Bundel van de Gemeenteraad van 3 oktober 2019

Agenda bijlagen

BV19.0148 Agenda RAAD 03-10-2019

1 Opening en mededelingen

2 Trekken van het lot ter bepaling van het raadslid bij wie een eventuele stemming zal beginnen

3 Vragenhalfuurtje voor raadsleden

4 Spreekrecht voor niet-raadsleden

5 Vaststelling van de agenda

6 Vaststelling van het verslag van de vorige vergadering

BV19.0126 Verslag Gemeenteraad d.d. 18 juli 2019

7 Lijst ingekomen stukken raadsvergadering 3 oktober 2019

*Griffie
*

Voorstel Raad 14019

T19.14226 Overzicht lijst ingekomen stukken gemeenteraad 3 oktober 2019

T19.13878 Toezeggingenlijst 09 - 03-10-2019 Raad

T19.13879 Moties 09 -03-10-2019 Raad

8 Bespreekpunten

8.a Stappenplan Standplaatsen Berkel Centrum

*Griffie
*

U19.07608 Stappenplan standplaatsen

8.b Nota van Uitgangspunten herontwikkeling Berkel Centrum Oost (Hergerborch) - bespreekpunt ivm mogelijk amendementen van L3B inzake ontsluiting verkeer van het gebied (terugvaloptie) en inzake financiën van WIJ Lansingerland

<P><STRONG>Gevraagde beslissing</STRONG></P>
<OL>
<LI>De Nota van Uitgangspunten 'Berkel Centrum Oost (Hergerborch)' (T19.11403) vast te stellen;</LI>
*<LI>In te stemmen met het uitwerken van de varianten 2, 3 en 4.</LI></OL>
Kathy Arends
RE
*

Voorstel Raad 13678

T19.11403 Nota van Uitgangspunten Berkel Centrum Oost (Hergerborch)

T19.11311 Variantenstudie Berkel Centrum Oost

T19.11312 Onderzoek verkeer en parkeren Berkel Centrum Oost

T19.11313 Memo milieuonderzoeken Berkel Centrum Oost

8.c Zienswijze NRD plan-MER Luchtruimherziening

*<P>Bijgaande zienswijze (met corsanummer U19.07319) op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de plan-MER voor de Luchtruimherziening vast te stellen.</P>
Simon Fortuyn
RE
*

Voorstel Raad 13939

T19.13952 Notitie Reikwijdte en Detailniveau plan-MER Luchtruimherziening

U19.07319 Zienswijze gemeente Lansingerland op NRD plan-MER Luchtruimherziening

9 Hamerstukken

9.a Bekrachtiging geheimhouding (indien van toepassing)

9.b Huisvestingsbeleid Arbeidsmigranten Lansingerland

*<P>De nota 'Huisvestingsbeleid arbeidsmigranten Lansingerland', corsa nummer: T19.10648, vast te stellen.</P>
Kathy Arends
RE
*

Voorstel Raad 13284

T19.10648 Huisvestingsbeleid arbeidsmigranten Lansingerland

U19.05241 Huisvesting arbeidsmigranten

U19.06407 Raadsvragen m.b.t. afspraken met DC Zalando over werknemers en inzet arbeidsmigranten

9.c Vaststelling bestemmingsplan "Hordijk-locatie" - bijlagen met persoonsgegevens in iBabs-map persoonsgegevens/twee bijlagen hiervan via de mail vanwege de grootte van de stukken

*<P align=left>1. De Nota zienswijzen bestemmingsplan "Hordijk-locatie" vast stellen.
2. Het bestemmingsplan <SPAN style="FONT-SIZE: small" data-mce-style="font-size: small;"><EM><SPAN style="FONT-SIZE: small; FONT-FAMILY: Trebuchet MS,Trebuchet MS" data-mce-style="font-size: small; font-family: Trebuchet MS,Trebuchet MS;"><EM><SPAN style="FONT-SIZE: small; FONT-FAMILY: Trebuchet MS,Trebuchet MS" data-mce-style="font-size: small; font-family: Trebuchet MS,Trebuchet MS;">"</SPAN></EM></SPAN></EM><SPAN style="FONT-SIZE: small" data-mce-style="font-size: small;">Hordijk-locatie", met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0183-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBK met datum 31 januari 2016, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen.
</SPAN></SPAN>3. Geen exploitatieplan vast te stellen.</P>
Kathy Arends
RE
*

Voorstel Raad 13711

T19.11471 Nota zienswijzen bestemmingsplan “Hordijk-locatie”

I19.17611 Vast te stellen bp "Hordijk-locatie" (excl. bijlagen bij de toelichting)

I19.05035 obp Hordijk-locatie, bijl. 10 verb. LL + R'dam

9.d Vaststelling welstandscriteria "Hordijk-locatie"

*<P align=left><SPAN style="FONT-SIZE: small" data-mce-style="font-size: small;">De Welstandsnota uit april 2012 partieel te herzien door toevoeging van de welstandscriteria "Hordijk-locatie" aan de Welstandsnota. </SPAN></P>
Kathy Arends
RE
*

Voorstel Raad 13712

T19.11495 Welstandscriteria Hordijk-locatie

9.e Vaststelling Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs

*<P align=left><SPAN style="FONT-SIZE: small" data-mce-style="font-size: small;">De Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland vast te stellen. </SPAN></P>
Kathy Arends
RE
*

Voorstel Raad 13720

T19.11554 Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland

T19.11553 Geurgebiedsvisie Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs

9.f Opdrachtverlening Accountantsdiensten

*<P>De opdracht voor de accountantscontrole voor de boekjaren 2019 t/m 2021, met de optie deze te verlengen voor de begrotingsjaren 2022 en 2023, te gunnen aan Publieke Sector Accountants B.V.</P> <P> </P>
Griffie
*

Voorstel Raad 13938

9.g Vraag om uitstel bij de Raad van State aangaande bestuurlijke lus Noordersingel 127 a

*<P>De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State met bijgaande brief (U19.07499) te verzoeken de termijn voor het vastleggen van een voorlopige maatbestemming voor Noordersingel 127a in bestemmingsplan Groenzoom te verlengen tot na de raadsvergadering van 31 oktober 2019.</P>
Griffie
*

Voorstel Raad 14023

U19.07499 Verzoek om uitstel

10 Sluiting

GEMEENTE Lansingerland

Aan de leden van de geme

enteraad van Lansingerland

Dagtekening : woensdag, 25 september 2019
Onderwerp : Raadsagenda

Hierbij nodig ik u uit tot het bijwonen van de vergadering van de raad van de gemeente Lansingerland op **donderdag 3 oktober 2019** om 20.00 uur in de raadszaal van het gemeentehuis aan de Tobias Asserlaan 1 te Bergschenhoek.

De voorzitter,

Pieter van de Stadt

Agenda

NR ONDERWERP

Beginpunten

1. Opening en mededelingen

2. Trekken van het lot ter bepaling van het raadslid bij wie een eventuele stemming zal beginnen

3. Vragenhalfuurtje voor raadsleden

4. Spreekrecht voor niet-raadsleden

5. Vaststelling van de agenda

6. Vaststelling van het verslag van de vorige vergadering

7. Lijst ingekomen stukken raadsvergadering 3 oktober 2019

Bespreekpunten

8. Bespreekpunten

8.a. Stappenplan Standplaatsen Berkel Centrum (stukken volgen in napublicatie na B&W vergadering van 1/10)

8.b. Nota van Uitgangspunten herontwikkeling Berkel Centrum Oost (Hergerborch) - bespreekpunt ivm mogelijk amendementen van L3B inzake ontsluiting verkeer van het gebied (terugvaloptie) en inzake financiën van WIJ Lansingerland
Gevraagde beslissing

1. De Nota van Uitgangspunten ‘Berkel Centrum Oost (Hergerborch)’ (T19.11403) vast te stellen;

2. In te stemmen met het uitwerken van de varianten 2, 3 en 4.

8.c. Zienswijze NRD plan-MER Luchtruimherziening
Bijgaande zienswijze (met corsanummer U19.07319) op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de plan-MER voor de Luchtruimherziening vast te stellen.

Hamerstukken

9. Hamerstukken

9.a. Bekrachtiging geheimhouding (indien van toepassing)

9.b. Huisvestingsbeleid Arbeidsmigranten Lansingerland
De nota 'Huisvestingsbeleid arbeidsmigranten Lansingerland', corsa nummer: T19.10648, vast te stellen.

9.c. Vaststelling bestemmingsplan "Hordijk-locatie" - bijlagen met persoonsgegevens in iBabs-map persoonsgegevens/twee bijlagen hiervan via de mail vanwege de grootte van de stukken
1. De Nota zienswijzen bestemmingsplan "Hordijk-locatie" vast stellen.
2. Het bestemmingsplan "Hordijk-locatie", met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0183-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBK met datum 31 januari 2016, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen.
3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

9.d. Vaststelling welstandscriteria "Hordijk-locatie"
De Welstandsnota uit april 2012 partieel te herzien door toevoeging van de welstandscriteria "Hordijk-locatie" aan de Welstandsnota.

9.e. Vaststelling Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs
De Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland vast te stellen.

9.f Opdrachtverlening Accountantsdiensten

De opdracht voor de accountantscontrole voor de boekjaren 2019 t/m 2021, met de optie deze te verlengen voor de begrotingsjaren 2022 en 2023, te gunnen aan Publieke Sector Accountants B.V.

9.g. Vraag om uitstel bij de Raad van State aangaande bestuurlijke lus Noordeindseweg 127 a
De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State met bijgaande brief (U19.07499) te verzoeken de termijn voor het vastleggen van een voorlopige maatbestemming voor Noordersingel 127a in bestemmingsplan Groenzoom te verlengen tot na de raadsvergadering van 31 oktober 2019.

Eindpunten

10. Sluiting

Alle raadsstukken zijn te vinden op www.lansingerland.nl, via de link "de gemeente", "vergaderschema", vervolgens de juiste datum aanklikken. In de centrale hal van het gemeentehuis kunt u de stukken digitaal inzien.

VERSLAG
Gemeenteraad

GEMEENTE Lansingerland

Datum vergadering : 18 juli 2019

Aanwezig:
Raadsleden:

Leefbaar 3B	: Don van Doorn, Wouter Hoppenbrouwer, Jan Pieter Blonk, Marjolein Gielis, Henk Meester, Leon Erwich, Georgine Zwinkels, Johan Phillippens
VVD	: Alexander Kuipers, Nathalie van Bakel, Marloes Draak, Ed van Santen, Mauriel van As, Matthijs Machielse
CDA	: Matthijs Ruitenberg, Nelleke Bouman, Hans van der Stelt, Dave Bergwerff, Frans Ammerlaan
CU	: Kees-Willem Markus, Jurjen Dieleman, Paul Lieverse
WIJ Lansingerland	: Leon Hoek, Petrine van Olst, Jan Jumelet
D66	: Ineke den Heijer, Erik Jonker
GroenLinks	: Marco Ruijtenberg, Selgei Gabin
PvdA	: Petra Verhoef

Voorzitter	: Pieter van de Stadt
Griffier	: Marijke Walhout
Wethouders	: Kathy Arends, Albert Abee, Ankie van Tatenhove

Afwezig:

Leefbaar 3B	: Machiel Crielaard
VVD	: Eric Kampinga
D66	: Michiel Muis
Wethouder	: Simon Fortuyn

1. **Opening en mededelingen**

De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur en heet aanwezigen en degenen die thuis via de webcast mee kijken van harte welkom. Bericht van verhindering is ontvangen van de heer Crielaard, de heer Kampinga, de heer Muis. Mevrouw Verhoef is iets later. Wethouder Fortuyn is ook afwezig.

2. **Trekken van het lot ter bepaling van het raadslid bij wie een eventuele stemming zal beginnen**

Mocht er sprake zijn van een hoofdelijke stemming, dan is nummer 9, de heer Van Doorn, de primus inter pares.

3. **Vragenhalfuurtje voor raadsleden**

Er is een vraag aangemeld door de heer Hoppenbrouwer over de communicatie over het vertrek van de school uit de Orion.

De heer Hoppenbrouwer vindt dit erg snel, daar had hij niet op gerekend, maar hij is er klaar voor. Dank, voorzitter, voor de coulance, want hij heeft het reglement van orde enigszins gepasseerd, maar een goed voorzitter voelt de urgentie aan, dus dank daar voor. Op de toezeggingenlijst T2015/061 staat de toezegging dat het college de raad een tussenrapportage in Q3 zou doen toekomen over de stand van zaken over het gebruik van het gebouw aan de Orion als dislocatie van de Prins Willem Alexanderschool. De tussenrapportage heeft de raad nog niet ontvangen en hij leest nu wel een artikel in de Heraut over de stand van zaken en wel dat de locatie wordt verlaten vanwege de slechte staat van het gebouw. Dus niet het aantal leerlingen, maar de staat van het gebouw. Zijn vragen zijn als volgt. 1. Waarom moet de raad deze ontwikkeling uit de Heraut vernemen? 2. Waarom is de raad niet tijdig door het college geïnformeerd? De commissie samenleving van 4 juli, zeker na het bericht op IBABS dat het al op 11 april bij het college bekend was, had toch op zijn minst een natuurlijk moment geweest of kunnen zijn om de raad te informeren. 3. Is het college het met hem eens, dat hier de Heraut als een communicatiekanaal naar de raad fungeert? Hoe ziet het college in dit verband de actieve informatieplicht naar de raad? Immers, het is niet de eerste keer dat de raad voortgang moet lezen in de Heraut.

Wethouder Van Tatenhove geeft aan, dat het college niet gaat over wat de Heraut schrijft. De Heraut is vrij om contact te zoeken met wie ze willen en om artikelen te schrijven over wat ze willen. Het college is niet geïnformeerd door de Heraut dat ze dat wilden doen en ook niet geïnterviewd, dus dat artikel was ook verder niet bekend bij het college. Deze week heeft het college inderdaad een brief gestuurd, omdat deze week hierover gesproken is in het college. Over de vraag of ze de school al terug wilden nemen

omdat de Prins Maurits School de leerlingen laat inwonen, gebruik laat maken van de lokalen van de andere dependance. Het college heeft gemeend de raad te moeten informeren met de brief, omdat daar wat meer in staat dan alleen: het lokaal komt terug, en de reden. Dat is eerder dan kwartaal 3, wanneer het besproken zou worden. De heer Hoppenbrouwer vindt dit wel een verrassend antwoord, want de wethouder gaat niet in op zijn vraag. Hij herhaalt ze nog een keer, laat hij het simpel houden: vindt de wethouder dat de raad eerder geïnformeerd had moeten worden dan vanmiddag kennelijk een brief, waar hij nu toevallig op getipt is. Om 17.00 uur heeft hij die brief pas gezien. In de brief van het college staat dat er een brief was van 11 april met informatie van de school. Waarom heeft de wethouder de raad zo laat geïnformeerd? Hij wil het concreet weten. Wethouder Van Tatenhove wilde zeker weten dat de vraag daadwerkelijk kwam om de school terug te geven aan het college en dat het college zou accepteren dat die school nu al terug komt en dat die leerlingen op een andere plek onderdak vinden, want anders is er weer een probleem. Vandaar dat het niet eerder is besproken, omdat gezegd was dat in kwartaal 3 de evaluatie gedaan zou worden van deze school. Het kan een voornemen zijn, maar het is pas rond op het moment dat de school zegt dat de leerlingen een ander plekje hebben. Ze had het kunnen noemen op 4 juli. De heer Hoppenbrouwer bedankt de wethouder dat ze erkent, dat ze de 4e er iets over had kunnen roepen. Maar de afspraak met de raad was, dat het college een tussenrapportage stuurt. De wethouder stuurt geen tussenrapportage. Het is kennelijk al definitief, dus er is niets tussen aan. Hij vindt het zo jammer, dat de wethouder zich niet aan de afspraak heeft gehouden. Hij gaat het agenderen voor de commissie samenleving van september, want hij wil weten waarom het zo gegaan is, zoals het is gegaan. Wethouder Van Tatenhove legt uit, dat het anders gegaan is, omdat ze had verwacht dat er in kwartaal 3 over gediscussieerd zou gaan worden, al dan niet in relatie tot het integraal huisvestingsplan, m.b.t. wat er met die plek, dependance of school zou moeten. De school heeft nu gezegd dat ze niet meer willen wachten op het integraal huisvestingsplan voor deze locatie. Ze willen de leerlingen er na de vakantie niet meer onderbrengen, ze nemen de leerlingen in de dependance en in de hoofdvestiging van de Johan Friso op, dus de school komt eerder terug dan het debat daarover gepland was en verwacht was. Het is een keuze van de school, van het bestuur van het Spectrum om de school, het gebouw, eerder terug te geven en om een ander plekje voor de leerlingen te zoeken. De voorzitter geeft richting de heer Hoppenbrouwer aan, dat hij het punt zelf kan agenderen voor de commissie.

4. Spreekrecht voor niet-raadsleden

Er heeft zich een inspreker gemeld: de heer Koelewijn namens bewonersgroep Houd de Maalderij Leefbaar over de status van de herontwikkeling van de maalderij.

Inspreker:
De heer Koelewijn zegt dat op 4 december 2018 de bewonersgroep Houd de Maalderij Leefbaar heeft ingesproken bij de commissie ruimte. De reden was de zorg over de wijze waarop de maalderij dreigt te worden herontwikkeld met een optopping van twee extra verdiepingen, hoogbouw in Berkel centrum. Hoogbouw langs één van de oudste delen van het historische lint in het oude centrum Berkel, waar onder bewoners geen enkel draagvlak voor is. Daarnaast bestaat er bij omwonenden grote ongerustheid over het verkeer, parkeren en diverse technische zaken o.a. wat betreft het peil van het grondwater door de aanleg van de parkeergarage en trillingen. Tijdens de inspraak zijn partijen in de raad uitgenodigd voor een bezoek. Een uitnodiging waar alle partijen spontaan gehoor aan gegeven hebben. Hij wil hierbij alle partijen nogmaals danken, dat ze tijd hebben willen vrij maken voor het bezoek en de open discussie tijdens het bezoek. De bewonersgroep denkt dat het te danken is aan de inzet van partijen, dat de bewonersgroep uiteindelijk op 13 mei een uitnodiging heeft gehad van wethouder Arends voor het eerst met ontwikkelaar en gemeente een gesprek aan te gaan. Het was wat hen betreft een open gesprek, waarbij de verschillen op een duidelijke wijze op tafel zijn gekomen. De bewonersgroep denkt dat die in goed overleg overbrugbaar zijn. In het gesprek heeft de wethouder duidelijk aangegeven de regie te willen houden. Helaas, inmiddels is het 2 maanden verder en heeft hij van de wethouder niets meer vernomen. Geen verslag van de vergadering, geen voorstel of uitnodiging tot een vervolgoverleg. Inmiddels heeft de groep goed contact met een andere belangrijke belanghebbende in het gebied, slagerij De Rooij. Ook hij heeft lange tijd van de gemeente of de ontwikkelaar niets vernomen. Omwonenden willen graag het overleg voort zetten om te werken aan een ontwerp wat uitvoerbaar is met draagvlak onder omwonenden, de slagerij, de ontwikkelaar en steun van de raad. Het is voor omwonenden belangrijk, dat er nu duidelijkheid komt. Zeker omdat het voorstel bestemmingsplan eind maart 2019 gekenmerkt wordt door de vele fouten, onduidelijkheden en zaken die nog steeds niet zijn uitgezocht. Hij doet dan ook een dringend verzoek aan de wethouder om op korte termijn duidelijkheid te geven en het vervolgoverleg te starten om te komen tot een ontwerp met draagvlak onder alle betrokken partijen. Dank u.

De voorzitter geeft raadsleden de gelegenheid om een verhelderende vraag te stellen.

De heer Hoek bedankt inspreker voor de inspraak. Hij is benieuwd of inspreker achterhaald heeft waarom de wethouder niet gereageerd heeft. Een belletje naar het gemeentehuis of anderszins. De heer Koelewijn zegt dat nu uiteindelijk een brief is gestuurd. Deze heeft hij aangehecht bij het schrijven. Het

verbaast hem, want het gesprek was heel open voor alle partijen. Ze hebben aangegeven verder te willen spreken. De wethouder gaf tijdens het gesprek aan, dat ze toch graag de regie wil houden en daarna is het stil gebleven. Hij is bang dat er wel gewerkt wordt aan het verder perfectioneren van het bestemmingsplan en dat het dan als een soort cadeau uit de hoge hoed komt en dat was niet de afspraak wat de bewoners betreft. De heer Hoek vraagt zich af of tijdens het gesprek met de wethouder, waarvan inspreker zegt dat het open was en dat hij er vertrouwen in had, er toezeggingen zijn gedaan over een verslag. De heer Koelewijn antwoordt, dat er niet echt duidelijke afspraken zijn gemaakt. Hij had de verwachting dat die er zouden komen, maar die zijn dus niet gekomen.

De voorzitter merkt op, dat het onderwerp niet op de agenda staat, maar hij denkt dat de oproep van inspreker ongetwijfeld gehoord is, zowel bij de raadsleden als door de wethouder en dat hij wat zal horen.

5. **Vaststelling van de agenda**

De heer Lieverse wil mede namens het CDA een motie vreemd aan de orde in bespreking brengen over overlast door lachgas. De voorzitter stelt voor dit als agendapunt 8c te agenderen. Hij constateert dat de raad het daarmee eens is. De agenda blijft verder ongewijzigd. Ook heet hij mevrouw Verhoef welkom.

6. Vaststelling verslag vorige vergadering d.d. 11 juli 2019

Het verslag van de vorige vergadering wordt conform vastgesteld. Aldus besloten.

7. Lijst ingekomen stukken en overzichten afhandeling toezeggingen en moties

Geen opmerkingen.

8. Bespreekpunten:

8.a Bestuurlijke lus bestemmingsplan Hoekeindseweg 119

De voorzitter merkt op, dat dit stuk niet eerder in de commissie is geweest. De raad heeft hierover een notitie van de griffier ontvangen met de reden hiervoor. Het is een verzoek op basis van de tussenuitspraak van de Raad van State van 29 mei j.l. om de bestuurlijke lus toe te passen, zoals dat heet, en een aanvullende motivering vast te stellen. Is er iemand die dit agendapunt wil bespreken? Nee? Dan kan de voorzitter het direct afhameren.

8.b Visie 'Lansingerland Duurzaam'

De voorzitter merkt op, dat met de griffie een nulde termijn is afgesproken om de raad de gelegenheid te geven amendementen en moties in te dienen om die direct in de eerste termijn mee te nemen in de reactie. Zoals te doen gebruikelijk wil hij dat op volgorde van grootte van de fracties doen.

De heer Blonk wil graag een amendement indienen. Hij zal alleen het wijzigingsbesluit voorlezen, want de toelichting komt in zijn eerste termijn aan de orde.

A2019-009

Het besluit als volgt te wijzigen: De visie “Lansingerland Duurzaam” vast te stellen, met dien verstande dat de gemeente zich maximaal zal inspannen om de uitstoot van C02 in 2030 in onze gemeente fors te hebben verminderd en kennis te nemen van de bijbehorende oplegnotitie.

De heer Machielse merkt op dat hier, net zoals de laatste keer dat de raad vergaderde, er weer zes tevreden liberalen zitten, die geen aanleiding voelen om zelf moties of amendementen in te dienen, anders dan wat de VVD mede heeft ingediend. Dank u.

De heer Van der Stelt zal een motie mede indienen, waar hij in de eerste termijn nader op zal terug komen. Dank u wel.

De heer Jumelet heeft twee moties. Hij zal ze voorlezen. De eerste motie gaat over: meten is weten en weten is meten.

M2019-023

De Raad van de gemeente Lansingerland, in vergadering bijeen d.d. 18 juli 2019. Gehoord de beraadslaging, overwegende dat: de opgedragen en door ons onderschreven doelstellingen vanuit de Klimaatwet voor de reductie van C02 in 2030 49% is ten opzichte van 1990 en in 2050 95% reductie ten opzichte van 1990; het voor de gemeenteraad, om reden van keuzes maken en het kunnen monitoren van de doelstellingen, noodzakelijk is goed inzicht te hebben in een eenduidige C02 startpositie van onze gemeente en in de te realiseren doelstellingen in 2030 en 2050; volgens het college van B&W het C02-emissiecijfer 1990 vanuit de Emissieregistratie niet goed bruikbaar is, de Klimaatmonitor over 1990 geen cijfer beschikbaar heeft voor Lansingerland en het hanteren van de uitstoot van 1990, mede door de

grote veranderingen sinds die tijd in onze gemeente, als uitgangspunt niet realistisch en haalbaar is (brief U19.05832 d.d. 12 juli 2019); een duurzaamheids/C02-voetafdruk inzicht kan geven in de C02 uitstoot in onze gemeente; de gemeenteraad op dit moment geen eenduidig beeld heeft van de C02 uitstoot 1990 en heden, geen eenduidig beeld heeft van de doelstelling 2030 en geen eenduidig beeld heeft van de inhoudelijke verdeling van de C02 uitstoot. Van oordeel zijnde dat: een eenduidig beeld van de C02 uitstoot 1990 en heden noodzakelijk is; een eenduidig en concreet beeld van de te behalen doelstellingen van de C02- reductie 2030 noodzakelijk is; de gemeenteraad, in haar rol als kadersteller, deze informatie nodig heeft om keuzes te kunnen maken; de gemeenteraad, in haar rol als controleur, deze informatie nodig heeft om te kunnen monitoren en te kunnen sturen. Verzoekt het college voor 1 januari 2020 de duurzaamheidsvoetafdruk te presenteren waarin A. een eenduidig en onderbouwd beeld tot uitdrukking komt van de realiseren waarde CO2 reductie (2030 en 2050). Met andere woorden: welke CO2 waarde moet Lansingerland in 2030 realiseren? B. inhoudelijk zichtbaar is hoe de CO2 is samengesteld c.q. duidelijk is waardoor en in welke mate de CO2 wordt veroorzaakt.

De motie is ondertekend door WIJ, maar ook door GL en D66. Dan heeft WIJ nog een tweede motie en die gaat over de regionale energie strategie, de RES.

M2019-024
Overwegende dat: Lansingerland deel uitmaakt van de Regionale Energie Strategie (RES) in de regio Rotterdam Den Haag (gebied MRDH); de RES sterk bepalend is voor het duurzaamheidsbeleid van Lansingerland; Lansingerland grote belangen heeft in de RES voor de uitvoering van het duurzaamheidsbeleid en het behalen van de duurzaamheidsdoelstellingen. Van oordeel zijnde dat: de gemeenteraad goed geïnformeerd en betrokken moet zijn bij de totstandkoming van de RES; de gemeenteraad een kaderstellende rol heeft; het college zich in haar gesprekken binnen de RES, dient te laten voeden door de gemeenteraad. Verzoekt het college 1. In september 2019 de commissie Ruimte, aan de hand van een notitie, mondeling te informeren over de actuele stand van zaken over de RES en de positie van de gemeente Lansingerland hierin; 2. Maandelijks in de commissie ruimte, bijvoorbeeld bij de actualiteiten uit het college, schriftelijk te informeren over de stand van zaken.

Deze motie is ook getekend door D66 en GL en uiteraard door WIJ. Dank u wel.

De heer Dieleman heeft deze week een rondje ‘spaar ze allemaal’ gedaan met logo’s van fracties hier in de raad van Lansingerland, want de motie die hij in mag dienen is door alle 8 fracties in deze raad ondertekend. Daar is de CU heel blij mee, want dat laat zien dat men met elkaar dit onderwerp van groot belang vindt. De motie heeft als onderwerp: energiebesparing voor iedereen. Hij zal hem integraal voorlezen.

M2019-025
De Raad van de gemeente Lansingerland; in vergadering bijeen 18 juli 2019. Gehoord de beraadslaging, constaterende dat: er in Nederland ongeveer 750.000 huishoudens zijn die te weinig geld hebben om hun energierekening te betalen, en dit dus ook in Lansingerland voor kan komen; steeds meer organisaties, zoals energiebedrijven, gemeenten en welzijnsorganisaties, zich bezighouden met het bestrijden van energiearmoede, bijvoorbeeld door het geven van voorlichting en advies, het aanbieden van energiebesparende materialen of nieuwe diensten die kunnen helpen bij energiebesparing; Energie Onderzoekcentrum Nederland (inmiddels onderdeel van TNO) onderzoek heeft gedaan naar effectieve interventies om energie efficiëntie te vergroten en energiearmoede te verlagen; het uitgangspunt van de VNG voor de gebouwde omgeving is, dat de energietransitie voor alle inwoners van Nederland haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar moet zijn. Overwegende dat: energie een eerste levensbehoefte is in de hedendaagse maatschappij; door een lagere energierekening geld bespaard wordt, wat een onderdeel kan zijn van armoedebestrijding; energiebesparende maatregelen veelal financiële investeringen vragen, die niet in alle huishoudens en financiële situaties mogelijk zijn; energiebesparing door beïnvloeding van gedrag nauwelijks beleidsaandacht krijgt, terwijl het energiegebruik mede afhankelijk is van de leefgewoonten en voorkeuren van bewoners; energiebesparing leidt tot vermindering van C02-uitstoot en zo ook bijdraagt aan de gemeentelijke doelstellingen zoals verwoord in de visie Lansingerland Duurzaam. Van mening dat: voor iedereen in Lansingerland de energietransitie betreffende hun woning haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar moet zijn; de gemeente een bijdrage kan leveren in de transitie naar nieuwe vormen van energie voor inwoners met minder financiële middelen. Roept het college op: te onderzoeken hoe de gemeente kan bijdragen aan het voorkomen dan wel verminderen van energiearmoede en welke rol zij daarin kan spelen; te onderzoeken hoe de energiebesparingsmogelijkheden actief meegenomen kunnen worden in de huidige hulp die geboden wordt aan huishoudens die moeite hebben hun energierekening te betalen, bijvoorbeeld via schuldhulpverlening, vroegsignalering van geldzorgen, de voedselbank, wijkteams en welzijnsorganisaties; de uitkomsten van bovenstaande onderzoeken te delen met de raad en waar mogelijk mee te nemen in de uitvoeringsplannen van de visie Lansingerland Duurzaam; bij de uitwerking van het revolverend duurzaamheidsfonds specifiek in beeld te brengen hoe inwoners met minder

financiële middelen gebruik kunnen maken van het fonds en/of mogelijk aanspraak kunnen maken op het Warmtefonds van het Rijk en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekend door alle 8 fracties in deze gemeenteraad en met dank aan de gemeenteraad van Delft, waar een motie met grotendeels dezelfde woorden is ingediend, waar de CU dankbaar gebruik van kon maken. En dank aan de verschillende fracties, die ook inhoudelijke input hebben gegeven, waarmee deze motie is geworden, zoals die nu is. Dank u wel. De voorzitter is benieuwd hoe de wethouder deze van tafel krijgt.

Mevrouw Den Heijer denkt dat dat een heel spannende motie wordt, ja. D66 heeft een amendement. Het amendement roept op tot het opnemen van snel laden in het beleid en om het ook praktisch te faciliteren, want D66 vindt het nabij hebben van snellaadstations de drempel verlaagt tot het aanschaffen van elektrisch vervoer. Belangrijk is daarbij dat de markt zelf die behoefte kan invullen, maar dat de gemeente of de overheid wel kan faciliteren. D66 wil het besluit als volgt wijzigen:

A2019-010
De visie 'Lansingerland Duurzaam' vast te stellen, met dien verstande dat op bladzijde 19 van de duurzaamheidsvisie, bij 'Mijlpalen' onder '2022' aan de bestaande alinea de tekst wordt toegevoegd: 'wij faciliteren strategisch gekozen snellaad- en hoge capaciteit parkeerlaadstations', en onder '2030' wordt de zin 'wij hebben een goede laadinfrastructuur' gewijzigd in 'wij hebben een goed en dekkende (snel)laadinfrastructuur'.

D66 dient dit amendement in samen met de collega's van L3B.

De heer Ruijtenberg wil ten overstaan van deze raad zijn excuses aanbieden voor het vrij laat indienen van de moties en amendementen, voordat hij van de overzijde en de rechterzijde op zijn kop krijgt. Ze hebben gelijk. GL is te laat geweest, waarvoor zijn excuses. Echter, hij wil graag hebben dat de inhoud niet onder doet voor de vorm. GL heeft derhalve dan ook twee amendementen en drie moties. Het eerste amendement gaat over pagina 18.

