	
Perceel 5848	2.290 m2	
Composteringsbedrijf	33.090 m2	37%
Perceel 3564	13.827 m2	
Perceel 5849	19.263 m2	
Onverhard	1.511 m2	2%
Perceel 3563	1.511 m2	

9

GEWIJZIGD
2020-03-10

DATUM PLOT 10/03/2020
USER ALex

Gemeente Lansingerland

Gebiedsvisie Bosland

Ruimtegebruikskaart huidige situatie

WERKNR.	619.170.50
SCHAAL	1:2.000
DATUM	2020-01-20
GETEKEND	AL

FORMAAT	A1
PROJECTMAP	J:\619\170\03 Presentaties\DWG
BESTAND	9-SO-619.170.50-01-01.dwg
BLAD	1/1

KuiperCompagnons

Ruimtelijke Ordening, Stedenbouw, Architectuur, Landschap BV
City & Regional Planning, Urban Design, Architecture, Landscape

Postadres: Postbus 13042 3004 HA Rotterdam
Bezoekadres: Van Nelleweg 3042 3044 BC Rotterdam
Telefoon: 010 433 00 99
Fax: 010 404 58 69
E-mail: kuiper@kuiper.nl
Internet: www.kuiper.nl

2.2 Locatie foto's

Zone 1: Ontsluitingsweg Leeuwenhoekweg

Zone 1: Rommelige uitstraling bedrijvenstrook ten noorden van Bosland

Zone 1: Langs Bosland geparkeerde auto's

Zone 1: Bedrijven in aanbouw ten zuiden van Bosland

Zone 2: Het woonwagencentrum

Zone 2: Het afvalbrengstation

Zone 2: Autobedrijf

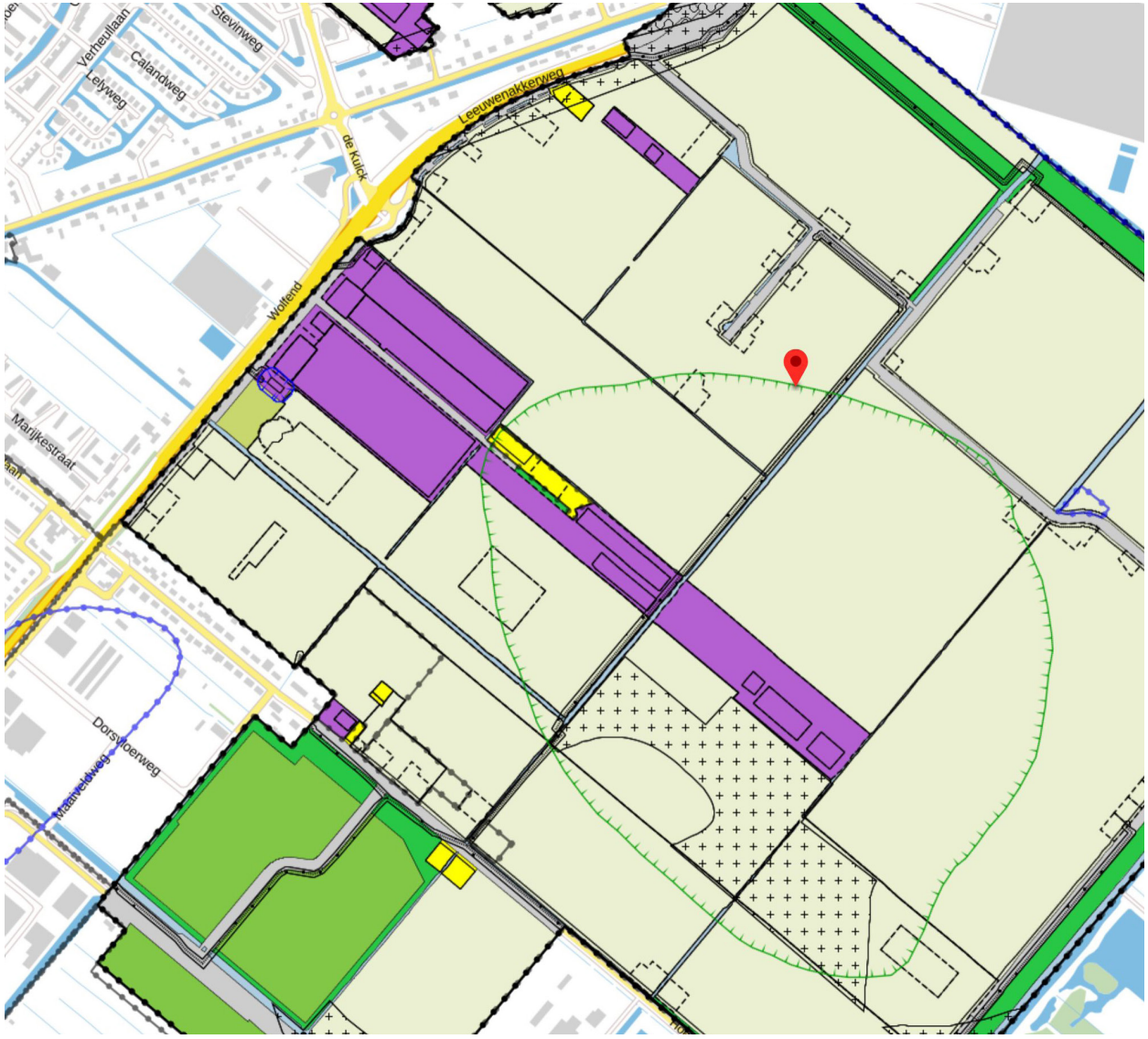
Zone 3: Composteringsbedrijf

2.3 Vigerende bestemmingsplannen

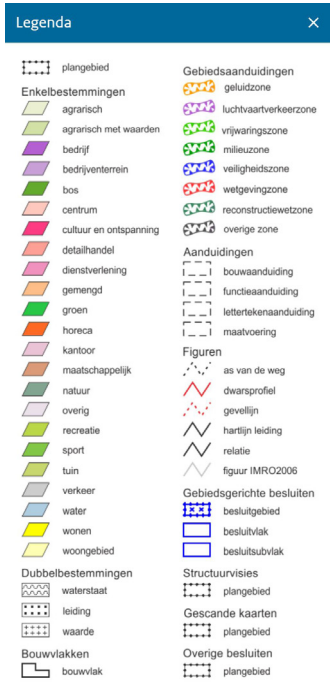
Het grootste deel van het gebied 'Bosland' is gelegen binnen het bestemmingsplan Oosteindsepolder en Warmoeziersweg (2013).

Alleen voor het woonwagencentrum geldt het bestemmingsplan "2e partiële herziening BP Oosteindsepolder en Warmoeziersweg (woonwagencentrum Bosland)" (2015).
Op grond van eerstgenoemd plan gelden rondom het gebied 'Bosland' agrarische bestemmingen vanwege de aanwezige glastuinbouwbedrijven. Voorts is sprake van een geurzone gekoppeld aan de bestemming van zone 3.
Dit betekent dat een verplaatsing van het woonwagencentrum met de huidige functies en bestemmingen binnen het gebied niet mogelijk is, vanwege de aan te houden richtafstanden.

Een verplaatsing of verschuiving van bedrijfsmatige functies is wel goed denkbaar maar zal vrijwel altijd strijdig zijn met de geldende bestemmingsplannen, zodat herziening daarvan noodzakelijk is.



Bestemmingsplan Oosteindsepolder en Warmoeziersweg (2013)



Bestemmingsplan "2e partiële herziening BP Oosteindsepolder en Warmoeziersweg (woonwagencentrum Bosland)" (2015)

3 GEBIEDSVISIE IN SCENARIO'S

3.1 Ontwikkelingsrichtingen en de drie zones

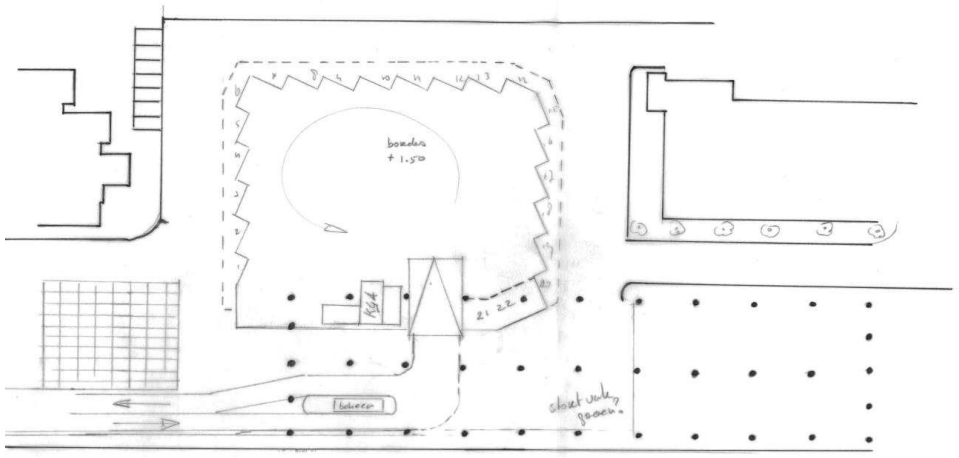
De mogelijke ontwikkelingsrichtingen laten zich het beste per zone beschrijven waarin de zones 1 en 2 het meest cruciaal zijn voor het functioneren van Bosland. Hier ligt immers (de toegang tot) het afvalbrengstation als belangrijke facilitaire publieksfunctie voor inwoners van Lansingerland. En hier ligt het woonwagencentrum, een woonbestemming als een wat vreemde eend tussen de bedrijvigheid.

Denkbare en realistische ontwikkelingsrichtingen voor Bosland spitsen zich toe op de zones 1 en 2 en zijn te verdelen in:

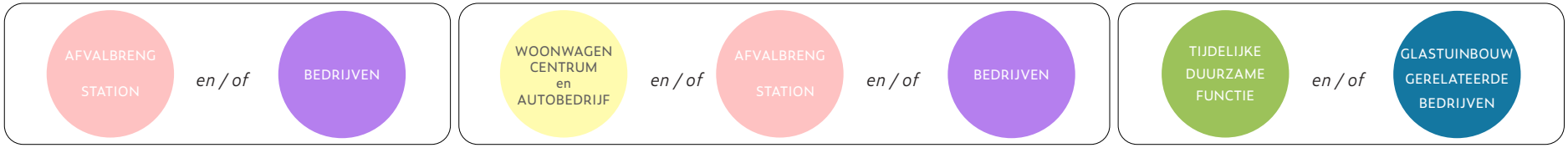
a. alle aanwezige functies binnen Bosland handhaven, maar dan op een geoptimaliseerde manier.
b. het afvalstation uitplaatsen in combinatie met een herschikking van de andere functies binnen Bosland.
c. het woonwagencentrum uitplaatsen in combinatie met een herschikking van andere functies binnen Bosland.
d. zowel het woonwagencentrum als het afvalbrengstation uitplaatsen en vervangen door andere functies.

Zone 3, het achterste deel van Bosland waar momenteel het composteerbedrijf gevestigd is, kan relatief onafhankelijk van de rest van het gebied worden beschouwd. De keuzes hier zijn handhaven of uitplaatsen van het composteerbedrijf (het niet verlengen van het contract). In geval van uitplaatsen dient een tijdelijke of permanente invulling te worden gezocht die niet conflicteert met de omliggende functies en die niet belastend is voor de verkeersafwikkeling op Bosland.

De gemeente heeft eerder door Witteveen+Bos (2019) een studie laten uitvoeren die zich toespitst op zone 2.
De studie betreft de inpassing van een nieuw afvalbrengstation in deze zone, waarbij alle functies gehandhaafd blijven, maar in een andere ordening dan in de huidige situatie (ontwikkelingsrichting a). De uitwerking van deze ontwikkelingsrichting (a) is geen onderdeel van deze studie.



Ontwerp inpassing afvalbrengstation met halfverhoogd bordes tot 1,50 meter.
Bron: Gebiedsvisie Bosland, Witteveen+Bos, 2019



Mogelijke functies per zone

3.2 Invullingen per zone

3.2.1 Invullingen zone 1 (inclusief ontsluitingsweg Bosland)

Ontsluitingsweg 'Bosland'

De locatie bestaat uit een langgerekte smalle strook tussen het glastuinbouwgebied met slechts één ontsluitingsmogelijkheid. Het functioneren en de beeldkwaliteit van deze ontsluitingsweg is daardoor bepalend voor het functioneren en het imago van het totale gebied.