A2019-012
In 2020 zijn zonnedaken gerealiseerd op alle gemeentelijke gebouwen, waar dit technisch mogelijk is. We gaan uit van meer dan 700 zonnepanelen op gemeentelijk vastgoed. Dit wordt gewijzigd in: 2020 tenminste 700 zonnepanelen gerealiseerd op alle gemeentelijke gebouwen, waar dit technisch mogelijk is. Het doel is zelfvoorzienende elektriciteitsproductie. Mochten de daken niet voldoende capaciteit opleveren, dan onderzoeken we andere methodes om hierin te voorzien. In 2025 de elektriciteitsconsumptie en –productie van gemeentelijke bedrijfsvoering is in evenwicht. Elk jaar wordt gekeken of wij nog in onze vraag voorzien. Toelichting hierbij: na de woorden van de wethouder 'mijn beste investering ooit' over zelf elektriciteit opwekken, kan de gemeente niet achter blijven. Zeker ook omdat de gemeente een voorbeeldfunctie heeft. In de begroting is voor de komende jaren een investeringsbudget opgenomen, zowel voor zonnepanelen als overige verduurzaming van gemeentelijke panden. We investeren komende jaren in ons vastgoed, op alle panden waar dit technisch mogelijk is leggen we zonnepanelen. In 2020 hebben we minimaal 700 zonnepanelen op onze daken liggen en in de jaren daarna volgen nog meer zonnepanelen, waardoor niet duidelijk is wanneer alle zonnepanelen liggen. Verder is onduidelijk welk deel van de elektriciteitsvraag zelf wordt opgewekt. Door besparende maatregelen en door alle vormen van opwekking te onderzoeken is het mogelijk zelfvoorzienend te zijn ten behoeve van onze elektriciteitsvraag. Met dit amendement trachten we deze doelen SMART te verwoorden.

Voor het tweede amendement wil hij de raad ook mee nemen naar pagina 18. GL stelt het volgende amendement voor:

A2019-011
Het besluit als volgt te wijzigen: de visie 'Lansingerland Duurzaam' vast te stellen, met dien verstande dat op pagina 18 van de duurzaamheidsvisie " Lansingerland duurzaam": na de tekst onder mijlpaal 2020 de tekst wordt toegevoegd: "2021: Tenminste één van de gemeentelijke gebouwen, bij voorkeur het zwembad, is aardgasloos en voor het gehele gemeentelijke vastgoed is het tijdstip waarop het aardgasloos wordt gemaakt besproken in de raad". De tekst onder 2035 wordt aangevuld met de tekst: De eigen bedrijfsvoering is volledig C02 neutraal. De tekst "2050: De eigen bedrijfsvoering is volledig C02 neutraal" wordt geschrapt. Toelichting: In 2015 heeft de gemeente zich als doel gesteld om in 2025 volledig C02 neutraal te zijn. Dit doel wordt met deze visie met 25 jaar bijgesteld. Om een betrouwbare overheid te zijn zal de gemeentelijke bedrijfsvoering zo veel mogelijk moeten trachten eerdere doelstellingen te behalen. Met dit voorstel wordt de eerdere doelstelling met vijf jaar bijgesteld en is zij niet meer voor de hele gemeente van kracht, doch enkel voor de eigen bedrijfsvoering. Dit is technisch mogelijk. Om kennis op te doen en om haar voorbeeldfunctie op zich te nemen dient de gemeente

vooruit te lopen in de verduurzaming. De grootste gebruiker van gas (de glastuinbouw) in onze gemeente heeft als doel om in 2040 C02 neutraal te opereren, een voorsprong voor onze eigen bedrijfsvoering van 10 jaar is daarom wenselijk.

Dan tot slot nog drie moties. Eerst aansluiting funderingsherstel.

M2019-026
De raad van de gemeente Lansingerland, in vergadering bijeen, gehoord de beraadslaging, overwegende dat: er in Lansingerland circa 1400 woningen die zijn gebouwd in een periode waar gebruik werd gemaakt van houten of stalen heipalen; deze woningen het risico lopen dat bij veranderingen in het grondwaterpeil er paalrot optreedt; woningeigenaren vaak niet de financiële ruimte hebben om de rotte fundering of de daarbij komende problemen zoals scheuren in muren aan te pakken; de funderìngslening van het Fonds Duurzaam Funderingsherstel is bedoeld voor de financiering van noodzakelijk funderingsherstel; inwoners geen echte invloed hebben op het grondwaterpeil, maar veranderingen hierin wel kunnen leiden tot onverkoopbaar of zelfs onbewoonbaar worden van hun woningen; grondwaterstijgingen en of dalingen in Lansingerland te verwachten zijn door de klimaatverandering; gemeenten zoals Gouda en Rotterdam zich al hebben aangesloten bij het Fonds Duurzaam Funderingsherstel. Roept het college op voor Q2 2020 de voor- en nadelen van en eventuele alternatieven voor het aansluiten bij het Fonds Duurzaam Funderingsherstel met de raad te delen en met een plan te komen hoe zij om wil gaan met eventuele gedupeerden van de gevolgen van de verandering in het grondwaterpeil, en gaat over tot de orde van de dag.

De tweede motie betreft doelstellingen CO2 uitstoot 2030 en 2050.

M2019-027
Overwegende dat: er in de klimaatwet een reductie van de C02 uitstoot van 49% voor 2030 en van 95% in 2050 ten opzichte van 1990 als doelstelling is opgenomen; de doelstellingen voor 2030 en 2050 van onze gemeente nog niet SMART is vastgesteld door de gemeenteraad en dit wel nodig is om verdere keuzes te maken; onze gemeente sterk is gegroeid in inwonersaantal sinds 1990; de gemeente voornamelijk invloed heeft op wat er binnen de grenzen van de gemeente gebeurt; doelstellingen voor de uitstoot van C02 die door de raad in het verleden zijn vastgesteld nu met 25 jaar worden bijgesteld. Van oordeel zijnde dat: een C02 neutrale gemeente een gemeente is die binnen haar grenzen evenveel C02 opneemt als dat zij uitstoot; door de sterke groei van het aantal inwoners een reductie van de C02 uitstoot van 49% en 95% in 2030 en 2050 mogelijk niet haalbaar is; de gemeenteraad als kadersteller inzicht moet hebben in alle gegevens die van invloed kunnen zijn op haar doelstellingen. Spreekt uit dat de doelstellingen met betrekking tot de uitstoot van C02 uit de klimaatwet ook voor Lansingerland gelden. Als blijkt dat deze niet haalbaar zijn, mogen deze maximaal worden bijgesteld naar een uitstoot die deze reductie per hoofd van de bevolking voorschrijft. En draagt het college op er alles aan te doen deze doelstelling te behalen.

De laatste motie: wees voorbereid op de overstap naar elektrisch rijden.

M2019-028
Gehoord de beraadslaging, overwegende dat: het overgrote deel van het laden gebeurt gedurende de nacht en op een laag tempo zodat de auto, ‘s ochtends voor de deur opgeladen klaar staat; dit laden vindt primair in de wijken plaats; veel van de autobezitters geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te laden; hetzelfde parkeergemak moet gelden voor EV rijders als voor fossiele rijders; het zestien weken duurt voor een aanvrager van een laadpaal hoort of er tot plaatsing overgegaan wordt, een termijn die in andere weken vele malen korter is; veel potentiële kopers van EV’s door de onduidelijkheid over de plaatsing van een laadpaal afzien van deze aankoop; het in wijken plaatsen van laadpalen leidt tot snellere overgang naar EV’s; over elf jaar zijn alle nieuwe auto’s uitstootvrij waardoor een enorme toename in de vraag voor laadpalen valt te verwachten; die vraag afwachten zal leiden tot een tekort op de markt en nog langere wachttijden op het plaatsen van laadpalen; het voor de raad niet duidelijk te toetsen is of er voldoende laadpalen zijn. Roept het college op: vóór Q2 2020 een doelstelling met de raad te delen voor het aandeel parkeerplaatsen; in 2021 en de daaropvolgende jaren, dat voorzien is van een laadpaal dat gerelateerd is aan het aantal elektrische voertuigen op de weg; de termijn voor de aanvraag van een laadpaal terug te brengen naar maximaal één maand, en gaat over tot de orde van de dag.

Dank u wel.

Mevrouw Verhoef zegt dat de PvdA van harte mede indiener is van de motie die zojuist door de CU is ingediend. Al vanaf het begin dat de duurzaamheidsvisie hier besproken is, heeft de PvdA erop gehamerd, dat de energietransitie duurzaamheid bereikbaar en betaalbaar moet zijn voor iedereen. De PvdA is heel erg blij dat de CU het voortouw hierin heeft genomen. Verder wil zij zeggen dat ook de PvdA

niet de aandrang voelde om moties of amendementen in te dienen, omdat de PvdA juist de indruk had, dat het college allerlei eerdere opmerkingen ter harte heeft genomen van de verschillende fracties en ook samenwerking heeft opgezocht en de financiële ambitie heeft bij geschroefd. Vandaar dat de PvdA niets heeft ingediend, maar de PvdA gaat natuurlijk wel reageren op de moties en de amendementen van de andere fracties. Dank u wel.

De voorzitter wil voor de eerste termijn even wachten tot alles in de computer staat, zodat mensen thuis kunnen mee kijken met de webcast en ook kunnen zien wat er is ingediend en weten waar de raad het straks over heeft. Hij schorst de vergadering even. Blijf vooral in de buurt, want hij wil zo snel mogelijk verder.

Schorsing

Na schorsing heropent de voorzitter de vergadering. Alle moties en amendementen zijn ingevoerd in het systeem en zichtbaar voor iedereen op de website, bij politiek en organisatie in de rechter groene kolom, waar zowel de moties als de amendementen staan.

Eerste termijn

De heer Blonk begint met de moties en amendementen van GL. Hij was vanmiddag een beetje boos, toen hij om half 5 in zijn mailbox keek en daar ineens, op het allerlaatste moment, drie moties en twee amendementen zag. Toen schoot door zijn gedachte: daarmee neemt GL de collega raadsleden niet serieus. Over zo'n belangrijk onderwerp als duurzaamheid, daar wil men het goed over hebben. Twee weken geleden is de commissievergadering geweest en dan op het laatste moment met die moties en amendementen komen. De heer Ruijtenberg heeft zijn excuses aangeboden, dat wordt uiteraard aanvaard, maar L3B hoopt dat dit de laatste keer is. Laat hij helder zijn: L3B stemt tegen alle drie de moties en de twee amendementen. Drie van de vijf moties hebben te maken met uitvoering, terwijl het hier over een visie gaat. Eén motie loopt sneller dan het klimaatakkoord. In zijn bijdrage zal dat nog duidelijk worden. En de motie over het funderingsherstel is overbodig, zie de schriftelijke vragen van zijn collega L3B raadslid de heer Meester en de beantwoording van het college in maart van dit jaar. Dat laatste is GL ontgaan, want daar staan de antwoorden op de moties die GL zojuist heeft ingediend. Dus die motie is eigenlijk volledig overbodig. Dan de motie van de CU. Naar wat hem vanavond duidelijk werd is die dus raadsbreed ondertekend. L3B heeft deze motie mede ondertekend, omdat het volledig overeenkomt met hetgeen hij in de commissie heeft gezegd: voor iedereen, arm of rijk, moet de energietransitie van de eigen woning haalbaar, betaalbaar en uitvoerbaar zijn. Het volgende punt. In de visie gaat het erom wat men wanneer wil bereiken. In deze visie wordt in feite aangegeven, dat de gemeente Lansingerland in 2050 Co2 neutraal moet zijn. Verder geeft de visie in grote lijnen, via de drie hoofdthema's aan, hoe dit bereikt kan worden. Bij nader inzien is hij tot de conclusie gekomen, dat de beschrijving van deze drie hoofdthema's het karakter van een visie hebben. Vandaar dat L3B het in de commissie aangekondigde amendement, om deze visie eens per jaar te evalueren, niet indient. Wel gaat L3B ervan uit, dat er minimaal twee keer per jaar de stand van zaken betreffende het uitvoeringsprogramma met de raad wordt besproken, waarbij de doelstellingen zo concreet mogelijk moeten worden aangegeven. Het amendement van L3B, samen met de VVD. L3B vindt dat deze gemeente het landelijk tempo van het klimaatakkoord moet volgen. Lokaal erop vooruit lopen, zoals GL aangeeft, wil L3B niet. Het meest in de toekomst liggende doel van de visie is Lansingerland 2050 CO2 neutraal. Dat komt nagenoeg overeen met het klimaatakkoord van het rijk. In het klimaatakkoord wordt aangegeven, dat in 2030 de CO2 uitstoot in Nederland bijna moet zijn gehalveerd t.o.v. 1990. Wil men daarin ook het klimaatakkoord volgen? Kan de gemeente in absolute zin daar aan voldoen? Nee, dat denkt L3B niet, omdat over heel Nederland gezien het onmogelijk is dat alle gemeenten tegelijkertijd in 2030 aan die doelstellingen kunnen voldoen. Er zijn gemeenten die meer kunnen doen en andere minder. Bovendien zijn in de landelijke doelstellingen de windturbinelocaties mee genomen. De heer Jonker kan het niet laten. Iets rekenkundigs. L3B zegt terecht dat er gemeenten zijn die onder scoren en die over scoren. L3B geeft aan wel te willen voldoen aan de landelijke doelstellingen, die opgebouwd is uit gemeenten die onder scoren en over scoren. Maar bij voorbaat wil L3B nooit het risico lopen dat deze gemeente over scoort. Is dat wat L3B aangeeft? De heer Blonk zegt dat dit correct is. L3B gaat niet verder dan het landelijk klimaatakkoord. De heer Jonker merkt op, dat als alle gemeenten in Nederland dit zeggen er iets mis gaat. De heer Blonk praat voor deze gemeente. Hij is vertegenwoordiger van de bevolking van Lansingerland. Hij praat niet voor andere gemeenten. Andere gemeenten hebben veel meer ruimte om windmolens te zetten en om zonnevelden te zetten. Hij zou niet weten waar ze hier neergezet moeten worden. Het is zeker verstandig ervoor te zorgen dat in Lansingerland in de periode 2030-2050 geen grote achterstanden moeten worden ingelopen. Let op, dat men niet te langzaam gaat, zodat men in de problemen komt in de periode 2030-2050. L3B wil dus dat het college zich maximaal zal inspannen om de uitstoot van C02 in 2030 fors te hebben verminderd. Vandaar dit amendement, wat daar over gaat. Dan het amendement van D66. De heer Jumelet begrijpt dat dit de strekking van het amendement is. Dat L3B de doelstelling 2030 voor Lansingerland feitelijk los laat. De heer Blonk geeft aan, dat men de uiterste

best moet doen om dat te kunnen bereiken. Hij komt er later nog op terug t.a.v. de moties van WIJ. Misschien kan hij even wachten tot dat moment om te interrumperen. Het amendement van D66 m.b.t. snellaadstations heeft L3B mede ondertekend. Het is belangrijk dat er ook in deze gemeente snellaadstations en parkeerlaadstations met een hoge capaciteit komen. De rol van de gemeente zal geen financiële zijn, maar een faciliterend, dat wil zeggen een hulp bij het vinden van geschikte locaties en het verlenen van bijvoorbeeld een omgevingsvergunning. Dan de motie van WIJ m.b.t. de regionale energiestrategie. Goed, dat eerste dictum. Een prima dictum. Het tweede dictum vindt L3B overbodig, omdat het college heeft aangegeven twee à drie keer per jaar in de commissie de stand van zaken m.b.t. het uitvoeringsprogramma te willen bespreken. Dat hoeft dus niet maandelijks. L3B zal de motie steunen, indien dictum 2 wordt geschrapt. Dan de tweede motie van WIJ. Meten is weten en weten is meten. Was dat maar zo makkelijk. Meten is vaak moeilijk, maar het interpreteren van de meting is veelal nog moeilijker. Het bepalen van de CO2 uitstoot van 1990, maar ook voor heden, is geen eenvoudige zaak. Er zijn, naar hij begrepen heeft, verschillende manieren van berekenen en interpreteren. Ook komt daarbij: hoe gaat men om met de toenemende CO2 uitstoot ten gevolge van de A16 Rotterdam, de 7.000 nieuwe woningen die gebouwd gaan worden, de toename van het verkeer op het onderliggende wegennet en de mogelijke verruiming van RTHA? Is het reëel de uitstoot absoluut te beoordelen? Of moet dat relatief zijn door de veranderende omstandigheden erin te betrekken? Laat men met elkaar erkennen dat het heel lastig is, maar dat er alles aan gedaan wordt om de CO2 uitstoot terug te dringen. In het dictum A. wordt gesproken van een eenvoudig beeld. Nou, dat beeld is verre van eenvoudig. De heer Jumelet merkt op dat er niet eenvoudig staat, maar eenduidig. Is wel cruciaal. De heer Blonk biedt zijn excuus aan, hij heeft ook eenduidig staan. Maar misschien dacht hij dat WIJ dat er wel mee bedoelt. De heer Jumelet vindt dat hij het niet moet invullen voor een ander. De heer Blonk gaat verder met het dictum bij de samenstelling van de CO2 uitstoot. Wordt hiermee de CO2 equivalenten bedoeld? Hij weet het niet. Het is goed bedoeld, deze motie, dat gelooft hij direct, maar het leidt niet tot meer inzicht, althans niet voor L3B. Tot slot. Draagvlak bij inwoners en bedrijven is onontbeerlijk om de lokale klimaatdoelstellingen te kunnen halen. Dank u wel.

De heer Machielse zegt dat de VVD in de commissie ruimte enkele weken geleden al uitgebreid heeft aangegeven hoezeer de VVD zich ervan bewust is dat klimaatverandering en de energietransitie, die hieruit volgt, reëel is, maar dat ook het beleid hierin reëel en realistisch moet zijn. De VVD heeft uitgebreid aangegeven dat de VVD dat voor iedereen wil doen, maar dat de VVD ook de rol, die de gemeente neemt, hierbij belangrijk vindt. Hij noemde toen: worden wij de politieagent of de toeschouwer bij de hardloopwedstrijd, die staat te juichen? In die lijn beschouwt de VVD ook de amendementen en de moties, die vandaag ter bespreking voor liggen. Om te proberen de structuur vast te houden, zal hij eerst de amendementen behandelen en daarna de moties, beide in volgorde van indienen. Het amendement van L3B en VVD over de doelstellingen in 2030. In aanvulling op de woorden van de heer Blonk, waar de VVD volledig bij aansluit, dat het landelijke tempo gevolgd moet worden en mee liften op de ontwikkelingen die daar gebeuren, vindt de VVD het ook goed om die mijlpaal voor zichzelf te definiëren. Een tussentijds meetpunt daarin, waarin men opnieuw weet waar men staat en wat is de 20 jaar erna nog te doen, is voor de VVD cruciaal om de gehele transitie door te maken. Het amendement van D66 en L3B over de laadinfrastructuur is voor de VVD een lastige. Hoezeer de VVD de doelstellingen ook onderschrijft, vraagt de VVD zich af of dit niet teveel tegen uitvoering aan schuurt voor een visie duurzaamheid. De VVD vraagt zich dan ook af, maar graag de reactie van de wethouder hierop, of het niet beter zou zijn om het laadpalenbeleid wat in 2017 is vastgesteld binnenkort met de commissie ruimte te bespreken en te kijken waar nodig te actualiseren om de visie duurzaamheid te realiseren. De ambitie om in 2022 al een goede laadinfrastructuur te hebben met snellaadstations en een dekkend netwerk is wellicht onrealistisch. Het amendement van GL over de verduurzaming van het gemeentelijk vastgoed ziet de VVD eigenlijk ook in die lijn. Sympathieke doelstelling, maar wederom teveel uitvoering. Daarnaast vraagt de VVD zich af in hoeverre het zinvol is om de gemeente nu op te dragen evenveel elektriciteit te produceren als te verbruiken. Parallel aan wat nu aan ambities mee gegeven wordt met de visie duurzaamheid lopen er al trajecten om het gemeentelijk mobiliteitsplan te verduurzamen. Er staan hier elektrische auto's voor. Er lopen al trajecten om gemeentelijk vastgoed stap voor stap van het aardgas af te krijgen. Om daar dan ook nog extra energieopwekking voor te moeten doen, zou ook de transitie kunnen vertragen van de gemeente, omdat los van investeringen in warmtepompen en elektrische auto's er ook nog zonnepanelen moeten worden bijgekocht. Wat de VVD betreft, geen goed idee en daarnaast ook teveel uitvoering voor nu. Het laatste amendement is ook van GL, over de bedrijfsvoering van de gemeente Lansingerland en dan met name het aardgasvrij maken van de gebouwen binnen de gemeente. Hiervan zegt de VVD: een nog hogere ambitie dan reeds gedefinieerd in de visie duurzaamheid, wat volgens de VVD niet nodig is. Simpelweg omdat daar wederom ook een hoger prijskaartje aan zal hangen. Daarnaast mist men de kans om mee te liften op landelijke ontwikkelingen op dit gebied. Daarmee over naar de moties, te beginnen met de motie van WIJ en GL over de regionale energiestrategie. De VVD is zich er ten zeerste van bewust dat de regionale energiestrategie voor iedereen in Lansingerland een impact kan gaan hebben, want uiteindelijk wordt hierin bepaald of een bepaalde wijk overgaat naar het warmtenet, overgaat op elektrisch of op een vorm die men nu nog niet ter bespreking heeft. Belangrijk om als raad de vinger aan de pols te houden. De VVD

vraagt de wethouder de raad voor te leggen wat er nu al toegezegd is op het gebied van communicatie rond de regionale energiestrategie. Afhankelijk daarvan zal de VVD bepalen of het nodig is om deze motie te steunen. De heer Jumelet vraagt of het de VVD alleen maar gaat om communicatie. Of ook om betrokkenheid van de raad in dit onderwerp? Het gaat de heer Machielse uiteindelijk altijd om betrokkenheid, maar de beste manier om de raad betrokken te laten zijn, is vroegtijdig te informeren en de raad de gelegenheid te geven een visie te ontwikkelen of een doelstelling mee te geven. Dat begint in dit geval zeker met communicatie. De heer Jumelet zegt dat dit de strekking van de motie is. Hij neemt aan, dat de VVD het dan ondersteunt. De heer Machielse zei zojuist al, dat de wethouder hier in het verleden ook al verschillende dingen op heeft toegezegd, m.b.t. het voorleggen van de regionale energiestrategie en de updates t.a.v. de communicatie hierover. Voor zover hij kan beoordelen, sluit dat aan bij wat in de motie genoemd wordt, dus dan is die volstrekt overbodig. Mocht de wethouder anders toelichten, dan zal de VVD bezien of de VVD hem kan steunen. Hij hoopt hiermee zijn vraag beantwoord te hebben. Dan de andere motie van WIJ, samen met GL, over meten is weten en weten is meten. Deze discussie is niet nieuw. In de commissie ruimte is veelvuldig discussie geweest over de hoeveelheid CO2 uit 1990. Wat is dan de doelstelling? Waar werkt men naar toe? Dat zijn vragen, die men op dit moment niet kan beantwoorden. Dat heeft het college ook uitgebreid, zowel schriftelijk als mondeling, toegelicht. Opnieuw vragen om analyses, die niet realistisch te maken zijn, maar daarnaast ook niet representatief zijn voor de gemeente Lansingerland, zoals die vandaag is, is wat de VVD betreft onnodig. De heer Jumelet vraagt of de heer Machielse kan uitleggen wat voor hem de doelstelling wordt voor 2030. In wezen is dat nu helemaal diffuus. Welk beeld heeft hij bij de startpositie van deze gemeente en de doelstelling die behaald moet gaan worden? De heer Machielse kan niet anders dan zijn woorden uit de commissie ruimte te herhalen, want daarbij is er uitgebreid over gesproken. Voor de VVD is een percentage, een getal, niet leidend. De heer Jumelet zegt dat de klimaatwet het heeft over een percentage ten opzichte van. De VVD kan getallen niet zo interessant vinden, maar de gemeente wordt wel afgerekend op het feit of iets wel of niet gehaald wordt. Het gaat om percentages van iets. De heer Machielse had gelukkig nog meer zinnen in zijn antwoord, dan zijn eerste drie woorden. Hij hoopt dat hij het af mag maken. Hij zei al, dat voor de VVD doelstellingen in percentages en getallen niet relevant zijn. Wat wel relevant is voor de VVD, is hoe men iedereen mee krijgt en hoe de gemeente de juiste uitstraling geeft naar inwoners en bedrijven toe om ook hun rol te gaan pakken. Dan sluit hij niet uit dat het sneller kan dan 2030, dan sluit hij niet uit dat het langzamer kan dan 2030, maar dan gaat het veel meer over: wat willen we met elkaar uitstralen? En dat is politiek. Als WIJ naar een inwoner gaat en hem vertelt dat hij zijn eigen CO2 uitstoot met 49% moet verminderen t.o.v. 1990, dan heeft men ook geen idee waar men het over heeft. Hij wil dus ook niet, dat de gemeente dat uitstraalt. De gemeente moet uitstralen dat de gemeente haar rol neemt als facilitator en als informeerder over wat er speelt. De heer Jumelet vraagt wat de heer Machielse zou zeggen als een inwoner hem zou vragen wat de opgave is voor de gemeente Lansingerland op basis van de klimaatwet. Dan zegt hij allemaal mooie woorden, maar de doelstellingen zijn dan heel erg onduidelijk, ook voor de inwoners. De heer Machielse vindt het jammer, dat de heer Jumelet zijn woorden onduidelijk vindt, maar fijn dat hij ze wel mooi vindt, dat neemt hij mee als feedback. Het einddoel is helder. Het gaat over 2050. Voor 2050 is er een helder doel. Dan heeft de gemeente de energietransitie mogelijk gemaakt voor inwoners en bedrijven en daarnaast heeft de gemeente haar eigen steentje bijgedragen in de eigen bedrijfsvoering. Dat is een heel helder doel, wat aan iedereen uitgelegd kan worden. Daar heeft hij geen analyses voor nodig, die los van het feit dat ze niet realistisch zijn ook nog eens niet representatief zijn. Daarmee kan deze motie naar huis. Dan komt hij op positievere termen. Er ligt ook een motie voor m.b.t. energiebesparing voor iedereen. Eerder heeft de VVD hierover gezegd, dat een energietransitie een dermate groot onderwerp is, waarin men iedereen moet mee krijgen. De gemeente moet dan niet de politieagent zijn, die zegt: u moet. Maar mensen moeten aangemoedigd en toegejuicht worden en hun eigen initiatieven moeten ondersteund worden. Dat dat geldt voor iedereen, kan niet vaak genoeg uitgesproken worden. Hij is dan ook bijzonder trots, dat deze motie door iedereen is ondertekend. Hij hoopt het terug te zien in de uitvoering door het college, dat dit cruciaal is voor een succesvolle energietransitie. Dan eindigt hij met de drie moties van GL. Hij wil de excuses van de heer Ruijtenberg accepteren, maar hij moet ook kritisch kijken naar de inhoud van de motie. Hij begint met de motie over funderingen. Hij verwijst dan evenals de heer Blonk naar de raadsvragen van de heer Meester van februari en maart dit jaar, waarbij het college naar zijn mening reeds duidelijk heeft toegezegd, of in ieder geval omschreven, waarom de gemeente op dit moment geen onderdeel uit maakt van het fonds. Maar mocht de situatie in deze gemeente veranderen, dan staat men daarvoor open. Wat hem betreft nu onnodig om deze motie aan te nemen, maar hij is benieuwd wat de wethouder er zelf van vindt. Motie GL over de doelstelling CO2 uitstoot. Daar is al genoeg over gezegd, wat voor de VVD doelstellingen zijn, hoe de VVD aan wil haken bij het landelijk tempo en hoe de VVD het voor iedereen realistisch wil maken. Door constant nieuwe doelstellingen op te nemen en dingen ambitieuzer te maken, wordt het niet per definitie haalbaarder. Om af te sluiten, de motie GL wees voorbereid op de overstap naar elektrisch rijden. Twee dingen daar over. Het is geen gegeven dat over 11 jaar alle auto’s elektrisch zijn. Het is een doelstelling, die de VVD ook van harte ondersteunt, maar het zal in de praktijk nog wel wat problemen gaan geven. Denk aan de woonwijken, mensen die thuis opladen, het elektriciteitsnet. Er zijn nog vele hobbels te nemen. Hij wil dan ook GL vragen om het laadpalenbeleid uit juni 2017 eens ter bespreking voor te leggen in de commissie, alvorens

met dergelijke uitvoeringsmaatregelen te komen, die niet passen bij de visie die nu voor ligt. Daarmee wil hij eigenlijk eindigen. Er wordt hier een visie vast gesteld, die een prachtige ambitie laat zien. Het laat zien waartoe het groenste college van Lansingerland tot nu toe in staat kan zijn en wil zijn. De VVD is er bijzonder trots op om daar onderdeel van uit te maken en om daaraan bij te dragen.

De heer Van der Stelt merkt op, dat vandaag besloten wordt over de duurzaamheidsvisie van dit college. Deze visie getuigt van een buitengewoon groen hart van dit college, maar ook van het nodige realisme en ook van een beheerste aanpak. Het is een heel lastig onderwerp, wat ook nog voortdurend beïnvloed zal worden door technologische ontwikkelingen binnen Nederland, maar ook mondiaal. Daarom is het zaak dat deze visie niet in beton gegoten is, maar wel wordt voorzien van een uitvoeringsprogramma, dat door deze raad heel kritisch zal worden gevolgd, tenminste drie maal per jaar, zoals te lezen is. Dan kan het ook keer op keer geactualiseerd worden, waarbij natuurlijk gekeken moet worden, wat het betekent voor de overall doelstelling om te komen tot een CO2 neutraal Lansingerland. Het CDA is eigenlijk oprecht trots op dit verhaal, op deze visie. Ook de rol die erin wordt gekozen voor de gemeente. En uiteraard ook de rol die wordt toebedeeld aan de samenleving, aan inwoners, aan bedrijven. Men moet dit echt met elkaar doen. Dat geldt natuurlijk ook binnen de regio. Deze aanpak en de accenten die worden gelegd vindt het CDA echt van een goede ambitie getuigen en daar werkt het CDA heel graag aan mee. Het CDA ziet dan ook met veel belangstelling het uitvoeringsprogramma tegemoet. Ook het CDA kan af en toe de verleiding niet weerstaan om na te denken over allerlei maatregelen en suggesties, zoals die vandaag ook over tafel gaan in de diverse moties. Toch zou het CDA enige pas op de plaats willen maken en het college de ruimte willen geven om met het uitvoeringsprogramma te komen. Hij wil nu eigenlijk even doorstappen naar de amendementen en de moties. Hij heeft ze niet op zijn schermpje, maar wel op papier voor hem, dus vergeef het hem als hij de volgorde een beetje door de war schopt, maar hij zal proberen het goed te maken door het duidelijk toe te lichten. Het amendement van L3B en VVD v.w.b. de maximale inspanning, om het kracht bij te zetten in de visie. Het CDA ziet dit als een volledige ondersteuning van de visie die voor ligt. Dan zou gezegd kunnen worden dat het niet echt nodig is om dat nog te voorzien van steun. Maar omdat het helemaal in lijn is en omdat ook het CDA het van belang vindt dat die inspanning gepleegd wordt, zal het CDA dit amendement steunen. Dan het amendement van D66 m.b.t. de laadinfrastructuur. Het is een beetje op de rand van uitvoering, maar aan de andere kant is dit wel een mooi voorbeeld van hoe de faciliterende rol van de lokale overheid gezien kan worden. Met name de omschrijving die wordt gegeven, of de overwegingen. Het CDA ziet hier nadrukkelijk niet in dat de gemeente zelf gaat exploiteren, maar echt faciliteren van private initiatieven, en daarom kan het CDA dit amendement steunen. Dan een amendement van GL m.b.t. de zonnedaken. Wat ook al door vorige sprekers is aangegeven: dit vindt het CDA het echt teveel in de sfeer van de uitvoering zitten. Daarmee is niet gezegd, dat het een slecht voorstel is, een slecht amendement, maar het CDA wacht graag het uitvoeringsprogramma af, waarbij ook niet geheel onbelangrijk ook naar de financiële consequenties van dergelijke amendementen gekeken moet worden. Het is niet zomaar een oproep. Als men iets amendeert, moeten de financiële consequenties wel voldoende in beeld zijn. Het CDA ziet eerst het uitvoeringsprogramma tegemoet. Dan nog een amendement m.b.t. gemeentelijk bouwen en aardgasloos. Eigenlijk van hetzelfde laken een pak. Het CDA ziet graag het uitvoeringsprogramma tegemoet. Het is allemaal mooi om het zo te stellen, maar de financiële consequenties moet men wel in beeld hebben. De visie moet betaalbaar zijn en moet ook op voldoende draagvlak kunnen steunen, maar de betaalbaarheid is hier wel een dingetje, denkt hij. Dan de moties. De motie van GL m.b.t. de regionale energiestrategie. Die kan het CDA an sich steunen. Maar hij is ook wel benieuwd, voordat het CDA dat definitief doet, naar de opvatting van het college. Hij gaat ervan uit, dat dit niet op een bezwaar stuit en dat het gewoon kan worden mee genomen. Wat het CDA betreft, hoeft het niet met een frequentie van een maandelijkse, schriftelijke rapportage; het kan ook mondeling. Dan de motie van WIJ en GL over duurzaamheid, meten is weten, weten is meten. Daar is ook al het nodige over gezegd. Ook het CDA wil niet dat er opnieuw een discussie gevoerd gaat worden over cijfers die men niet scherp kan krijgen. Hij doelt op de uitstoot van CO2 in 1990. Op zich is het dictum best wel sympathiek en hij zou eigenlijk WIJ en GL willen uitnodigen om het te monitoren gedurende de uitvoering, dus bij bespreking van het uitvoeringsprogramma. De heer Jumelet vraagt of de heer Van der Stelt hem kan uitleggen hoe hij gaat monitoren. Als er geen eenduidig beeld is, begrijpt hij niet hoe men kan monitoren. Wat is de ontwikkeling als het gaat om vermindering van CO2 uitstoot ten gevolge van maatregelen die genomen worden? Of maatregelen die in de samenleving genomen worden. Om doelstellingen te bereiken. Misschien kan hij uitleggen hoe hij dat wil gaan doen zonder startpositie, hoe ingewikkeld dat ook is. Hij begrijpt dat dan even niet. De heer Van der Stelt kan de heer Jumelet niet de hele systematiek uitleggen om de eenvoudige reden, dat hij dat ook niet precies weet. Wat hij wel weet is, dat er gestuurd wordt op een doelstelling: CO2 neutraliteit in 2050. De heer Jumelet merkt op, dat de eerste doelstelling in de klimaatwet 2030 betreft. Daarbij staat een hard getal van 49%. De heer Van der Stelt denkt dat deze discussie tot in lengte van uren met elkaar gevoerd kan worden. De insteek van het CDA is dat gestuurd wordt op het resultaat. In de rapportages van het college is te lezen, dat het niet mogelijk is om harde cijfers over 1990 tevoorschijn te toveren. Men kan het wel gaan proberen, maar men krijgt het gewoon niet scherp. Laat men gewoon gaan sturen op de maatregelen en de effecten daarvan, die men wel scherp kan krijgen tijdens de uitvoering. Dan de motie van VVD, CU, L3B en last but nog least het CDA.