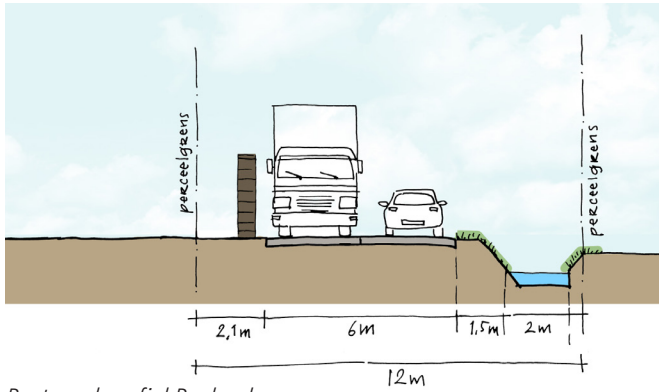
Het kadastrale perceel van de ontsluitingsweg heeft een breedte van circa 12 meter, waarvan 6 meter is gereserveerd voor de rijweg. In werkelijkheid lijkt een deel van deze toch al smalle strook gemeentelijk grondeigendom in beslag genomen te zijn door de aanliggende bedrijven, waardoor het feitelijk beschikbare profiel mogelijk nog smaller is. Ook staan er op de rijweg auto's geparkeerd voor de bedrijven, waardoor een soepele verkeersafwikkeling verder wordt beperkt. (zie foto)

De uitstraling van de bedrijven naar de ontsluitingsweg is uitermate rommelig en armoedig (zie foto). Deze entree is in hoge mate bepalend voor het karakter en het imago van Bosland als geheel. Het heeft daarom weinig zin om te investeren in bijvoorbeeld een nieuw afvalbrengstation verderop in het gebied als de toegang daarnaartoe niet structureel verbetert. Zeker bij een dermate belangrijke publiektrekkende milieuvoorziening is een verzorgde uitstraling een zwaarwegende factor. Ook als het afvalbrengstation verruild zou worden voor een bedrijfsfunctie is de kwaliteit van de entree van belang voor de gewildheid van de kavels en voor de grondopbrengst. Daarom is verbetering van de ontsluitingsweg in alle scenario's opgenomen.

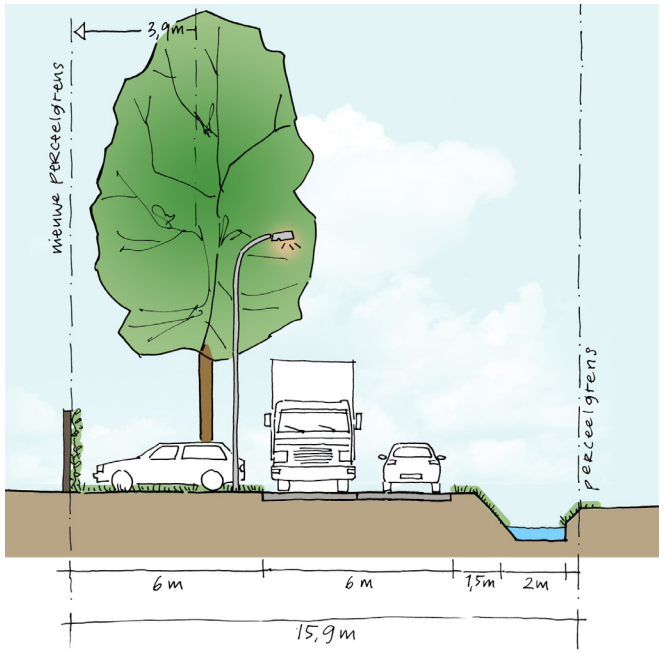
Om de uitstraling van de entreeweg te verbeteren is het mogelijk de weg te verbeteren binnen het huidige profiel. Dat kan door verlichting te plaatsen en (op gemeentegrond) de erfafscheiding te vernieuwen. Dat is echter niet optimaal. Om de uitstraling en functionaliteit van de entreeweg structureel te kunnen verbeteren is een ruimer profiel gewenst. Met een strook van circa 6 meter tussen de bedrijven en de rijweg kan een groene berm met bomen en verlichting worden gerealiseerd waarin tevens de toegangen en parkeervoorzieningen voor de bedrijven zijn opgenomen. Dit betekent dat een zone van circa 4 meter verworven zou moeten worden van de aanliggende bedrijven. De optie van grondruil (in zone 2) is daarbij denkbaar.

Langs Bosland staan geparkeerde auto's die een soepele verkeersafwikkeling beperken.

Rommelige en armoedige uitstraling bedrijvenstrook ten noorden van Bosland



Bestaand profiel Bosland



Suggestie nieuw profiel Bosland, met parkeervoorziening en groene bermen

Invulling 1A: bedrijvenstrook behouden

- De bedrijvenstrook blijft over de volle lengte behouden, maar wel met verbetering van het profiel van de toegangsweg.
- Door verbetering toegangsweg circa 1.300 m2 minder bedrijventerrein beschikbaar.
- De resterende oppervlakte voor de bedrijven is circa 16.000 m2.
- Uitruil / compensatie in zone 2 is denkbaar.

Ruimtelijke overwegingen:

- Verbetering functionaliteit, uitstraling en sociale veiligheid van de ontsluitingsweg die het totale gebied ten goede komt.
- Verbeteren parkeermogelijkheid / opstelruimte / toegankelijkheid voor de afzonderlijke bedrijven.
- De gemeente krijgt regie over wegkwaliteit en uitstraling.

Financieel economische overwegingen:

- Verwerven ca. 1.300 m2 bedrijvenstrook voor verbetering ontsluiting.
- Eventuele uitruil/ compensatie in zone 2.
- Afhankelijk van medewerking eigenaren bedrijvenkavels.
- Herinrichting wegprofiel geraamd op € 1.060,- per strekkende meter. Bij een lengte van circa 340 meter is dat circa € 360.400,-.

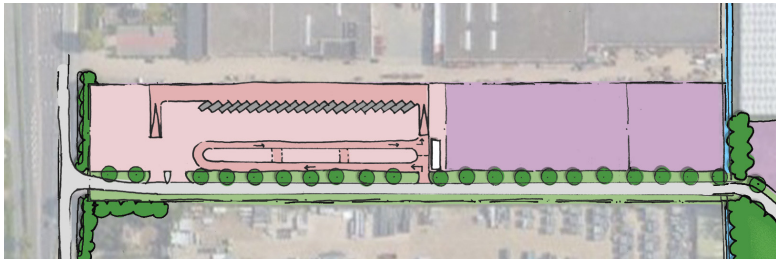
Invulling 1A

Invulling 1B: afvalbrengstation naar zone 1, vooraan

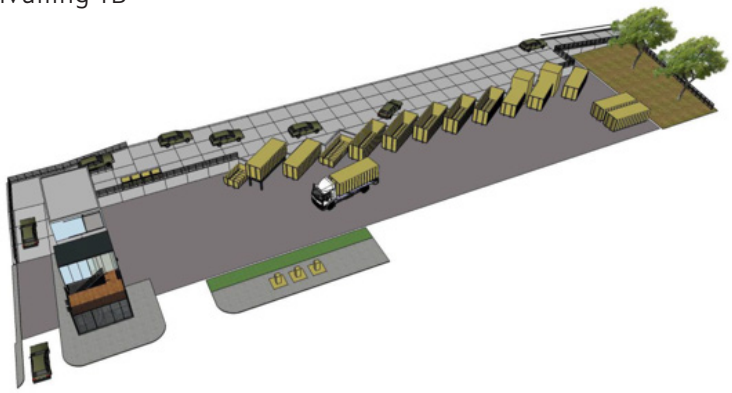
- Het afvalbrengstation verhuist van zone 2 naar voorzijde zone 1, grenzend aan de Leeuwenhoekweg.
- Daartoe dient de grond verworven de worden van de daar aanwezige bedrijven, eventueel via uitruil met grond in zone 2.
- Oppervlakte afvalbrengstation circa 9.000 m2.
- Uitgegaan is van 22 containers conform de studie van Witteveen + Bos.
- Binnen de beschikbare ruimte kan een langgerekt verhoogd bordes / milieustraat worden gerealiseerd (zie referentie milieustraat Den Haag).
- Een lus of een dubbele oprijlaan met slagbomen (bijvoorbeeld bij het afvalbrengstation in Dordrecht) zorgt in spitssituaties voor voldoende opstelruimte (rijvorming) zonder Bosland extra te belasten en geeft de mogelijkheid om gedoseerd bezoekers toe te laten.
- De oppervlakte bedrijven in zone 1 loopt terug van 16.000 m2 naar circa 7.000 m2.

Ruimtelijke overwegingen:

- Het milieustation als belangrijke publieksfunctie komt in het zicht vooraan in Bosland te liggen.
- Door deze verkeerstrekkende functie vooraan te plaatsen vermindert de verkeerbelasting verderop in Bosland.
- De plek maakt het mogelijk om het afvalbrengstation een representatieve uitstraling te geven. Te denken valt bijvoorbeeld aan een pv-dak waarmee tevens de 'hittestress' 's zomers kan worden tegengegaan.
- Een langgerekt bordes heeft niet de voorkeur omdat dit moeilijker te bemensen is dan een vierkanter bordes. Controle op het juist aanbieden van afval is lastiger.



Invulling 1B



Model Milieustraat in Den Haag

Financieel economische overwegingen:

- Kosten verplaatsing afvalbrengstation.
- Grondverwerving, uitplaatsen of verplaatsen bedrijven ca. 9.000 m2.
- Grondverwerving voor verbetering achterste deel ontsluitingsweg.
- Eventuele uitruil/ compensatie in zone 2.
- Afhankelijk van medewerking eigenaren bedrijvenkavels.
- Herinrichting 340 meter wegprofiel geraamd op circa € 360.400,-.

Invulling 1C: afvalbrengstation naar zone 1, achteraan

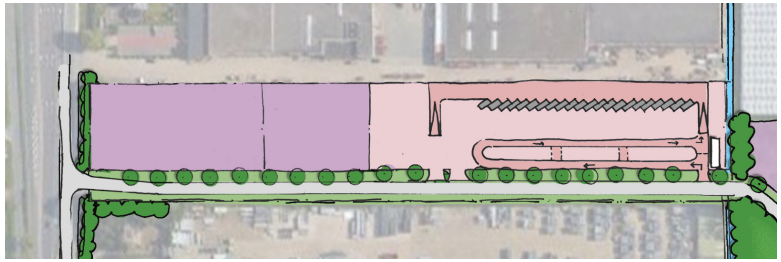
- Als zone-invulling 1B maar dan gesitueerd achterin zone 1.
- Dit zou meer ruimte bieden voor rijvorming op drukke tijden op de ontsluitingsweg Bosland.
- Bedrijven vooraan.

Ruimtelijke overwegingen:

- Deze situering vergroot weliswaar de mogelijkheden voor rijvorming op topdagen maar een aantal bij zone-invulling 1B genoemde voordelen gaat teniet (zoals de representativiteit en de verminderde verkeersbelasting op Bosland).
- Er zijn voldoende mogelijkheden om de rijvorming intern op te lossen. Deze zal sowieso minder zijn dan in de huidige situatie door verbetering van de functionaliteit van het nieuwe afvalbrengstation
- Een langgerekt bordes heeft niet de voorkeur omdat dit moeilijker te bemensen is dan een vierkanter bordes. Controle op het juist aanbieden van afval is lastiger.

Financieel economische overwegingen:

- Kosten verplaatsing afvalbrengstation
- Afhankelijk van medewerking eigenaren bedrijvenkavels.
- Het afvalstation achteraan plaatsen vergt overeenstemming met 2 eigenaren. Terwijl het perceel bij zone-invulling 1B van één eigenaar is.
- Grondverwerving, uitplaatsen of verplaatsen bedrijven ca. 9.000 m2.
- Grondverwerving voor verbetering voorste deel ontsluitingsweg.
- Eventuele uitruil/ compensatie in zone 2.
- Herinrichting 340 meter wegprofiel geraamd op circa € 360.400,-.

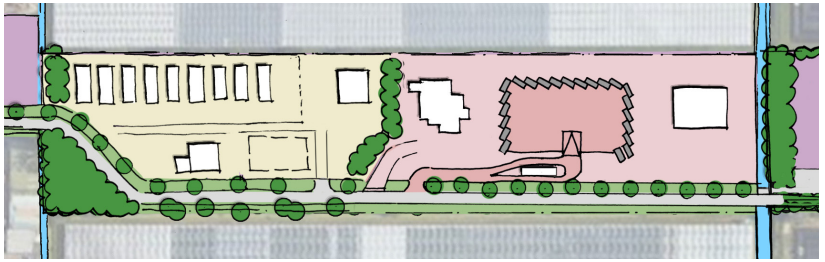


Invulling 1C

3.2.3 Invullingen Zone 2

Invulling 2A: afvalbrengstation en woonwagencentrum vernieuwen

- Compact afvalbrengstation met verhoogd bordes realiseren zoals eerder is onderzocht door Witteveen+Bos.
- Een nadeel in dat ontwerp is dat zone 3 geen eigen ontsluiting heeft en de ontsluiting over het eigendom van het afvalbrengstation loopt. Dat is hier ondervangen.
- Oppervlakte ontsluitingsweg circa 7.500 m2, er dient rekening gehouden te worden met de aanlegkosten.
- Oppervlakte afvalbrengstation circa 13.600 m2.
- Het woonwagencentrum krijgt meer ruimte waarbij (onder voorbehoud verloop bestemmingsplanprocedure) een eventuele uitbreiding naar maximaal 10 plaatsen kan worden gerealiseerd.
- Oppervlakte woonwagencentrum inclusief paardenbak en één garagebedrijf circa 11.100 m2.
- Binnen het woonwagencentrum zijn verschillende indelingsvarianten mogelijk. Het garagebedrijf en de manegebak kunnen opnieuw een plek krijgen en er is ruimte voor een verbeterde groene inpassing. Aandachtspunt is de juridisch-planologische motivering van de locatie van de woonwagens.



Invulling 2A

Ruimtelijke overwegingen:

- Alle functies binnen Bosland blijven behouden in een geoptimaliseerde vorm.
- Nadeel blijft de wat verborgen ligging van het afvalbrengstation.
- Theoretisch zouden afvalbrengstation en woonwagencentrum van plek kunnen wisselen waardoor het afvalbrengstation minder verborgen ligt. Dit kan alleen als de bedrijvigheid in zone 3 dit niet hindert. Dergelijke situatie stuit evenwel op juridisch-planologische bezwaren (er ontstaat juridisch een nieuwe situatie voor het woonwagencentrum). Ook bemoeilijkt het de fasering en zou het woonwagencentrum nog geïsoleerder komen te liggen, hetgeen de projectgroep niet wenselijk acht.

Financieel economische overwegingen:

- Gemeentelijk eigendom en de functies blijven behouden, grondverwervingskosten minimaal.
- Sloop en herbouwkosten voor afvalbrengstation.
- Relatief beperkte kosten voor verbetering woonwagencentrum.
- Herinrichting 380 meter wegprofiel geraamd op circa € 402.800,-.

Invulling 2B: woonwagencentrum uitplaatsen en afvalbrengstation vernieuwen

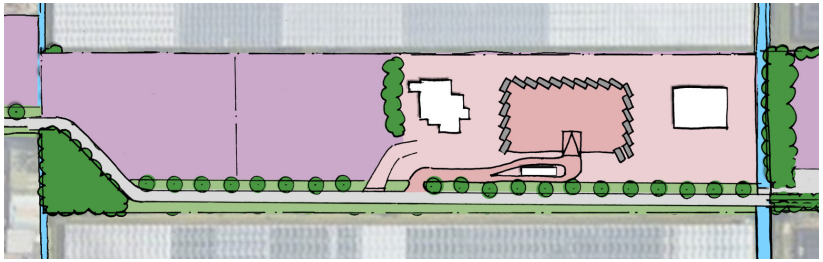
- Het woonwagencentrum c.a. wordt uitgeplaatst naar een locatie buiten Bosland.
- De vrijkomende ruimte komt beschikbaar voor bedrijven.
- Oppervlakte bedrijven circa 11.100 m2.
- Oppervlakte ontsluitingsweg circa 7.500 m2, er dient rekening gehouden te worden met de aanlegkosten.
- Oppervlakte afvalbrengstation circa 13.600 m2.

Ruimtelijke overwegingen:

- De gebiedsvreemde woonfunctie tussen de bedrijven komt te vervallen.
- Als er al nieuwe locatie voor het woonwagencentrum gevonden wordt lijkt de kans klein dat daar ook het autobedrijf en de manegebak gerealiseerd kunnen worden.

Financieel economische overwegingen:

- Verwijdering woonwagencentrum en kosten voor uitplaatsen (waaronder eventuele grondverwerving elders).
- Risico op procedures met financiële gevolgen.
- Sloop en herbouwkosten voor afvalbrengstation.
- Minimale opbrengst grondprijzen bedrijven te realiseren.
- Wel compensatiemogelijkheden (grondruil) om bedrijvigheid uit zone 1 naar zone 2 te verplaatsen.
- Herinrichting 380 meter wegprofiel geraamd op circa € 402.800,-.



Invulling 2B

Invulling 2C: afvalbrengstation uitplaatsen en woonwagencentrum vernieuwen

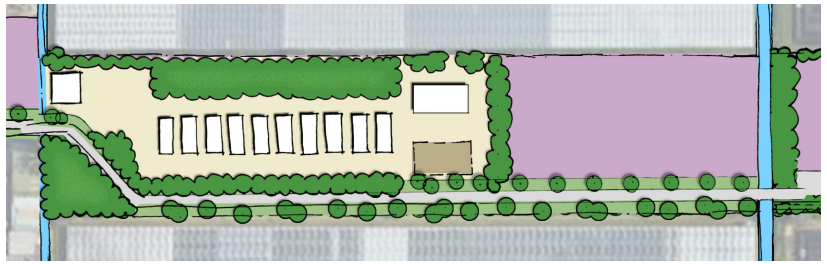
- Het afvalbrengstation wordt uitgeplaatst naar een locatie buiten Bosland.
- Er komt daar circa 10.300 m2 beschikbaar voor bedrijven.
- Het woonwagencentrum krijgt meer ruimte waarbij de afstand tussen woonwagens en omliggende bedrijven wordt vergroot. Een eventuele uitbreiding naar maximaal 10 plaatsen kan worden gerealiseerd.
- Oppervlakte woonwagencentrum inclusief paardenbak en één garagebedrijf ca. 14.500 m2.
- Binnen het woonwagencentrum zijn verschillende indelingsvarianten mogelijk. Het garagebedrijf en de manegebak kunnen opnieuw een plek krijgen en er is ruimte voor een verbeterde groene inpassing.
- Oppervlakte ontsluitingsweg circa 7.500 m2, er dient rekening gehouden te worden met de aanlegkosten.

Ruimtelijke overwegingen:

- De bedrijven hebben geen gunstige situering, ze liggen wat 'achteraf'.

Financieel economische overwegingen:

- Sloop afvalbrengstation en kosten uitplaatsing / herplaatsing (waaronder eventuele grondverwerving elders).
- Eventuele saneringskosten locatie afvalbrengstation.
- Kosten voor verbetering woonwagencentrum c.a..
- Er komt grond beschikbaar voor bedrijven.
- Minimale opbrengst grondprijzen bedrijven te realiseren.
- Wel compensatiemogelijkheden (grondruil) om bedrijvigheid uit zone 1 naar zone 2 te verplaatsen.
- Herinrichting 380 meter wegprofiel geraamd op circa € 402.800,-.



Invulling 2C

Invulling 2D: zowel afvalbrengstation als woonwagencentrum uitplaatsen

- Het afvalbrengstation en het woonwagencentrum worden beide uitgeplaatst naar een locatie buiten Bosland.
- De totale locatie komt daarmee vrij voor bedrijven.
- Totale oppervlakte bedrijven circa 24.700 m2.
- Oppervlakte ontsluitingsweg circa 7.500 m2, er dient rekening gehouden te worden met de aanlegkosten.

Ruimtelijke overwegingen:

- Dergelijke invulling heeft de logica van bedrijven tussen de bedrijven, zonder gebiedsvreemde functies.
- Het heeft niet de voorkeur om tussen het glastuinconcentratiegebied een bedrijventerrein te introduceren.

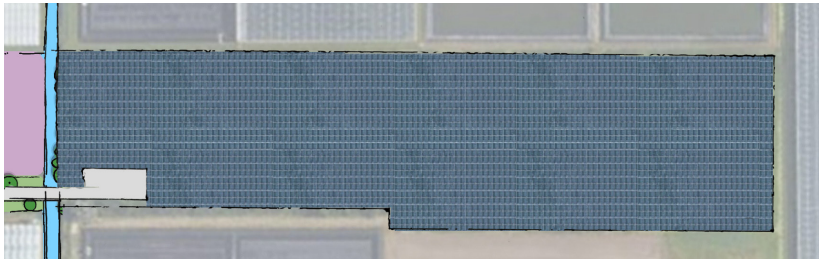
Financieel economische overwegingen:

- Sloop van afvalbrengstation en kosten uitplaatsing / herplaatsing (waaronder eventuele grondverwerving elders).
- Verwijderen woonwagencentrum en kosten uitplaatsing (waaronder eventuele grondverwerving elders).
- Eventuele kosten bodemsanering.
- Minimale opbrengst grondprijzen bedrijven te realiseren.
- Ruimschoots compensatiemogelijkheden om bedrijven uit zone 1 naar zone 2 te verplaatsen.
- Herinrichting 380 meter wegprofiel geraamd op circa € 402.800,-.

Invulling 2D

3.2.4 Invullingen Zone 3

Zone 3, het achterste deel van Bosland waar momenteel het composteerbedrijf gevestigd is, kan tamelijk onafhankelijk van de rest van het gebied worden beschouwd. De keuzes hier zijn handhaven of uitplaatsen van het composteerbedrijf. Uitplaatsen is in dit geval eenvoudig: het betekent simpelweg het niet verlengen van het lopende contract. De projectgroep was unaniem van mening dat voortzetting van het composteerbedrijf hier eigenlijk niet langer gewenst is vanwege de overlast naar omliggende functies.
In plaats daarvan moet een tijdelijke of permanente invulling worden gezocht, die niet conflicteert met de omliggende bedrijven en die niet belastend is voor de verkeersafwikkeling op Bosland. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de aanwezige bodemvervuiling.



Invulling 3A

Invulling 3A: glastuinbouw of glastuinbouw gerelateerde bedrijvigheid

- De meest geschikte functie tussen de omliggende kassen lijkt glastuinbouw.
- De kavelomvang en de smalle kavelvorm zijn evenwel weinig courant voor deze bestemming.
- Oppervlakte perceel circa 33.000 m2.

Ruimtelijke overwegingen:

- Functie glastuinbouw in glastuinbouwgebied is logisch.

Financieel economische overwegingen:

- Sloop bestaande composteerbedrijf,
- Eventueel kosten bodemsanering
- Minimale grondopbrengsten te verwachten door weinig gunstige ligging.

Invulling 3B: PV-zonneveld

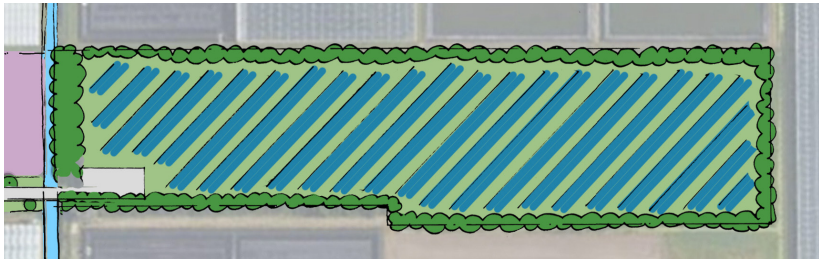
- Een andere optie is om een veld met zonnepanelen te realiseren voor de opwekking van zonnestroom.
- Hiermee zou jaarlijks circa 2.700.000 kWh/jaar kunnen worden opgewekt. (1ha zonnepanelen = ca. 900.000 kWh/jaar= ca. 300 huishoudens)

Ruimtelijke overwegingen:

- Toevoegen locatie voor opwekking duurzame energie.

Financieel economische overwegingen:

- Sloop bestaande composteerbedrijf.
- Aanlegkosten voor zonnepark en geschikte bekabeling door het gebied.
- Een relatief klein gebied voor het toepassen van zonnepanelen.
- Maar (afhankelijk van exploitatievorm) wellicht toch geringe opbrengsten realiseerbaar.



Invulling 3B

Voorbeelden van constructie met PV panelen

Invulling 3C: (tijdelijk) groen

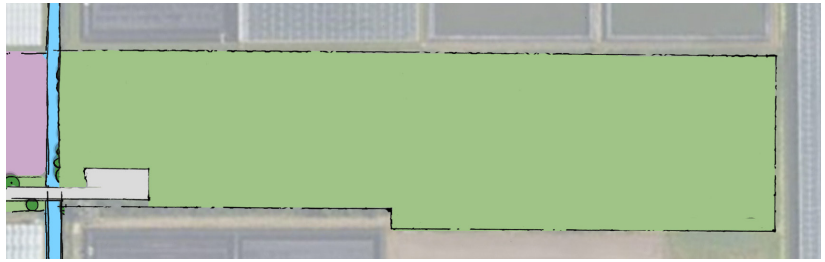
- Een derde mogelijkheid is om het terrein groen in te richten.
- Dit kan ook een tijdelijke inrichting zijn, in afwachting van een meer definitieve bestemming.