Dat is de motie over energiebesparing voor iedereen. Die kan het CDA niet alleen van harte steunen, maar het CDA heeft het mede ingediend. Het is buitengewoon belangrijk, dat daar ruimte voor wordt geboden voor mensen die het onvoldoende mee maken dat er financiële mogelijkheden voor worden geboden. Dan de motie van GL m.b.t. de heipalen, houten of stalen heipalen. Eerst dacht hij dat het een motie vreemd aan de orde zou zijn, maar dat is het niet. An sich vindt het CDA dit wel een sympathieke motie, alleen gaat het dictum wat te ver. Het oproepen om de voor- en nadelen in kaart te brengen, dat lijkt het CDA prima. Maar om dan eigenlijk al vooruit te lopen op de uitkomsten daarvan door te stellen dat er een plan moet komen hoe er kan worden omgegaan met eventuele gedupeerden, dat gaat het CDA wat te ver. Hij zou hier graag een punt willen zetten achter het bij elkaar brengen van voor- en nadelen. De heer Blonk heeft net al aangegeven, dat de vragen in de motie aan de orde zijn geweest in schriftelijke vragen van de heer Meester van februari. Deze zijn beantwoord door het college in maart, 27 maart. Dat maakt deze motie overbodig. Misschien kan hij dit tussendoor even kan opzoeken bij de schriftelijke vragen in IBABS, 27 maart was het. Dan zal hij zien dat het niet nodig is. De heer Van der Stelt merkt op, dat hij dat inderdaad duidelijk heeft verklaard. Tegelijkertijd staat er ook in, dat als er een nieuwe actualiteit is, dat de raad dat dan hoort. Hij zou graag de toetsvraag aan het college willen stellen of dat inderdaad het geval is. Als dat niet zo is, dan heeft de heer Blonk natuurlijk volkomen gelijk en dan zal het CDA deze motie ook niet steunen. Dan heeft hij nog een motie van GL over de CO2 uitstoot, de klimaatwet enzovoorts. Die zal het CDA niet steunen, want de inhoud hiervan ziet hij wel bij het uitvoeringsprogramma terug komen. Dat geldt ook voor de motie m.b.t. laadpalen. Teveel uitvoering. Laat men zich focussen op de visie en het uitvoeringsprogramma op een later stadium verwelkomen. Dit was zijn bijdrage in de eerste termijn.

Alvorens de heer Jumelet er inhoudelijk op in gaat, wil hij toch één opmerking maken over het voorstel wat voor ligt. M.b.t. de alinea die gaat over het feit dat het raadsvoorstel in december klaar was en omwille van de beeldvorming van de agenda gehaald is: WIJ vindt het een wat vreemde opmerking. Het is een dermate belangrijk onderwerp dat de raad in dit geval gevraagd heeft om beeldvorming. Hij kan het zich voorstellen dat het een teleurstelling was voor het college dat behandeling een half jaar is uitgesteld, maar het is toch wel bijzonder dat dit als zodanig staat vermeld in het raadsvoorstel. De vraag of het passend is of niet, laat hij graag aan het college over. WIJ vond het in ieder geval vreemd, dat het in het raadsvoorstel staat. Maar goed. WIJ steunt van harte de doelen voor 2030 en 2050, die in het klimaatakkoord staan en die ook door het college in de duurzaamheidsvisie zijn opgenomen. Gereserveerdheid of afstand nemen hiervan past wat WIJ betreft niet. Tijdens eerdere gelegenheden, zoals beeldvormingsavonden en de commissievergaderingen, heeft WIJ nadrukkelijk gevraagd naar de startpositie van deze gemeente als het gaat om de te behalen doelen. De startpositie blijft onduidelijk. De vraag, die hij hier vanavond in het midden wil leggen is: berust men dan feitelijk in die onduidelijkheid? Het is voor de raad, het college, maar bovenal de samenleving, van groot belang te weten waar men het over heeft. WIJ heeft behoefte aan een eenduidig beeld. Wil men doelgericht, efficiënt en effectief beleid kunnen voeren en keuzes kunnen maken, dan is een goede en eenduidige voetafdruk van deze gemeente een voorwaarde. Hiermee wordt nog niets gezegd over de te maken keuzes, haalbaarheid of wat dan ook. Het gaat erom, dat men weet waar het over gaat. Hier kan toch niemand tegen zijn? De heer Blonk vraagt of WIJ weet op welke wijze die eenduidige CO2 voetprint van deze gemeente gemaakt zou kunnen worden, want daar is nogal wat onduidelijkheid over. WIJ vraagt er naar, maar weet WIJ zeker dat het haalbaar is wat WIJ vraagt? De heer Jumelet heeft hierop twee punten. Er is een beeldvormingsavond geweest, de eerste, over dit onderwerp, waarbij ook mensen van buiten als gasten waren. Er was een mevrouw, hij dacht dat zij van de provincie was, die in haar bijdrage of tafel uitlegde de manier waarop die footprint gemaakt zou kunnen worden. Andere gemeenten hebben die footprint laten maken of hebben hem zelf gemaakt. Als hij de duurzaamheidsvisies van andere gemeenten ziet, dan ziet hij meerdere gemeenten die de footprint in het duurzaamheidsverhaal hebben opgenomen. In die zin is het niet onmogelijk. Goede lezers merken wel dat de motie een stuk neutraler is geformuleerd dan hij tijdens de commissie mondeling heeft aangegeven. Waarom heeft WIJ het neutraler geformuleerd? In de discussie met de wethouder heeft hij gemerkt dat er informatie wordt gestuurd op vragen van GL, waarin cijfers uit 1990 werden gepubliceerd. Daarin stond een getal van 150.000 ton. De cijfers die ook mee gestuurd zijn, zijn van 2014, 2017. Het duizelt als het gaat om jaartallen. Het duizelt ook als het gaat om getallen. Waar het op uit komt, maakt WIJ uiteindelijk niet uit. Het gaat erom, dat men met elkaar helder heeft aan de voorkant, of zoveel mogelijk helder, waar men nu staat. Of dat nou het getal uit 1990 is. Dat zal niet, want het college heeft in haar brief aangegeven, dat er zoveel veranderd is, maar dat heeft hij zelf ook kunnen zien in de afgelopen jaren. Men zal met elkaar overeenstemming moeten hebben m.b.t. wat die startpositie is. Als dat die 150.000 ton is, dan is dat goed. Maar als er geen eenduidig beeld bij is, daarom gunt WIJ het college een half jaar de tijd om dat verder te beredeneren of te laten onderzoeken of zelf te onderzoeken m.b.t. wat het meest reële zou zijn als het gaat om die voetafdruk van CO2 voor de gemeente Lansingerland, als duidelijk is wat die samenstelling is, dan weet men ook waar die spaarzame euro in geïnvesteerd kan worden als het gaat om effectiviteit en efficiëntie. De heer Van der Stelt vraagt of de heer Jumelet in de stukken dan niet het document gelezen heeft over de voetafdruk van deze gemeente en de voorstellen die het college op tafel legt om tot meting van die voetafdruk of een uitgangssituatie van die voetafdruk te komen. De heer

Jumelet heeft daar kennis van genomen. Dat was aanleiding om juist deze motie in te dienen, omdat met name één van de grote sectoren die bijdragen aan die voetafdruk, de tuinbouw, de cijfers daarvan, minimaal 5 jaar oud zijn. Op het moment dat men met elkaar de discussie wil voeren, moet toch vast gesteld worden, ook met de sector zelf, wat de afdruk is op een bepaald moment, zodat het eenduidig is vast gesteld, zodat men met elkaar de juiste weg op kan om te monitoren en om te zien wat de vorderingen zijn in het hele proces. WIJ wil graag dat het college een stap verder gaat en verder op zoek gaat naar informatie. Desnoods wordt een bedrijf ingehuurd of ze gaan het zelf doen. Er wordt met de sector gesproken om achter de juiste cijfers te komen. Want uiteindelijk is dat ook de bijdrage die geleverd moet gaan worden in die RES. De gemeente moet toch een beeld hebben van waar de gemeente staat in de regio? Het is van groter belang, dan alleen maar het belang van monitoren in 2030. Het gaat ook om de bijdrage in de RES. Laat men het zich overkomen? De heer Van der Stelt vraagt of de heer Jumelet niet met hem van mening is dat het verstandiger en misschien ook efficiënter om te focussen op de doelstellingen om te komen tot CO2 neutraliteit. Laat men zich daar op focussen i.p.v. op het ene precieze cijfer, waartegen men het allemaal wil afzetten om een percentage te kunnen vast stellen. Uiteindelijk gaat het toch om het resultaat? En niet om het percentage perse te kunnen vaststellen? Laat men er praktisch en doelgericht mee omgaan. De heer Jumelet heeft het percentage niet zelf verzonnen. Dat is het percentage wat de klimaatwet geeft. Men kan heel veel vinden van die 49%, maar het staat gewoon in de klimaatwet. Dat is één. Twee: men kan zeggen: we doen heel veel of we doen heel weinig. Maar WIJ vindt het zo'n belangrijk onderwerp met zo'n grote impact op de samenleving. Er is een duidelijke opdracht. Waarom niet kwantificeren? Waarom niet gewoon duidelijk maken wat de startpositie ook is. Dat is de uitkomst van het gesprek wat men met elkaar moet hebben. Hij verschilt van mening, maar WIJ vindt dat men ergens moet beginnen om ergens te kunnen komen. WIJ is niet geporteerd van: doe maar wat om te zien of een goede stap gemaakt is. Als men de cijfers van 1990 erbij pakt, en er staat letterlijk in de klimaatmonitor 150.000 ton, dan betekent dat dat de gemeente in 2030 op 75.000 ton moet zitten. Men kan het krijgen zoals men het wil. Hij denkt dat de gemeente zichzelf heel erg tekort doet. WIJ denkt dat de raad in haar controlerende rol die informatie nodig heeft om te kunnen monitoren en waar nodig bij te sturen. Maar goed. WIJ heeft geprobeerd de motie zo neutraal mogelijk te formuleren, zodat de raad er met elkaar uit zou komen. Vanavond wil hij wellicht ten overvloede de opmerking maken, dat zijn fractie eraan hecht dat de uitvoeringsplannen gewoon ter bespreking naar de raad komen en niet ter informatie, zoals dat tijdens de beeldvorming werd gezegd. WIJ wil het graag ter bespreking hebben in de raad. De heer Blonk merkt op, dat de raad dat zelf bepaalt. Dat hoeft hij niet aan het college te vragen. De heer Jumelet heeft het nu maar even hardop gezegd. Of het nodig is of niet: hij vindt het nodig om te zeggen. De motie m.b.t. de RES spreekt voor zich. Zijn fractie wil de raad graag attenderen op de impact van de RES op deze gemeente en het te voeren duurzaamheidsbeleid. De raad moet hierbij nauw aangesloten blijven. Dan kan er over gediscussieerd worden of het één keer per maand is, dat het college de raad informeert bij actualiteiten uit het college, of één keer per 2 maanden. Het gaat WIJ erom, dat het van dermate belang is, dat de commissie standaard geïnformeerd wordt. Is er niets te melden, dan is er niets te melden. Misschien wel op andere onderwerpen. Maar WIJ vindt het belangrijk, dat de raad periodiek geïnformeerd wordt, zodat het geen black box blijft, waar men tegenaan zit te kijken. Hij zal de woorden van zijn collega tijdens de beeldvorming herhalen: dan moeten we tekenen bij het kruisje. Ja, daar is WIJ niet zo van. Graag wil WIJ geïnformeerd zijn. WIJ beveelt de motie uiteraard van harte aan. De heer Blonk heeft in zijn eerste termijn een handreiking gedaan. Als dat maandelijks rapporteren aan de raad geschrapt wordt, dan zal L3B de motie steunen, die motie regionale energiestrategie. Slaat hij dat nu in de wind? De heer Jumelet slaat niets in de wind. Hij vraagt zich alleen af wat er van zijn kant op tegen is om maandelijks of tweemaandelijks geïnformeerd te worden door het college op dit punt bij actualiteiten uit het college, want bij andere onderwerpen hecht men daar aan en bij een zo groot onderwerp zegt men dat een toelichting in september voldoende is. In die zin is B. opgenomen om juist in de komende periode, waarin het heel belangrijk gaat worden en waarin het naar een bepaald punt toe gaat en het beeld binnen de RES steeds verder gaat, aangesloten te blijven. WIJ wil gewoon periodiek geïnformeerd worden. Hij stelt de wedervraag aan hem: wat zou erop tegen zijn om maandelijks geïnformeerd te worden? Via de actualiteiten uit het college lijkt dat niet heel ingewikkeld. Als er niets te melden is, is er niets te melden. WIJ had graag meer ambitie en concretere doelstellingen in de visie gezien. Daartoe heeft WIJ eerder al tot twee keer toe een motie ingediend. Die hebben het helaas niet gehaald. Vanavond ligt er een aantal amendementen en moties voor, die hij snel nog even langs loop. De motie energiebesparing voor iedereen. Niet alleen de coalitie, maar ook de oppositie heeft het mede ingediend. In die zin raadsbreed. WIJ staat er van harte achter, WIJ zal van harte de ingediende motie steunen, maar dat zal niet verwonderlijk zijn. De motie van GL over de doelstellingen 2050: WIJ vindt dat een wat lastige motie. WIJ had hem ook niet verwacht vanuit de kant van GL, omdat er eigenlijk een soort afstand wordt genomen, als het wat te heet onder de voeten wordt, van de doelstellingen. Dat vindt WIJ een beetje raar. De klimaatwet schrijft dit voor, het college omarmt die doelstellingen. WIJ gaat graag voluit voor die doelstellingen en wil geen reserves inbouwen. M.b.t. de motie funderingsherstel wacht WIJ even het antwoord van de wethouder af. De motie laadpalen van GL kan WIJ in principe steunen. Het amendement visie 2030 van L3B en VVD: ja, eigenlijk hetzelfde laken een pak als de motie van GL, maar dan nog een graadje erger, zou hij haast zeggen. Eigenlijk nemen ze afstand van de doelstellingen in 2030. Eigenlijk

zeggen ze: wij steunen het college heel graag als het gaat om de doelstellingen die zij in de visie heeft neergelegd. Ja, daar wil men geen afstand van nemen, en water bij de wijn doen, ja, daar is WIJ niet zo van. Hij vindt het verbazingwekkend dat L3B en VVD het college dan eigenlijk een beetje afvalt, laat hij het maar even zo zeggen. Dan het amendement van D66. Dat kan WIJ steunen. Belangrijk dat die laadinfrastructuur zo snel mogelijk op orde komt en snellaadpunten. De twee amendementen van GL, daar staat WIJ positief tegenover en wacht nog even de beantwoording van de wethouder graag af. De heer Machielse wil op de valreep de heer Jumelet nog graag wat extra spreektijd gunnen, want hij heeft hem in zijn termijn genoopt eenduidig te gaan verwoorden wat de achterban van de VVD kan verwachten op het punt van duurzaamheid en waarom bepaalde er bepaalde doelstellingen zijn. Hij mist dat tot op heden in de inbreng van WIJ. Het gaat alleen maar over cijfertjes, moties en amendementen. Kan hij in één zin omschrijven wat WIJ voor hun achterban betekent op het gebied van duurzaamheid? De heer Jumelet wil best een avondvullend programma verzorgen en misschien trekt het ook nog volle zalen. Het is natuurlijk een heel flauwe vraag als WIJ niet heel erg in gaat op de visie. Het systeem is altijd nog: het college heeft het vertrouwen tenzij het tegendeel blijkt. WIJ heeft alle vertrouwen in de visie, zoals die voor ligt. WIJ heeft ook geen moties of amendementen ingediend om de visie dermate te wijzigen. Wel heeft hij wel gezegd: WIJ zou er best nog wat meer ambitie in willen hebben en wat meer concreetheid. WIJ is natuurlijk ook niet op het achterhoofd gevallen. WIJ kan de motie voor de derde keer indienen en dan kan men inmiddels wel dromen wat er in die motie staat, maar dit is op zich een goede visie. Er is een aantal aanscherpingen, waar WIJ op zich goed mee kan leven. Inderdaad. WIJ zou graag de fundering van de visie wat steviger maken en dat heeft WIJ gedaan middels motie, zoals die is ingediend. In die zin is dat voldoende antwoord op de vraag. Volgens de voorzitter heeft hij hem keurig beantwoord. Dit waardeoordeel neemt hij voor zijn rekening.

De heer Dieleman vond dit een zin waar de apostel Paulus jaloers op zou zijn. Over naar het verhaal van de CU. In de commissie heeft hij al uitgebreid het e.e.a. gezegd hoe de CU in deze discussie zit, dus dat gaat hij vooral niet over doen. Aangezien hem bij dit debat vooral een lange after dinner dip bekruipt, gaat hij proberen om in een beetje tempo door alle dingen heen te lopen. Dat doet hij in de volgorde van het overzicht wat hij van de griffier heeft gekregen in de loop van deze dag, waarvoor dank. Wel nog even een kanttekening vooraf. Het klinkt wat flauw, zeker na het excuus die de heer Ruijtenberg net heeft gemaakt. Hij gaat een paar keer zeggen, dat hij de reactie van het college afwacht. Dat is omdat, in alle eerlijkheid, de CU sommige dingen niet goed genoeg heeft kunnen uitzoeken. Als er aan het begin van de avond moties binnen druppelen, dan kan men niet meer een aantal documenten erbij pakken om te kijken hoe dat in elkaar zit. De heer Ruijtenberg deed de oproep om inhoudelijk te reageren. Dat zou de CU graag willen, maar dat kan niet altijd met deze korte voorbereidingstijd. Dus een aantal keer gaat hij aan het college vragen om de raad erover te adviseren. De eerste motie heeft de CU zelf ingediend. Daar is de CU uiteraard voor. De motie over de RES: daar staat de CU wel sympathiek tegenover. Het lijkt goed om goed op de hoogte te blijven van de RES, het is goed om daar ook grip op te houden. Die RES is van de gemeente, de gemeente moet het uiteindelijk vast stellen. Het is een bod van de gemeenteraad. De argumentenfabriek heeft van de week een heel mooi overzichtskaart van de RES gepresenteerd voor raadsleden, heel specifiek. Mocht iemand niet helemaal goed weten wat de RES nou eigenlijk is, pak het er dan een keer bij, want hij is echt super handig. Het enige waar de CU mee zit, is die maandelijkse update. Daar is de CU niet perse tegen als het in dezelfde stijl gaat als de updates van wethouder Fortuyn in de commissie ruimte, wat ook kan betekenen dat er af en toe staat: er is niets te melden, want er is geen voortgang. Prima. Het mag ook zo kort. Dan de motie meten is weten en weten is meten. Daarover heeft de raad een brief gehad van het college deze week. Die brief kan de CU goed volgen. Hij denkt niet dat het klimaatakkoord, waarin cijfers staan, één op één door vertaald moet worden naar het grondgebied van Lansingerland. Uiteraard gaat de gemeente er een goede bijdrage aan leveren. De CU snapt dat WIJ graag een vinger aan de pols wil houden en bepaalde grip wil hebben, maar de CU denkt niet dat deze motie daarvoor het goede middel is. Dan de motie van GL over de doelstelling CO2 uitstoot 2030 en 2050. Deze lijkt een beetje op het amendement wat L3B heeft voorbereid. Hij kan het zich voorstellen dat ze niet samen in het oppositieoverleg zitten, zodat het lastig is om dat met elkaar af te stemmen, maar dat zou misschien toch handig zijn geweest. Het amendement van L3B, daar voelt de CU wel wat voor. Maar deze motie is niet nodig, los van het feit dat hij het niet inhoudelijk helemaal heeft kunnen uitzoeken. De motie over funderingsherstel. Het klopt, dat daar schriftelijk vragen over gesteld zijn door collega Meester. De CU is benieuwd hoe het college de dingen in de motie weegt ten opzichte van dat wat in de beantwoording op die vragen al is aangegeven. Op dit moment heeft de CU het idee dat het een overbodige motie is. De motie over de overstap naar elektrisch rijden. De heer Machielse heeft al aangegeven, dat hier een beleidskader is voor laadpalen. Die is in 2017 vast gesteld. Daar was de CU ook voor. Er staan dingen in over elektrisch rijden, over snelladen. Het lijkt onhandig om daar nu moties over in te dienen, terwijl daar een beleidskader voor is. Wat de CU zich wel kan voorstellen is, dat de nieuwe duurzaamheidsvisie en de nieuwe uitvoeringsplannen ertoe leiden dat een aantal van die deelplannen, die eerder zijn vast gesteld, zoals het beleidskader laadpalen, geactualiseerd moet worden. Dat is de uitdaging die de CU de wethouder mee wil geven. Als hij aan de slag gaat met de uitvoeringsplannen en de eerste update naar de raad stuurt, geef dan ook even een overzicht van welke van de huidige geldende plannen geactualiseerd moeten worden. De CU denkt dat dit er eentje is, die

mogelijk daarvoor in aanmerking komt. Dan komt hij bij de amendementen. Allereerst het amendement van L3B. De CU interpreteert hem niet in de vorm zoals WIJ het net interpreteerde. De CU interpreteert hem in de vorm van: het klimaatakkoord stelt een bepaalde doelstelling voor heel Nederland, namelijk 49% t.o.v. 1990 in 2030. De CU denkt niet dat dat voor dit grondgebied haalbaar is, door alle uitbreidingen hier. Wat er nu is, is niet meer vergelijkbaar met hoe Lansingerland er in 1990 uit zag. De heer Jonker. De voorzitter merkt op, dat hij daar niet over gaat. De heer Jonker had nog niets gevraagd. De heer Jonker bedankt hem voor zijn oplettendheid. Weet hij bij voorbaat al dat de gemeente het niet gaat halen? De heer Dieleman acht dat niet realistisch voor deze gemeente. Als Lansingerland, hoe het nu is, vergeleken wordt met de drie kleine dorpjes van voor de Vinex-opgave, die in 1994 is gestart, in 1990, dan denkt de CU dat het niet reëel is om in 2030 hier 49% reductie te hebben van de CO2 uitstoten van 1990. De heer Jonker vraagt waar hij dat beeld op baseert. Hij vindt het heel knap, dat de CU dat nu al zo kan inschatten. De heer Dieleman heeft dat net uitgelegd. Het zijn twee totaal onvergelijkbare omvangen. Hoe het tempo nu beschreven wordt, kan hij het zich niet voorstellen dat de gemeente zo hard kan gaan versnellen dat het in 2030 haalbaar is. Hij had het over het amendement van L3B en VVD. Wel kan het college nog een keer extra mee gegeven worden om er wel zo hard mogelijk mee aan de slag te gaan om ook in 2030 al stappen gezet te hebben. En niet dat men pas tussen 2030 en 2050 aan de slag gaat. Die oproep kan de CU in principe steunen. Dan het amendement over de laadinfrastructuur. Daar heeft hij net al iets over gezegd. Hij hoort er graag de reactie van de wethouder op. Dan een amendement van GL over de bedrijfsvoering. De raad heeft een brief gehad van het college over verduurzaming van de eigen gebouwen. Dat was een heel goede brief. Daar stond in hoe men met scholen aan de slag gaat, dat er een onderzoek is gedaan naar het zwembad en de raad gaat dat ontvangen. Een kanttekening die hierbij gemaakt moet worden is dat het aan de ene kant heel goed is om zo snel mogelijk van gas af te gaan. Aan de andere kant is in de commissie gezegd: van gas af gaan is een middel en geen doel. Duurzaam beleid is ook dat men duurzaam omgaat met de installaties en materialen, die er op dit moment zijn. Als het betekent dat er in het zwembad van alles gesloopt moet gaan worden, terwijl het nog lang niet aan het eind van de levensduur is, dan is dat geen duurzaam omgaan met materialen. Daarom zal de CU dit amendement niet steunen. Dan een amendement over de zonnepanelen. Ja, daarvoor moet hij toch echt even de reactie van de wethouder afwachten, want hij heeft echt geen idee of dat wel of niet haalbaar is. Hij hoopt dat wethouder Abee zijn zonlicht, maar dat is een flauw woord, zijn licht over wil laten schijnen. Dank u wel.

Mevrouw Den Heijer zegt dat de heer Muis in de commissie heeft aangegeven dat deze visie de instemming van D66 heeft. Het is een goede start voor een gezamenlijke lange termijn wens en de stappen die gemaakt moeten worden richting 2050. Een heel eind weg. Uiteindelijk gaat het D66 om de uitvoering en zorgen dat de visie en doelstelling echt tot realiteit komen. D66 is dan ook heel erg benieuwd naar het uitvoeringsprogramma en de komende acties van het college. Daar kijkt D66 echt naar uit. D66 moedigt het college daarom ook aan om gewoon ook door te gaan met die praktische zaken, zoals de bomen in de openbare ruimte. Of het stimuleren van groene leges. Ook met het doel om inwoners kennis te laten maken met een toegankelijke en logische manier van duurzaamheid en alle aspecten die erbij komen kijken. Ze moeten mee genomen worden in de grote transformatie, waar men de komende tijd heel hard aan moet werken. D66 heeft ook enige kritiek geuit, want helaas ligt er geen financiële meerjarige doorvertaling van deze visie. Positief was wel dat er € 3 ton extra is, maar D66 hoopt dat de raad bij de begroting een veel beter beeld krijgt van waar de financiën vooral heen zullen gaan. D66 heeft in de commissie gevraagd om een tweejaarlijkse update i.p.v. vierjaarlijks. Ze wil vragen of de wethouder hier nog wat over kan zeggen, hoe hij hiermee om gaat. Dat is even het algemene beeld wat betreft de duurzaamheidsvisie. Ze wil nu overgaan tot het reageren op de moties en amendementen van alle partijen. Ze heeft daar zo haar eigen volgorde in, omdat dat zo is ontstaan. Het amendement van L3B en VVD. Ze heeft het gevoel dat het bijna paradoxaal is wat er staat. Het amendement en de toelichting komen niet helemaal overeen. Het amendement gaat over de maximale inspanning en de toelichting geeft aan, dat de gemeente vooral niet bovengemiddeld moet gaan presteren. Dat lijkt D66 eigenlijk onuitvoerbaar en daarom wil D66 deze ook niet steunen. D66 steunt wel de motie van de RES van WIJ. Een heel goede oproep om daar wat meer aandacht op te gaan vestigen. Dat hoeft misschien niet jarenlang per maand, maar wel even dat beentje bij trekken van: hoe gaat et er nu mee? Ze kan het zich goed voorstellen dat daar wat aandacht aan besteed gaat worden. De oproep van meten is weten kan D66 ook helemaal steunen. D66 dient hem samen in. D66 vindt het heel verstandig om een meer eenduidig beeld te krijgen. Het is misschien wel heel erg lastig om te meten, maar dat betekent niet dat men moet nalaten om dat te proberen. De motie energiebesparing voor iedereen. Daar kan ze ook kort in zijn, want D66 dient hem samen in. Hartelijk dank aan de CU en de andere partijen, die dat mooi hebben opgesteld, deze motie. Aardgasvrij bouwen. D66 kan deze motie in deze vorm niet steunen. D66 is niet zo voor het naar voren halen van data. In principe bereikt men daar niet zo heel veel mee. Beter is om tweejaarlijks te kijken waar men staat en om dan te kijken of er doelstellingen naar voren moeten worden gehaald of niet. Dan de motie over fundering, klimaatverandering: hiervan houdt D66 ook nog even de reactie in de pocket. Er is van alles over en weer gegaan over toezeggingen en dat het misschien overbodig zou zijn. Ze heeft zich er nog niet zo goed in verdiept, dus ze wil even afwachten wat de wethouder hier over te melden heeft. Dan de motie om aan

te sluiten bij de klimaatwet. D66 heeft hem zo gelezen, dat de oproep is om aan te sluiten bij de klimaatwet. Daarom lijkt het haar prima om aan te sluiten, maar misschien dat het ook op een andere manier gelezen kan worden. Zo zou D66 hem interpreteren en dan is die prima. Ook de motie m.b.t. elektrisch rijden en de laadpalen. Ze denkt dat D66 die inhoudelijk kan steunen. Het gaat om doelstellingen delen met elkaar, meer duidelijkheid geven over termijnen. Ze twijfelt of een maand haalbaar is, maar ze hoort net dat Leiden dat binnen 2 weken kan doen. Ze hoopt, dat dat wat versneld kan worden. Het goed communiceren en duidelijk maken aan mensen die zitten te twijfelen over laadpalen, elektrisch rijden en of ze een auto willen kopen, hoe die termijnen eruit zien is al een hele winst. Zoals het er nu uit ziet, kan D66 deze ook wel steunen. Dan is ze er doorheen. Dank u wel.

De heer Ruijtenberg spreekt: het grote thema waar de mensheid voor staat is klimaatverandering. Het klimaat verandert, heeft het altijd gedaan en zal dit altijd doen. Echter, waar 97% van de klimaatwetenschappers er het over eens zijn, is dat klimaatverandering steeds sneller gaat en dat dit te wijten is aan menselijk handelen. De mensheid zal dus moeten kijken naar wat ze zelf kan doen om het gedrag te veranderen. Bedenkt dat de aarde mensen niet nodig heeft, maar de mensen de aarde wel. Men kan niet verder gaan op deze voet om de aarde uit te putten. Een aantal weken geleden heeft één van de leden van dit huis hem een eco-populist genoemd. Dat is hij niet. Evenmin is hij een klimaatdrammer, milieugekkie, noch draagt hij geitenwollensokken. Wat hij wel is, is iemand die een diep geloof heeft dat de huidige weg die men ingeslagen is niet de juiste is. Men moet deze weg verlaten om links af te gaan om te trachten om een betere wereld te laten voor de generaties na deze. Die weg moet iedereen bewandelen en die weg moet ook bewandeld worden door de gemeente Lansingerland. Dat brengt hem bij de duurzaamheidsvisie, die nu besproken wordt. Een visie die wat GL betreft lang niet ver genoeg gaat. In voorgaande perioden was er de visie Realistisch Duurzaam. Een visie die GL ondersteunde, maar uiteindelijk geen stip aan de horizon zette tot GL erop aandrong dat het te weinig ambitie in zich had en waarbij de gemeente zich vast klampt aan de Parijs-akkoorden als een drenkeling aan wrakhout. In deze visie zijn de doelen nog eens 25 jaar naar achteren geschoven. De gemeente lijkt zich enkel te committeren aan wat wettelijk moet en niet aan wat allemaal kan. Hij mist ten enenmale de ambitie. Dat is jammer. GL verwacht van een innovatieve gemeente een voortrekkersrol. Met deze visie wordt te veel voor faciliteren gekozen en te weinig voor stimuleren. Dat kan en moet anders. Ja, er wordt € 300.000 uitgetrokken voor duurzaamheid en dat is mooi, maar het is € 4,90 per inwoner. En ja, er wordt geïnvesteerd in een revolverend fonds en dat is echt goed nieuws, maar het bedrag daarin moet substantieel zijn. Dat is vast een oproep aan dit college: zorg dat dit fonds een echte verandering kan brengen en niet slechts een papieren tijger zal blijken te zijn. Deze visie gaat GL niet ver genoeg. Daarom heeft GL in de nulde termijn voorstellen ingediend. Voorstellen, die de visie, het college en uiteindelijk de inwoners van Lansingerland helpen met een echte transitie naar duurzaamheid. Als hij gaat kijken naar zijn amendement over het gemeentelijk vastgoed, tenminste één van de gemeentelijke gebouwen bij voorkeur het zwembad is aardgasloos, dan is dit een amendement wat oproept tot ambitie. In Leiden is reeds in kaart gebracht welke wijken wanneer van het gas af moeten. In Lansingerland is niets. Laat men beginnen met in ieder geval één gemeentelijk gebouw van het gas te halen. Het gaat om een voorbeeldfunctie, dat de gemeente ambitie toont. In het amendement over de zonnedaken staat: waar het technisch mogelijk is. Op sommige plekken waar het niet technisch mogelijk is, daar moet geïnvesteerd gaan worden, ook daar moet men ambitie in hebben, om ervoor te zorgen dat op andere manieren elektriciteitsproductie gedaan wordt. De gemeente moet naar een transitie, moet die ambitie hebben. Men moet niet zeggen: we gaan het misschien in 2030 of 2050 doen. Dat is te kort. Dan de motie over de funderingen. Hij heeft nog even opgezocht wat de heer Meester heeft gevraagd. De heer meester heeft inderdaad op 27 maart vragen gesteld. Het antwoord op de laatste vraag is: wij hebben op dit moment geen redenen om ons aan te sluiten bij het fonds Duurzaam Funderingsherstel. Wanneer wij deze redenen wel hebben, dan staan wij hiervoor open. Deze motie geeft aan, dat het dak gerepareerd moet worden als het droog is en niet dit soort acties moet gaan ondernemen als het regent en het dak dus lek is. Afgelopen zomer is ontzettend droog geweest en nu wordt wederom geklaagd over droogheid. Er zijn redenen om aan te nemen dat de situatie alweer veranderd is t.o.v. februari van dit jaar. Klimaatverandering gaat ontzettend snel. Sneller dan elk rekenmodel. GL roept hierin op om de voor- en nadelen voor het aansluiten bij het funderingsherstel te delen. Hij kan zich vinden in de optie van de heer Van der Stelt om een gedeelte hiervan te schrappen en om inderdaad geen voorschot te nemen op een eventuele uitkomst, maar om een punt te zetten achter het woord ‘delen’. Dan de motie over de doelstelling CO2 uitstoot uit de klimaatwet. Mevrouw Den Heijer heeft gelijk: het moet inderdaad gelezen worden als een aansluiting bij de klimaatwet. Dat is hem. Dan de laatste motie die GL heeft ingediend, over de laadpalen. Ook dit is een motie die wederom een ambitie uitspreekt. De gemeente wil graag faciliteren. Als de gemeente wil faciliteren, dan faciliteert men hiermee echt de inwoners, door er voor te zorgen dat ze sneller over kunnen gaan tot eventueel een elektrische auto, waarmee de doelstellingen behaald kunnen worden. Daarom is ook deze motie een oproep tot het tonen van ambitie. Dan wil hij ingaan op de voorstellen die de overige partijen hebben ingediend. Als lichte anarchist houdt hij zijn eigen volgorde aan en niet zoals de griffie heeft aangegeven. Het amendement van L3B: GL zal tegen stemmen. Het amendement is niet SMART geformuleerd, het geeft ongeveer aan dat men het wel ongeveer moet halen in 2030, maar als het niet gehaald wordt, dan vindt men 10% misschien ook wel

goed en misschien 15%. Men weet het eigenlijk niet. Het is niet SMART en niet ambitievol. GL zal daarom tegen stemmen. WIJ, meten is weten en RES: deze heeft GL mede ingediend en gaat dus uiteraard voor stemmen. CU, energiearmoede: een ontzettend goede motie. Het is goed om te laten zien, dat ondanks de verschillen die de 8 partijen hier hebben in deze raad, dat men er anders over denkt, het tempo anders vindt, de maatregelen anders vinden, maar als het gaat om armoedebestrijding voor de inwoners en dat zij ook kunnen deel nemen aan de energietransitie, daarin laat de raad zien schouder aan schouder te staan. Deze gaat raadsbreed aangenomen worden. Compliment. De motie van D66 over snelladen. Ook die zal GL steunen. Dank u wel.

Mevrouw Verhoef is blij dat de heer Ruijtenberg de raad altijd weer weg trekt uit de papieren en de getallen en dat hij de raad met beide benen op deze mooie groene aarde heeft gezet. Daar gaat het uiteindelijk om bij deze motie, bij deze nota, deze visie over Lansingerland duurzaam. Bij de PvdA was juist wel een positief beeld. Vergeleken met de vorige periode straalt deze visie veel meer ambitie uit. Bij de vorige periode ging het heel vaak erom dat inwoners en ondernemers zelf verantwoordelijk zijn voor verduurzaming en er was financieel weinig steun voor een goed duurzaamheidsprogramma. Dat ziet de PvdA hier wel. Er is een duidelijke trendbreuk. Goede samenwerking in de regio, zoals ze al eerder zei, doet de PvdA deugt. Dat is ook de opdracht vanuit het rijk om het decentraal op te pakken. Het college heeft aangegeven, dat de visie is opgesteld met de kennis van nu. Er is dus ruimte voor innovatie en flexibiliteit en dat zal dan ook in het uitvoeringsprogramma tot uitdrukking moeten komen. De PvdA is ook blij dat in de visie een opknip is gedaan naar concrete projecten, acties en dat er voldoende evaluatie en bijsturingsmomenten zijn. Tot slot wil ze daar nog in algemene zin over zeggen, dat de PvdA heel blij is met het revolverend fonds. Als daar nog meer geld in kan om meer doelen te bereiken, dan zal ze dat ook graag bespreken met de andere fracties. Er zijn drie knoppen om aan te draaien. Dat is duidelijk uitgelegd en dat is natuurlijk ook heel evident. Dat is de eigen bedrijfsvoering, de openbare ruimte, huishoudens en de bedrijven, de innovatie die zelf aan duurzaamheid kan werken. In grote lijnen is wel duidelijk aan welke knoppen het best gedraaid kan worden. Dat men dan niet precies weet hoe de CO2 status is, dat is aan de ene kant lastig, want het is heel lastig om te meten of de doelen gehaald worden. Aan de andere kant zijn er voldoende bewezen middelen om aan CO2 reductie te werken of op andere manieren aan duurzaamheid te werken. Er zijn meer dan voldoende handvatten om nu al keihard voor die duurzaamheid te gaan. In grote lijnen ziet de PvdA dat ook uitstralen van het plan. Dan eerst de amendementen. Het amendement van L3B om de maximale inspanning te plegen. Het is de PvdA nog steeds niet helemaal duidelijk. Aan de ene kant had zij hem ook gelezen als: je gaat dus eigenlijk minder doen dan wat het college ambieert. Ze hoort anderen zeggen dat dat juist niet zo is. Ze hoort graag de reactie van het college. Voelen ze zich met dit amendement juist afgeremd in hun plannen of niet? Het amendement van D66 over de goede laadinfrastructuur. Ook daarvan denkt de PvdA het te kunnen steunen. Het is belangrijk om die laadinfrastructuur goed te hebben als het gaat om meer elektrisch rijden. Daarin kan de gemeente dus ook faciliteren. Dus in principe wil de PvdA het steunen, tenzij op een andere blijkt dat het college zegt het even af te wachten, omdat het bijvoorbeeld later aan de orde komt bij de herbespreking van de nota op dit punt, als dat nodig mocht zijn. Een amendement van GL, deze heeft geen titel, maar het gaat over de eigen bedrijfsvoering. Ze vindt het op zich wel mooi, wat de heer Ruijtenberg zei. Het gaat om een voorbeeldfunctie, pak nou één pand van de gemeente en maak dat volledig CO2 neutraal of zelfvoorzienend in de energie. In die zin is de PvdA er sympathiek mee en zou de PvdA het kunnen steunen, maar het zit ook wel dicht tegen de uitvoeringskant aan. Er zit een financiële consequentie aan, dus ze vindt deze lastig. Ze hoort graag eerst een reactie van het college. Het amendement over de zonnedaken. Ook hier zit een financieel plaatje bij. Maar natuurlijk, daar waar zonnedaken gelegd kunnen worden op de gebouwen van de gemeente zou dat zoveel mogelijk moeten gebeuren. Dan nog de moties. Over de eerste, waarvan de PvdA mede indiener is, is al genoeg gezegd. Een belangrijk onderwerp: bereikbaarheid, betaalbaarheid van duurzaamheid. De RES. Ook de PvdA is natuurlijk heel erg geïnteresseerd m.b.t. hoe het staat met de plannen in de RES. Ontzettend belangrijk. Ze weet niet of daar een motie voor nodig is, want ze heeft het idee dat wethouder Abee staat te trappelen om te vertellen wat er allemaal gaat gebeuren, loopt te gebeuren of wat hij graag zou doen. De PvdA zal in principe deze motie wel steunen. De motie over meten is weten. Daarvan heeft ze eerder gezegd, dat het fijn zou zijn als men die getallen heeft, maar ze denkt dat men weet hoe stappen vooruit gezet kunnen worden. Volgens haar gaat ze geïnterrumpeerd worden. De heer Jumelet kan de uitnodiging van mevrouw Verhoef niet afslaan. Is ze het met hem eens, dat ondanks dat het ingewikkeld en moeilijk is, men wel moet proberen om wat licht in de zaak te brengen. Zeggen dat het ingewikkeld is en om vervolgens het hoofd om te draaien en om te zeggen: doe maar wat. Dat is zou toch heel raad zijn? Is ze dat met hem eens? Mevrouw Verhoef is het natuurlijk met hem eens, dat het heel goed zou zijn om de getallen te hebben. Er is een brief van het college gekomen, waarin uitleg staat hoe dat eventueel gedaan zou kunnen worden. Ze denkt dus wel dat men daar wel naar moet streven, maar tot die tijd is er genoeg beeld voor ogen waar men op uit is en wat men daarvoor kan doen. Natuurlijk, als dat afgewogen kan worden ten opzichte van elkaar, een aantal maatregelen op basis van CO2 uitstoot ook per onderdeel, dan zou dat heel nuttig zijn. Ze wacht even de reactie van het college af, hoe ze daar in staan. De motie van GL over SMART doelstellingen rondom de CO2 reductie, rekening houdend met het aantal inwoners. Ze denkt dat ze die wel kan steunen. Het is belangrijk om de groei van Lansingerland

ook in ogenschouw te nemen. De palen, de fundering: er blijkt al een toezegging te zijn van het college om de vinger aan de pols te houden. De heer Ruijtenberg zegt dat dat niet genoeg is, omdat men dan te laat gaat reageren. Ook hier eerst even het college laten reageren graag. Laadpalennota, wees voorbereid op overstap tot elektrisch rijden. Volgens haar gaat de PvdA die wel steunen, maar ook hier eerst horen wat het college zegt. Dan is ze door het lijstje heen. Ze begint ook een beetje moe te worden. Volgens haar moet ze een nieuwe bril hebben, want dit werkt voor geen meter meer. Dank u wel.

Beantwoording college

Wethouder Abee moet altijd aan Johan de Witt denken als de heer Blonk hem oproept het vooral kort te houden. De heer Dieleman merkt op, dat dat toch echt de ambachtsheer van Berkel en Rodenrijs was, namelijk Johan van Oldenbarnevelt. De voorzitter bedankt hem hiervoor. Het brandde op zijn lippen. Wethouder Abee bedankt de raad voor alle inbreng. Het is duidelijk met de discussie en ook rond de amendementen en moties, dat niemand hier in deze raad de wijsheid in pacht heeft. Dat geldt zeker voor deze wethouder. Dat geldt ook voor de ambtelijke organisatie. Hij moet ze daarin teleurstellen waarschijnlijk, misschien. Maar met elkaar kan vast gesteld worden, dat men met elkaar een heel ingewikkeld traject in gaat. Niet alleen in Lansingerland natuurlijk, maar in heel Nederland en eigenlijk zou dat in heel de wereld moeten gebeuren. Dank, mevrouw Verhoef, voor haar wijze van inbreng m.b.t. de trendbreuk. Ja, die deelt hij niet helemaal, want dat zou onrecht doen aan zijn voorganger, die duurzaamheid had, de heer Heuvelink. Een moeilijke tijd waarin geen geld was, waarin het onvoldoende prioriteit had, ook in deze raad, maar die toch een heleboel dingen in gang gezet heeft, waarop het college op voort heeft kunnen bouwen. Zeker een trendbreuk als het gaat om de mate van concretiseren, in de visie, maar het was wel iets wat in de vorige periode is ingezet. Op de sceptische en positieve geluiden gaat de wethouder later kort in, aan het eind, om te voorkomen dat hij er teveel in uitweidt. Hij heeft zich voorgenomen eerst de amendementen te behandelen, daarna de moties in de volgorde, zodat het voor de raad wat makkelijker te volgen is, waarbij hij één uitzondering maakt en dat is de motie meten is weten. Daar wil hij graag mee afsluiten, dat heeft te maken met een aantal dingen die hij daaromheen zou willen zeggen. Last but not least is die dus zeker aan de orde. Het amendement 009 van L3B en VVD over de visie voor 2030: die kan het college helemaal omarmen. Waarom? Omdat het precies weergeeft, ook het dictum, het dilemma waar het college mee worstelt rondom realisme en hoe doelstellingen naar voren gehaald worden, zodanig dat mensen mee genomen worden, het draagvlak waar de heer Blonk in het dictum ook over spreekt, en ook de VVD, dat is heel belangrijk. Hij komt er nog op terug. Vandaar dat het college denkt dat dit amendement een zeer sterke ondersteuning is van hetgeen het college in de visie wil uitstralen. Amendement 010 m.b.t. laadinfrastructuur: ook die kan het college positief adviseren, omdat het een waardevolle aanvulling is als het gaat om het snellaad-gebeuren, omdat in het beleid op te nemen. Dat is echt een waardevolle aanvulling. Maar het geeft ook, dat het gaat om de juiste balans. Men wil zo snel mogelijk. Te zien is dat er steeds meer elektrische auto's beschikbaar gaan komen. Dan zal men de balans moeten vinden tussen de vraag, omdat die elektrische auto er is of wordt aangeschaft, en de praktijk, daar waar het nog niet is. In sommige wijken is er natuurlijk al best wel spanning op de hoeveelheid parkeerplaatsen. Men moet oppassen niet door te schieten in teveel plaatsen aanleggen, waardoor er parkeerplaatsen leeg staan en er voor auto's met diesel en benzine geen ruimte is. Daar moet men het juiste midden in zoeken. Zo leest het college ook het amendement. Dat is ook gelijk in de richting van het amendement van GL, want dat gaat er eigenlijk een beetje op in, eigenlijk een heel klein stapje verder met wat het college bedoelt, steeds de vinger aan de pols houden en steeds kijken wat de vraag vanuit de inwoners is en de vraag en het aanbod vanuit de markt. Dan is een actualisering daarbij op zijn plaats, maar dat past in het vervolg van het amendement zoals D66 dat voorstelt. De wethouder komt er later nog even op terug. De heer Machielse vraagt of hij de wethouder goed begrijpt. Zal de wethouder op eigen initiatief komen, misschien in het najaar, misschien begin volgend jaar, met een actualisatie van het laadpalenbeleid uit 2017? Wethouder Abee zegt dat de heer Machielse dat goed begrijpt. Amendement 011 heeft een aantal kanten. Met het invullen van 5 panden, waar de raad schriftelijk over geïnformeerd is, dit jaar en volgend jaar wordt echt een heel ambitieuze stap gezet in hetgeen realistisch is. Daar gaat het college echt heel ver in. M.b.t. het zwembad denkt de wethouder dat het voor de hand ligt, dat daar heel veel meters gemaakt kunnen worden, omdat het een enorme energieslokker is. Dat onderzoek loopt, dat krijgt het college na de vakantie. Toegezegd is om daar met de raad over te spreken, wat daar wenselijk of niet wenselijk is. Op dit moment moet het college dat echt ontraden. Dat geldt ook, omdat het college het nog niet weet. Hij weet niet waarover hij praat, om het zo maar te zeggen, daarom is ook een extern onderzoek en rapport ingesteld om te kijken wat mogelijk en redelijk is en wat past in de filosofie waarmee hij nog zou willen afsluiten aan het eind van zijn reactie. Dat geldt ook voor de eigen bedrijfsvoering. De gemeente schaft al volop elektrische auto's aan. Het uitgangspunt is: er wordt geen auto meer aangeschaft, die niet elektrisch is, tenzij blijkt, zoals in de portefeuille van wethouder Fortuyn, dat een shovel nog niet elektrisch te maken is. Dan is er een argumentatie waarom een voertuig niet elektrisch kan. Het beleid is omgedraaid: alles is in principe elektrisch, tenzij blijkt dat het gewoon nog niet kan. M.b.t. de eigen bedrijfsvoering CO2 neutraal: het college ontraadt deze motie. Dat heeft te maken met dat andere punt.

Er liggen al nagenoeg maximaal zonnepanelen op het gemeentehuis. De wethouder is zelf met angst en bibberende benen naar boven geklommen. Eerlijk is eerlijk, er zouden op dit gebouw nog een paar paneeltjes geplaatst kunnen worden, extra, tegen relatief hoge kosten en weinig opbrengsten. Met al die zonnepanelen die er liggen wordt maar in 10% van de eigen bedrijfsvoering voorzien. Dat heeft te maken met het feit, dat hier veel licht brandt, dat iedereen een computer heeft die over het algemeen ook aan de stekker zit. Kortom, heel veel energie wordt verbruikt, terwijl met dat hele grote gebouw toch maar 10% daarvan gehaald wordt. Het college denkt zo maximaal mogelijk te moeten doen, het isoleren. Zodra iets elektrisch gemaakt wordt, heeft dat ook wel weer CO2 uitstoot extra, ook dat zou dan verdisconteerd moeten worden. De filosofie is om zo snel mogelijk te gaan in het verduurzamen, maar om daar nu getallen en jaartallen bij te hangen, dat is niet helemaal correct, denkt het college. Ook daarin het idee dat er zomaar opgeschoven wordt. Inderdaad stond in de visie Lansingerland 2040, waar met name burgemeester Rijsdijk nogal zeer enthousiast over was en ook in zijn slotbetoog de raad aangedragen heeft vooral dat document goed in de gaten te houden, maar collega Heuvelink heeft op vragen van GL al aangegeven, dat die doelstelling van 2035 echt niet realistisch is, als het gaat om dat soort zaken, in een visie die in 2015 is vastgesteld. Amendement 012 m.b.t. het zelf opwekken van stroom: daar is de wethouder net eigenlijk al op ingegaan bij het andere verhaal. De doelstelling rond het aantal panelen is inmiddels gehaald. Het gaat er zelfs overheen. Dus wat dat betreft wordt echt het maximale gedaan wat redelijkerwijs mogelijk is, maar heel veel meer kan men niet. Natuurlijk zou er ingekocht kunnen gaan worden, maar ook dan moet gekeken worden naar wat dat dan kost en wat men anders met dat geld zou kunnen doen om misschien hogere doelen te halen. Ook daarin probeert het college praktisch te zijn. Er zou stroom ingekocht kunnen worden op een andere manier, duurzamer, maar met de kennis die er nu is kan het geld beter elders ingezet worden. De heer Ruijtenberg vraagt daarom ook in het amendement om andere methodes te onderzoeken om hierin te voorzien. Er wordt gevraagd naar een onderzoek om te kijken of het mogelijk is op een andere manier. Wethouder Abee probeerde daar al op in te gaan. Er zullen best andere manieren zijn, zoals het inkopen van stroom, aansluiten bij andere zonnevelden, elders bij andere gemeenten. Daarvan denkt het college op dit moment t.o.v. de kosten die daarmee gemoeid zijn, dat het liever ingezet kan worden voor andere duurzaamheidsdoelen. Hij sluit het niet uit naar de toekomst toe. Stel dat er in de buurt toch velden zouden komen, mogelijkheden zouden zijn, maar op dit moment denkt de organisatie met de kennis die het heeft, dat het niet echt nuttig is. De heer Ruijtenberg merkt op, dat het over 2020 gaat. Niet nu. In 2020 het onderzoek doen voor zelfvoorzienende elektriciteitsproductie. GL vraagt voor volgend jaar, en dat mag ook november volgend jaar zijn, met de kennis die er dan is te kijken of er meer mogelijk is. Wethouder Abee had het zo ook begrepen. Dat had hij ook gelezen. De heer Ruijtenberg vindt dat niet blijken uit zijn antwoord. Wethouder Abee probeert aan te geven, dat het gemeentehuis al nagenoeg vol ligt met panelen, terwijl het slechts 10% van de energievraag in totaal oplost. De middelen die nodig zijn om alternatieven te hebben, bijvoorbeeld stroom inkopen of andere zaken, die middelen staan in geen verhouding met andere doelen. De heer Ruijtenberg vraagt of de wethouder ervan op de hoogte is dat stroom al duurzaam ingekocht wordt. Wethouder Abee zegt: zeker. Daarmee denkt hij met alle goede bedoelingen en de doelstellingen die het college zo maximaal mogelijk wil doen, dat dit amendement op dit moment te ver gaat. Dan de moties. De motie meten is weten slaat hij even over, daar komt hij straks uitgebreid op terug. De regionale energiestrategie. Dat is inmiddels toch redelijk helder, in zijn beleving. In de commissie heeft hij al gemeld, maar ook via een brief van 28 juni, hoe het er met de RES voor staat. Er is bestuurlijk een akkoord m.b.t. de samenwerking rondom de RES. In de september worden er in de regio bijeenkomsten georganiseerd voor raadsleden om geïnformeerd te worden m.b.t. wat er in die stukken staat. Vervolgens is het de bedoeling dat de colleges van die RES gemeenten een besluit nemen volgens hetgeen nu is afgesproken. Dat zal ter kennisgeving richting raad gestuurd worden. Dan is het aan de raad om te bepalen er nader over te willen praten. Uiteindelijk is het de raad die volgend jaar de definitieve RES vast stelt, want de RES is vastgesteld op de middag na de ochtend waarop het klimaatakkoord rond was. Het moet getoetst worden aan het klimaatakkoord. Die uitkomsten en eventuele bijstelling worden aan raden voorgelegd en dan stellen de raden de Regionale Energie Strategie vast. De heer Jumelet vindt het een heel mooi proces. De wethouder geeft aan, dat de raden geïnformeerd worden vanuit de RES. Indachtig wat de heer Blonk op een ander moment aangeeft: hij is gekozen hier in Lansingerland. Het college is het college hier. Hij wil door het college mee genomen worden m.b.t. wat zij daar inbrengen en besluiten. Natuurlijk, die regionale bijeenkomsten, fantastisch, en dat de raad het voorgelegd krijgt in de loop der tijd. Maar het is toch van dien aard. Wat is het bezwaar van de wethouder om de raad in september, of de commissie, bij te praten m.b.t. wat de wethouder daar heeft gedaan of wat hij daar doet? Wat is het bezwaar om de commissie periodiek daarop te informeren? Parallel aan alle formele momenten die er gaan komen in de loop der tijd. Wethouder Abee heeft geen bezwaar. Vandaar dat hij ook tegen deze motie niet zo'n bezwaar heeft. Zij het dat die maandelijkse terugkoppeling echt, met de kennis en stand van zaken nu, niet iets is wat maandelijks terug komt, behalve als er een reden is, maar dan zal het college de raad in het kader van de actieve informatieplicht ook informeren. Prima. Het is heel verstandig als de raadsleden naar dat regionale verhaal toe gaat. Er worden verschillende bijeenkomsten belegd. Hij zal proberen er één van de regio hier te krijgen, dat zal het wat makkelijker maken. De heer Jumelet is misschien wat minder duidelijk en wat wolliger op bepaalde momenten, maar de heer Dieleman heeft het ook proberen te

verwoorden. Actualiteiten uit het college heeft toch de aard van: is er wat te melden, ja of nee. Als er niets te melden is, is er niets te melden. Het gaat om een vast moment in de commissie. Dat wordt op andere onderwerpen toch ook gedaan? Wethouder Abee zegt dat het daarmee ook een beetje overbodig is, gezien de kennis die hij denkt te hebben van het proces. Overigens, als de raad door het college nader geïnformeerd wil worden, dan is het handig als het college formeel iets besloten heeft. Het is iets waar de wethouder namens het college in zit, waar hij mee akkoord gegaan is, maar dat moet nog wel de steun hebben van alle colleges. Daar heeft hij helemaal geen twijfel over, want hij heeft het regelmatig terug gekoppeld. Dus er is niets op tegen om ook in september de raad nader te informeren, maar wel met wat slagen om de arm. Prima om die motie te accepteren, maar dan graag dat tweede punt eruit. Dat vraagt ook veel energie constant. De raad mag ervan uit gaan, dat als er wezenlijke dingen zijn, de raad geïnformeerd wordt. De raad moet er vertrouwen in hebben dat dat going-concern is en in het proces past. Motie 025, rondom energiebesparing voor iedereen. Buiten het feit dat het raadsbreed is, hecht het college eraan, dat dit meer dan positief omarmd wordt. Het is echt iets wat iets toevoegt. Het is in de geest, zoals het ook besproken is. Ook door de heer Ruijtenberg in de commissie, toen het ging om het revolverend fonds. Kortom: meer dan positief. Op een vraag van GL in de commissie heeft de wethouder ook nog even uitgezocht, met dank aan collega Van Tatenhove, hoe het zit met de huidige witgoed regeling. Dat mensen met een lager inkomen niet zitten met een koelkast met een hoger energieverbruik. Sinds 2016/17 zijn er vouchers, die mensen kunnen inwisselen bij bepaalde winkels, waar soms wel apparaten staan met een schoonheidsfoutje, zoals een lelijke kras, maar die wel een juiste energielabel hebben. Dit n.a.v. de vraag in de commissie. Dat wordt dus gedaan, het geldt voor wasmachines, stofzuigers en noem maar op. Mensen worden echt gestuurd op goede apparatuur, met garantie, zodat ze niet weer in de problemen zitten als er iets kapot gaat. Die motie zal duidelijk zijn, die heeft ook vanuit het college een meer dan positieve instelling. Motie 026 rond de heipalen. De heer Meester heeft daar inderdaad vragen over gesteld. Aangegeven is dat het college denkt dat die noodzaak er nog niet is. Het ging om één geval, hier bekend. Het college denkt dat het de energie op dit moment niet waard is. Maar wel eens met de heer Ruijtenberg: men moet wel de vinger aan de pols houden. Op het moment dat de gemeente signalen krijgt dat er echt meer aan de hand is, dan moet snel gereageerd worden. Het is een kwestie van keuzes maken m.b.t. waar mensen zich mee bezig houden met duurzaamheid. Het antwoord richting L3B is volgens het college voldoende en daarmee is de motie eigenlijk overbodig. Houdt onverlet dat men zeker de vinger aan de pols moet houden als er signalen zijn, die dan weldegelijk onderzocht moeten worden. Motie 027 van GL m.b.t. CO2 uitstoot, 49% 95% en het niet SMART zijn: ook die motie ontraadt het college. Bij de motie van WIJ komt hij terug op de argumentatie hiervan. Dan geeft hij aan waarom hij denkt dat het niet verstandig is. Motie 028 m.b.t. de laadpalen: hier is de wethouder al op ingegaan. Het college ziet het als een vervolg van D66. Een concretisering, wat ook in de vragen en het amendement van D66 opgesloten zat. Als het gaat om die termijnen, die moeten er dan wel echt uit. Waarom? Dat kan echt niet. Dat kan voor het gemeentelijke traject misschien waar zijn, dat het binnen 2 weken is, maar er is alleen al een bezwaarprocedure van 6 weken. Wettelijk verplicht. Als iemand iets aanvraagt, moet bij Stedin gevraagd worden hoe het ermee staat en welke mogelijkheden ze zien en of het kan. Neem aan, dan is Lansingerland niet de enige gemeente. Dat vraagt zomaar een aantal weken. De praktijk is dat het al snel 4 maanden in beslag neemt. Dat is een ruw getal. De gemeente zal zeker haar beste beentje bij zetten, maar de organisatie heeft de tijd nodig om hun werk te doen en om onderzoek te doen om te voorkomen dat het daarna sneuvelt. Het college kan de motie omarmen, maar dan wel graag zonder die tijdslimiet. Dan ziet het college het als een waardevolle aanvulling m.b.t. het concretiseren. Dan terug naar een toch wel boeiende motie, meten is weten. Hij hoort de heer Blonk verzuchten: was het maar zo makkelijk. Dat zucht de wethouder graag met hem mee. De heer Jumelet doet dat zuchten ook, namelijk omdat het zo ingewikkeld is. Daarom deze motie. Wethouder Abee vindt dit een prima toevoeging. Het bijzondere van deze motie is, dat hij hem eigenlijk zou kunnen volgen met de overwegingen die genoemd worden, de dilemma's met de oordelen die WIJ er ook in heeft, ook over de concreetheid. Alleen op het moment dat WIJ het college gaat verzoeken, wat inderdaad de juiste term is, dan haakt de wethouder helaas af. Dat is geen onwil, maar dat komt omdat die cijfers, voor zover ze al op tafel liggen, maar in twee brieven heeft het college geprobeerd uit te leggen wat er is en hoe dat geïnterpreteerd zou moeten worden, dat die duidelijkheid er niet is. Als die duidelijkheid er zou zijn, dan zijn de doelen voor Lansingerland volstrekt onrealistisch. Niet haalbaar. Waarom? Het college onderschrijft nog steeds de landelijke doelstellingen, deze gaan uit van 1990. Dan is de CO2 uitstoot 1990 landelijk naar 2017 of 2014 nagenoeg gelijk, landelijk, aan hetgeen er in 1990 was. Als men dan naar Lansingerland gaat kijken, dan zijn die cijfers totaal anders. Hij mag het van de ambtenaren niet zeggen, maar hij gaat er zelf over: als een inschatting gemaakt wordt van 1990, daar wordt onderzoek naar gedaan door bijvoorbeeld Rijkswaterstaat, dan zou dat rond de 200 liggen. Misschien 250. De heer Jumelet zag in de beantwoording van de vragen van GL 150.000 ton staan. Wethouder Abee zegt dat er onderzoek gedaan is en dat er contact is opgenomen met organisaties die bezig zijn met berekeningen. Als geprobeerd wordt een getal te noemen, dan moet het ook geen getal genoemd worden, dan heeft men ook geen grip op de werkelijkheid. 200 ton, denkt men, een inschatting. Nog volstrekt niet officieel, dus niet op af te rekenen. Dit zou weleens het getal van 1990 kunnen zijn. Dat betekent een doelstelling, als de landelijke lijn gevolgd wordt, naar 100 ton. De werkelijkheid is, en dat cijfers wordt wel redelijk hard, is 850 ton