Ruimtelijke overwegingen:

- Toevoegen (geringe) natuurwaarde en biodiversiteit
- Het groen inrichten van de zone kan mogelijk ook vogels en andere dieren aantrekken, waardoor de huidige klachten wellicht blijven.

Financieel economische overwegingen:

- Sloop bestaande composteerbedrijf.
- Geen opbrengsten.
- Lijkt vooral geschikt als tijdelijke tussenoplossing.



Invulling 3C

3.3 Kansrijke scenario's

De hiervoor beschreven scenario's per zone kunnen op verschillende wijzen worden gecombineerd tot een toekomstbeeld voor Bosland als geheel. Hieronder een overzicht van de meest kansrijke combinaties. De pijlen geven de mogelijkheid aan om gefaseerd van de ene combinatie naar de volgende te gaan. Bijvoorbeeld van 1 naar 2, of van 3 naar 4, of van 5 naar 6.

Glastuinbouw, PV zonnevelden of (tijdelijk) groen

Scenario 1

- *Bestaande functies in zone 1 en 2 behouden en optimaliseren.*
- *Composteerbedrijf in zone 3 uitplaatsen.*
- *Daar glastuinbouw of zonneveld of (tijdelijk) groen.*

Scenario 2A

- *Woonwagencentrum (al of niet met autobedrijf) in zone 2 uitplaatsen, daar bedrijven.*
- *Composteerbedrijf in zone 3 uitplaatsen, daar glastuinbouw of pv zonneveld of (tijdelijk) groen.*
- *Scenario 2 kan een vervolgfase zijn van scenario 1.*

Scenario 2B

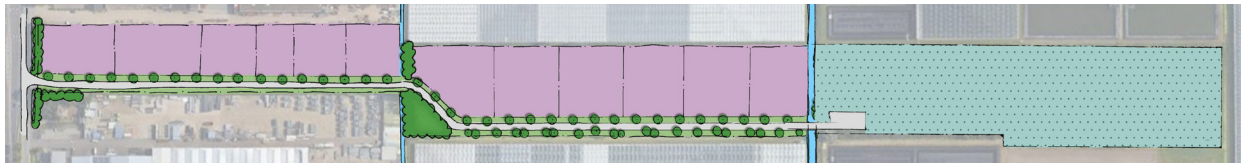
- *Afvalbrengstation in zone 2 uitplaatsen.*
- *Woonwagencentrum in zone 2 optimaliseren.*
- *Composteerbedrijf in zone 3 uitplaatsen, daar (en eventueel ook achterin zone 2) glastuinbouw of pv zonneveld of (tijdelijk) groen.*
- *Scenario 2 kan een vervolgfase zijn van scenario 1.*

Scenario 3

- *Afvalbrengstation in zone 2 uitplaatsen. Daar bedrijvigheid of zelfde functies als in zone 3.*
- *Woonwagencentrum optimaliseren*
- *Composteerbedrijf in zone 3 uitplaatsen. Daar (en eventueel ook achterin zone 2) glastuinbouw of pv zonneveld of (tijdelijk) groen*

Scenario 4

- *Woonwagencentrum, autobedrijf en afvalbrengstation in zone 2 uitplaatsen, in ruil voor bedrijven of pv zonneveld of (tijdelijk) groen.*
- *Composteerbedrijf in zone 3 uitplaatsen, daar glastuinbouw of zonneveld of (tijdelijk) groen*
- *Scenario 4 kan een vervolgfase zijn van scenario 3.*

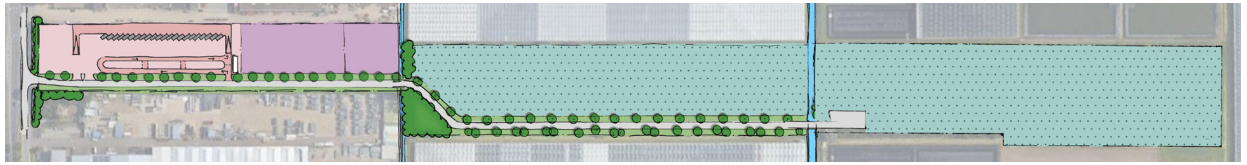


Scenario 5

- *Afvalbrengstation naar zone 1 verplaatsen, daartoe bedrijvenstrook in zone 1 deels verwerven.*
- *Woonwagencentrum in zone 2 optimaliseren.*
- *Composteerbedrijf in zone 3 uitplaatsen, daar (en eventueel ook achterin zone 2) glastuinbouw of pv zonneveld of (tijdelijk) groen.*

Scenario 6

- *Afvalbrengstation naar zone 1 verplaatsen, daartoe bedrijvenstrook in zone 1 deels verwerven.*
- *Woonwagencentrum in zone 2 uitplaatsen, daar bedrijven of zelfde functies als in zone 3.*
- *Composteerbedrijf in zone 3 uitplaatsen, daar (en eventueel ook in zone 2) glastuinbouw of pv zonneveld of (tijdelijk) groen.*
- *Scenario 6 kan een vervolgfase zijn van scenario 5.*



4 AANZET VOOR AFWEGING EN STRATEGIEBEPALING

4.1 Indicatie voor- en nadelen per zone-invulling

Belangrijkste keuze in de afweging is wat te doen met het afvalbrengstation en met het woonwagencentrum. En vervolgens hoe een betere ontsluiting te realiseren qua uitstraling en functionaliteit. Het belang daarvan is evident bij handhaving van het afvalbrengstation. Maar ook voor het aantrekken van vervangende functies zijn de ontsluiting en het daarmee samenhangende imago belangrijk. Het beïnvloedt de grondwaarde en daarmee de economische haalbaarheid.

Onderstaande tabel geeft vergelijkenderwijs een indicatieve waardering per zone-invulling. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen een 'ruimtelijke waardering' en een 'financieel economische waardering' De achterliggende overwegingen daarbij zijn in hoofdstuk 3 per zone-invulling weergegeven onder de kopjes 'ruimtelijke overwegingen' en 'financieel economische overwegingen'.

De meest strevenswaardige combinaties volgens de projectgroep zijn scenario's 4, 5 en 6. Veel factoren die bij de afweging een rol spelen zijn evenwel nog niet bekend. Zoals de bereidheid tot medewerking van de bedrijfseigenaren in zone 1, de beschikbaarheid van alternatieve locaties buiten Bosland voor het woonwagencentrum en het afvalbrengstation, de eventuele belangstelling van glastuinbouwbedrijven, de noodzaak en de kosten van bodemsanering enz.

Dit vraagt om een stapsgewijze strategie waarbij gaandeweg duidelijk wordt welke opties perspectief bieden en welke afvallen. Dit is één van de redenen waarom het in dit stadium niet zinvol is om totaalscores te geven bij de scenario's. Een andere reden is dat de eindafweging aan de politiek gelaten behoort te worden.

4.2 Indicatie financieel economische haalbaarheid

Aan de hand van de opgestelde scenario's is een globale indicatie van de financiële verschillen per zone-invulling gemaakt. De achterliggende overwegingen daarbij zijn in hoofdstuk 3 per zone-invulling weergegeven onder het kopje 'financieel economische overwegingen'.

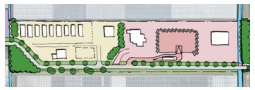
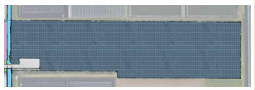
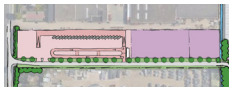
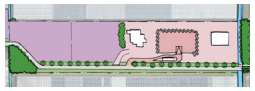
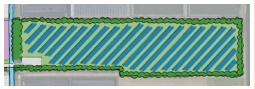
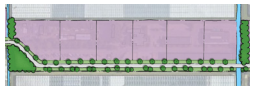
In dit stadium van de gebiedsvisie kan nog geen gedetailleerde financiële doorrekening worden gemaakt. Zwaarwegende kostenposten als verwervingen, saneringen, onteigeningen, verplaatsingen, plankosten, etc. zijn in deze fase van de planvorming nog niet bekend. Deze kostenposten zijn sterk afhankelijk van bijvoorbeeld de onderhandelingen met bedrijfseigenaren, en de aard, omvang en looptijd van de ontwikkeling. Uitzondering is de verbetering van de ontsluitingsweg. Hiervoor kan wel een kostenindicatie per strekkende meter worden gegeven.

De globale indicatie van de financiële verschillen per zone-invulling is gemaakt op basis van de mogelijke ontwikkelingsrichtingen binnen de betreffende zone-invulling. Hiermee is een eerste duiding gemaakt van de financiële verschillen (consequenties) per zone-invulling en kan een eerste financiële afweging worden gemaakt.

Bij een nadere uitwerking van de plannen kan een gedetailleerde financiële doorrekening op basis van concrete gegevens worden opgesteld.

INDICATIEVE WAARDERINGEN PER ZONE-INVULLING

Voor de achterliggende ruimtelijke en financieel economische overwegingen zie paragraaf 3.2

Invullingen zone 1		Ruimtelijke waardering	Financieel economische waardering	Invullingen Zone 2		Ruimtelijke waardering	Financieel economische waardering	Invullingen Zone 3		Ruimtelijke waardering	Financiële waardering
1A : bedrijven-strook behouden		+	++	2A: afvalbreng-station en woon-wagencentrum vernieuwen		+/-	++	3A: glastuinbouw of glastuinbouw gerelateerde bedrijvigheid		+	+
1B: afvalbreng-station naar zone 1, vooraan		++	+	2B: woonwa-gen- centrum uitplaatsen en afvalbreng-station vernieuwen		+	+/-	3B: PV-zonneveld		+	+/-
1C: afvalbreng-station naar zone 1, achteraan		-	+	2C: afvalbreng-station uitplaat-sen en woon-wagencentrum vernieuwen		+/-	+	3C: (tijdelijk) groen		+/-	-
				2D: zowel afval-brengstation als woonwagencen-trum uitplaatsen		+	-				

Kengetallen businesscase klein zonnepark

Gemeente Lansingerland

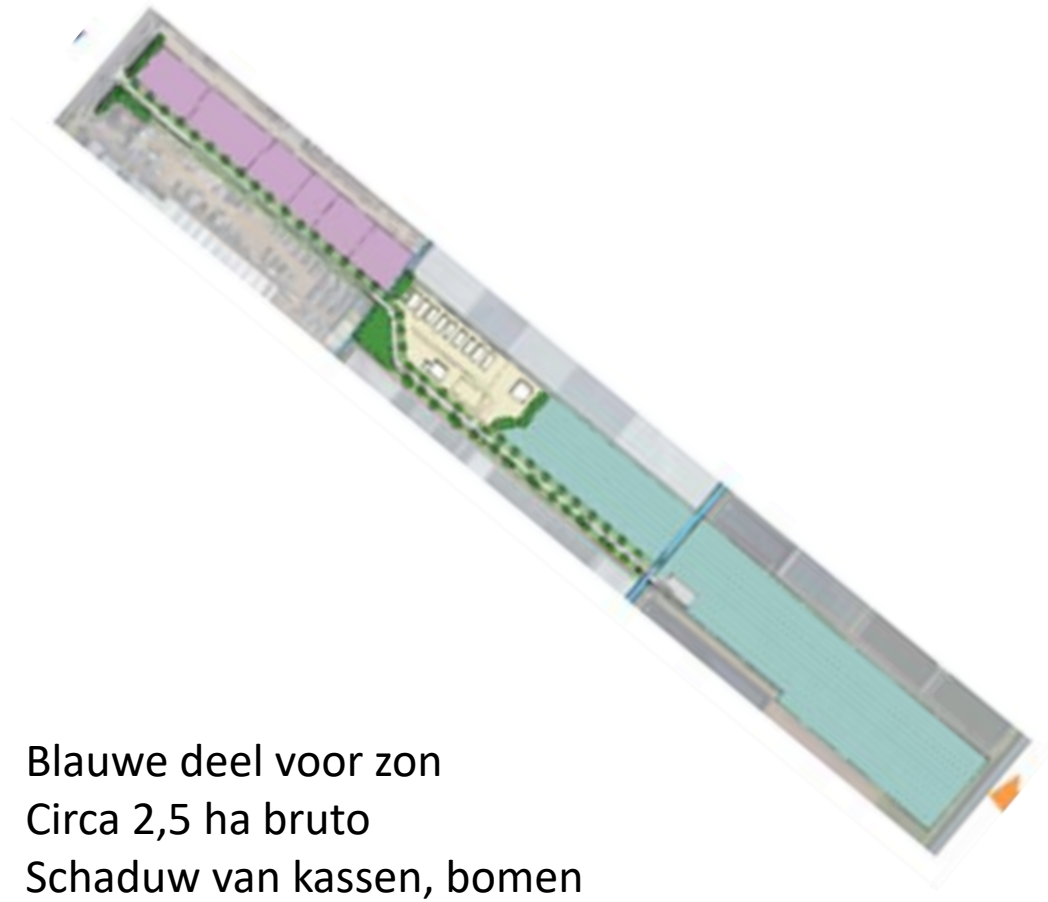
5 juni 2020 / Willem Rienks

ROM 3D
verkenning · ontwerp · realisatie

1

Input en resultaten

Lansingerland – potentie voor zon



Blauwe deel voor zon
Circa 2,5 ha bruto
Schaduw van kassen, bomen
Hoeft weinig ruimte voor landschappelijke inpassing