voor Lansingerland op dit moment. Anders gezegd. Als Lansingerland van de 850 ton, dat getal is niet exact, maar het gaat redelijk in de buurt komen, naar die 100 ton van de landelijke doelstelling moet, dan zou de wethouder niet weten hoe dat moet. Er zouden bij wijze van spreken wijken afgebroken moeten worden. Nu chargeert hij wel heel erg, maar hij zou niet weten hoe zo'n grote doelstelling behaald zou moeten worden. Landelijk akkoord. Het college wil maximaal mee streven, in de regio, naar hoe die doelstelling zo maximaal mogelijk gehaald kan worden, maar wel met het realisme, dat het ook voor Lansingerland realiseerbaar moet zijn op alle vlakken. Daarom werkt de gemeente in die regionale energiestrategie samen om te kijken waar de ene gemeente kan excelleren en waar de ander. Misschien kan Lansingerland wel met zonnepanelen excelleren, omdat er heel veel bedrijventerrein is met daken waar prima zonnepanelen op zouden kunnen. Daar zou extra inzet op gedaan moeten worden om ervoor te zorgen dat die bedrijven een been bij kunnen trekken, voor zover dat nodig is, want nieuwe bedrijven hebben bijna allemaal zonnepanelen. Misschien kan meer gedaan worden dan gemeenten met wat minder bedrijventerrein. De heer Jumelet hoort dat de wethouder afhaakt op het moment dat het verzoek komt aan het college in de motie. Tot op de laatste zin is hij het met de wethouder eens. Hij had juist verwacht dat de wethouder zou zeggen: ik voel me erg gesterkt door hetgeen verzocht wordt aan het college. In het verzoek staat het jaartal 1990 niet genoemd. Het gaat erom, en dat is wat de wethouder betoogt en wat WIJ beoogt, dat met elkaar vast gesteld wordt een getal wat het uitgangspunt is voor het beleid en voor de monitoring. Het gaat niet om 1990. Dat staat ook in de motie en ook in de brief: er is zoveel veranderd in Lansingerland. Dat leidt er wellicht toe dat vast gesteld kan worden dat 1990 een niet relevant getal is. WIJ beoogt met de motie, dat aan het eind van het jaar gezegd kan worden dat dit het getal is of de waarde waar men van uit kan gaan. Of dat nou 850 is of 700, dat maakt niet uit. Wethouder Abee vindt dat nou juist het punt, waarbij hij van mening verschilt. In de motie doet WIJ voorkomen alsof de landelijke doelstelling, die het college ook nastreeft en waaraan Lansingerland regionaal een bijdrage aan probeert te leveren, is één op één meetbaar en toepasbaar. Dan komt de wethouder bij zijn volgende punt en sluit hij aan bij wat de heer Van der Stelt zei. Er moet gestuurd worden op hetgeen waar het effect heeft en wat resultaat op levert. Hij zou willen voorstellen, ook in de richting van deze motie, om het om te vormen naar het feit dat gezegd is dat in het uitvoeringsprogramma zo concreet mogelijk per onderwerp de doelen vast gesteld worden. Proberen vast te stellen wat het verleden was, proberen vast te stellen wat de toekomst is. Het feit dat de gemeente een A16 langs de deur krijgt, gaat iets betekenen. Het feit dat er nog duizenden woningen gebouwd gaan worden, gaat iets betekenen. Het feit dat er gelukkig heel veel economische groei is, vandaag heeft de wethouder nog weer 7,3 hectaren verkocht, jammer dat de heer Kampinga er niet is, op Bleizo. Dat zal allemaal mee gewogen moeten worden. De heer Jumelet merkt op, dat dit is wat onder B. staat. In die zin ziet hij het verschil niet. Wethouder Abee zegt dat er echt een verschil is, als alleen de uitstoot van Co2 gemeten wordt. Het college denkt dat het niet realistisch is, zoals het hier verwoord staat. Hij probeert toe te zeggen, dat in het uitvoeringsprogramma per item zo concreet mogelijk met alle kennis die er is, nogmaals, het is geen onwil, aangezet wordt wat er zo objectief mogelijk vastgesteld kan worden. Wat zijn de doelen? Wie wil men bereiken? In welk jaar? Dan zegt hij er ook maar gelijk bij: de bedoeling van het college was om het uitvoeringsprogramma vast te stellen en om het ter kennisname naar de raad te doen. Het is goed, gezien deze discussie en dat is ook een beetje een handreiking op deze motie, dat de raad het niet alleen bespreekt, maar het ook gaat vast stellen. Dan weet men met elkaar wat die doelen zijn. Dan kan zo concreet mogelijk met raadssteun of aanscherping vanuit de raad in de besluitvorming in deze raad de doelen vast gesteld worden. Kortom, zoals het er nu ligt denkt het college dat het echt niet realistisch is. Hij snapt de intentie, maar hij wil er graag op terug komen in het uitvoeringsprogramma. Hij rond af. Richting mevrouw Den Heijer nog de tweejaarlijkse update i.p.v. vier jaar, maar het college wil echt graag vast houden aan die vier jaar. Als de wereld verandert, zal natuurlijk op dat moment ook de visie aangepast moeten worden. Graag vast houden aan die vier jaar. Hij heeft de heer Blonk al weten te overtuigen en hij hoopt dat dat ook lukt bij D66. Volstrekt helder, als de kaarten anders geschud worden, dan zal de visie mogelijk eerder herzien moeten worden. Laat men dat dan met elkaar vast stellen. Toch wel blij dat hij de heer Jumelet ook nog heeft horen zeggen, dat het op zich wel een goede visie is. Dat was niet onduidelijk, hoewel hij hem meer heeft horen zeggen. Hij vond het prettig om dat te herhalen. Dan het echte slot. De heer Van der Stelt zei trots te zijn op deze visie. Dat is het college ook, dat mag ook best. Het gaat uiteindelijk om concrete doelen, die men weet te bereiken. Of dat dan in een percentage CO2 is uit te drukken, het gaat erom wat Lansingerland doet aan duurzaamheid. Volstrekt helder voor de raad en voor het college: er is geen keus. De heer Ruijtenberg heeft daar een mooie omschrijving over gegeven hoe de wereld ervoor staat en waar men naar toe moet. Men heeft geen keus. Iets ontkennen, hoofd in het zand steken, dat hoort hij gelukkig niemand in deze raad zeggen, maar dat gebeurt buiten dit huis, landelijk, ook wel. Dat is geen keuze. Duurzaamheid is iets, daar zal men in mee moeten gaan. En dat wil het college zo snel mogelijk als redelijkerwijs mogelijk is. Het college wil zich richten op wat technisch mogelijk is, zowel m.b.t. de gebouwen als wat mogelijk is in de toekomst. Dan wil het college ook heel realistisch kijken, dat is in ieder geval de opdracht die het college vanuit de coalitie heeft meegekregen, heel efficiënt met geld om gaan, geen kapitaalvernietiging, kijken welk moment het meest natuurlijk is. Dat wordt ook van burgers gevraagd en dat zal de gemeente ook doen. Heel belangrijk, en dan komt hij terug op waar hij mee begon, er zal draagvlak gecreëerd moeten worden, zowel in de raad, maar ook buiten bij inwoners.

Inwoners zullen overtuigd moeten worden, dat hetgeen wat vanuit de politiek aan mensen gevraagd wordt, dat dat realistisch is. Dat mensen mee genomen worden in het feit dat ze het begrijpen en ook enthousiast kunnen worden. Want mensen worden uiteindelijk ook enthousiast. Zelf merkt hij dat mensen laaiend enthousiast worden als ze eenmaal zien dat het niet alleen maar bedreigingen zijn, maar ook kansen. Kortom: het college gaat zich richten op de doelen en op het uitvoeringsprogramma waar men volop mee bezig is. Dank u wel.

De heer Jumelet vraagt om een schorsing van een minuut. De voorzitter schorst de vergadering voor enkele minuten.

Schorsing

Na de schorsing heropent de voorzitter de vergadering. Omwille van de tijd stelt hij voor dat de raadsleden zich beperken in de tweede termijn tot die moties en amendementen die gewijzigd worden of moeten worden en de reactie daarop en niet te herhalen op de punten die niet gewijzigd zijn. De heer Jumelet heeft twee wijzigingen. De voorzitter gaat alle fracties langs met de vraag of ze een wijziging hebben op een motie of amendement. Hij verzoekt de raad de discussie te beperken tot die moties en amendementen die gewijzigd zijn.

De heer Jumelet meldt m.b.t. de motie regionale energiestrategie, dat de tweede zin eruit gaat. WIJ beperkt het tot punt 1. De motie meten is weten en weten is meten gaat als volgt gewijzigd worden:

M2019-023
Verzoekt het college voor 1 januari 2020 in het uitvoeringsprogramma zo concreet mogelijk uitgangsposities en doelstellingen te formuleren.

Dit vervangt de volledige tekst bij ‘verzoekt het college’.

De heer Ruijtenberg heeft twee wijzigingen. De eerste betreft de motie laadpalen. Bij het oproep voor het college laat GL geheel de tweede bullet vallen. Het wordt dus:

M2019-028
Vóór Q2 2020 een doelstelling met de raad te delen voor het aandeel parkeerplaatsen, in 2021 en daaropvolgende jaren, dat voorzien is van een laadpaal dat gerelateerd is aan het aandeel elektrische voertuigen op de weg. Punt.

De tweede wijziging heeft te maken met een motie over het funderingsherstel. Daarbij wil hij van tevoren aangeven, dat GL informatie heeft bereikt dat er 1.400 woningen zijn, die potentieel risicovol. Vandaar de motie. GL gaat in op de suggestie van de heer Van der Stelt. Een gedeelte van de oproep wordt geschrapt. En de nieuwe oproep wordt:

M2019-026
roept het college op voor Q2 2020 de voor- en nadelen van en eventuele alternatieven voor het aansluiten bij het Fonds Duurzaam Funderingsherstel met de raad te delen. Punt.

Tweede termijn

De heer Blonk gaat alleen de gewijzigde moties langs. De motie RES is gewijzigd, zoals hij dat ook gevraagd heeft in de eerste termijn. L3B gaat dan nu voor stemmen. De footprint meten is weten is ook zodanig aangepast, dat het eigenlijk past in zijn eerste termijn, dus met deze gewijzigde motie zal L3B instemmen. De motie laadpalen is ook aangepast in die zin, dus daar gaat L3B ook voor stemmen. Hij wil toch nog een opmerking maken m.b.t. het amendement van D66 en van zijn eigen fractie. Het is van belang dat men die snellaadstations heeft, want dat geeft een ontlasting op de druk van het parkeren met laadpalen in de straat. Het is dus belangrijk, dat de gemeente die stations heeft in de buurt om de parkeerproblemen te kunnen ontlasten. Hij wil toch nog een slotopmerking maken. Het mag niet, maar hij probeert het toch. Iedereen weet donders goed hoe hij moet handelen om de CO2 uitstoot te verminderen. Wat men moet doen om de klimaatverandering in gunstige zin te beïnvloeden. Laat men zelf de eigen CO2 footprint verkleinen. Iedereen weet zelf echt wel wat hij moet doen. De gemeente kan via communicatie en voorlichting daar extra aandacht en hulp voor geven. Laat men wat dat betreft ook de hand in eigen boezem steken. Dank u wel.

De heer Machielse hecht er wel waarde aan om even kort te benoemen, dat hij de eerste termijn een bijzonder positieve opbouw vond hebben, maar hij kan het ook waarderen dat mevrouw Verhoef zo positief af wist te sluiten, want het leek er even naar toe te gaan dat men erg bleef hangen in cijfers en negatieve ideeën. De VVD is juist bijzonder trots op deze visie en hij ziet geen aanleiding om zijn

voorgenomen stemgedrag te wijzigen. Waarom niet? Omdat de wethouder toezegt en omschrijft wat hij al reeds gaat doen. De VVD ziet geen noodzaak om dat nog vast te leggen in moties. Immers, men heeft daarmee geen enkel effect op beleid of toekomstig beleid. De VVD gaat niet voor stemmen voor het voor stemmen. Dank.

De heer Van der Stelt kan grotendeels aansluiten bij de woorden van de heer Machielse. Toch loopt hij nog even de gewijzigde moties langs. De motie regionale energiestrategie: gelet op de reactie van de wethouder en zijn toezegging daaromtrent ziet het CDA geen reden om deze motie te steunen. De funderingsmotie: ook daarvoor geldt dat de beantwoording door de wethouder voor het CDA aanleiding is om de motie niet te steunen. Dat geldt ook voor de laadpalenmotie. Het amendement van D66 heeft wat CDA betreft prioriteit boven dit punt. De motie meten is weten en weten is meten: hier is heel lang over gesproken vandaag. De motie is aangepast, maar het CDA ziet geen reden om het te steunen, omdat het volledig in lijn is met wat het college heeft opgeschreven en van plan is met het uitvoeringsplan, dus het CDA zal deze niet steunen. Dank u wel.

De heer Jumelet doet soms een handreiking. Soms wordt de hand gepakt of de hand wordt niet gepakt. In dit geval merkt hij dat partijen de handreiking niet grijpen. Maar goed. WIJ heeft graag de beide moties aangepast. Het is belangrijk om het in deze vorm mee te geven aan het college. De motie doelstelling 2030 – 2050 van GL zal WIJ niet steunen op basis van de motivatie die hij al eerder gegeven heeft. De motie funderingsherstel en de motie laadpalen zal WIJ beide steunen. Het amendement van L3B en de VVD zal WIJ niet steunen ook op basis van de argumentatie die WIJ al gegeven heeft. WIJ wil de doelstellingen als een paal boven water laten staan. Het amendement van D66 steunt WIJ van harte. De twee amendementen van GL: WIJ vond het antwoord van de wethouder van dien aard, dat dat voldoende is. Dank u wel.

De heer Dieleman zou de motie over de RES al steunen en met de toelichting en de wijziging van WIJ kan de CU het nog steeds steunen. Dan de andere motie die WIJ heeft gewijzigd. Hij wijst de heer Van der Stelt er even op, dat zijn microfoon nog aan staat. Die motie kan de CU ook steunen. Men kan zich afvragen of het heel hard nodig is. Er staat dat het concreet moet worden in het uitvoeringsprogramma. Hij neemt aan, dat een uitvoeringsprogramma altijd concreet is. Hij doet ook geen kwaad en de heer Jumelet heeft er zo hard voor gewerkt vanavond, dat de CU deze gaat steunen. Dan GL. Er is een wijziging gedaan m.b.t. de laadpalen en het funderingsherstel. Die beide moties kan de CU daarmee steunen. Dank u wel.

Mevrouw Den Heijer meldt dat het stemgedrag van D66 niet veranderd zal zijn na de aanpassingen. D66 kan de moties van GL nu steunen na die aanpassingen, maar dat was al zo. En de andere ook. Ze wil alleen nog even aangeven, dat D66 de pogingen van de wethouder tot het verbindend optreden voor de duurzaamheidsvisie erg gewaardeerd heeft. De antwoorden zijn goed en ook de manier van het verbinden met de moties die worden aangeboden, de aanpassingen, de handreikingen, kan D66 erg waarderen, zodat deze duurzaamheidsvisie ook van iedereen wordt. Bedankt.

De heer Ruijtenberg zou alleen willen reageren op de moties van WIJ, die gewijzigd zijn. Bij deze is GL mede indiener, dus die zal WIJ uiteraard ook steunen.

Mevrouw Verhoef gaat het nog korter houden. Alle vier veranderde moties kan de PvdA steunen, omdat ze recht doen aan wat er is gezegd door de wethouder. Althans, dat is haar interpretatie. En ook rekening houdend met de opmerkingen van een aantal andere fracties. De PvdA gaat de RES steunen, meten is weten, de laadpalen en het funderingsplan. Dank u wel.

Beantwoording college

Wethouder Abee zal verrassend kort zijn. Hij heeft over de meeste moties en amendementen in de eerste termijn iets gezegd. Die zijn allemaal conform hetgeen het college voor stond. Toch nog even over de motie van de heer Jumelet, nummer 023, over meten is weten. Hij denkt dat er wijze woorden gesproken zijn als het gaat over handreikingen over en weer. Zo was het ook bedoeld. Mevrouw Den Heijer zegt dat ze het van iedereen wil maken. De wethouder doet een oproep aan iedereen, ook eerlijk richting zijn eigen CDA: laat men proberen dat draagvlak, wat in die visie juist zo belangrijk is, wat men in de samenleving wil hebben, dat het startpunt zo unaniem mogelijk in de raad genomen wordt. Hij is in ieder geval blij met de handreikingen die over en weer gedaan zijn. Hij roept op om dat zo massaal mogelijk te steunen. De heer Machielse vraagt of de wethouder op de visie doelt. Die wordt sowieso raadsbreed vast gesteld. Of probeert de wethouder de raad nu te verleiden om een motie aan te nemen, waarin niets meer of minder staat dan wat de wethouder reeds heeft toegezegd? Wethouder Abee bedoelt dit laatste. Soms is de werkelijkheid zo. Het handreiken doet soms iets bekrachtigen, waar men het misschien al over eens was. Dank u wel.

De voorzitter gaat over tot de stemming over de visie. De heer Van der Stelt vraagt 2 minuten schorsing aan. De voorzitter schorst de vergadering.

Schorsing

Na de schorsing heropent de voorzitter de vergadering. Hij gaat over tot de stemming, eerst over de amendementen, dan het voorstel en dan de moties.

A2019-009 maximale inspanning CO2
De voorzitter vraagt wie voor dit amendement is. Voor dit amendement zijn de fracties van L3B, CU, VVD en het CDA. De overige fracties zijn tegen en daarmee is het amendement aangenomen.

A2019-010 laadinfrastructuur
De voorzitter vraagt wie voor dit amendement is. Dit is met unanieme stemmen aangenomen.

A2019-011 eigen bedrijfsvoering volledig CO2 neutraal
De voorzitter vraagt wie voor dit amendement is. Voor dit amendement is de fractie van GL en de overige fracties zijn tegen. Daarmee is het amendement verworpen.

A2019-012 zonnedaken gerealiseerd op alle gemeentelijke gebouwen, waar technisch mogelijk
De voorzitter vraagt wie voor dit amendement is. Voor dit amendement is de fractie van GL, de overige tegen. Daarmee is het amendement verworpen.

De voorzitter brengt het aldus geamendeerde voorstel in stemming. De heer Ruijtenberg wil graag een stemverklaring afgeven. Hij heeft twee afgevaardigden in deze raad horen zeggen, dat de duurzaamheidsvisie van iedereen is en dat de duurzaamheidsvisie met algemene stemmen aangenomen gaat worden. Dat is niet het geval. De fractie van GL zal tegen deze duurzaamheidsvisie stemmen. Hoewel GL onderkent dat het een aantal elementen heeft, waar GL zich in kan vinden, is deze visie niet verreikend genoeg. De gemeente moet meer ambitie tonen. De gemeente is dat verplicht aan de inwoners en aan de mensen na deze generatie. Derhalve: deze visie is niet de visie van GL en de fractie van GL zal tegen stemmen. Dank u wel.

De voorzitter gaat over tot de stemming over het voorstel, de visie Lansingerland Duurzaam. Wie is er voor de visie? Voor zijn alle fracties behalve de fractie van GL en daarmee is het voorstel aangenomen.

Dan de moties.

M2019-023 meten is weten en weten is meten
De heer Van der Stelt wil graag een stemverklaring afleggen. Het CDA zal tegen deze motie stemmen, maar wil nadrukkelijk aangeven, dat het CDA trots is op wat de wethouder aangaf op deze visie. Het CDA heeft het volledige vertrouwen, dat in het uitvoeringsprogramma alle concreetheid zal worden gedeeld met de raad, zodat er gestuurd kan worden op de uitvoering, het tempo daarin en op de ambities. Dank u wel.

De voorzitter brengt de motie in stemming. Wie is er voor deze motie? Voor zijn de fracties van D66, WIJ, L3B, PvdA, GL en CU. Tegen de overige. Daarmee is de motie aangenomen.

M2019-024 Regionale Energie Strategie
De voorzitter vraagt wie voor deze motie is. Voor zijn dezelfde fracties. Tegen zijn de VVD en het CDA. Daarmee is deze motie ook aangenomen.

M2019-025 energiebesparing voor iedereen
De voorzitter vraagt wie voor deze motie is. Met unanieme stemmen aangenomen.

M2019-026 aansluiting funderingsherstel
De voorzitter vraagt wie voor deze motie is. Voor zijn de fracties van D66, WIJ, L3B, CU, PvdA en GL. Tegen zijn VVD en CDA. Daarmee is de motie aangenomen.

M2019-027 doelstelling CO2 uitstoot 2030 en 2050
De voorzitter vraagt wie voor deze motie is. Voor is de fractie van GL. De overige tegen. Deze is verworpen. De voorzitter brengt hem nogmaals in stemming. Wie is er voor deze motie. Voor is de fractie van GL, de overige fracties tegen, daarmee is de motie verworpen.

M2019-028 wees voorbereid op de overstap naar elektrisch rijden
De voorzitter vraagt wie voor deze motie is. Voor zijn de fracties van L3B, CU, GL, PvdA, WIJ en D66. Tegen zijn VVD en CDA. Daarmee is deze motie aangenomen.

8.c Motie vreemd aan de orde: overlast door lachgas
De voorzitter heeft dit onderwerp in zijn portefeuille. Hij zal zelf het agendapunt voorzitten omwille van de tijd, maar ook in de verwachting dat er weinig discussie zal ontstaan. Dat is geen aanwijzing voor als hij zijn voorzitterschap wel overdraagt, hij dan verwacht dat er wel discussie over ontstaat, in de toekomst. Maar omwille van de tijd denkt hij dat het snel behandeld kan worden.

De heer Lieverse bedankt de raad dat hij op dit late tijdstip deze motie nog mag inbrengen. Misschien is het goed om eerst een korte inleiding te geven. Daarbij kan hij een aantal vragen al beantwoorden, die de afgelopen dagen op de CU af zijn gekomen, waarbij hij ook de heer Bergwerff van het CDA bedoelt. De vragen gingen met name over: hoe nodig is zo'n motie? Is het eigenlijk wel mogelijk om dit als gemeente zo te regelen? En hoe gewenst is het bij de politie om dit soort dingen zo te regelen? Overigens is het voordeel van het tijdig rond sturen van de motie, dat de vragen van tevoren gesteld kunnen worden en dat hij die nu dan ook kan beantwoorden. Hij denkt dat het college zelf ook al iets voelt dat het goed is om iets dergelijks in de APV op te gaan nemen. In de media was te lezen dat twee dure auto's op elkaar gereden waren onder invloed van lachgas. Het onderwerp is in de commissie samenleving aan bod gekomen in een andere insteek. Toen om de schadelijke effecten, die het gebruik van dit genotmiddel met zich mee kan brengen. Eén van de problemen is, dat lachgas het imago heeft van onschuldig spul te zijn. Met name jongeren, tieners ook, gebruiken het om die reden bij feestjes zonder daar stiekem over te doen. Het spul kent hij zelf als anesthesist. Hij heeft het jaren toegepast en het was een gebruik, een goed gebruik, om patiënten er altijd op te wijzen dat na toepassing van dit spul of ander spul er nooit zonder begeleiding naar huis gegaan kon worden en zeker niet aan het verkeer deel genomen kan worden. Er is de laatste jaren een forse toename van het gebruik van lachgas te zien. Het hangt samen met Europees ingrijpen om het niet langer onder de geneesmiddelenwet te laten vallen, maar onder de warenwet. In de Tweede Kamer is op dit moment een discussie gaande, met name in gang gezet door het CDA en de PvdA. Minister Grapperhaus en staatssecretaris Blokhuis zijn nu aan het bekijken of de regelgeving in Europees verband in Nederland terug gedraaid kan worden. Er zijn problemen van overlast en van gevaar. In speeltuintjes zijn de weg gegooide patronen te vinden. Hetzelfde geldt voor een aantal parkeerplaatsen. Ook in Bleiswijk ziet hij dat gebeuren. Jongeren, die het spul gebruiken, worden baldadig en vertonen uitdagend gedrag. Anderen geeft het een onveilig gevoel. Eind mei reden vier jongeren in een dure Mercedes tegen een boom onder invloed van lachgas. Dat was in Rijswijk, niet heel ver hier vandaan. Gisteren werd een bewusteloos iemand in de auto aangetroffen met de lachgasballon nog in zijn mond. Wat de politie betreft. Men werd op de wenken bediend door een artikel in het AD van 2 dagen geleden. Peter Weijden, chef politie in Waddinxveen Zuidplas, verzuchtte dat het moeilijk is om op te treden. Hij weet n.a.v. een ander ongeval door lachgas, waarbij de auto dwars door de puien van een benzinestation was gereden. Dat was aan de A20 ter hoogte van Nieuwerkerk. Hij komt nu aan de motie toe.

M2019-029
De raad van Lansingerland, overwegende dat: het gebruik van lachgas de laatste jaren toeneemt; lachgas ook gebruikt wordt tijdens het deelnemen aan het verkeer; het gebruik van lachgas tot gevaarlijke verkeerssituaties kan leiden; het gebruik van lachgas kan leiden tot het verstoren van de openbare orde; lachgas legaal is en er niet wettelijk tegen opgereden kan worden bij verstoring van de openbare orde of bij het gebruik hiervan in het verkeer; de burgemeester heeft toegezegd een voorstel voor wijziging van de APV voor het einde van het jaar ter besluitvorming aan de raad voor te leggen. Van mening dat: het gebruik van lachgas tot gevaarlijke situaties kan leiden; handhaving handvatten aangereikt moeten worden bij hinder voor personen of verstoren van de openbare orde of het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid, in te kunnen grijpen. Verzoekt het college: 1. bij de komende wijziging van de APV hierin de mogelijkheid op te nemen, bijvoorbeeld naar voorbeeld van de gemeente Veldhoven, de eerste in Nederland, om het gebruik van lachgas in de openbare ruimte te kunnen verbieden op het moment dat openbare orde dan wel verkeersveiligheid in het gevaar komen; 2. het tegengaan van misbruik van lachgas in het vervolg op te nemen in vergunningen, convenanten etc. en gaat over tot de orde van de dag.

De heer Van Doorn wil toch een wat kritischer geluid laten horen, hoewel L3B het mogelijke probleem niet wil weg redeneren of heel klein maken. Er is inderdaad regelmatig wat te vinden in de pers. Er zijn incidenten. Als wat dieper ingezoomd wordt op de incidenten, dan is het zeer vaak niet alleen het lachgas, maar er worden andere downers gebruikt als GHB, alcohol of andere middelen. Dat is precies waar men voor zit. Momenteel zijn er nog geen signalen van de portefeuillehouder, maar ook niet vanuit de verslavingszorg, dat de politie momenteel instrumenten tekort komt om te kunnen handhaven als er overlast is. Bij rijden onder invloed heeft de wegenwet voldoende ruimte om in te grijpen als dat

geconstateerd wordt. Hetzelfde geldt voor de rommel. L3B ziet nog een aantal beperkingen in deze discussie. Daarmee zegt L3B niet dat er niets gedaan moet worden, want dan zou men onrecht doen aan wat er allemaal wel speelt. Zojuist werd een aantal voorbeelden gegeven m.b.t. wat er allemaal speelt. Voor wat wel gedaan zou kunnen worden, zou hij willen verwijzen naar de specialisten op dit gebied, die ook worden ingeschakeld door de regering. Dat is Trimbos Instituut. Zij hebben een aantal handreikingen geschreven. Handreikingen voor gemeenten, waar zes acties in zitten. Dat varieert van: breng nou eigenlijk het probleem eens in kaart. Zijn er gebruikersgroepen? Waar bevinden die zich? Ga in gesprek met degenen die het verhandelen, want dat is een belangrijke bron waar het vandaan komt. Zeg niet dat dat niet werkt. Bol.com heeft het bijvoorbeeld uit het assortiment gehaald. Winkeliers verkopen kleinere verpakkingen, gewoon voor het doel waar het ooit voor bedacht is. Zo zijn er nog meer van dat soort acties mogelijk, die gemeenten zouden kunnen doen, voordat men overgaat tot iets best wel verstrekkends als een verbod van iets wat tot nu toe niet verboden is. De regering breekt zich er ook nog het hoofd over hoe dit aangepakt zou moeten worden, juist omdat het verschrikkelijk lastig te handhaven is. Dan gaat men hierop BOA's inzetten, terwijl de drugsproblematiek in Lansingerland ook geen kleine is. Dat is eigenlijk het bruggetje wat hij zou willen maken naar wat men wel zou moeten doen. Hij zou eigenlijk willen voorstellen, hoewel hij de motie snapt, om na het zomerreces er eens een goede beeldvorming over te organiseren, dan wel een goede discussie in een commissie. Los van de handreiking, die al gedaan is vanuit Trimbos ook de voorlichtingspakketten voor ouders, voor jongeren, voor schoolleiding en leerkrachten, om tot een soort samenhang te komen. Dan zou hij eigenlijk het voorstel willen doen, als er dan een onderzoek gedaan wordt, om dan het middelengebruik binnen Lansingerland veel breder te trekken. Als er echt serieuze problemen zijn, dan ligt dat ook bij het coke gebruik, de speed, de XTC en dat soort middelen, en het alcoholmisbruik door jongeren. Dat zou eigenlijk zijn pleidooi zijn in reactie op deze motie. Laat men daar eens goed met elkaar van gedachten over wisselen, zodat er een goede analyse is om tot goede doelen te komen, zodat men vervolgens weet welke problematiek het is en dat men met een samenhangend maatregelenpakket komt, die er toe doet, want uiteindelijk gaat het om de volksgezondheid en de gezondheid van de jongeren. Dank u wel. De heer Lieverse vindt het lastig dat nu het Trimbos Instituut wordt genoemd. Hij weet niet of de heer Van Doorn de gegevens daarvan zelf heeft bekeken, want het Trimbos Instituut is juist degene die deskundig is, maar juist ook waarschuwt voor de moeite die ze hebben om de voorlichtingspakketten bij scholen terecht te krijgen, omdat het het imago heeft dat het onschuldig is. Juist tieners worden daar niet goed door bereikt. Op youtube zijn filmpjes te zien. De voorzitter zegt dat dit niet zijn termijn is, maar een interruptie. De heer Lieverse wil de heer Bergwerff vragen iets te zeggen over de youtube filmpjes. De heer Van Doorn wil hier nog netjes op reageren. In alle eerlijkheid denkt hij dat een krabbel in de APV de jongeren niet gaat bereiken. Hij zou toch willen inzetten op voorlichting naar die scholen toe, jongerenwerk. Zoek het in die preventieve hoek, ga het gesprek met de jongeren aan, want dat zijn degenen die het gebruiken. Wijs ze op de gevaren en kom met een samenhangend pakket. Een zinnetje in de APV gaat nu echt niet het verschil maken. Er is een veel bredere aanpak nodig als men echt resultaten wil boeken. Dank u wel.

De heer Hoek vindt het moeilijke problematiek, met name het punt van de handhaving. Daar heeft hij het eerder over gehad. Elly Klut, woordvoerder van de Nederlandse Gemeenten, stelt dat een verbod niet te handhaven is, omdat er sprake is van een legaal product. Dan hebben ze een soort second best optie opgenomen in de APV, die het dan tijdens evenementen verbiedt. Hij komt op alle evenementen in Lansingerland, maar hij heeft nog nooit gezien dat het gebruikt wordt, wat overigens niet wil zeggen dat het niet gebruikt wordt. Daarom vraagt hij zich af wat het effect is van een APV aanpassing, waarin het verboden wordt, terwijl daarmee niet het gebruik terug gedrongen wordt. Dat wordt pas echt terug gedrongen als men in gesprek gaat met jongeren, nadenkt over preventieve maatregelen, in contact zijn met ze. Daarom spreekt hem het voorstel van de heer Van Doorn ook wel aan om het in een bredere beeldvorming wat breed aan te vliegen. Men kan van alles verbieden, maar dat wil niet zeggen dat het gebruik af neemt. Kennelijk moet men uit een ander vaatje tappen om daarmee het verschil te maken. Hij wil graag eens filosoferen over hoe dat andere vaatje eruit zou moeten zien. De heer Van Doorn vindt hem aan zijn zijde. Dank u wel.

De heer Bergwerff merkt op, dat lachgaspatronen bedoeld zijn voor slagroomspuiten en niet om hersenen van zuurstof af te sluiten. Onder jongeren wordt het steeds normaler om een ampul lachgas in te nemen. Het is duidelijk dat het gebruik hiervan gevolgen heeft voor de gezondheid, maar ook voor de veiligheid. Momenteel is er een trend gaande, waarbij jongeren zichzelf filmen in een rijdende auto, terwijl lachgas gebruikt wordt. Deze video's worden gedeeld op sociale media en staan op youtube. Ook op het gebied van het milieu heeft lachgas invloed. Lachgas is een krachtig broeikasgas. Deze broeikaswerking is zeker 300 maal groter dan die van koolstofdioxide. Het kan tot 1,5 eeuw duren voordat het afgebroken is. Lachgas is zeer schadelijk. De heer Hoek vraagt of de heer Bergwerff denkt dat als het opgenomen wordt in de APV, en dat het niet meer mag, dat deze filmpjes ook niet meer verschijnen. Dat is toch een beetje jezelf voor de gek houden? Het gaat gewoon door, want het zijn processen waarbij jongeren elkaar gek maken. Juist daarom zou veel meer het gesprek gevoerd moeten worden wat er aan gedaan zou moeten worden. De heer Bergwerff gelooft echt wel dat handhavers iets kunnen doen als dit in de APV

opgenomen wordt. Op dit moment kan de politie niks doen als ze jongeren op een bankje lachgas zien gebruiken. Het is gewoon legaal. Ook als politieagenten mensen in een rijdende auto aan een ballon zien lurken, dan kunnen ze niets doen. Dat is toch van de gekke, vindt hij. Hij hoopt ook dat de Tweede Kamer tempo maakt om het landelijk wettelijk te verbieden. Hij hoort graag wat de burgemeester hierover denkt en of het mogelijk is om het te handhaven. Dank u wel. De heer Van Doorn is toch wel benieuwd hoe het CDA erin staat om het breder te trekken. Het CDA focust nu op het gebruik van lachgas en dat gaat hij echt niet kleiner maken, maar op het bankje ernaast wordt coke gebruikt, worden pillen geslikt. Er staat in de wet dat dat niet mag, maar dat gebeurt ook zomaar natuurlijk. Waarom toch niet kiezen voor een bredere aanpak? Die brede discussie voeren en dan met een integraal plan komen over alle middelen die hier misbruikt worden. De heer Bergwerff staat daar positief tegenover. Hij hoort ook graag wat de portefeuillehouder hierover te zeggen heeft. Dank u.

Mevrouw Van Bakel zegt dat het gebruik van lachgas momenteel erg populair is, maar het brengt ook gezondheidsrisico's met zich mee. Ze kent de horrorverhalen, maar dat geldt niet alleen voor lachgas. De VVD stelt net als L3B voor om dit onderwerp in een beeldvorming of een commissievergadering te bespreken, zodat het onderwerp serieus besproken kan worden en het de aandacht krijgt die het verdient. Daarmee ook de preventieve kant onder de aandacht te brengen, dan alleen een maatregel achteraf te zetten door alleen een regel op te nemen in de APV. Dank u wel.

De heer Jonker begint met te zeggen dat D66 niet van het reguleren en verbieden is van zoveel mogelijk dingen. Dat gezegd hebbende vond D66 de motie wel buitengewoon sympathiek. Het is buitengewoon geclausuleerd, het gaat niet alleen over lachgas op een school, maar over de verkeersveiligheid. Dat vindt D66 best een heel reëel punt. Tegelijk vindt hij ook de inbreng van L3B en de andere t.a.v. de brede integrale aanpak legitiem. Zijn voorkeur zou het ook hebben om het in een beeldvormende avond te bekijken, hoe dingen in samenhang opgepakt kunnen worden. Hij laat zijn definitieve oordeel afhangen van de reactie van de portefeuillehouder.

Mevrouw Gabin heeft de motie van de heer Lieverse met het volste begrip doorgenomen, maar GL ziet op dit moment geen aanleiding voor een verbod in de APV. Er is namelijk een goed beeld van de mogelijke risico's nodig om effectief beleid te kunnen maken. Er zijn vooralsnog geen duidelijke signalen dat het gebruik van lachgas een wezenlijk probleem vormt in deze gemeente. Is zo'n verbod dan wel noodzakelijk? Kan men het wel rechtvaardigen, vraagt GL zich af. Op dit moment loopt een onderzoek van het CHM naar lachgas. GL wacht liever eerst het landelijk onderzoek en de bijbehorende resultaten af. Daarbij kan lachgas pas verboden worden als er sprake is van overlast. Dit is nou juist heel lastig vast te stellen. Het opnemen van een verbod via een APV is mogelijk, maar het effect zal niet groot zijn. Als met al is het een nogal vreemde situatie. Lachgas mag wel verkocht en gekocht worden, maar niet gebruikt worden. Vooral de combinatie van alcohol of drugs met lachgas zou tot agressieve en mogelijke risico's kunnen leiden. Is dan een verbod op lachgas de oplossing? GL pleit, net als de overige fracties, ook voor meer alertheid op het gebruik van lachgas op scholen en andere plaatsen waar veel jongeren komen. Lachgas wordt vooral als experiment gebruikt. Het doel is om jongeren en ouderen bewust te maken van de risico's en verder gebruik te voorkomen. Dank u wel.

Mevrouw Verhoef zal de rij sluiten. De PvdA begrijpt heel goed de zorgen van de CU en de PvdA voelt daarin mee. Ook de PvdA vindt het een zorgelijk feit, dat lachgas steeds meer wordt gebruikt en de schadelijke effecten die het kan hebben. Tegelijkertijd staat de PvdA wel volledig achter het voorstel wat vanuit L3B is neergelegd om dit breder op te pakken en te kijken naar allerlei middelengebruik, met name onder jongeren, maar het is niet alleen onder jongeren. Om dat in kaart te krijgen en dan ook gezamenlijk te bespreken hoe men met oplossingen kan komen, want uiteindelijk gaat het om het terugdringen van het gebruik en dan zijn er misschien heel andere middelen nodig dan een zin in de APV, zoals de heer Van Doorn het verwoordde. Ook de PvdA is benieuwd wat de portefeuillehouder op deze motie heeft te zeggen.

De voorzitter bedoelde, toen hij het had over 'geen discussie', niet een onderlinge discussie, maar niet met hem. De meningen die in de raad geventileerd zijn, kan hij bij elkaar brengen en daar gaat hij een poging toe doen. Hij leest namelijk niet in de motie dat het gaat om een verbod op lachgas, het gaat om handvatten aan handhaving aanreiken om bij hinder.. enzovoorts. Het gaat in de APV over de openbare orde. Of verkeersveiligheid erin opgenomen kan worden, weet hij niet. In de toelichting onderaan leest hij dat Veldhoven een voorbeeld is. De heer Van Doorn leest toch echt bij het verzoek bij bullet 1. een verbod op het gebruik. Dat is dan toch gewoon een hard verbod en geen interpretatie van handvatten bieden aan handhavers? De voorzitter komt daar nog op. In Veldhoven is verkeer niet het onderdeel ervan, dus hij weet niet of dat kan. Overigens, de wegenverkeerswet biedt voldoende gelegenheid, want het ongeluk in Rotterdam was het gevolg van het feit dat de politie achter een gebruiker van lachgas aan ging. Als de heer Lieverse vraagt of het niet verstandig is om in de APV iets op te nemen, zodat bij verstoring van de openbare orde of de openbare veiligheid men wat kan doen, dan zou hij daar een voorstander van zijn. Waarom? Dan doet men hetzelfde als wat met alcohol is gedaan. Dat is ook niet

verboden, maar in de APV is gesteld: geen alcohol in speeltuinen. Nu heeft hij niets als lachgas leidt tot verstoring van de openbare orde, behalve mogelijk algemeen interpreteerbare delen. In die zin is een passage in de APV opnemen niet eens zo onverstandig. Tegelijkertijd is hij het geheel eens met het voorstel van de heer Van Doorn, en door anderen gedeeld, om breder naar de problematiek te kijken. Hij zou willen voorstellen, dat het college, en dan met name de wethouder jeugd en zorg, wethouder Van Tatenhove, en hijzelf, om een beeldvorming voor de raad te organiseren in oktober. Tegelijkertijd kan daarbij mee genomen worden de vraag wat men met de APV zou kunnen en waarom dat handig zou zijn. Dan kan op dat moment het signaal gegeven worden: dat lijkt een goed idee voor de APV. Dan kan hij hem nog in de APV voegen. De voorzitter doet dus de toezegging: 1. Het mondelinge verzoek van de heer Van Doorn en door anderen omarmd: een goede beeldvorming in oktober. Dan ligt er ook een concreet voorstel m.b.t. wat men in de APV zou kunnen en wat de burgemeester zou willen regelen in de APV. Dan kan bij het vast stellen van de APV de raad beslissen of de raad dat ook daadwerkelijk wilt. In oktober kan er een hint gegeven worden m.b.t. het voorstel wat de raad van de burgemeester verwacht. Als de raad daarmee kan leven, dan zijn er twee opties t.a.v. de motie. Aannemen of intrekken, want als de raad hem afwijst, mag de burgemeester geen voorstel meer doen bij de APV eigenlijk, want dan is het tegendeel waar. Dit geeft hij even mee.

Tweede termijn

De heer Lieverse wordt ingefluisterd om een kwartier te schorsen. Dit lijkt hem niet perse nodig. Hij denkt dat de handreiking van de portefeuillehouder aangenomen wordt door de CU. De motie wordt aangehouden en de CU ziet het initiatief van de burgemeester tegemoet. Intrekken is het juiste woord.

De heer Hoek worstelt. Als er voorstellen zijn om een APV aan te passen, dan kleurt dat ook een beetje de beeldvorming, want men gaat een bepaalde richting op. Daar zou hij voor willen waken.

De heer Bergwerff wil de portefeuillehouder bedanken, dat er mogelijkheden zijn. Het CDA gaat akkoord met het intrekken van de motie.

De voorzitter antwoordt richting de heer Hoek, dat hij in oktober de mogelijkheden en onmogelijkheden voor de APV, de wenselijkheden en de onwenselijkheden, netjes zal voorleggen aan de raad, dat er geen richting uit komt. Dan kan op basis daarvan in oktober, in de beeldvorming, aangeven welke richting het op moet. Dit signaal neemt hij ter harte. Op basis daarvan krijgt de raad een voorstel m.b.t. de APV van hem. De heer Van Doorn zou wel graag een koppeling willen zien. Nu wordt het een soort technische exercitie m.b.t. wat kan in de APV. Hij wil het wel gekoppeld zien aan de problematiek die er dan zou zijn in Lansingerland, want dat is voor hem nog niet aangetoond. De voorzitter geeft aan, dat het één geheel is, absoluut. Hij gaat ervoor zorgen.

9. Hamerstukken:

9.a Bekrachtiging geheimhouding (indien van toepassing)
9.b Ontwerp grenscorrectie Hordijklocatie met Rotterdam
9.c Vangnetuitkering 2018
9.d Huis van de Samenleving
9.e Bestemmingsplan Bedrijvenpark Oudeland 2019 – fase 2

De voorzitter hamert de hamerstukken af.

10. Sluiting
De voorzitter sluit de vergadering om 23.40 uur. Hij wenst een ieder een heel goede zomer. Hij dankt de raad voor het constructieve jaar, de discussie bij de kadernota, vandaag de visie duurzaamheid. De gemeente laat een stevige, bestuurlijke slagkracht zien en daar is hij ontzettend trots op. De raad heeft de vakantie verdiend.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

drs. Marijke Walhout

Raadsvoorstel

Datum Raad
3 oktober 2019

Registratienummer
BR1900115

Onderwerp
Lijst ingekomen stukken gemeenteraad 3 oktober 2019

Gevraagde beslissing

1. De lijst ingekomen stukken (T19.14226) en de wijze van afdoening vast te stellen.
2. De lijst met toezeggingen (T19.13878) en moties (T19.13879) vast te stellen en de daarin grijs gemaakte toezeggingen en moties af te voeren.

Toelichting

U wordt gevraagd om de lijst van ingekomen stukken en de daarbij aangegeven wijze van afdoening vast te stellen:
- A Voor kennisgeving aannemen;
- B Ter voorbereiding van besluitvorming in handen stellen van het college;
- C Ter afdoening in handen stellen van het college;
- D Voorleggen aan agendacommissie voor mogelijke agendering.

Op de lijst toezeggingen en moties zijn de in de afgelopen tijd afgehandelde items grijs gearceerd. De raad wordt gevraagd deze van de lijst af te voeren.

De ingekomen stukken zijn integraal beschikbaar voor raads- en commissieleden in Ibabs. Voor overige geïnteresseerden zijn de stukken die in de lijst geduid zijn met een W te raadplegen op de website. Stukken die in de lijst geduid zijn met een G zijn op te vragen via griffie@lansingerland.nl

Bijlagen
- Overzicht van ingekomen stukken van de raad van 3 oktober 2019, T19.14226
- Overzicht van de toezeggingen, T19.13878
- Overzicht van de moties, T19.13879

Raadsbesluit

Datum Raad
3 oktober 2019
Registratienummer
BR1900115

Onderwerp
Lijst ingekomen stukken gemeenteraad 3 oktober 2019

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Besluit(en)

1. De lijst ingekomen stukken (T19.14226) en de wijze van afdoening vast te stellen.
2. De lijst met toezeggingen (T19.13878) en moties (T19.13879) vast te stellen en de daarin grijs gemaakte toezeggingen en moties af te voeren.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

OVERZICHT LIJST INGEKOMEN STUKKEN GEMEENTERAAD 3 OKTOBER 2019

Lijst bevat stukken die t/m vrijdag 20 september bij de griffie zijn binnengekomen.

Corsanummer: T19.14226

Datum raad	Omschrijving	Afzender	Categorie	Beschikbaar via *
03-10-2019	A01-Brief Rekenkamer betr. onderzoeksopzet zo lang mogelijk zelfstandig wonen	Rekenkamer Lansingerland	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A02-VNG Ledenbrief 19-050 inzake ledenraadpleging Cao gemeenten 2019-2020	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A03-Ledenbrief 19-051 inzake Uitkomst ledenraadpleging meerjarenbeleidsplan CvA	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A04-Ledenbrief 19-052 inzake Ledenraadpleging Onderhandelaarsakkoord Cao SW 2019	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A05-Jaarrekening 2018 en Begroting 2020 betrreffende het Recreatiegebied Rottemeren	Recreatieschap Rottemeren	A - Ter informatie	G

03-10-2019	A06-Voorjaarsnota 2019 en de vastgestelde begroting 2020 SVHW	SVHW	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A07-Informatieverstrekking inzake toegankelijkheid van digitale informatie en dienstverlening	Ministerie BiZa en Koninkrijksrelaties	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A08-Ledenbrief 19-055 inzake Wet verplichte geestelijke gezondheidszorg	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A09-Ledenbrief 19-056 inzake Stikstof problematiek en inventarisatie gevolgen voor gemeenten	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A10-Informatieverstrekking inzake Noodzaak aanpassing rekenmethode accres Algemene Bijdrage	Gemeente Culemborg	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A11-Vaststellen jaarstukken 2018, begroting 2020 en 1e herziening begroting	Bedrijvenschap Hoefweg	A - Ter informatie	G

	2019			
03-10-2019	A12-Informatieverstrekking inzake vaststellen jaarstukken 2018 begroting 2020 en 1e herziening begroting 2019	Bedirjvenschap Hoefweg	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A13-Informatieverstrekking inzake Motie Gemeente Oostzaan inzake Toename discriminatie	Gemeente Oostzaan	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A14-Aangenomen motie Als we verder de trap af moeten dan komen we onder water	Gemeente Heemstede	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A15-Ledenbrief 19-057 inzake Doordecentralisatie en nieuw verdeelmodel MO BW en BG	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A16-Ledenbrief 19-053 inzake Regionale samenwerking gemeenten en zorgverzekeraars	VNG	A - Ter informatie	W

03-10-2019	A17-Informatieverstrekking inzake vaststellen jaarstukken 2018 begroting 2020 en 1e herziening begroting 2019	GR Bleizo	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A18-Geactualiseerde Fraude risicoanalyse van GR Bleizo	GR Bleizo		G
03-10-2019	A18-Geactualiseerde risicoanalyse van GR Bleizo	GR Bleizo	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A19-Zeer schadelijke effecten van 5G straling	Anoniem	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A20-Verzoek inzake het regelen van een cao voor werknemers met een arbeidsbeperking	FNV bericht	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A21-Financieel toezicht en Jaarrekening 2018	PZH	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A22-Reactie op zienswijze programmabegroting 2020 en jaarrekening 2018	Recreatieschap Rottemeren	A - Ter informatie	W

03-10-2019	A23-VNG Ledenbrief 19-061 GT Print	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A24-VNG Ledenbrief 19-058 betr. Klimaatakkoord	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A25-VNG Ledenbrief 19-054 betr. Geactualiseerd VNG model Inkoop en aanbestedingsbeleid	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A26-VNG Ledenbrief 19-059 betr. Indexering wijziging subsidies bekostiging welzijn en cultuur 2017-2020	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A27-LOGA ledenbrief 19-060 betr. Correctie op brief I201900344 Actualisering begrippen brandweerhoofdstukken aan hoofstuk 3 CAR UWO	LOGA	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A28-VNG Ledenbrief 19-062 betr. Wijzigingen modelverordeningen gemeentelijke belastingen	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A29-Motie Begrotingsevenwicht	Gemeente Renkum	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A30-Brief PvdA aan MRDH	Petra Verhoef,	A - Ter informatie	G

	over evaluatie van besluit om bushalte Bonfut langs ZoRo-lijn op te heffen	fractievoorzitter PvdA		
03-10-2019	A31-Reactie op interview burgemeester met De Heraut	Anoniem	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A32-Wijziging Model APV zomer 2019	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A33-Afschrift brief betreffende verlenging van de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen inzake het bestemmingsplan Hoekeindseweg 119 naar 18/09/2019	Raad van State	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A34-Archiefwet, selectielijsdt en (beperking van) openbaarheid	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A35-Ledenbrief 19-065 betr. wijziging eigen bijdrage PGB BW en maatregelen i.v.m. stapelfacturen eigen bjdrage	VNG	A - Ter informatie	W

03-10-2019	A36-Informatieverstrekking inzake verhouding ambtsgebed en beginsel scheiding kerk en staat	Ministerie van Binnenlandse Zaken	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A37-Begroting 2020 en Jaarrekening 2018	Provincie Zuid-Holland	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A38-Informatieverstrekking inzake het beroepschrift BP Bedrijvenpark Oudeland 2019 fase 2 omgevingsvergunning en exploitatieplan	Raad van State	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A39-Verzoek stukken toe te sturen betreffende het beroep BP Bedrijvenpark Oudeland 2019 fase 2 omgevingsvergunning en exploitatieplan	Raad van State	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A40-Informatieverstrekking inzake Begroting 2020 en jaarrekening 2018 Jeugdhulp Rijnmond	Provincie Zuid-Holland	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A41-Uiting van zorg over	Anoniem	A - Ter informatie	G

	gezondheid in verband met het uitrollen van 5G netwerk			
03-10-2019	A42-Uiting van zorg over gezondheid in verband met het uitrollen van 5G netwerk 1 - 3	Anoniem	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A43-Brief namens verontruste burgers inzake uitrol 5G in relatie tot volksgezondheid 2-3	Anoniem	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A44-Brief namens verontruste burgers inzake uitrol 5G in relatie tot volksgezondheid 3-3	Anoniem	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A45-Uiting van zorg over gezondheid in verband met het uitrollen van 5G netwerk	Anoniem	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A46-Uiting van zorg over gezondheid in verband met het uitrollen van 5G netwerk	Anoniem	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A47-Uiting van zorg over gezondheid in verband met het uitrollen van 5G	Anoniem	A - Ter informatie	G

	netwerk			
03-10-2019	A48-Uiting van zorg over gezondheid in verband met het uitrollen van 5G netwerk	Anoniem	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A49-Juridische mededeling van aansprakelijkheid inzake het 5G netwerk	Anoniem	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A50-Uiting van ongenoegen inzake de uitrol van het 5G-Netwerk	Anoniem	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A51-Brief over standplaatsen Berkel Centrum	Bloemenboyd	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A52-Ledenbrief 19-067 Cao Ontslagcommissie	LOGA	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A53-Ledenbrief 19-068 Openstelling vacatures VNG bestuur en commissies	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A54-VNG ledenbrief 19-069 - LOGA 19-068 inzake uitwerkingen akkoord Cao Gemeenten 2019 - 2020 -1 CAR-	VNG	A - Ter informatie	W

	UWO 2019 en 2020			
03-10-2019	A55-Lbr. 19-071 Toetsing Klimaatakkoord en uitnodiging voor bijeenkomsten in het land	VNG	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A56-VNG ledenbrief 19-070 - LOGA 19-069 inzake uitwerkingen akkoord Cao Gemeenten 2019 - 2020 2 Cao Gemeenten vanaf 1 januari 2020	LOGA	A - Ter informatie	G
03-10-2019	A57-Lokale zaken in het geding door CETA-verdrag	Anoniem	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A58-Informatieverstrekking inzake Ruil jij je gezonheid in voor winst?	F. Bersch, campagneleider Wij Stoppen CETA bij Milieudefensie	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A59-Informatieverstrekking inzake pensioenzorgen	Leo Elfers, raadslid CDA gemeente Zwolle	A - Ter informatie	W
03-10-2019	A60-Zomerbrief 2019	Nederlandse Vereniging voor Raadsleden	A - Ter informatie	G
03-10-2019	B01-Stukken ter informatie m.b.t. beroep	Raad van State	B - In handen van het college ter voorbereiding	G

	inzake procedure bestemmingsplan Wethouder Schipperstraat te Berkel en Rodenrijs		van besluitvorming	
03-10-2019	B02-Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Woning Hoeksekade Noord, deellocatie B	La Gro Geelkerken Advocaten	B - In handen van het college ter voorbereiding van besluitvorming	G
03-10-2019	C01-WOB-verzoek betreffende contracten voor het ophalen en recyclen plastic in Lansingerland	Anoniem	C - In handen van het college ter afdoening	G
03-10-2019	C02-Grenscorrectie tussen Lansingerland en Rotterdam voor Hordijk locatie	Anoniem	C - In handen van het college ter afdoening	G
03-10-2019	C03-StichtingStralingsArmNederland betr. informatieverzoek over uitrol 5G Netwerk	StichtingStralingsArmNederland	C - In handen van het college ter afdoening	G
03-10-2019	C04-Maak plaats voor wilde bloemen	Anoniem	C - In handen van het college ter afdoening	G
03-10-2019	C05-Brief inzake overlast gemotoriseerd verkeer na	Anoniem	C - In handen van het college ter afdoening	G

	weghalen verkeersborden bij de Rottedijk			
03-10-2019	C06-Aanbevelingen om plaats te maken voor wilde bloemen binnen de gemeente met verzoek om reactie	Anoniem	C - In handen van het college ter afdoening	G
03-10-2019	C07-Verzoek een antwoord op de ingezonden stuk in de Heraut van 21/08/2019 betreffende het plein in het centrum Berkel en Rodenrijs	Anoniem	C - In handen van het college ter afdoening	G
03-10-2019	C08-Oplossing standplaatsenkwestie	WIJ Lansingerland	C - In handen van het college ter afdoening	W
03-10-2019	C09-Reactie op variantenstudie parkeren Centrum Berkel Oost	Hoogvliet en Aldi	C - In handen van het college ter afdoening	G

TL 2015	Inhoud toezegging	Verantw. Wethouder	Tijdens	Datum	Team	Stand van zaken	Geaccor-deerd in raad d.d.
T2015-61	Prins Mauritsschool: Het college stuurt de raad een tussen-rapportage aan het eind van het 3e jaar/begin 4e jaar over de stand van zaken bij het gebruik van het gebouw aan de Orionstraat als dislocatie van de Prins Johan Friso School.	Ankie van Tatenhove	fvc b	18-5-2015	MO	Afgehandeld met brief U19.05690 d.d. 18 juli 2019.	

TL 2017	Inhoud toezegging	Verantw. Wethouder	Tijdens	Datum	Team	Stand van zaken	Geaccordeerd in raad d.d.
T2017-051	Cultuurnota: alle PM-posten worden nog uitgewerkt in voorstellen (inhoudelijk en financieel) en komen later in de raad.	Ankie van Tatenhove	Raad	6-4-2017	MO	De openstaande PM-posten uit de Cultuurnota van 2017 zijn kunst in de openbare ruimte en Museum Lansingerland. Met brief U19.02303 informeerden wij de gemeenteraad over de voortgang.	
T2017-128	Principebesluit Hoekeindseweg 147 (Vonk caravanstelling): de raad wordt geïnformeerd als het voorontwerpbestemmingsplan gereed is.	Kathy Arends	Brief/memo	21-9-2017	R&EB	Q3 - 2019. We zijn met Vonk caravanstalling in overleg om tot een gedragen vo te komen. Dat kost bij beide partijen tijd.	
T2017-204	De wethouder zal de raad rapporteren bij de eerste IHP-beeldvorming over de huisvestingsproblematiek in Bleiswijk de Anne Frankschool maakt daar onderdeel vanuit.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	7-12-2017	MO	Beeldvorming heeft plaatsgevonden.	

TL 2018	Inhoud toezegging	Verantw. Wethouder	Tijdens	Datum	Team	Stand van zaken	Geaccordeerd in raad d.d.
T2018-010	Huisvesting voor arbeidsmigranten in Lansingerland: het beleid wordt in 2018 aan de gemeenteraad voorgelegd.	Kathy Arends	Brief/memo	25-1-2018	R&EB	De input van de onlangs gehouden beeldvormende avond nemen we mee in de verdere uitwerking. In Q3 komt het voorstel naar de raad.	
T2018-023	Evenementenvisie: Er wordt nagekeken of het naast de in de visie genoemde elektriciteitspunten, schoonwaterpunten en vuilwatertanks ook mogelijk is de evenemententerreinen uit te rusten met wifi-punten.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	8-2-2018	R&EB	Een vast wifi-punt is moeilijk te realiseren en niet wenselijk vanwege de hoge piekbelasting tijdens evenementen. We bekijken nu de mogelijkheid voor een mobiel wifipunt. We vragen hiervoor offertes op en indien mogelijk lanceren we dit als proef voor de start van het nieuwe evenementenseizoen.	
T2018-037	Uitvoering Wet banenafspraak: het college laat door WSP aanvullend onderzoek doen naar mogelijkheden op andere afdelingen dan de buitendienst. In Q4 - 2018 informeert het college de raad over de uitkomst.	Pieter van de Stadt	Brief/memo	23-4-2018	O&J		

T2018-038	Poller Noordeindseweg: Het college informeert de raad op korte termijn over het vervolgproces voor de pollertijden.	Simon Fortuyn	Brief/memo	5-4-2018	R&EB	Op 14 mei zijn hierover raadsvragen gesteld. College antwoordde hierop: Dit proces starten wij binnenkort. Wij informeren in juni de omgeving over het voornemen om een verkeersbesluit te nemen en het bijhorende proces. Doel is het verkeersbesluit in juli te publiceren. Brief is verstuurd en hiermee afgehandeld.	
T2018-073	Beleidsplan politie: De burgemeester zal in overleg met het presidium weer een besloten bijeenkomst met de raad beleggen om de raad te informeren over actuele veiligheidszaken.	Pieter van de Stadt	Cie AB	12-9-2018	V&APV	Verzoek aan presidium aan te geven wanneer dit uitkomt.	
T2018-076	Rapport Rekenkamer Afvalbeleid etc.: de tips van de heer Muis bv over de openingstijden van het afvalbrengstation, manieren om goed gedrag te belonen, zal de wethouder meenemen in het gesprek over het nieuwe beleid.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	11-9-2018	KOR	Kaderstelling nieuw beleid is besproken tijdens beeld-vormende avond op 12 december 2018 en in de cie. Ruimte van 12 maart 2019. Planning cie. Ruimte 12 nov. 2019, Raad 28 nov. 2019.	

T2018-088	Tarieven OV en MRDH: Men is bezig met het opstellen van een tarievenkader. Na bespreking in klankbordgroep en adviescommissie komt de wethouder hiermee naar de raadscommissie, in Q1	Simon Fortuyn	Raad	29-11-2018	R&EB	Q3 - 2019.De MRDH heeft het proces van het tarievenkader herstart. Q4-2019 is ruimte voor discussie hierover. Vaststelling is beoogd in Q1-2020. De nieuwe planning van de MRDH voor het tarievenkader is vaststelling in Q1-2020. Q4-2019 is ruimte voor discussie.	
T2018-090	Bestemmingsplan Berkel Centrum: De problematiek rond de woning van de heer Vreugdenhil: de familie zal ruim betrokken worden bij de uitvoering van de plannen rondom de woning (de privacy, inpassing in groen en inpassing in water).	Albert Abee	Raad	29-11-2018	R&EB	Wordt Q4 in plaats van Q2. Het inrichtingsplan wordt afgestemd met dhr. Vreugdenhil. Komt terug bij presentatie inrichtingsplan aan de raad in Q4.	
T2018-091	Bestemmingsplan Berkel Centrum: Het inrichtingsplan wordt voorgelegd aan en besproken met de commissie Ruimte. Uiteraard zullen de opmerkingen serieus genomen worden en meegenomen worden in het definitieve plan.	Albert Abee	Raad	29-11-2018	R&EB	Q4 - 2019.	

T2018-094	Mission paper/Bleizo West: Voor deze uitwerking formuleren we samen met Zoetermeer een bestuursopdracht. Afgesproken is dat deze bestuursopdracht voor 1 december geformuleerd is en dat de uitwerking van deze opdracht duurt tot begin april 2019. De uitkomsten hiervan bespreekt het college in het tweede kwartaal van 2019 met de raad.	Kathy Arends	Cie AB	10-12-2018	R&EB	Met brief U19.00628 is de gemeenteraad geïnformeerd over de bestuursopdracht. Brief is verstuurd en hiermee afgehandeld.	
T2018-095	Belastingverordening: Onlangs is in de Tweede Kamer een voorstel van Pieter Omtzigt aangenomen, waarbij de gemeenten bij diverse verenigingen niet het hoge OZB tarief voor gebouwen in rekening hoeven te brengen. Bij de begroting 2020, volgend jaar dus, over 10 maanden, zal gekeken worden of er nieuwe redenen zijn om daar verenigingen in tegemoet te komen.	Albert Abee	Raad	29-11-2018	FI&F	Afhandeling vindt plaats bij de Begroting van 2020 (afronding november 2019).	
T2018-099	Memo aan raad T18.15504 Actuele ontwikkelingen specialistische jeugdhulp: Pareto scan casussen: het doornemen van een nader te bepalen aantal grootverbruikers van jeugdzorg en het beoordelen. Het college informeert de raad begin 2019 over dit onderzoek.	Ankie van Tatenhove	Brief/memo	11-12-2018	MO	Dit project is onderdeel van de actielijn 2 uit raadsbrief U19.04567. Wij voeren dit onderzoek uit in samenwerking met regiogemeenten en zoeken hierbij de aansluiting met het transformatiefonds van de gemeenschappelijke regeling. Wij starten de uitvoering van dit onderzoek nog voor de zomervakantie.	