Drie businesscases

1. 1x zonnepark van netto 2,0 hectare (6.200 zonnepanelen), 1x lokaal aansluiten

2. 1x zonnepark van netto 2,5 hectare (11.250 zonnepanelen), 1x aansluiten op onderstation

3. 2x zonneparken van netto 2 x 1,25 hectare (11.250 zonnepanelen), 2x lokaal aansluiten (mits Stedin instemt)

BC 1 Lansingerland – keuzes en hectares

- Oppervlakte volgens gemeente is circa **2,5 ha bruto** beschikbaar voor zon
- Locatie tussen glas; weinig ruimte nodig voor landschappelijke inpassing; wel schaduw van de kassen en blijvende gebouwen.
- Locatie is relatief klein van omvang en onderstation ligt hemelsbreed op 1,4 km of 1,8 km. Een kabel daarheen is relatief kostbaar. En een aansluiting is duur.
- Daarom keuze voor park van **maximaal 1,75 MVA** aansluiting op middenspanningsnet (circa 90.000 euro aansluitkosten + kabel).
- Hierop kan maximaal 2,3 MWp worden aangesloten; dit is relatief goedkope aansluiting
- Dit zijn bijvoorbeeld 6.200 panelen van 370 Wp per paneel. Je zou ook kunnen denken aan 5.300 panelen van 430 Wp per paneel.
- Voor businesscase inzetten op een 2,3 MWp opstelling ….. Die lokaal wordt aangesloten.

BC 1 Lansingerland - uitgangspunten gelijk aan RVO/PBL advies

- Projectduur 20 jaar / Rente en aflossing 20 jaar / Afschrijving in 20 jaar.
- Rente bank 1,5%
- Vreemd vermogen / Eigen vermogen – verhouding: 80/20

- 6,9 ct SDE++ (subsidiebedrag uit SDE rijkssubsidie)
- Lokaal aansluiten (we nemen aan: 400 meter kabel)
- Er is gerekend met een investering in landschappelijke inpassing van 15.000 euro.

- **Investeringskosten totaal 1,465 mln euro totaal voor dit plan.**
- **Eigen vermogen is 20% dus 293 duizend euro. De overige 80% moet bij de bank worden geleend.**

- 2,5 hectare terrein waarvan 2 ha met gemiddeld 3100 panelen zijn belegd => **6.200 panelen totaal**
- 370 WP per paneel

BC 1 Lansingerland - Resultaten

- **8,25% Rendement op Eigen vermogen (20 jaar)**
- **240 duizend euro totaal aan winst na belasting (over 20 jaar) voor de ontwikkelaar.**
- **NCW over 20 jaar is 69 duizend euro.**

- ***Project is financieel haalbaar bij 20 jaar projectduur.***
- *Er is uitgegaan van een **grondvergoeding van 5.000 euro per hectare per jaar**. Dus 12,5 duizend euro totaal per jaar. Als de grondeigenaar (=gemeente?) dat niet hoeft, is dat bedrag jaarlijks beschikbaar voor de ontwikkelaar of voor omgevingsdoelen.*

BC 2 Lansingerland – keuzes en hectares

- Oppervlakte volgens gemeente is circa **2,5 ha bruto** beschikbaar voor zon.
- Locatie tussen glas; weinig ruimte nodig voor landschappelijke inpassing; wel schaduw van de kassen en blijvende gebouwen.
- Locatie is relatief klein van omvang en onderstation ligt hemelsbreed op 1,4 km of 1,8 km. Een kabel daarheen is relatief kostbaar. En een aansluiting is duur.
- Daarom keuze voor park met zoveel mogelijk zonnepanelen en aansluiting op onderstation.
- Dit zijn maximaal 4.500 panelen van 370 Wp per paneel per hectare.

BC 2 Lansingerland - uitgangspunten gelijk aan RVO/PBL advies

- Projectduur 20 jaar / Rente en aflossing 20 jaar / Afschrijving in 20 jaar.
- Rente bank 1,5%
- Vreemd vermogen / Eigen vermogen – verhouding: 80/20

- 6,9 ct SDE++ (subsidiebedrag uit SDE rijkssubsidie)
- Aansluiten op onderstation (we nemen aan: 2100 meter kabel)
- Geen investering in landschappelijke inpassing

- **Investeringskosten totaal 2,981 mln euro totaal voor dit plan.**
- **Eigen vermogen is 20% dus 596 duizend euro. De overige 80% moet bij de bank worden geleend.**

- 2,5 hectare terrein met gemiddeld 4500 panelen per hectare => **11.250 panelen totaal**
- 370 WP per paneel

BC 2 Lansingerland - Resultaten

- **6,12% Rendement op Eigen vermogen (20 jaar)**
- **358 duizend euro totaal aan winst na belasting (over 20 jaar) voor de ontwikkelaar.**
- **NCW over 20 jaar is 2 duizend euro.**

- ***Project is financieel haalbaar bij 20 jaar projectduur.***
- *Er is uitgegaan van een **grondvergoeding van 5.000 euro per hectare per jaar**. Dus 12,5 duizend euro totaal per jaar. Als de grondeigenaar (=gemeente?) dat niet hoeft, is dat bedrag jaarlijks beschikbaar voor de ontwikkelaar of voor omgevingsdoelen.*

BC 3 Lansingerland – keuzes en hectares

- Oppervlakte volgens gemeente is circa **2,5 ha bruto** beschikbaar voor zon
- Locatie tussen glas; weinig ruimte nodig voor landschappelijke inpassing; wel schaduw van de kassen en blijvende gebouwen.
- Locatie is relatief klein van omvang en onderstation ligt hemelsbreed al op 1,4 km of 1,8 km. Een kabel daarheen is relatief kostbaar. En een aansluiting is duur.
- Daarom keuze voor 2 parken van **maximaal 1,75 MVA** aansluiting op middenspanningsnet (circa 90.000 euro aansluitkosten + kabel per aansluiting).
- Per aansluiting kan maximaal 2,3 MWp worden aangesloten; dit is relatief goedkope aansluiting.
- Daarmee twee parken van 1,25 hectare.
- Dit zijn maximaal 4.500 panelen van 370 Wp per paneel per hectare.

BC 3 Lansingerland - uitgangspunten gelijk aan RVO/PBL advies

- Projectduur 20 jaar / Rente en aflossing 20 jaar / Afschrijving in 20 jaar.
- Rente bank 1,5%
- Vreemd vermogen / Eigen vermogen – verhouding: 80/20

- 6,9 ct SDE++ (subsidiebedrag uit SDE rijkssubsidie)
- Lokaal aansluiten (we nemen aan: 2x 400 meter kabel)
- Geen investering in landschappelijke inpassing

- **Investeringskosten totaal 2,609 mln euro totaal voor dit plan.**
- **Eigen vermogen is 20% dus 522 duizend euro. De overige 80% moet bij de bank worden geleend.**

- 2x 1,25 hectare terrein met gemiddeld 4500 panelen per hectare => **5.625 panelen per zonnepark totaal**
- 370 WP per paneel

BC 3 Lansingerland - Resultaten

- **11,70% Rendement op Eigen vermogen (20 jaar)**
- **683 duizend euro totaal aan winst na belasting (over 20 jaar) voor de ontwikkelaar.**
- **NCW over 20 jaar is 374 duizend euro.**

- ***Project is financieel haalbaar bij 20 jaar projectduur.***
- *Er is uitgegaan van een **grondvergoeding van 5.000 euro per hectare per jaar**. Dus 12,5 duizend euro totaal per jaar. Als de grondeigenaar (=gemeente?) dat niet hoeft, is dat bedrag jaarlijks beschikbaar voor de ontwikkelaar of voor omgevingsdoelen.*

Vergelijking Businesscases

	BC 1 – 1 zonnepark 1x lokaal aansluiten	**BC 2 – 1 zonnepark 1x aansluiten op onderstation**	**BC 3 – 2 zonneparken 2x lokaal aansluiten**
Aantal panelen	6.200	11.250	11.250
Investering (mln €)	1,465	2,981	2,609
Eigen vermogen (dzd €)	293	596	522
Rendement op eigen vermogen (%)	8,25	6,12	11,70
Opgewekte elektriciteit (kWh) per jaar	2.197.300	3.945.000	3.945.000
Aantal huishoudens (3.500 kWh per huishouden)	628	1127	1127

2

Achtergronden & verdieping

Wat bepaalt de businesscase?

Basis:

- PBL – beleidsstudie - februari 2020
- EINDADVIES BASISBEDRAGEN SDE++ 2020
- Advies aan Rijksoverheid over vaststellen van SDE++ subsidiebedragen
- Achtergrond met allerlei ontwikkelingen en aannames rondom business cases voor duurzame energie

Wat bepaalt de businesscase?

- **We hanteren uitgangspunten van PBL bij advies aan rijk over SDE++ subsidie.**
- PBL / RVO rekenen toe naar 9 % rendement op eigen vermogen
- Projectduur is 20 jaar
- Subsidieduur is 15 jaar
- Rente is 1,5 %
- VV / EV = 80 / 20
- PBL / RVO neemt grondkosten, ontwikkelkosten, landschappelijke inpassing NIET mee.
- In praktijk projectontwikkelaars willen 7 % rendement op eigen vermogen. Wel met inbegrip grondkosten en ontwikkelkosten.

Tabel 3-1. Samenvatting van gehanteerde financiële parameters voor de SDE++ 2020

Financiële parameter	Gehanteerde waarde	Toelichting
Rendement vreemd vermogen		
Rente met groenfinanciering	1,5 %	Zonne-energie, windenergie, geo-thermie, vergassing, waterkracht
Rente zonder groenfinanciering	2,0 %	Overige categorieën
Rendement op eigen vermogen		
Rendement op eigen vermogen	15,0 %	Categorieën met hoog risicoprofiel Overige CO_2-reducerende opties
	12,0 %	Windenergie
	11,0%	Overige categorieën
	9,0 %	Zon-PV
Verhouding tussen vreemd en eigen vermogen		
Verhouding vreemd vermogen (VV) / eigen vermogen (EV)	80% VV / 20% EV	Zon-PV, windenergie
	70% VV / 30% EV	Overige categorieën
Vennootschapsbelasting		
Verondersteld percentage voor econo-mische levensduur van het project	21,7 %	
Inflatie		
Inflatie van alle kostenposten	1,5% / jaar	