TL 2019	Inhoud toezegging	Verantw. Wethouder	Tijdens	Datum	Team	Stand van zaken	Geaccordeerd in raad d.d.
T2019-004	Jeugdzorg: wethouder Van Tatenhove vraagt bij wethouder Abee na of er inzicht is in de budgetten van het sociaal domein, nu dit budget niet meer apart toegekend wordt. Met name hoe het onderdeel jeugd nu versleuteld zit in de algemene uitkering.	Albert Abee	Cie Samenl	17-1-2019	MO	Q3 - 2019.	
T2019-006	Chillplekken en openbare wifi: Een van de inrichtingswensen bij het aanleggen van chillplekken is het realiseren van WiFi. Er komt een dergelijke voorziening als proef bij de chillplek in het Annie MG Schmidtpark. Door diverse technische redenen heeft de uitvoering hiervan vertraging opgelopen. Het college verwacht deze in het eerste kwartaal van 2019 te kunnen realiseren. De aanvraag in het kader van subsidieregeling WiFi4EU is goedgekeurd. Het college informeert de raad in het eerste kwartaal van 2019 over het vervolg hiervan.	Ankie van Tatenhove	Brief/memo	24-10-2019	MO	Raadsbrief volgt in Q3 - 2019.	
T2019-009	Principebesluit Noordersingel 2 (U18.12374): De Raad wordt geïnformeerd als het (voor) ontwerpbestemmingsplan gereed is. Naar verwachting zal dit in het eerste kwartaal van 2019 zijn. De uiteindelijke vaststelling van het bestemmingsplan wordt eind 2019 verwacht.	Kathy Arends	Brief/memo	7-2-2019	R&EB	Q2 - 2019. Principebesluit Noordersingel 2: voorontwerpbestemmingsplan gereed in vierde kwartaal 2019 en vaststelling naar verwachting in tweede kwartaal 2020.	

T2019-010	In de overeenkomst Right to Challenge dierenweide Leeuwenkuil zijn evaluatie-momenten opgenomen. In de commissie ruimte zal eind 2019 een terugkoppeling worden gegeven over de vorderingen en de uitvoering.	Simon Fortuyn	Brief/memo	19-2-2019	KOR		
T2019-013	Brief van 22 maart 2019 (U19.01840) over afwegingskader terrassen: pilot terrassen loopt van april 2019 tot april 2020. Het college informeert over de uitkomsten van de pilot.	Kathy Arends	Brief/memo	22-3-2019	R&EB	Gereed 2020. Voor de pilot zijn al enkele terrassenaanvragen ontvangen, samen met bewoners en ondernemers in gesprek geweest.	
T2019-014	Gebieds- en legesverordening Rottemeren - De portefeuillehouder bespreekt de inhoud en de tarieven van de legesverordening in het dagelijks bestuur van het recreatieschap en koppelt de uitkomsten hiervan, al dan niet in de vorm van een gewijzigd voorstel (verordening en/of tarieven), binnen drie maanden terug aan de commissie.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	12-3-2019	R&EB	Q4 - 2019. Brief volgt.	
T2019-015	De dienstverleningsvisie komt in Q2-2019 als bespreekstuk naar de raad en dient als basis voor de visie op het huis van de samenleving. Het college gaat door met het uitwerken van ideeën voor het huis van de samenleving. Commerciële verhuur gaat niet meer plaatsvinden.	Simon Fortuyn	Cie AB	13-3-2019	FI&F	3 juli 2019 bespreekpunt in commissie AB.	

T2019-016	Brief U19.02377 Voorontwerpbestemmingsplan "Woningbouwlocatie Treurniet" - De Raad wordt naar verwachting in juni 2019 over het ontwerpbestemmingsplan geïnformeerd, inclusief de bijbehorende procedure. Vaststelling staat gepland voor het vierde kwartaal van 2019.	Kathy Arends	Brief/memo	29-3-2019	GO&V	Q4 - 2019.	
T2019-017	Brief U19.02458 Inrichtingsplan Berkel Centrum West Het inrichtingsplan wordt in het derde kwartaal van 2019 aangeboden.	Albert Abee	Brief/memo		GO&V	Q4 - 2019.	
T2019-018	De burgemeester zal een voorstel doen om een soort handhelds voor de BOA's aan te schaffen, waarmee zij buiten direct kunnen registreren wat zij doen, zodat er altijd en PV ter beschikking is en verslag op papier. Dat komt naar de raad.	Pieter van de Stadt	Raad	28-3-2019	V&APV	Q4 -2019 we inventariseren de aanbieders en schaffen handhelds aan. Daarover informeren we de raad per brief.	
T2019-020	Brief U19.02761 Verkeerssituatie Molenweg/ Zuidersingel Verkenning naar de verkeers-situatie op de Molenweg en de Zuidersingel. Het college heeft meer tijd nodig voor het opstellen van een verkenning en een goede afweging in dit dossier. Het college verwacht deze binnen twee maanden (uiterlijk begin juni 2019) met de Gemeenteraad te delen.	Simon Fortuyn	Brief/memo	4-4-2019	R&EB	Komt in de kadernota 2019. De bedrijven Post en Koppert zijn hierover geïnformeerd. Afgehandeld met brief U19.06731.	

T2019-021	Brief U19.01832 Principebesluit vergroten woonbestemming Oosteindsepad 5 Als in het proces van verdere uitwerking van het plan blijkt dat de inzichten van de bij het plan betrokken belanghebbenden principieel uiteenlopen, dan wordt de Raad daar actief over geïnformeerd. De Raad wordt geïnformeerd als het voorontwerp-bestemmingsplan gereed is. Het uiteindelijke bestemmingsplan wordt naar verwachting eind 2019 aan de Raad ter besluitvorming voorgelegd.	Kathy Arends	Brief/memo	26-3-2019	R&EB	Wordt Q4 - 2019. Voorontwerpbestemmingsplan gereed in Q4 2019 en vaststelling naar verwachting in Q2 - 2020.	

T2019-023	Brief U19.02326 Principebesluit bouw woning tussen Noordersingel 72 en 74 Het initiatief betreft het verplaatsen van een bouwvlak. Omdat het concept bouwplan een goed vertrekpunt is voor verdere planvorming, is het voor deze ontwikkeling niet noodzakelijk om aanvullende kaders aan deze ontwikkeling mee te geven. Echter, mocht in het proces van verdere uitwerking van het plan blijken dat de inzichten van de bij het plan betrokken belanghebbenden principieel uiteenlopen, dan wordt de Raad daar actief over geïnformeerd. De Raad wordt geïnformeerd zodra het voorontwerpbestemmingsplan gereed is. Naar verwachting is dit in het tweede kwartaal van 2019. De Raad stelt uiteindelijk het bestemmingsplan vast. Naar verwachting wordt het bestemmingsplan eind 2019/ begin 2020 ter besluitvorming aan de Raad voor- gelegd.	Kathy Arends	Brief/memo	9-4-2019	R&EB	Q4 - 2019 voorontwerp. Vaststelling Q1 - 2020.	
T2019-028	Houtkap: de wethouder gaat in gesprek met een ecoloog van Staatsbosbeheer om te bekijken welke effecten de houtkap heeft op de ecologie. De wethouder koppelt terug aan de commissie.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	7-5-2019	R&EB	Q3 - 2019.	
T2019-029	Houtkap: Er wordt een schouw georganiseerd door de gemeente samen met Staatsbosbeheer naar de Essen aan de Merenweg: welke zijn er ziek en welke niet. Zoveel mogelijk worden betrokken partijen hierbij uitgenodigd.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	7-5-2019	R&EB	Q3 - 2019.	

T2019-030	Houtkap: de wethouder gaat in gesprek met Staatsbosbeheer of zij hun communicatie kunnen uitbreiden. Ook bekijkt de wethouder of de communicatie op de gemeentelijke website uitgebreid of geïntensiveerd kan worden.	Simon Fortuyn	Cie Ruimte	7-5-2019	R&EB	Q3 - 2019.	
T2019-033	PvA Omgevingswet: de wethouder zoekt uit of er een bestemmingsplanwijziging aankomt die gebruikt kan worden om te experimenteren met de nieuwe werkwijzen van de Omgevings-wet (een vervolg op het bp Lint Zuid).	Ankie van Tatenhove	Cie Ruimte	7-5-2019	R&EB	Op 5 november 2019 worden botsproeven in brede zin (verschillende onderwerpen) gepresenteerd aan de raad. Dit wordt de afsluiting van de pilot Omgevingsplan Lint-Zuid. Vervolgens wordt gestart met het Plan van Aanpak voor het gemeentebrede Omgevingsplan. Op 01-01-2021 worden de bestemmingsplannen van rechtswege Omgevingsplan, inclusief het pilotgebied Lint-Zuid.	
T2019-033	PvA Omgevingswet: er komt één keer per drie maanden een stand van zaken overzicht naar de commissie die bij het agendapunt actualiteiten college besproken kan worden.	Ankie van Tatenhove	Cie Ruimte	7-5-2019	R&EB	Terugkoppeling volgt in oktober 2019.	
T2019-034	PvA Omgevingswet: de commissie ontvangt een terugkoppeling over de pilot omgevings-visie Bleiswijk.	Ankie van Tatenhove	Cie Ruimte	7-5-2019	R&EB	Afgehandeld met brief U19.04444.	

T2019-035	PvA Omgevingswet: de wethouder zoekt uit of er een werkgroep (á la de werkgroep decentralisaties) opgezet kan worden en komt hierop terug in de commissie.	Ankie van Tatenhove	Cie Ruimte	7-5-2019	R&EB	Afgehandeld, eerste raadsklankbordgroep is 16/7 bijeen geweest. Volgende vindt 14 oktober 2019 plaats.	
T2019-038	Brief U19.04564 van 17 juni standplaatsen Berkel Centrum: nieuw standplaatsenbeleid in het vierde kwartaal van 2019 vaststellen.	Kathy Arends	Brief/memo		V&APV		
T2019-039	Uitvoeringsmaatregelen Woonvisie Lansingerland 2015-2020: de wethouder stelt een compleet overzicht op van de woningbouw- plannen waarin opgenomen wordt wat de verdeling is en wat de toekomstige plannen zijn wat is al besloten en wat komt eraan wat is de typologie van de projecten. Het overzicht wordt voor het zomerreces naar de raad gestuurd.	Kathy Arends	Cie Ruimte	11-6-2019	R&EB	Afgehandeld: 19/07/2019 brief U19.05737 met memoT19.11383 verstuurd aan raad.	
T2019-041	Zienswijze Dunea: De wethouder zegt toe, dat hij binnen Dunea nog eens ruimte probeert te vinden om de discussie te voeren over mogelijke tariefsverlaging.	Albert Abee	Raad	13-6-2019	FI&F		
T2019-042	Zienswijze GGD: De vraag van de heer Erwich over TBC percentages zal schriftelijk worden beantwoord. (waar komt het verschil in percentages vandaan in de factsheets staat een index van 2,6 %, bij het basispakket wordt gesproken over een index van 3,4 %).	Pieter van de Stadt	Raad	13-6-2019	MO	In Q3 - 2019 ontvangt de gemeenteraad de verklaring voor het verschil.	

T2019-043	Cultuurhuis Berkel: bij de verdere uitwerking zal de private variant volwaardig meegenomen worden, inclusief de risico's en de wensen van de deelnemers aan het cultuurhuis.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	17-6-2019	MO	Volgt in Q4 - 2019.	
T2019-044	Jaarrapportage sociaal domein: De commissie ontvangt een aangepaste versie van de uitkomsten van het klanttevredenheids-onderzoek.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	17-6-2019	MO	Afgehandeld. Op 24 juni 2019 is een erratum (T19.11151) aan de raad gezonden met een correctie van de factsheets uit de jaarrapportage.	
T2019-045	Jaarrapportage sociaal domein: de commissie zal regelmatig (een aantal keer per jaar) geïnformeerd worden over de stand van zaken bij de jeugdzorg. Er wordt nog gekeken hoe dit vormgegeven wordt, bv via een tafeltjes-avond, een presentatie of een stand van zaken rapportage.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	17-6-2019	MO	In Q4 - 2019 informeert het college de gemeenteraad over de stand van zaken en actuele ontwikkelingen in de jeugdzorg. De vorm hiervan is afhankelijk van deze ontwikkelingen.	
T2019-046	Cultuurhuis Berkel: in het definitieve voorstel dat volgt na de zomer zal op de aanbevelingen en zorgen die in de analyse van Berenschot staan, een reactie gegeven worden.	Ankie van Tatenhove	Cie Samenl	17-6-2019	MO	Volgt in Q4 - 2019.	
T2019-047	Wonen: Wethouder stuurt de raad een overzicht van alle plannen over wonen: waar is al een besluit over genomen, wat er in de pijplijn zit en welke er nog aan komen.	Kathy Arends	Cie AB	26-6-2019	R&EB	Afgehandeld: 19/07/2019 brief U19.05737 met memoT19.11383 verstuurd aan raad.	

T2019-048	Wonen en bod aan de regio: Als uitvloeisel van het gezamenlijke bod maakt het college prestatieafspraken met 3B wonen, over bijvoorbeeld locatie, versnelling en aantallen. Het college stuurt deze prestatieafspraken met 3B wonen -na afronding- naar de raad.	Kathy Arends	Cie AB	26-6-2019	R&EB	In najaar 2019 onderhandelingen. Prestatieafspraken in Q4 - 2019.	
T2019-049	Blok B: De wethouder probeert om voor de begroting te delen wat de publieke en de private variant gaan kosten en wat de risico's zijn. Dit onder voorbehoud of dat ook voor de begroting gereed kan zijn vanwege het feit dat er een sluitingsdatum is voor het opstellen van een begroting. Die ligt iets verder naar voren dan dat er inzicht is in de onderzoeken die er nu gedaan gaan worden.	Ankie van Tatenhove	Raad	27-6-2019	MO	Volgt in Q4 - 2019.	
T2019-050	IHP: Voor de behandeling van de begroting 2020 geeft het college een zo concreet mogelijk inzicht in het Integraal Huisvestingsplan (IHP) en verzorgt een beeldvormende avond in september 2019.	Ankie van Tatenhove	Cie AB	26-6-2019	MO	De beeldvormende avond vindt plaats op 11 september 2019.	
T2019-051	P&C cyclus: In de producten van de P&C cyclus en met name de begroting wordt voortaan de stand van zaken het collegeprogramma opgenomen.	Albert Abee	Cie AB	26-6-2019	FI&F		

T2019-052	Huis van de samenleving: Wethouder neemt op, voor de besluitvorming in de raad, bij de criteria voor “huis van de samenleving” dat er ook naar alternatieven in de kernen moet worden gekeken.	Simon Fortuyn	Cie AB	3-7-2019	FI&F	Afgehandeld met raadsvoorstel BR1900078 en de Uitwerking Huis van de Samenleving T19.05931 d.d. 18-07-2019.	
T2019-053	Dienstverlening: Wethouder zorgt voor de volledige toegankelijkheid van documenten op de website voor blinden en slechtzienden. Indien dit extra kosten met zich meebrengt, volgt er een raadsvoorstel.	Simon Fortuyn	Cie AB	3-7-2019	S&C		
T2019-054	Gebouw Pecto’s: zodra de kosten van de verbouwingsmaatregelen duidelijk zijn wordt de commissie schriftelijk geïnformeerd. Er wordt ook ingegaan op de mogelijkheden van het terugverdienen van de investering.	Simon Fortuyn	Cie Samenl	4-7-2019	GO&V		
T2019-055	Gebouw Pecto’s: bij het zoeken naar een nieuwe naam worden de jongeren betrokken.	Simon Fortuyn	Cie Samenl	4-7-2019	GO&V		
T2019-056	Kadernota: Het onderwerp Bouwregisseur komt terug in cie AB of cie Ruimte, eind 2019	Kathy Arends	Raad	11-7-2019	R&EB	Afgehandeld: zie tekst over bouwregisseur in brief U19.05737 (met memoT19.11383) verstuurd aan raad op 19/07/2019.	

T2019-057	Kadernota, motie M2019- 016: Het thema Onderhoud schoolpleinen wordt meegenomen onder het thema duurzaamheid in het IHP. Komt in Q4	Ankie van Tatenhove	Raad	11-7-2019	MO	Het college legt het IHP P begin 2020 ter besluitvormin voor aan gemeenteraad. Hierin doet het college een voorstel hoe om te gaan met het vergroenen en onderhouden van zowel openbare als niet-openbare schoolpleinen.	
T2019-058	Kadernota, motie M2019-017: Digitale dienstverlening wordt meegenomen in de uitwerking Dienstverlening en komt terug in Q4. (Pieter vd Stadt namens Simon Fortuijn)	Simon Fortuyn	Raad	11-7-2019	FI&F		
T2019-059	Kadernota, motie M2019-020: de burgemeester biedt de nadere regels ter kennisname aan tegelijkertijd met het aanbieden van de APV in Q4 -2019	Pieter van de Stadt	Raad	11-7-2019	FI&F/ V&APV		
T2019-060	Voortgang motie standplaatsen: de wethouder streeft er naar om voor 1 augustus 2019 tot een gedragen oplossing te komen en als dat niet lukt heeft zij een besluit genomen.	Kathy Arends	Raad	11-7-2019	V&APV	De raad is met brief U19.06130 op de hoogte gebracht van de actuele situatie.	
T2019-061	Visie duurzaamheid: de commissie ruimte ontvangt in het vierde kwartaal van 2019 een totaaloverzicht van alles wat er loopt op het gebied van duurzaamheid, zo exact mogelijk ingevuld, hoe ver is het, wanneer is besluitvorming voorzien.	Albert Abee	Cie Ruimte	2-7-2019	R&EB	Dit overzicht wordt tegelijkertijd met het uitvoeringsprogramma duurzaamheid aan de raad toegestuurd. Wordt Q4 - 2019 toegezonden.	

T2019-062	Visie duurzaamheid: de wethouder zoekt uit of er cijfers te geven zijn over de uitstoot van CO2 die in 2030 maximaal uitgestoten wordt en de hoeveelheid die in 2050 uitgestoten wordt. De commissie ruimte ontvangt een brief hierover.	Albert Abee	Cie Ruimte	2-7-2019	R&EB	Afgehandeld met brief U19.05832 d.d. 12 juli 2019.	
T2019-063	Visie duurzaamheid: de commissie ontvangt drie keer per jaar een stand van zaken overzicht.	Albert Abee	Cie Ruimte	2-7-2019	R&EB	Het eerste overzicht wordt tegelijkertijd met het uitvoeringsprogramma duurzaamheid aan de raad toegestuurd. Wordt Q4 - 2019 toegezonden.	
T2019-064	Visie duurzaamheid: wethouder Abee zal bij zijn collega-wethouder aankaarten dat als er bv bij bijzondere bijstand geld gegeven wordt voor een wasmachine of een ander elektrisch apparaat (of een apparaat in natura), er voor een duurzaam exemplaar gekozen wordt.	Albert Abee	Cie Ruimte	2-7-2019	R&EB	Mondeling afgehandeld tijdens de raadsvergadering op 18 juli 2019.	
T2019-065	Visie Duurzaamheid: De wethouder komt dit najaar (Q4 2019) met een actualisatie van het beleid laadpalen.	Albert Abee	Raad	18-7-2019	R&EB		
T2019-066	Duurzaamheid: in het uitvoeringsprogramma wordt opgenomen wat de te bereiken doel zijn in welk jaar. De raad gaat deze doelen vaststellen.	Albert Abee	Raad	18-7-2019	R&EB	Het uitvoeringsprogramma duurzaamheid wordt toegezonden in Q4 en behandeld in Q1-2020.	

T2019-067	Motie vreemd Lachgas: de burgemeester organiseert in oktober 2019 een beeldvorming over de (bredere) problematiek, de (on)moge-lijkheden voor aanpak en legt dan een concreet voorstel voor een tekst in de APV voor, om e.e.a. al dan niet daarin op te nemen.	Pieter van de Stadt	Raad	18-7-2019	V&APV	Beeldvormende avond wordt ingepland en volgt in oktober 2019.	

2017	Inhoud motie	Datum	Status	Team	Wijze van afdoening	Geaccordeerd in raad d.d.
M2017-010	Meer nieuwbouw woningen met een huur tussen de € 710 en € 850	29-6-2017	Aangenomen	R&EB	Afgedaan met brief U19.05737 en memo T19.11383	
M2017-025	Motie vreemd aan de orde: Aansluiten bij project Open Raads Informatie	28-9-2017	Aangenomen	BI&F	Er loopt op dit moment een pilot voor het project Open Raadsinformatie. Als de pilot is afgerond volgt verder opschaling en kan gemeente Lansingerland eventueel aanhaken. Wij verwachten dat dit rond de zomer 2018 gaat spelen. Deelname betekent dat wij onze leverancier (iBabs) toestemming geven om de openbare raadsinformatie beschikbaar te stellen voor hergebruik. De informatie in het besloten (niet openbare) deel is en blijft goed afgeschermd. Het is nog niet bekend wat de kosten voor deelname zullen zijn. Wij stellen voor dat de nieuwe raad een besluit neemt over de deelname van gemeente Lansingerland, zodra opschaling aan de orde is en er meer duidelijkheid is over de kosten.	

M2017-028	Bouw woning nabij Noordeindseweg 380	26-10-2017	Aangenomen	R&EB	Laatste gesprek 04-12-2018. Initiatief ligt bij eigenaar.	
M2017-033	In elk van de drie winkelcentra minimaal één openbaar toilet	2-11-2017	Aangenomen	R&EB	Binnenkort wordt het convenant ondertekend.	
M2017-052	Percentage zelf opwekken energie vergroten	2-11-2017	Aangenomen	R&EB	We plaatsten eind 2018 - begin 2019 een groot aantal zonnepanelen op onze panden om hier praktisch uitvoering aan te geven. Daarnaast wordt in 2019 wordt een plan opgesteld voor de gefaseerde verdere verduurzaming van onze gemeentelijke panden. Opwek van energie is daarin opgenomen. Verduurzamen zwembad: wij laten op budget van 'duurzaamheid' een onderzoek uitvoeren. Loopt. De brief over verduurzamen van vastgoed is verstuurd (U19.04952). De memo en het onderzoek naar verduurzamen van het zwembad is nog niet verstuurd (concept: T19.12985).	
M2017-053	Energieneutrale scholen	2-11-2017	Aangenomen	MO	Wij verwerken deze motie in het Integraal Huisvestingsplan Primair Onderwijs (IHP PO). Dit IHP PO leggen we eind 2019 ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad.	

2018	Inhoud motie	Datum	Status	Team	Wijze van afdoening	Geaccordeerd in raad d.d.
M2018-008	Jaarstukken 2017 en programmabegroting 2019 Recreatieschap Rottemeren	14-6-2018	Aangenomen	R&EB	bespreking van het Kader Recreatief Lanschapspark Rottemeren (I18.34923) en daarin meegenomen. Dit krijgt ook aandacht bij de verdere uitwerking in het ontwikkelplan. Afgehandeld met informatiebrief U19.06005 d.d. 27 augustus 2019.	
M2018-027	Sneller uitvoering geven aan motie M2017-054 *Verduurzamen energieconsumptie zwembad*	1-11-2018	Aangenomen	GO&V	Het onderzoek naar het verduurzamen van de energieconsumptie van het zwembad wordt in 2019 uitgevoerd. Q3 - 2019.	
M2018-029	Parkeren Berkel Centrum	29-11-2018	Aangenomen	R&EB	Q4 - 2019.	
M2018-034	Motie vreemd aan de orde: opschorten onderhandelingen door college omtrent Huis van de Samenleving	20-12-2018	Aangenomen	FI&F	Afgehandeld met raadsvoorstel BR1900078 en de Uitwerking Huis van de Samenleving T19.05931 d.d. 18-7-2019.	

2019	Inhoud motie	Datum	Status	Team	Wijze van afdoening	Geaccordeerd in raad d.d.
M2019-001	GR Schadevergoedingsschap HSL-zuid/A16/A4 - toepassen artikel 17 WGR	31-1-2019	Aangenomen	R&EB	Na de eerstvolgende AB wordt de gemeenteraad geïnformeerd (naar verwachting september/oktober) over de afhandeling van deze motie binnen het Schap.	
M2019-002	Toegankelijkheid ingekomen stukken	21-2-2019	Aangenomen	Griffie		
M2019-004	Motie vreemd aan de orde: Standplaatshouders Berkel en Rodenrijs	28-3-2019	Aangenomen	V&APV	Met brieven U19.04630 en U19.04564 informeerden we de raad over de uitkomst van een eerste afspraak en de gemaakte vervolgafspraken om tot komen tot een goede uitvoering van de motie. Per brief houden we de raad op de hoogte van de voortgang.	
M2019-007	Motie vreemd aan de orde: De Nederlandse vlag is van ons allemaal!	18-4-2019	Aangenomen	FI&F	De vlag is geplaatst in de raadzaal (april 2019).	
M2019-011	Motie vreemd aan de orde Vertraging bouw geluidsschermen HSL	13-6-2019	Aangenomen	R&EB		

M2019-012	Kaderbrief 2020 - Wachttijd sociale huurwoning in Lansingerland	11-7-2019	Aangenomen	R&EB	Een memo aan de raad met de verschillende opties. Aangezien de opties geen gevolgen hebben voor de begroting is het niet noodzakelijk dat deze voor de begroting naar de raad gestuurd wordt. Het is wel wenselijk de mogelijkheden af te stemmen met o.a. 3B Wonen. De memo wordt daarom verzonden met de stukken voor de raad van december 2019.	
M2019-013	Kaderbrief 2020 - Starterslening	11-7-2019	Aangenomen	R&EB	Een memo aan de raad met de verschillende opties. Aangezien de opties geen gevolgen hebben voor de begroting is het niet noodzakelijk dat deze voor de begroting naar de raad gestuurd wordt. Het is wel wenselijk de mogelijkheden af te stemmen met o.a. 3B Wonen. De memo wordt daarom verzonden met de stukken voor de raad van december 2019.	
M2019-014	Seniorenwoningen	11-7-2019	Aangenomen	R&EB	Dit onderwerp wordt meegenomen in de Woonvisie 2020-2015.	

M2019-015	lncidentiële of structurele extra inzet op handhaving en fraudebestrijding	11-7-2019	Aangenomen	MO	We evalueren de resultaten van de toezichthouders rechtmatigheid die wij in dienst nemen vanaf 2020. Het college rapporteert de uitkomsten hiervan aan de gemeenteraad via de Jaarrapportage Sociaal Domein. Indien nodig stellen we het beleid bij per 2022. We sluiten hierbij aan op de beleidscyclus van Versterken van Veerkracht.	
M2019-020	Stop op plastic bij evenementen - gewijzigd	11-7-2019	Aangenomen	V&APV		
M2019-021	Kunst in het Huis van de Samenleving - aangepast	11-7-2019	Aangenomen	F&IF		
M2019-022	Alle seinen op groen voor sneller bouwen in Lansingerland	11-7-2019		R&EB		
M2019-023	Footprint meten is weten	18-7-2019	Aangenomen	R&EB	Het uitvoeringsprogramma duurzaam-heid wordt in Q4 toegezonden aan de raad voor behandeling in Q1 - 2020.	
M2019-024	Regionale energie strategie	18-7-2019	Aangenomen	R&EB	In september 2019 ontvangt de commissie Ruimte aan de hand van een brief een mondelinge toelichting op de stand van zaken aangedaan de RES.	
M2019-025	Energiebesparing is voor iedereen	18-7-2019	Aangenomen	R&EB	Q4 - 2019.	
M2019-026	Aansluiting funderingsherstel	18-7-2019	Aangenomen	MO/ R&EB		

M2019-028	Voorbereid op elektrisch rijden (laadpalen)	18-7-2019	Aangenomen	KOR		

Dienstverlening & Bedrijfsvoering
Bestuur & Communicatie
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Koen van Wijk
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Gemeenteraad Lansingerland
Commissie Algemeen Bestuur

Verzenddatum 1 oktober 2019
Ons kenmerk U19.07608
Uw brief van

Onderwerp **Stappenplan standplaatsen**

Geachte leden van de gemeenteraad en de commissie
Algemeen Bestuur,

Tijdens de vergadering van de commissie Algemeen Bestuur op 18 september jl. is gesproken over de standplaatsen in Berkel centrum. Het college heeft in de vergadering een toelichting gegeven op de besluitvorming, gereflecteerd op de eigen rol en vooruitgeblikt op de te zetten stappen. Deze stappen richten zich op twee elementen: de realisatie van het open karakter van het plein bij café 't Vierkantje en de verbetering van de relatie met de betrokken ondernemers. Zoals toegezegd in de commissie-vergadering beschrijven we hieronder de voorgenomen stappen.

Open karakter van het plein
Tijdens de eerdere gesprekken met de betrokken ondernemers is draagvlak uitgesproken voor een open karakter van het plein. Ook in de door de raad aangenomen motie (M2019-004) wordt het college verzocht het open karakter van het plein mee te nemen in de besluitvorming. Op dit moment staat er een standplaatshouder op de standplaatslocatie nabij het carillon. Om het open karakter te realiseren spannen we ons in om, zo spoedig mogelijk, een oplossing te vinden.
Daartoe onderzoeken we de alternatieve locatie nabij het Versplein voor de betreffende standplaatshouder. Hierbij brengen we de ruimtelijke, juridische en praktische implicaties in kaart. De implicaties van het tijdelijke karakter van de standplaatslocatie en de implicaties van de locatie in relatie tot de bouwwerkzaamheden nemen we met de standplaatshouder door. We maken met de standplaatshouder afspraken over de tijdelijke situatie en – voor zover in dit stadium mogelijk – over het perspectief op het vervolg. Met de uitvoerder van de ontwikkeling van Berkel Centrum West maken we afspraken over de communicatie met betrekking tot werkzaamheden die van invloed zijn op de eventuele tijdelijke standplaatslocatie.

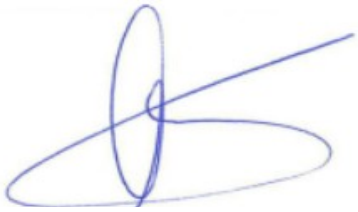
Verbetering relatie met betrokken ondernemers
De winkeliersvereniging is een partner voor het college en de komende periode hebben we elkaar nodig – mede door de aanstaande ontwikkeling van Berkel Centrum West en de ontwikkeling van Berkel Centrum Oost. Om de relatie met de winkeliersvereniging en de betrokken ondernemers te verbeteren zetten wij de volgende stappen:

Er zijn verschillende gesprekken geïnitieerd tussen de portefeuillehouder en individuele ondernemers. Een aantal van deze gesprekken heeft inmiddels plaatsgevonden. In deze gesprekken lichten we de besluitvorming toe en wordt ingezet op wederzijds begrip en het bevorderen van de verbinding tussen de gemeente en de ondernemers.

We intensiveren en structureren het overleg met het bestuur van de winkeliersvereniging. De bestuurlijke betrokkenheid wordt vergroot doordat de portefeuillehouder deze overleggen zelf voorzit, in aanwezigheid van de centrummanager. Wanneer een onderwerp een andere portefeuille raakt, sluit indien nodig een andere portefeuillehouder aan. De frequentie van dit overleg stemmen we af met de winkeliersvereniging. De vergadering structureren we door afspraken te maken over de verschillende rollen en de vergaderopzet. De overleggen met de winkeliersvereniging gebruiken we om effectief alle ontwikkelingen in het centrum te bespreken, informatie te delen, knelpunten te signaleren, op te lossen en verbinding te leggen. Dit overleg is aanvullend op het tweewekelijks (ambtelijke) centrummanagementoverleg.

We informeren u over het gelopen proces en over het besluit met betrekking tot de alternatieve standplaatslocatie.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland



Lucas Vokurka
Secretaris

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Raadsvoorstel

Datum Raad
3 oktober 2019

Portefeuillehouder
Kathy Arends

Registratienummer
BR1900091

Onderwerp
Nota van Uitgangspunten ‘Berkel Centrum Oost (Hergerborch)’

Gevraagde beslissing
1. De Nota van Uitgangspunten ‘Berkel Centrum Oost (Hergerborch)’ (T19.11403) vast te stellen;
2. In te stemmen met het uitwerken van de varianten 2, 3 en 4.

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 voorzieningen-niveau 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 nabijheid van het AMG Schmidtpark en de toevoeging van een ondergrondse parkeervoorziening zorgen voor een kwalitatief hoogwaardige afronding van het centrumgebied.

De locatie Hergerborch is in eigendom van woningbouwcorporatie 3B Wonen. Het college heeft de principe-bereidheid uitgesproken mee te werken aan de realisatie van minimaal 60 sociale woningen op deze locatie.

Bij de vaststelling van het mobiliteitsplan (31 maart 2016) heeft de gemeenteraad aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van Berkel Centrum Oost en dit te betrekken bij de herontwikkeling van de locatie Hergerborch.

Er doen zich een aantal knelpunten voor aan de oostkant van het centrumgebied. Uit parkeertellingen volgt dat de parkeercapaciteit (zeker op langere termijn) ontoereikend is. Daarnaast is de verkeers-afwikkeling (doorstroom) onvoldoende en onveilig. Dit heeft te maken met de huidige inrichting van het parkeerterrein bij de supermarkten (met meerdere in- en uitriten op de Molenwerfstraat), maar ook met het feit dat er meer verkeer (intensiteit) gebruik maakt van de Raadhuislaan en Molenwerfstraat dan wenselijk is voor deze erftoegangswegen (capaciteit).