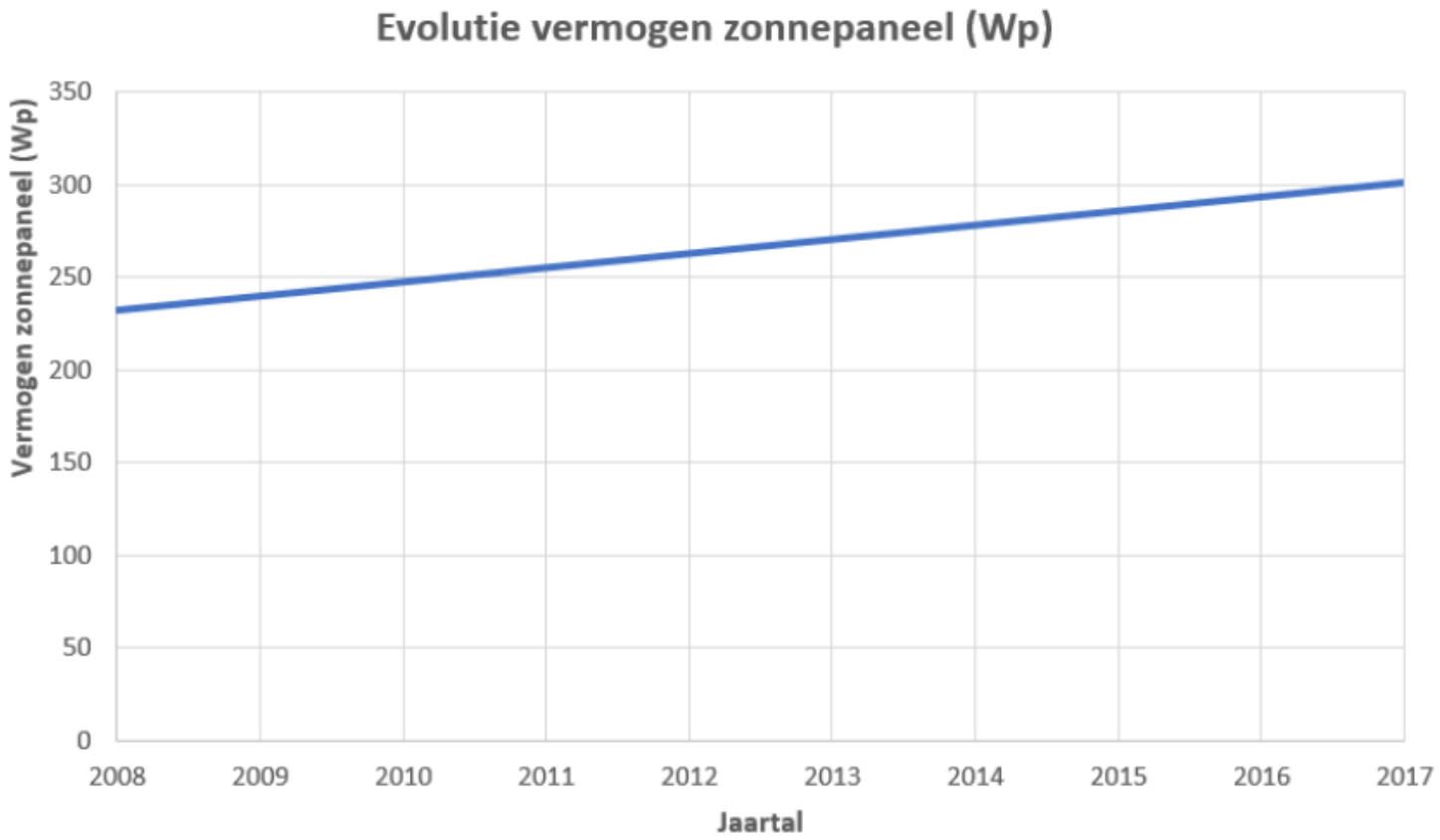
Evolutie vermogen per paneel …

- 230 Wp per paneel in 2008
- 300 Wp per paneel

- In 10 jaar ….

- Momenteel 370 Wp per paneel
- 2023 430 Wp per paneel??

- *Als je uitgaat van 430 Wp per paneel heb je meer ruimte voor groen en inpassing.*



SDE+ prijzen – tendeert naar kale stroomprijs

- Subsidies worden steeds lager….
- …
- Voorjaar 2019 -> 9,0 ct per Wp
- Voorjaar 2020 – 7,4 ct per Wp (eerste fase 7,0 ct)
- Najaar 2020 -> 6,9 ct per Wp??? (nog niet gepubliceerd)
- ….

- Kale stroomprijs -> 5,0?

Panelen – maximaal in theorie

- Zuidgericht kun je netto 4.800 panelen netto per ha.
- Praktisch is het 4.500 maximaal (uitgaande van panelen van 1 bij 1,65 meter)
- Opstelling 8 landscape panelen. Ca 12 graden. 2 meter tussenruimte.
- Dan omzoming, landschappelijke inpassing, inkoopstation, toegangswegen. Tenminste 20% erbij in praktijk.
- 2,5 ha -> 2,0 ha netto. 2,0 x 4.500 panelen maximaal.

- Praktijk veel 6 landscape (ca 4.490 panelen) of 4 landscape (ca 4.000 panelen). En dan 2 meter tussenruimte.
- Bij 4.000 panelen per ha netto. Bruto is dat 3.200 panelen per ha bij 20% ruimte voor groen, logistiek en inpassing.

Wat bepaalt de businesscase?

Jaarlijkse kosten RVO	12,8 euro per kWp	onderhoud, meten, aansluiting, beheer
Investeringskosten RVO	580 euro per kWp	kabel, aansluiting, EPC/bouwkosten

RVO gaat uit van circa 520 euro per kWp voor EPC (bouw) en 60 euro per kWp voor kabel en aansluiting.

Voor Casus Lansingerland:

- Grondkosten zijn aangenomen op 5.000 euro per bruto hectare per jaar. RVO/PBL neemt deze kosten niet mee.
- Landschappelijke inpassing, hekwerken en civieltechnische werken circa 42.000 euro aan investeringen.
- Investeringskosten van projectontwikkeling neemt RVO/PBL niet mee. Circa 70.000 euro voor dit projectontwikkeling en leges (omgevingsvergunning, leges, subsidie aanvragen)

EENMALIGE AANSLUITVERGOEDING

Voor het maken van een nieuwe aansluiting op het elektriciteitsnet betaalt u een eenmalige aansluitvergoeding (tabel 1). Als de aansluitkabel langer is dan 25 meter, betaalt u een bedrag per meter meerlengte (tarief meerlengte).

Tabel 1 - Eenmalige aansluitvergoeding

Aansluitcapaciteit	Aansluitvergoeding in € excl. BTW per aansluiting[1]	Tarief meerlengte in € excl. BTW per meter[2]
> 3 x 80A t/m 3 x 125A	4.210,00	47,50
> 3 x 125A t/m 175 kVA	5.330,00	50,00
> 175 kVA t/m 630 kVA	36.870,00	83,00
> 630 kVA t/m 1.000 kVA	38.085,00	93,00
> 1.000 kVA t/m 1.750 kVA	46.700,00	96,00
> 1.750 kVA t/m 3.000 kVA	197.649,00	130,00
> 3.000 kVA t/m 10.000 kVA	270.000,00	152,00

[1] *Exclusief de kosten voor een vereiste meetinrichting*

[2] *Als er een verbinding tussen knip en beveiliging van meer dan 25 meter nodig is*

Boven 10.000 kVA is maatwerk

Groot park (15 MVA)
5 km kabel is 750.000 euro
15 ha / 15 MWp / 15 dzd kVA
270.000 + 0 E voor aansluiting
1.020.000 euro voor aansluiting
68 kE per Wp vermogen

Kleiner park (5 MVA)
5 km kabel is 750.000 euro
5 dzd kVA -> 270.000 euro
1.020.000 euro voor aansluiting
200 kE per Wp vermogen

Park 2 ha (1,75 MVA)
300 mtr kabel (lokaal aansluiten)
28 kE kabel plus 47 kE =>75 kE
Is 48 kE per Wp vermogen

Investeringen, exploitatie en samenvattingen BC’s

1. 1x zonnepark van netto 2,0 hectare (6.200 zonnepanelen), 1x lokaal aansluiten

2. 1x zonnepark van netto 2,5 hectare (11.250 zonnepanelen), 1x aansluiten op onderstation

3. 2x zonneparken van netto 2 x 1,25 hectare (11.250 zonnepanelen), 2x lokaal aansluiten

Capex - Investeringen BC 1 - eenmalig

- Hiernaast overzicht van gehanteerde getallen in Business Case
- 6.200 panelen
- 370 Wp per paneel

- Kabel over 400 meter naar Middenspanning

- 40.000 euro kosten voor omgevingsvergunning en leges
- 134 duizend euro voor kabel, aansluiting en klantstation
- 87 duizend voor landschap, hekwerk, subsidie en civieltechniek
- 1,2 mln voor bouw zelf.

INVESTERING					
EPC					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Panelen	Bedrag per kWp	210,00	481.740	210,00	221,05
Omvormers	Bedrag per kWp	55,00	126.170	55,00	57,89
Bekabeling	Bedrag per kWp	0,00	0	0,00	0,00
Aanleg en installatie	Bedrag per kWp	260,00	596.440	260,00	273,68
Overige	Niet van toepassing		0		
Subtotaal EPC			***1.204.350***	***525,00***	***552,63***
Civiel technisch					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Hekwerk / omkadering	Vast bedrag	20.697,50	20.698	9,02	9,50
Landschappelijke voorz.	Vast bedrag	15.000,00	15.000	6,54	6,88
Opstalrecht	Niet van toepassing	0,00	0	0,00	0,00
Diversen	Vast bedrag	7.000,00	7.000	3,05	3,21
Subtotaal Civiel technisch			***42.698***	***18,61***	***19,59***
Projectkosten					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Oprichtingskosten BV	Niet van toepassing	2.000,00	0	0,00	0,00
Aanvraag SDE	Vast bedrag	10.000,00	10.000	4,36	4,59
Projectmanagement	Percentage EPC	2,00	24.087	10,50	11,05
Diversen	Vast bedrag	10.000,00	10.000	4,36	4,59
Subtotaal Projectkosten			***44.087***	***19,22***	***20,23***
Locatie specifiek					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Omgevingsvergunning	Vast bedrag	30.000,00	30.000	13,08	13,77
Leges bouwvergunning	Vast bedrag	10.000,00	10.000	4,36	4,59
Overige/onvoorzien	Vast bedrag	0,00	0	0,00	0,00
Ontwikkelfee	Vast bedrag	0,00	0	0,00	0,00
Afronding	Vast bedrag	0,00	0	0,00	0,00
Subtotaal Locatie specifiek			***40.000***	***17,44***	***18,35***
Aansluiting netwerk					
Type verbinding		*Bedrag*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
2 MVA		47.000,00		20,49	21,57
Meerlengte in meters	*Bedrag per meter*				
400	92,00	36.800,00		16,04	16,89
Overige onderdelen	*Type norm*				
Klantstation	Vast bedrag	50.000,00		21,80	22,94
Subtotaal Aansluiting netwerk			***133.800***	***58,33***	***61,40***
TOTAAL INVESTERING			***1.464.935***	***638,59***	***672,20***

Exploitatie BC 1 per jaar

EXPLOITATIE ALGEMEEN						
Kosten jaar 1						
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag norm*	*Index*	*Kosten*	*Per kWP*	Per MWH
Huur locatie	Bedrag per bruto Ha.	**5.000**	Ja	12.500	5,45	5,74
O&M	Bedrag per kWp	4,00	Ja	9.176	4,00	4,21
OZB - installatie	Percentage boekwaarde installatie	0,3241	Ja	3.903	1,70	1,79
OZB - grond	Bedrag per bruto Ha.	115,00	Ja	288	0,13	0,13
Waterschapslasten	Niet van toepassing	0,00	Ja	0	0,00	0,00
Netwerkkosten	Bedrag per kWp	2,00	Ja	4.588	2,00	2,11
Meetdienst	Bedrag per kWp	2,00	Ja	4.588	2,00	2,11
Groenonderhoud	Bedrag per bruto Ha.	**500,00**	Ja	1.250	0,54	0,57
Verzekering	Bedrag per kWp	1,00	Ja	2.294	1,00	1,05
Administratie	Bedrag per kWp	0,50	Ja	1.147	0,50	0,53
Afsluitkosten financiering	Niet van toepassing	0,00	Ja	0	0,00	0,00
Reservering vervanging panelen	Bedrag per kWp	0,75	Ja	1.721	0,75	0,79
Reservering vervanging omvormers *)	Bedrag per kWp	3,00	Nee	6.882	3,00	3,16
Overige	Niet van toepassing	0,00	Nee	0	0,00	0,00
Subtotaal Exploitatiekosten				***48.336***	***21,07***	***22,18***

Samenvatting BC 1

- **8,25% projectrendement op eigen vermogen na 20 jaar**

- NCW van 69 duizend euro na 20 jaar
- Totale inkomsten na belasting van 240 duizend euro na 20 jaar

- **<u>Kritisch aspect</u> is rente: RVO / PBL hanteert rente van 1,5%. Dit lukt wel voor grotere projecten maar het is maar zeer de vraag of dit lukt voor dergelijke relatief kleine projecten. 1,5% zal voor gemeente haalbaar moeten zijn.**
- **Verder mogelijkheden om dit als postcoderoos uit te voeren waardoor hogere inkomsten dan met SDE+ te halen zijn.**

SAMENVATTING					
GRONDGEBONDEN					
Bruto Ha.	*Netto Ha.*	*Panelen/Ha.*	*Bruto m2*	*Netto m2*	*M2/paneel*
2,50	2,00	3.100	N.v.t	N.v.t	N.v.t.
SPECIFICATIE SYSTEEM					
Paneel (Wp)	*Aantal panelen*	*Piek (kWp)*	*kWh/kWp*	*T.o.v. RVO norm*	*Prod. jaar 1 (MWH)*
370	6.200	**2.294,00**	**950**	0,0%	**2.179,30**
INVESTERING			**Eigen gebruik**	**SDE Bedrag**	**0,069**
	In €	**in €/kWP**	**Nee**	Rendement EV	9,00%
EPC	1.204.350	**525,00**		WACC	**2,7%**
Civiel technisch	42.698	18,61		**FINANCIERING**	
Projectkosten	44.087	19,22	*Onderdeel*	*in %*	*Totaal in €*
Locatie specifiek	40.000	17,44	Eigen vermogen	20,00%	292.987
Netwerk	133.800	58,33	Vreemd vermogen	80,00%	1.171.948
Totaal	**1.464.935**	**638,59**	**Totaal**	**100,00%**	**1.464.935**
EXPLOITATIE					
Prijsindex	1,50%	Afschrijving in: 20 jaar		Tarief GVO	**7,00**
Huur per jaar: € 5000 (Bedrag per bruto Ha.)				Stroom jaar 16	**0,05**
Omzet	*Jaar 1*	*Cum. 1-16*	*Jaar 17*	*Jaar 17-20*	***Totaal***
SDE subsidie	61.020	915.306	0	0	915.306
Stroom	89.351	1.383.856	101.752	412.820	1.796.676
GVO	15.255	234.929	14.035	55.681	290.610
Subtotaal	*165.627*	*2.534.090*	*115.786*	*468.501*	*3.002.591*
Huur	12.500	224.155	15.862	64.891	289.046
O&M	9.176	164.547	11.644	47.635	212.183
OZB e.d.	4.191	41.744	959	2.681	44.425
Netwerk kosten	4.588	82.274	5.822	23.818	106.091
Meetdienst	4.588	82.274	5.822	23.818	106.091
Verzekering	2.294	41.137	2.911	11.909	53.046
Vervanging omvormers	6.882	110.112	6.882	27.528	137.640
Vervanging overige	1.721	30.853	2.183	8.932	39.784
Overige	2.397	42.984	3.042	12.444	55.427
Subtotaal	*48.336*	*820.079*	*55.128*	*223.655*	*1.043.734*
Netto opbrengst	**117.291**	**1.714.011**	**60.658**	**244.846**	**1.958.857**
Afschrijving	73.247	1.171.948	73.247	292.987	1.464.935
Rente	17.579	175.792	3.516	8.790	184.582
Resultaat voor belasting	**26.465**	**366.271**	**-16.104**	**-56.930**	**309.341**
Belastingen (22,5 %)	5.955	82.411	-3.623	-12.809	69.602
Resultaat na belasting	**20.510**	**283.860**	**-12.481**	**-44.121**	**239.739**
KENGETALLEN EXPLOITANT					
Aflossing leningen	58.597	937.558	58.597	234.390	1.171.948
Cashflow na belastingen	35.159	518.250	2.169	14.476	463.125
Eenvoudige terugverdientijd in jaren		**12,5**		**NCW 20 jaar**	**69.353**
Projectrendement en rendement Eigen vermogen					
Aantal jaren	*In €*	*Projectrend.*	*Rendement EV*		*DSCR*
15 jaar	207.220	**0,74%**	**7,76%**		**1,48**
20 jaar	239.739	**2,81%**	**8,25%**		**1,39**
KENGETALLEN GRONDEIGENAAR OVER PROJECTDUUR					
	Huur	**Groenonderh**	**rojectrendement**	**Per Ha. totaal**	**Per Ha. per jaar**
Bruto	289.046	28.905	239.739	223.076	11.154
Op basis van NCW	217.567	21.757	69.353	123.471	6.174

Capex - Investeringen BC 2 - eenmalig

- Hiernaast overzicht van gehanteerde getallen in Business Case
- 11.250 panelen
- 370 Wp per paneel

- Kabel over 2100 meter naar onderstation

- 50.000 euro kosten voor omgevingsvergunning en leges
- 639 duizend euro voor kabel, aansluiting en klantstation
- 106 duizend voor landschap, hekwerk, subsidie en civieltechniek
- 2,18 mln voor bouw zelf.

INVESTERING					
EPC					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Panelen	Bedrag per kWp	210,00	874.125	210,00	221,05
Omvormers	Bedrag per kWp	55,00	228.938	55,00	57,89
Bekabeling	Bedrag per kWp	0,00	0	0,00	0,00
Aanleg en installatie	Bedrag per kWp	260,00	1.082.250	260,00	273,68
Overige	Niet van toepassing		0		
Subtotaal EPC			***2.185.313***	***525,00***	***552,63***
Civiel technisch					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Hekwerk / omkadering	Vast bedrag	20.697,50	20.698	4,97	5,23
Landschappelijke voorz.	Vast bedrag	15.000,00	15.000	3,60	3,79
Opstalrecht	Niet van toepassing	0,00	0	0,00	0,00
Diversen	Vast bedrag	7.000,00	7.000	1,68	1,77
Subtotaal Civiel technisch			***42.698***	***10,26***	***10,80***
Projectkosten					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Oprichtingskosten BV	Niet van toepassing	2.000,00	0	0,00	0,00
Aanvraag SDE	Vast bedrag	10.000,00	10.000	2,40	2,53
Projectmanagement	Percentage EPC	2,00	43.706	10,50	11,05
Diversen	Vast bedrag	10.000,00	10.000	2,40	2,53
Subtotaal Projectkosten			***63.706***	***15,30***	***16,11***
Locatie specifiek					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Omgevingsvergunning	Vast bedrag	30.000,00	30.000	7,21	7,59
Leges bouwvergunning	Vast bedrag	20.000,00	20.000	4,80	5,06
Overige/onvoorzien	Vast bedrag	0,00	0	0,00	0,00
Ontwikkelfee	Vast bedrag	0,00	0	0,00	0,00
Afronding	Vast bedrag	0,00	0	0,00	0,00
Subtotaal Locatie specifiek			***50.000***	***12,01***	***12,64***
Aansluiting netwerk					
Type verbinding		*Bedrag*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
3 MVA t/m 10 MVA		270.000,00		64,86	68,28
Meerlengte in meters	*Bedrag per meter*				
2.100	152,00	319.200,00		76,68	80,72
Overige onderdelen	*Type norm*				
Klantstation	Vast bedrag	50.000,00		12,01	12,64
Subtotaal Aansluiting netwerk			***639.200***	***153,56***	***161,64***
TOTAAL INVESTERING			***2.980.916***	***716,14***	***753,83***

Exploitatie BC 2 per jaar

EXPLOITATIE ALGEMEEN						
Kosten jaar 1						
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag norm*	*Index*	*Kosten*	*Per kWP*	Per MWH
Huur locatie	Bedrag per bruto Ha.	**5.000**	Ja	12.500	3,00	3,16
O&M	Bedrag per kWp	4,00	Ja	16.650	4,00	4,21
OZB - installatie	Percentage boekwaarde installatie	0,3241	Ja	7.083	1,70	1,79
OZB - grond	Bedrag per bruto Ha.	115,00	Ja	288	0,07	0,07
Waterschapslasten	Niet van toepassing	0,00	Ja	0	0,00	0,00
Netwerkkosten	Bedrag per kWp	2,00	Ja	8.325	2,00	2,11
Meetdienst	Bedrag per kWp	2,00	Ja	8.325	2,00	2,11
Groenonderhoud	Bedrag per bruto Ha.	**500,00**	Ja	1.250	0,30	0,32
Verzekering	Bedrag per kWp	1,00	Ja	4.163	1,00	1,05
Administratie	Bedrag per kWp	0,50	Ja	2.081	0,50	0,53
Afsluitkosten financiering	Niet van toepassing	0,00	Ja	0	0,00	0,00
Reservering vervanging panelen	Bedrag per kWp	0,75	Ja	3.122	0,75	0,79
Reservering vervanging omvormers *)	Bedrag per kWp	3,00	Nee	12.488	3,00	3,16
Overige	Niet van toepassing	0,00	Nee	0	0,00	0,00
Subtotaal Exploitatiekosten				***76.273***	***18,32***	***19,29***

Samenvatting BC 2

- **6,12% projectrendement op eigen vermogen na 20 jaar**
- NCW van 2 duizend euro na 20 jaar
- Totale inkomsten na belasting van 358 duizend euro na 20 jaar
- **<u>Kritisch aspect</u> is rente: RVO / PBL hanteert rente van 1,5%. Dit lukt wel voor grotere projecten maar het is maar zeer de vraag of dit lukt voor dergelijke relatief kleine projecten. 1,5% zal voor gemeente haalbaar moeten zijn.**
- **Verder mogelijkheden om dit als postcoderoos uit te voeren waardoor hogere inkomsten dan met SDE+ te halen zijn.**

SAMENVATTING					
GRONDGEBONDEN					
Bruto Ha.	*Netto Ha.*	*Panelen/Ha.*	*Bruto m2*	*Netto m2*	*M2/paneel*
2,50	2,50	4.500	N.v.t	N.v.t	N.v.t.
SPECIFICATIE SYSTEEM					
Paneel (Wp)	*Aantal panelen*	*Piek (kWp)*	*kWh/kWp*	*T.o.v. RVO norm*	*Prod. jaar 1 (MWH)*
370	11.250	**4.162,50**	**950**	0,0%	**3.954,38**
INVESTERING			**Eigen gebruik**	**SDE Bedrag**	**0,069**
	In €	**in €/kWP**	**Nee**	Rendement EV	9,00%
EPC	2.185.313	**525,00**		WACC	**2,7%**
Civiel technisch	42.698	10,26		**FINANCIERING**	
Projectkosten	63.706	15,30	*Onderdeel*	*in %*	*Totaal in €*
Locatie specifiek	50.000	12,01	Eigen vermogen	20,00%	596.183
Netwerk	639.200	153,56	Vreemd vermogen	80,00%	2.384.733
Totaal	**2.980.916**	**716,14**	**Totaal**	**100,00%**	**2.980.916**
EXPLOITATIE					
Prijsindex	1,50%	Afschrijving in: 20 jaar		Tarief GVO	**7,00**
Huur per jaar: € 5000 (Bedrag per bruto Ha.)				Stroom jaar 16	**0,05**
Omzet	*Jaar 1*	*Cum. 1-16*	*Jaar 17*	*Jaar 17-20*	***Totaal***
SDE subsidie	110.723	1.660.838	0	0	1.660.838
Stroom	162.129	2.511.028	184.630	749.069	3.260.097
GVO	27.681	426.282	25.466	101.034	527.316
Subtotaal	*300.533*	*4.598.147*	*210.096*	*850.103*	*5.448.250*
Huur	12.500	224.155	15.862	64.891	289.046
O&M	16.650	298.574	21.129	86.435	385.009
OZB e.d.	7.370	71.546	1.443	3.649	75.195
Netwerk kosten	8.325	149.287	10.564	43.218	192.505
Meetdienst	8.325	149.287	10.564	43.218	192.505
Verzekering	4.163	74.643	5.282	21.609	96.252
Vervanging omvormers	12.488	199.800	12.488	49.950	249.750
Vervanging overige	3.122	55.983	3.962	16.207	72.189
Overige	3.331	59.737	4.227	17.294	77.031
Subtotaal	*76.273*	*1.283.012*	*85.521*	*346.469*	*1.629.481*
Netto opbrengst	**224.259**	**3.315.135**	**124.575**	**503.634**	**3.818.769**
Afschrijving	149.046	2.384.733	149.046	596.183	2.980.916
Rente	35.771	357.710	7.154	17.885	375.595
Resultaat voor belasting	**39.442**	**572.692**	**-31.625**	**-110.435**	**462.257**
Belastingen (22,5 %)	8.875	128.856	-7.116	-24.848	104.008
Resultaat na belasting	**30.568**	**443.837**	**-24.510**	**-85.587**	**358.249**
KENGETALLEN EXPLOITANT					
Aflossing leningen	119.237	1.907.786	119.237	476.947	2.384.733
Cashflow na belastingen	60.377	920.783	5.300	33.649	850.425
Eenvoudige terugverdientijd in jaren		**13,3**		**NCW 20 jaar**	**2.082**
Projectrendement en rendement Eigen vermogen					
Aantal jaren	*In €*	*Projectrend.*	*Rendement EV*		*DSCR*
15 jaar	290.812	**0,19%**	**5,49%**		**1,42**
20 jaar	358.249	**2,39%**	**6,12%**		**1,35**
KENGETALLEN GRONDEIGENAAR OVER PROJECTDUUR					
	Huur	**Groenonderh**	**rojectrendement**	**Per Ha. totaal**	**Per Ha. per jaar**
Bruto	289.046	28.905	358.249	270.480	13.524
Op basis van NCW	217.567	21.757	2.082	96.562	4.828

Capex - Investeringen BC 3 - eenmalig

- Hiernaast overzicht van gehanteerde getallen in Business Case
- 11.250 panelen
- 370 Wp per paneel

- Kabel: 2x 400 meter naar Middenspanning

- 50.000 euro kosten voor omgevingsvergunning en leges
- 268 duizend euro voor kabel, aansluiting en klantstation
- 106 duizend voor landschap, hekwerk, subsidie en civieltechniek
- 2,18 mln voor bouw zelf.

INVESTERING					
EPC					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Panelen	Bedrag per kWp	210,00	874.125	210,00	221,05
Omvormers	Bedrag per kWp	55,00	228.938	55,00	57,89
Bekabeling	Bedrag per kWp	0,00	0	0,00	0,00
Aanleg en installatie	Bedrag per kWp	260,00	1.082.250	260,00	273,68
Overige	Niet van toepassing		0		
Subtotaal EPC			***2.185.313***	***525,00***	***552,63***
Civiel technisch					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Hekwerk / omkadering	Vast bedrag	20.697,50	20.698	4,97	5,23
Landschappelijke voorz.	Vast bedrag	15.000,00	15.000	3,60	3,79
Opstalrecht	Niet van toepassing	0,00	0	0,00	0,00
Diversen	Vast bedrag	7.000,00	7.000	1,68	1,77
Subtotaal Civiel technisch			***42.698***	***10,26***	***10,80***
Projectkosten					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Oprichtingskosten BV	Niet van toepassing	2.000,00	0	0,00	0,00
Aanvraag SDE	Vast bedrag	10.000,00	10.000	2,40	2,53
Projectmanagement	Percentage EPC	2,00	43.706	10,50	11,05
Diversen	Vast bedrag	10.000,00	10.000	2,40	2,53
Subtotaal Projectkosten			***63.706***	***15,30***	***16,11***
Locatie specifiek					
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag per norm*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
Omgevingsvergunning	Vast bedrag	30.000,00	30.000	7,21	7,59
Leges bouwvergunning	Vast bedrag	20.000,00	20.000	4,80	5,06
Overige/onvoorzien	Vast bedrag	0,00	0	0,00	0,00
Ontwikkelfee	Vast bedrag	**0,00**	0	0,00	0,00
Afronding	Vast bedrag	0,00	0	0,00	0,00
Subtotaal Locatie specifiek			***50.000***	***12,01***	***12,64***
Aansluiting netwerk					
Type verbinding		*Bedrag*	*Investering*	*Per kWp*	*Per MWH*
2 MVA		94.000,00		22,58	23,77
Meerlengte in meters	*Bedrag per meter*				
800	92,00	73.600,00		17,68	18,61
Overige onderdelen	*Type norm*				
Klantstation	Vast bedrag	100.000,00		24,02	25,29
Subtotaal Aansluiting netwerk			***267.600***	***64,29***	***67,67***
TOTAAL INVESTERING			***2.609.316***	***626,86***	***659,86***

Exploitatie BC 3 per jaar

EXPLOITATIE ALGEMEEN						
Kosten jaar 1						
Onderdeel	*Type norm*	*Bedrag norm*	*Index*	*Kosten*	*Per kWP*	Per MWH
Huur locatie	Bedrag per bruto Ha.	**5.000**	Ja	12.500	3,00	3,16
O&M	Bedrag per kWp	4,00	Ja	16.650	4,00	4,21
OZB - installatie	Percentage boekwaarde installatie	0,3241	Ja	7.083	1,70	1,79
OZB - grond	Bedrag per bruto Ha.	115,00	Ja	288	0,07	0,07
Waterschapslasten	Niet van toepassing	0,00	Ja	0	0,00	0,00
Netwerkkosten	Bedrag per kWp	2,00	Ja	8.325	2,00	2,11
Meetdienst	Bedrag per kWp	2,00	Ja	8.325	2,00	2,11
Groenonderhoud	Bedrag per bruto Ha.	**500,00**	Ja	1.250	0,30	0,32
Verzekering	Bedrag per kWp	1,00	Ja	4.163	1,00	1,05
Administratie	Bedrag per kWp	0,50	Ja	2.081	0,50	0,53
Afsluitkosten financiering	Niet van toepassing	0,00	Ja	0	0,00	0,00
Reservering vervanging panelen	Bedrag per kWp	0,75	Ja	3.122	0,75	0,79
Reservering vervanging omvormers *)	Bedrag per kWp	3,00	Nee	12.488	3,00	3,16
Overige	Niet van toepassing	0,00	Nee	0	0,00	0,00
Subtotaal Exploitatiekosten				***76.273***	***18,32***	***19,29***

Samenvatting BC 3

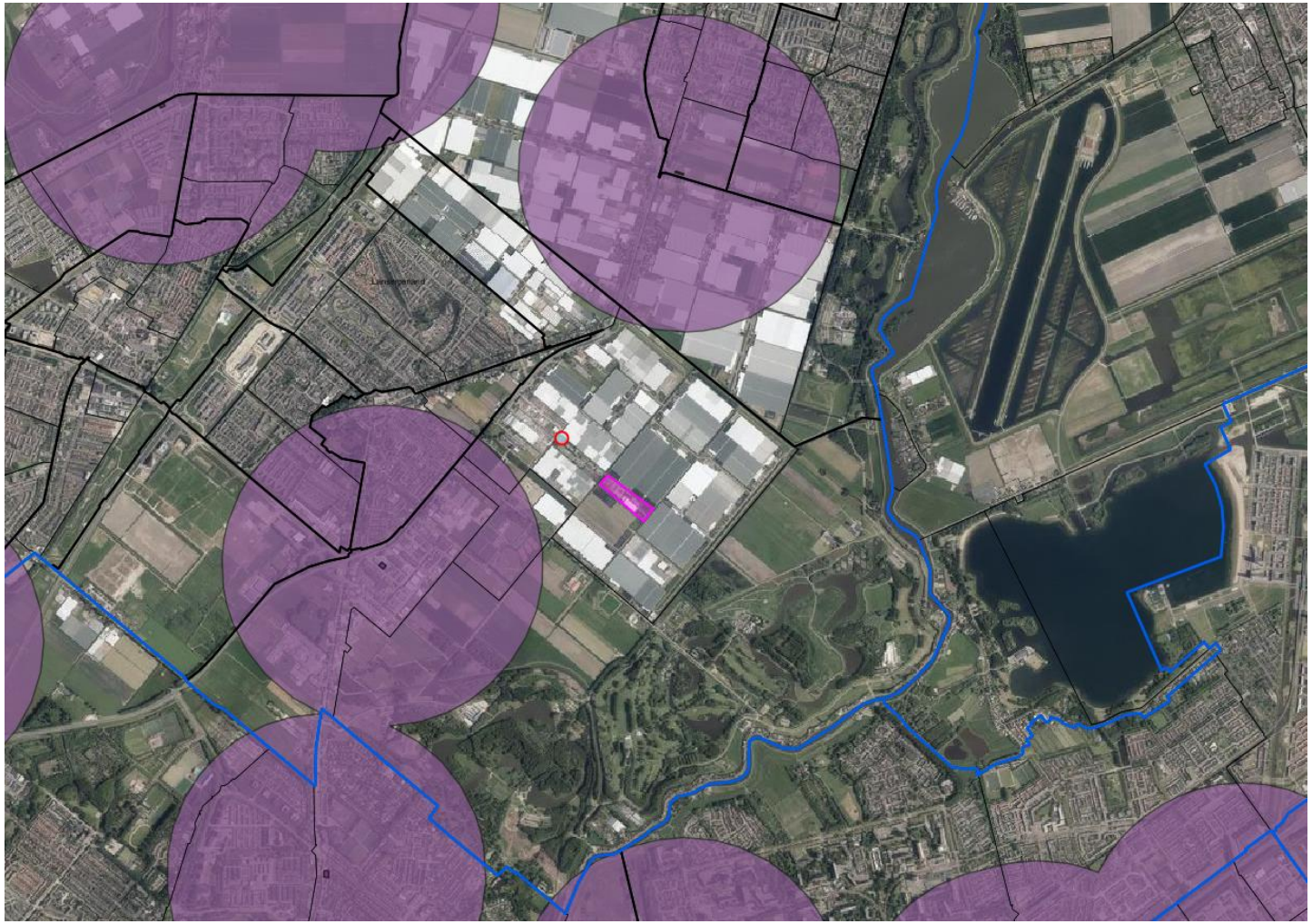
- **11,70% projectrendement op eigen vermogen na 20 jaar**

- NCW van 374 duizend euro na 20 jaar
- Totale inkomsten na belasting van 683 duizend euro na 20 jaar

- **<u>Kritisch aspect</u> is rente: RVO / PBL hanteert rente van 1,5%. Dit lukt wel voor grotere projecten maar het is maar zeer de vraag of dit lukt voor dergelijke relatief kleine projecten. 1,5% zal voor gemeente haalbaar moeten zijn.**
- **Verder mogelijkheden om dit als postcoderoos uit te voeren waardoor hogere inkomsten dan met SDE+ te halen zijn.**

SAMENVATTING					
GRONDGEBONDEN					
Bruto Ha.	*Netto Ha.*	*Panelen/Ha.*	*Bruto m2*	*Netto m2*	*M2/paneel*
2,50	2,50	4.500	N.v.t	N.v.t	N.v.t.
SPECIFICATIE SYSTEEM					
Paneel (Wp)	*Aantal panelen*	*Piek (kWp)*	*kWh/kWp*	*T.o.v. RVO norm*	*Prod. jaar 1 (MWH)*
370	11.250	**4.162,50**	**950**	0,0%	**3.954,38**
INVESTERING			**Eigen gebruik**	**SDE Bedrag**	**0,069**
	In €	**in €/kWP**	**Nee**	Rendement EV	9,00%
EPC	2.185.313	**525,00**		WACC	**2,7%**
Civiel technisch	42.698	10,26		**FINANCIERING**	
Projectkosten	63.706	15,30	*Onderdeel*	*in %*	*Totaal in €*
Locatie specifiek	50.000	12,01	Eigen vermogen	20,00%	521.863
Netwerk	267.600	64,29	Vreemd vermogen	80,00%	2.087.453
Totaal	**2.609.316**	**626,86**	**Totaal**	**100,00%**	**2.609.316**
EXPLOITATIE					
Prijsindex	1,50%	Afschrijving in: 20 jaar		Tarief GVO	**7,00**
Huur per jaar: € 5000 (Bedrag per bruto Ha.)				Stroom jaar 16	**0,05**
Omzet	*Jaar 1*	*Cum. 1-16*	*Jaar 17*	*Jaar 17-20*	***Totaal***
SDE subsidie	110.723	1.660.838	0	0	1.660.838
Stroom	162.129	2.511.028	184.630	749.069	3.260.097
GVO	27.681	426.282	25.466	101.034	527.316
Subtotaal	*300.533*	*4.598.147*	*210.096*	*850.103*	*5.448.250*
Huur	12.500	224.155	15.862	64.891	289.046
O&M	16.650	298.574	21.129	86.435	385.009
OZB e.d.	7.370	71.546	1.443	3.649	75.195
Netwerk kosten	8.325	149.287	10.564	43.218	192.505
Meetdienst	8.325	149.287	10.564	43.218	192.505
Verzekering	4.163	74.643	5.282	21.609	96.252
Vervanging omvormers	12.488	199.800	12.488	49.950	249.750
Vervanging overige	3.122	55.983	3.962	16.207	72.189
Overige	3.331	59.737	4.227	17.294	77.031
Subtotaal	*76.273*	*1.283.012*	*85.521*	*346.469*	*1.629.481*
Netto opbrengst	**224.259**	**3.315.135**	**124.575**	**503.634**	**3.818.769**
Afschrijving	130.466	2.087.453	130.466	521.863	2.609.316
Rente	31.312	313.118	6.262	15.656	328.774
Resultaat voor belasting	**62.482**	**914.564**	**-12.153**	**-33.885**	**880.679**
Belastingen (22,5 %)	14.058	205.777	-2.735	-7.624	198.153
Resultaat na belasting	**48.423**	**708.787**	**-9.419**	**-26.261**	**682.526**
KENGETALLEN EXPLOITANT					
Aflossing leningen	104.373	1.669.962	104.373	417.491	2.087.453
Cashflow na belastingen	74.516	1.126.278	16.674	78.111	1.006.237
Eenvoudige terugverdientijd in jaren		**11,6**		**NCW 20 jaar**	**373.682**
Projectrendement en rendement Eigen vermogen					
Aantal jaren	*In €*	*Projectrend.*	*Rendement EV*		*DSCR*
15 jaar	559.080	**1,62%**	**11,06%**		**1,58**
20 jaar	682.526	**3,65%**	**11,70%**		**1,50**
KENGETALLEN GRONDEIGENAAR OVER PROJECTDUUR					
	Huur	**Groenonderh**	**rojectrendement**	**Per Ha. totaal**	**Per Ha. per jaar**
Bruto	289.046	28.905	682.526	400.191	20.010
Op basis van NCW	217.567	21.757	373.682	245.202	12.260

Ligging onderstations - 1 km cirkel nabij locatie



Colofon

Ir. W.A. (Willem) Rienks

m 06 41558041

Willem.rienks@rom3d.nl

Dorshorst 1a

7217 PH Harfsen

t 0573 46 06 34

www.rom3d.nl

ROM 3D
verkenning · ontwerp · realisatie