Besloten is te onderzoeken wat er nodig en mogelijk is om te komen tot een toekomstbestendig Berkel Centrum Oost. Er is een variantenstudie (verkeer, parkeren en woningbouw) uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn vertaald in een ‘Nota van Uitgangspunten’ voor de herinrichting van het

gebied. In lijn met de motie ‘De raad stelt de kaders’ (M2018-031) wordt de gemeenteraad gevraagd deze uitgangspunten vast te stellen.

Financiële consequenties
De variantenstudie is betaald uit beschikbaar budget voor planontwikkeling. In de Kadernota 2020 is voor het jaar 2020 een voorbereidingskrediet van € 250.000,- voor de verdere planuitwerking opgenomen. Met 3B Wonen wordt een anterieure overeenkomst gesloten, waarin de planologische kosten verbonden aan de woningbouwontwikkeling op de locatie Hergerborch worden verhaald.

De boogde maatregelen op het gebied van verkeer en parkeren vragen een nader te bepalen investering, afhankelijk van de uiteindelijk te kiezen variant en de uitwerking daarvan. Ook de exploitatiekosten van een parkeergarage worden hierbij betrokken. Bij de Kaderbrief wordt hiervoor een voorstel gedaan.

Verdere procedure
Na vaststelling door de gemeenteraad van de Nota van Uitgangspunten worden de plannen verder uitgewerkt. Er wordt een bestemmingsplanprocedure gestart en een anterieure overeenkomst gesloten met 3B Wonen. In het tweede kwartaal van 2019 worden de uitgewerkte varianten aan u ter besluitvorming voorgelegd. Bij de Kadernota 2021 worden de benodigde financiële middelen voor de beoogde maatregelen op het gebied van verkeer en parkeren aangevraagd. Het bestemmingsplan dat de aanpassingen aan de infrastructuur en de woningbouw op de locatie Hergerborch mogelijk moet maken, wordt naar verwachting eind 2021 ter vaststelling aan de gemeenteraad aangeboden.

Juridische aspecten
Het op te stellen bestemmingsplan volgt de procedure uit de Wet ruimtelijke ordening. Met 3B Wonen wordt een anterieure overeenkomst gesloten op basis van de Grondexploitatiewet.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
De verkeerssituatie in Berkel Centrum is nader bekeken. Er zijn vijf mogelijke ontsluitingen van Berkel Centrum Oost onderzocht door Sweco, als alternatief voor de huidige Molenwerfstraat. In dit onderzoek is rekening gehouden met de verwachte situatie in 2030. Dat betekent dat onder andere rekening is gehouden met de realisatie van de ontwikkelingen in Berkel Centrum West en Wilderszijde. Er is niet alleen gekeken naar de effecten voor de oostkant van het centrum, maar ook voor de rest van het centrum van Berkel (integrale verkeersstudie Berkel Centrum).

Tijdens de variantenstudie is gesproken met Hoogvliet, Aldi, de winkeliersvereniging, pandeigenaren en 3B Wonen. Deze stakeholders onderschrijven de behoefte aan extra parkeren en zien meerwaarde in de voorgestelde ontsluiting via het Berkelsdijkje. De pandeigenaren en de winkeliersvereniging hebben een voorkeur uitgesproken voor het doortrekken van het Berkelsdijkje.

Het doortrekken van het Berkelsdijkje, zoals voorgesteld door de winkeliersvereniging en de pandeigenaren heeft als ongewenst effect dat het verkeer op de Raadhuislaan – Laan van Romen – Gemeentewerf verder toeneemt. Dit komt doordat een doorgetrokken Berkelsdijkje de functie overneemt van de Randweg-West.

Na afronding van de variantenstudie hebben de supermarkten Hoogvliet en Aldi nog een extra variant (variant 4) voorgesteld voor het parkeren. Deze bestaat uit het bestaande maaiveldparkeren in combinatie met een ondergrondse parkeergarage op de locatie Hergerborch. De varianten 2, 3 en 4 worden nader uitgewerkt. Daarbij worden ook de onderwerpen fietsparkeren, toegankelijkheid voor mindervaliden en bereikbaarheid met het openbaar vervoer meegenomen.

Na vaststelling door de gemeenteraad van de Nota van Uitgangspunten worden de plannen verder uitgewerkt en afgestemd met de stakeholders. Dan zullen ook de omwonenden worden geraadpleegd.

Duurzaamheid
De richtlijnen uit het kader DGO (duurzame gebiedsontwikkeling) vormen het uitgangspunt voor de herontwikkeling van de locatie Hergerborch.

Bijlagen

1. Nota van Uitgangspunten 'Berkel Centrum Oost (Hergerborch)' (T19.11403)
2. Variantenstudie (T19.11311)
3. Onderzoek verkeer en parkeren (T19.11312)
4. Milieuonderzoeken (T19.11313)

Toelichting

Inleiding
Bij de vaststelling van het mobiliteitsplan (31 maart 2016) heeft de gemeenteraad aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van Berkel Centrum Oost en dit te betrekken bij de herontwikkeling van de locatie Hergerborch.

Er doen zich een aantal knelpunten voor aan de oostkant van het centrumgebied. Uit parkeertellingen volgt dat de parkeercapaciteit (zeker op langere termijn) ontoereikend is. Daarnaast is de verkeers-afwikkeling (doorstroom) onvoldoende en onveilig. Dit heeft te maken met de huidige inrichting van het parkeerterrein bij de supermarkten (met meerdere in- en uitriten op de Molenwerfstraat), maar ook met het feit dat er meer verkeer (intensiteit) gebruik maakt van de Raadhuislaan en Molenwerfstraat dan wenselijk is voor deze erftoegangswegen (capaciteit).

Besloten is om te onderzoeken wat er nodig en mogelijk is om te komen tot een toekomstbestendig Berkel Centrum Oost. Er is een variantenstudie (verkeer, parkeer en woningbouw) uitgevoerd. De uitkomsten hiervan zijn vertaald in een 'Nota van Uitgangspunten' voor de herinrichting van het gebied.

Beoogd maatschappelijk effect
- Evenwichtig haltermodel van het winkelgebied (west – oost)
- Goede en verkeersveilige bereikbaarheid (auto, fiets)
- Voldoende parkeren voor het winkelgebied
- Meer aanbod van woningen in de sociale sector

Argumenten
<u>Woningbouw</u>
Uit de variantenstudie blijkt dat de dichtheid van het wonen op de locatie Hergerborch kan toenemen tot maximaal 80 sociale woningen. In dat geval past de ontwikkeling qua maat en schaal bij de omgeving en kan het parkeren voor de woningen op eigen terrein opgelost worden. De maximale bouwhoogte bedraagt 15 meter, verdeeld over maximaal 5 bouwlagen, waarvan de bovenste laag terugliggend is.

<u>Ontsluiting</u>
De verkeerssituatie in Berkel Centrum is nader bekeken. Er zijn vijf mogelijke ontsluitingen van Berkel Centrum Oost onderzocht door Sweco, als alternatief voor de huidige Molenwerfstraat. In dit onderzoek is rekening gehouden met de verwachte situatie in 2030. Dat betekent dat onder andere rekening is gehouden met de realisatie van de ontwikkelingen in Berkel Centrum West en Wilderszijde. Er is niet alleen gekeken naar de effecten voor de oostkant van het centrum, maar ook voor de rest van het centrum van Berkel (integrale verkeersstudie Berkel Centrum).

Het verleggen van de Molenwerfstraat naar het oosten (via het Berkelsdijkje) heeft het meest gunstige effect op de verkeersdruk en bereikbaarheid van het centrum. Het doortrekken van het Berkelsdijkje, zoals voorgesteld door de winkeliersvereniging en de pandeigenaren heeft als ongewenst effect dat het verkeer op de Raadhuislaan – Laan van Romen – Gemeentewerf verder toeneemt. Dit komt doordat een doorgetrokken Berkelsdijkje de functie overneemt van de Randweg-West.

<u>Parkeren</u>
Door de Molenwerfstraat naar het oosten te verleggen, ontstaat er ruimte om het parkeren voor het winkelgebied uit te breiden. Alleen extra parkeren op maaiveld (variant 1) biedt niet voldoende ruimte om de parkeerdruk op te vangen en is vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit niet wenselijk. Door het ontwikkelen van een 1 laagse ondergrondse parkeergarage gecombineerd met

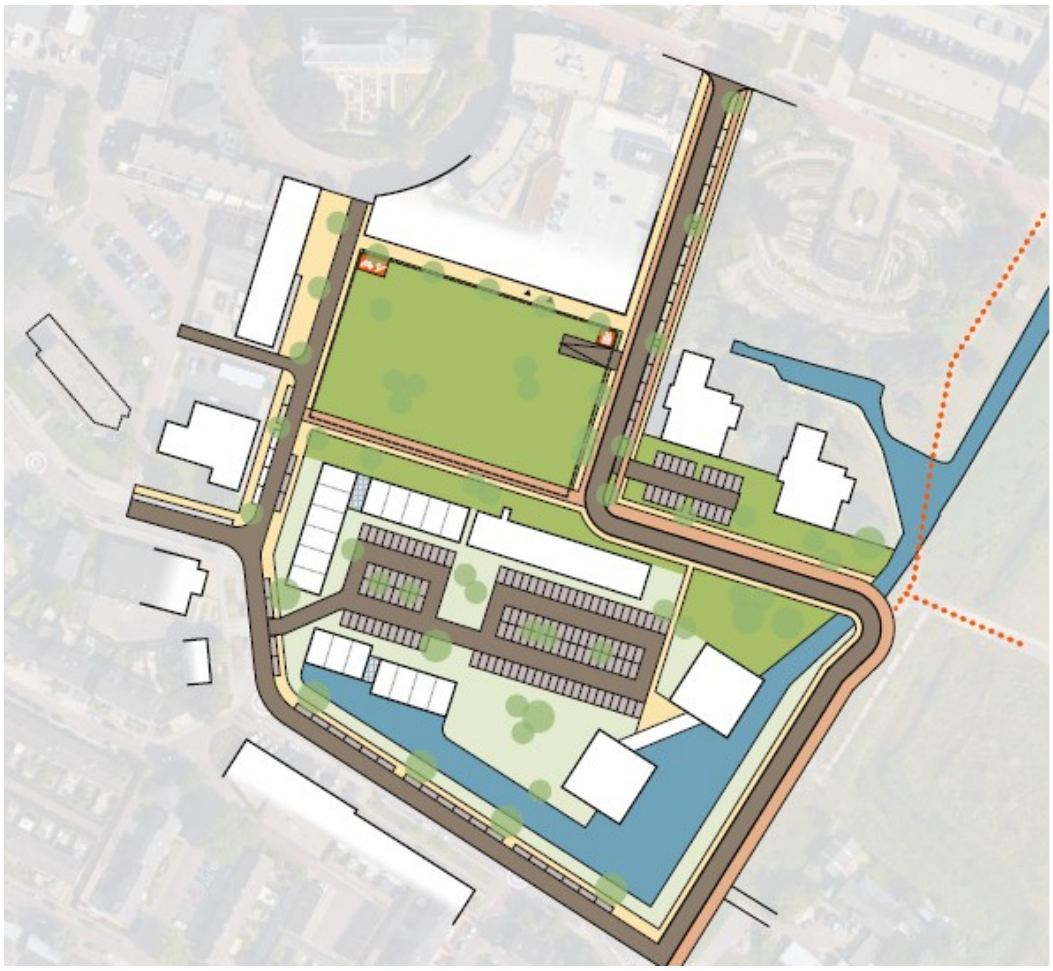
maaiveld parkeren (variant 2) is het mogelijk ca. 120 extra parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van het winkelcentrum. Er is ruimte om een goede groene verbinding tussen park en centrumgebied te maken. Het realiseren van twee lagen parkeren onder de grond zonder maaiveld parkeren (variant 3, ca. 160 extra parkeerplaatsen, waarvan het surplus ook benut kan worden voor toekomstige woningbouw) levert de grootste kwaliteitsslag voor het gebied doordat de pleinruimte tussen de bestaande supermarkten en de locatie Hergerborch groen ingericht kan worden. Bij de uitwerking dient nog een optimalisering plaats te vinden van deze ruimte (balans tussen groen en woningbouw).

Na afronding van de variantenstudie hebben de supermarkten Hoogvliet en Aldi variant 4 voorgesteld. Deze bestaat uit het bestaande maaiveldparkeren in combinatie met een ondergrondse parkeergarage op de locatie Hergerborch.

De varianten 2, 3 en 4 worden nader uitgewerkt. Daarbij worden ook de onderwerpen fietsparkeren, toegankelijkheid voor mindervaliden en bereikbaarheid met het openbaar vervoer meegenomen.

Op langere termijn is het gewenst om ook de percelen aan de Raadhuislaan en Kerksingel te ontwikkelen, waardoor het totale gebied meelift op de kwaliteitsslag en verdere verdichting plaatsvindt rondom het centrumgebied.

Deze denkrichting is vertaald in een Nota van Uitgangspunten. Het college heeft vooralsnog een voorkeur voor variant 3. De verdere planuitwerking en afstemming met stakeholders kunnen uiteraard leiden tot andere inzichten.



Variant 3

Kanttekeningen

De uitvoerbaarheid en haalbaarheid dienen nader onderzocht te worden

De Nota van Uitgangspunten geeft richting aan de gewenste ontwikkeling van de oostzijde van het centrum van Berkel. Het is van meerdere factoren afhankelijk of realisatie binnen deze uitgangspunten daadwerkelijk uitvoerbaar en haalbaar is. Het komende jaar wordt dit nader onderzocht. Denk aan:

- Technische uitvoerbaarheid van een ondergrondse parkeergarage
- Beheer en onderhoud van de parkeergarage
- Bestemmingsplanprocedure
- Draagvlak bij ondernemers en omwonenden
- Financiële middelen

Op basis van reeds uitgevoerde milieuonderzoeken (T19.11313) en afstemming met Stedin over de aanwezige gasleiding op het Berkelsdijkje verwachten wij dat de beoogde maatregelen uitvoerbaar zijn.

Raadsbesluit

Datum Raad
3 oktober 2019
Registratienummer
BR1900091

Onderwerp
Nota van Uitgangspunten ‘Berkel Centrum Oost (Hergerborch)’

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- het winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs het hoofdwinkelcentrum van Lansingerland is;
- het winkelcentrum de komende jaren wordt versterkt en afgerond met de uitbreiding aan de westzijde (ter hoogte van de Westersingel);
- voor het evenwicht van het haltermodel het van essentieel belang is dat ook de voorzieningen aan de oostzijde van het centrumgebied goed bereikbaar blijven en er ook aan die kant voldoende parkeergelegenheid aanwezig is;
- op de locatie Hergerborch ruimte is voor de inpassing van maximaal 80 appartementen in de sociale sector.

Gelet op
- de uitgevoerde variantenstudie er mogelijkheden zijn om de oostkant van het centrum toekomstbestendig te maken.

Besluit
1. De Nota van Uitgangspunten ‘Berkel Centrum Oost (Hergerborch)’ (T19.11403) vast te stellen.
2. In te stemmen met het uitwerken van de varianten 2, 3 en 4.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Nota van Uitgangspunten Berkel Centrum Oost (Hergerborch)

Onderzoek

De locatie Hergerborch aan de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs wordt herontwikkeld. Met een variantenstudie is onderzocht wat er nodig en mogelijk is om te komen tot een toekomstbestendig Berkel Centrum Oost. Uitgangspunten daarbij zijn:

- Evenwichtig haltermodel van het winkelgebied (west – oost)
- Goede en verkeersveilige bereikbaarheid (auto, fiets)
- Voldoende parkeren voor het winkelgebied

Visie Berkel Centrum Oost

Het centrumgebied van Berkel en Rodenrijs ligt opgespannen tussen het Annie M.G. Schmidtpark aan de oostzijde en de Berkelse plas aan de westzijde. De oostzijde van het centrum onderscheidt zich als woon- en verblijfsgebied door een kleinschalige dorpse, groene en sfeervolle uitstraling met winkels en horeca. Bij de doorontwikkeling van het centrum van Berkel en Rodenrijs is het aan te bevelen dit onderscheidende karakter te behouden en te versterken.

Uitgangspunten voor herinrichting

Voor de herinrichting van het gebied zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd op basis van de ruimtelijke analyse van gebied, verkeerskundig onderzoek en de wens om een evenwichtig halter model te behouden:

Verkeer en parkeren

- Het verleggen van de Molenwerfstraat heeft een positief effect op de verkeersdruk en bereikbaarheid van het centrum. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat het verkeer om het gebied heen leiden, door de aansluiting tussen de Molenwerfstraat en Raadhuislaan meer richting het oosten te verplaatsen, de verkeersdruk op zowel de Molenwerfstraat als op de verbinding tussen oost en west via Raadhuislaan, Laan van Romen en Gemeentewerf afneemt. Dit biedt daarnaast ruimte om het gebied opnieuw, efficiënt en groen in te richten.
- Mocht deze voorkeursvariant niet haalbaar blijken, dan wordt ingezet op het optimaliseren van de bestaande route.
- Om te voorzien in voldoende parkeren voor het winkelcentrum dienen circa 110 extra parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.
- Bij de herinrichting van het gebied is speciale aandacht voor langzaamverkeer. Langzaamverkeer moet op een veilige manier vanuit alle richtingen naar het centrum kunnen komen.
- In de nadere uitwerking worden ook de onderwerpen fietsparkeren, toegankelijkheid voor mindervaliden en bereikbaarheid met het openbaar vervoer meegenomen.

Ruimtelijke kwaliteit

- Het is niet wenselijk het winkelcentrum nog verder richting het oosten te trekken, maar juist de Kerksingel de beëindiging te laten zijn.
- Het groene karakter van het gebied wordt versterkt door het groen vanuit het Annie M.G. Schmidtpark zoveel mogelijk richting de Kerksingel te trekken. Dit is een visuele groene verbinding die eveneens dient als fysieke langzaam verkeersverbinding.
- De zichtlijn vanuit de Raadhuislaan naar de Kerksingel dient behouden te blijven. Bij voorkeur is dit ook een doorgaande route voor langzaamverkeer die de Laan van Romen verbindt met de Kerksingel.
- De parkeerplekken worden zoveel mogelijk groen ingericht of voorzien van groene randen zodat het beeld niet alleen gedomineerd wordt door geparkeerde auto's.
- Op langere termijn is het gewenst om ook de percelen aan de Raadhuislaan en Kerksingel te herontwikkelen waardoor het totale het gebied meelift op de kwaliteitsslag en verdere verdichting plaatsvindt rondom het centrumgebied.

Hergerborch

- De locatie Hergerborch vormt de verbindende schakel tussen Berkel Centrum en het Annie M.G. Schmidtpark. Park en dorp 'verweven' hier met elkaar.
- De bebouwing op de locatie Hergerborch vormt een wand van de pleinruimte en begeleidt de zichtlijn vanuit de Raadhuislaan op de Kerksingel.
- De massa van de nieuwbouw sluit aan bij de maat en schaal van de omgeving en heeft een kleinschalige dorpse en groene uitstraling. Met een maximale bouwhoogte van 15 meter, verdeeld over maximaal 5 bouwlagen, waarvan de bovenste laag terugliggend is.
- De locatie Hergerborch biedt ruimte voor de realisatie van ca. 60 tot 80 woningen in de sociale sector.
- De parkeernorm van het gemeentelijk beleid is van toepassing. Het parkeren door de bewoners van de nieuwe woningen dient te worden opgelost op eigen terrein, onttrokken aan het zicht vanaf omliggende straten. Bezoekers kunnen voor een deel gebruik maken van de parkeervakken langs de Raadhuislaan.

Duurzaamheid

- De richtlijnen uit het kader DGO (duurzame gebiedsontwikkeling) vormen het uitgangspunt voor de herontwikkeling van de locatie Hergerborch.

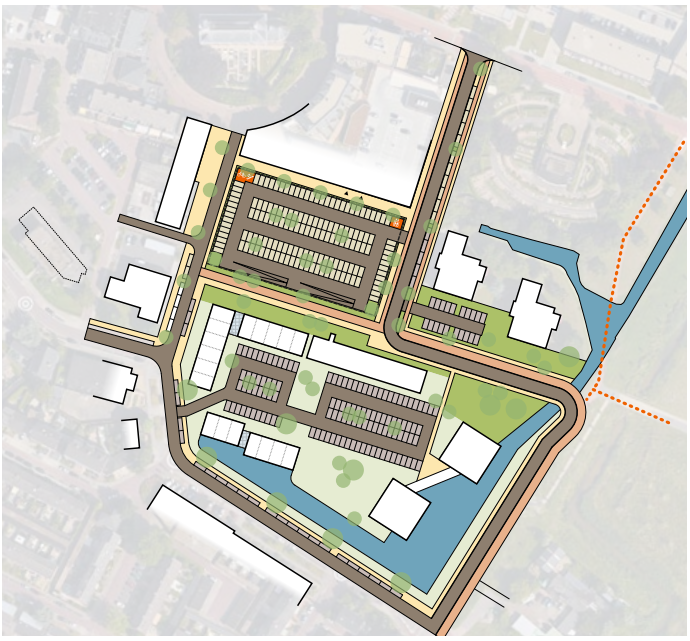
Uitkomst variantenstudie

Uit de variantenstudie blijkt dat de dichtheid van het wonen op de locatie Hergerborch kan toenemen tot maximaal 80 sociale woningen. In dat geval past de ontwikkeling qua maat en schaal bij de omgeving en kan het parkeren voor de woningen op eigen terrein opgelost worden.

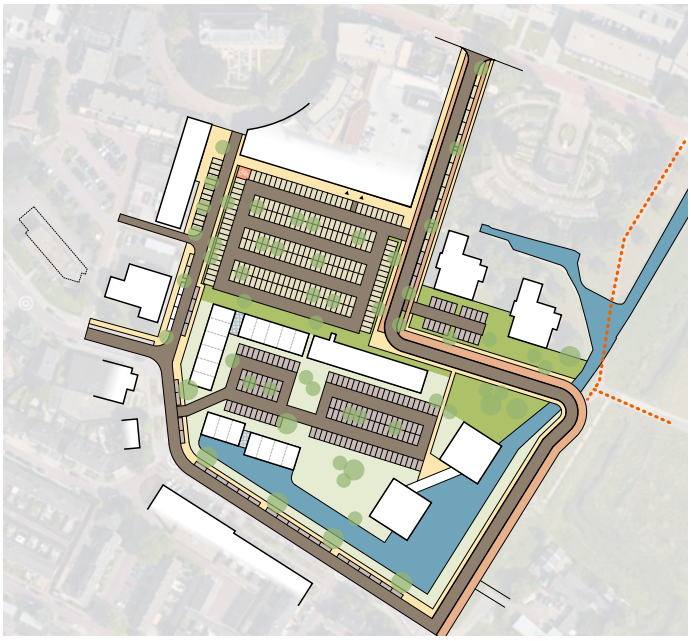
Het verleggen van de Molenwerfstraat naar het oosten (via het Berkelsdijkje) heeft een positief effect op de verkeersdruk en bereikbaarheid van het centrum. Door de Molenwerfstraat naar het oosten te verleggen, ontstaat er ruimte om het parkeren voor het winkelgebied uit te breiden. Alleen extra parkeren op maaiveld (variant 1) biedt niet voldoende ruimte om de parkeerdruk op te vangen en is vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit niet wenselijk. Door het ontwikkelen van een 1 laagse ondergrondse parkeergarage gecombineerd met maaiveld parkeren (variant 2) is het mogelijk ca. 120 extra parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van het winkelcentrum. Er is ruimte om een goede groene verbinding tussen park en centrumgebied te maken. Het realiseren van twee lagen parkeren onder de grond zonder maaiveld parkeren (variant 3, ca. 160 extra parkeerplaatsen, waarvan het surplus ook benut kan worden voor toekomstige woningbouw) levert de grootste kwaliteitsslag voor het gebied doordat de pleinruimte tussen de bestaande supermarkten en de locatie Hergerborch groen ingericht kan worden. Bij de uitwerking dient nog een optimalisering plaats te vinden van deze ruimte (balans tussen groen en woningbouw).

Na afronding van de variantenstudie hebben de supermarkten Hoogvliet en Aldi een variant 4 voorgesteld. Deze bestaat uit het bestaande maaiveldparkeren in combinatie met een ondergrondse parkeergarage op de locatie Hergerborch.

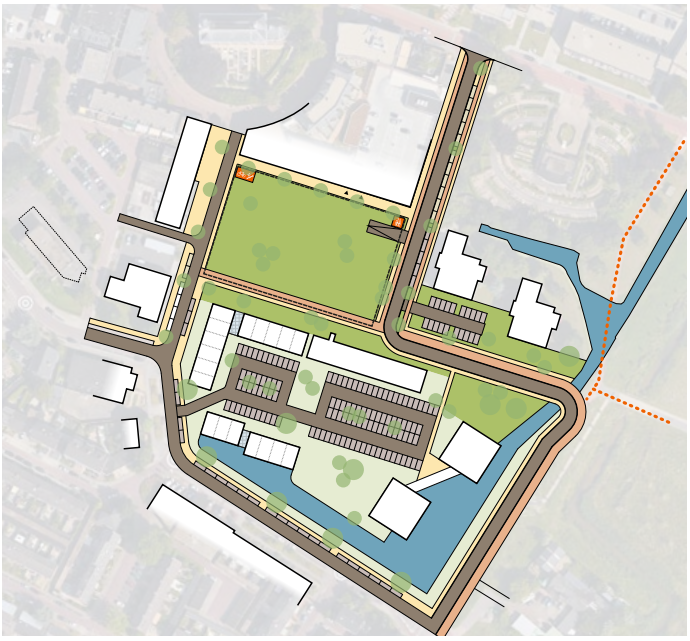
De varianten 2, 3 en 4 worden nader uitgewerkt.



Variant 2: Parkeren op maaiveld en 1 laag onder de grond



Variant 1: Extra parkeren op maaiveld



Variant 3: Parkeren 2 lagen onder maaiveld

Toekomstbestendig Berkel Centrum Oost

variantenstudie verkeer, parkeren en woningbouw

juni 2019

Colofon

Toekomstbestendig Berkel Centrum Oost
variantenstudie verkeer, parkeren en woningbouw

Datum:
Juni 2019

Jeroen Koch - Projectleider
Yvonne Hereijgers - Stedenbouwkundige
Peter Nederlof - Verkeerskundige
Marloes van der Poel - Verkeerskundige

In samenwerking met:

Laura de Bonth
Jessica Stoop

Inhoud

Nota van Uitgangspunten Berkel Centrum Oost (Hergerborch) 4

1. Inleiding 7

2. Visie en opgaven Berkel Centrum Oost 9
2.1 Haltermodel centrumgebied 9
2.2 Onderscheidend Berkel Centrum Oost 9
2.3 Ruimtelijke indeling en kenmerken onderzoekslocatie 11
2.4 Opgaven 11

3. Uitgangspunten en randvoorwaarden herinrichting 15
3.1 Verkeer en parkeren 15
3.2 Ruimtelijk 17
3.3 Locatie Hergerborch 17

4. Varianten herinrichting 19
4.1 Uitleg varianten 19
4.2 Varianten 20
Variant 1: Extra parkeren op maaiveld
Variant 2: Parkeren op maaiveld + 1 laag onder de grond
Variant 3: Parkeren 2 lagen onder de grond
4.3 Conclusies 23

Nota van Uitgangspunten Berkel Centrum Oost (Hergerborch)

Onderzoek

De locatie Hergerborch aan de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs wordt herontwikkeld. Met een variantenstudie is onderzocht wat er nodig en mogelijk is om te komen tot een toekomstbestendig Berkel Centrum Oost. Uitgangspunten daarbij zijn:

- Evenwichtig haltermodel van het winkelgebied (west – oost)
- Goede en verkeersveilige bereikbaarheid (auto, fiets)
- Voldoende parkeren voor het winkelgebied

Visie Berkel Centrum Oost

Het centrumgebied van Berkel en Rodenrijs ligt opgespannen tussen het Annie M.G. Schmidtpark aan de oostzijde en de Berkelse plas aan de westzijde. De oostzijde van het centrum onderscheidt zich als woon- en verblijfsgebied door een kleinschalige dorpse, groene en sfeervolle uitstraling met winkels en horeca. Bij de doorontwikkeling van het centrum van Berkel en Rodenrijs is het aan te bevelen dit onderscheidende karakter te behouden en te versterken.

Uitgangspunten voor herinrichting

Voor de herinrichting van het gebied zijn een aantal uitgangspunten geformuleerd op basis van de ruimtelijke analyse van gebied, verkeerskundig onderzoek en de wens om een evenwichtig halter model te behouden:

Verkeer en parkeren

- Het verleggen van de Molenwerfstraat heeft een positief effect op de verkeersdruk en bereikbaarheid van het centrum. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat het verkeer om het gebied heen leiden, door de aansluiting tussen de Molenwerfstraat en Raadhuislaan meer richting het oosten te verplaatsen, de verkeersdruk op zowel de Molenwerfstraat als op de verbinding tussen oost en west via Raadhuislaan, Laan van Romen en Gemeentewerf afneemt. Dit biedt daarnaast ruimte om het gebied opnieuw, efficiënt en groen in te richten.
- Mocht deze voorkeursvariant niet haalbaar blijken, dan wordt ingezet op het optimaliseren van de bestaande route.
- Om te voorzien in voldoende parkeren voor het winkelcentrum dienen circa 110 extra parkeerplaatsen gerealiseerd te worden.
- Bij de herinrichting van het gebied is speciale aandacht voor langzaamverkeer. Langzaamverkeer moet op een veilige manier vanuit alle richtingen naar het centrum kunnen komen.
- In de nadere uitwerking worden ook de onderwerpen fietsparkeren, toegankelijkheid voor mindervaliden en bereikbaarheid met het openbaar vervoer meegenomen.

Ruimtelijke kwaliteit

- Het is niet wenselijk het winkelcentrum nog verder richting het oosten te trekken, maar juist de Kerksingel de beëindiging te laten zijn.
- Het groene karakter van het gebied wordt versterkt door het groen vanuit het Annie M.G. Schmidtpark zoveel mogelijk richting de Kerksingel te trekken. Dit is een visuele groene verbinding die eveneens dient als fysieke langzaam verkeersverbinding.
- De zichtlijn vanuit de Raadhuislaan naar de Kerksingel dient behouden te blijven. Bij voorkeur is dit ook een doorgaande route voor langzaamverkeer die de Laan van Romen verbindt met de Kerksingel.
- De parkeerplekken worden zoveel mogelijk groen ingericht of voorzien van groene randen zodat het beeld niet alleen gedomineerd wordt door geparkeerde auto's.
- Op langere termijn is het gewenst om ook de percelen aan de Raadhuislaan en Kerksingel te herontwikkelen waardoor het totale het gebied meelift op de kwaliteitsslag en verdere verdichting plaatsvindt rondom het centrumgebied.

Hergerborch

- De locatie Hergerborch vormt de verbindende schakel tussen Berkel Centrum en het Annie M.G. Schmidtpark. Park en dorp 'verweven' hier met elkaar.
- De bebouwing op de locatie Hergerborch vormt een wand van de pleinruimte en begeleidt de zichtlijn vanuit de Raadhuislaan op de Kerksingel.
- De massa van de nieuwbouw sluit aan bij de maat en schaal van de omgeving en heeft een kleinschalige dorpse en groene uitstraling. Met een maximale bouwhoogte van 15 meter, verdeeld over maximaal 5 bouwlagen, waarvan de bovenste laag terugliggend is.
- De locatie Hergerborch biedt ruimte voor de realisatie van ca. 60 tot 80 woningen in de sociale sector.
- De parkeernorm van het gemeentelijk beleid is van toepassing. Het parkeren door de bewoners van de nieuwe woningen dient te worden opgelost op eigen terrein, onttrokken aan het zicht vanaf omliggende straten. Bezoekers kunnen voor een deel gebruik maken van de parkeervakken langs de Raadhuislaan.

Duurzaamheid

- De richtlijnen uit het kader DGO (duurzame gebiedsontwikkeling) vormen het uitgangspunt voor de herontwikkeling van de locatie Hergerborch.

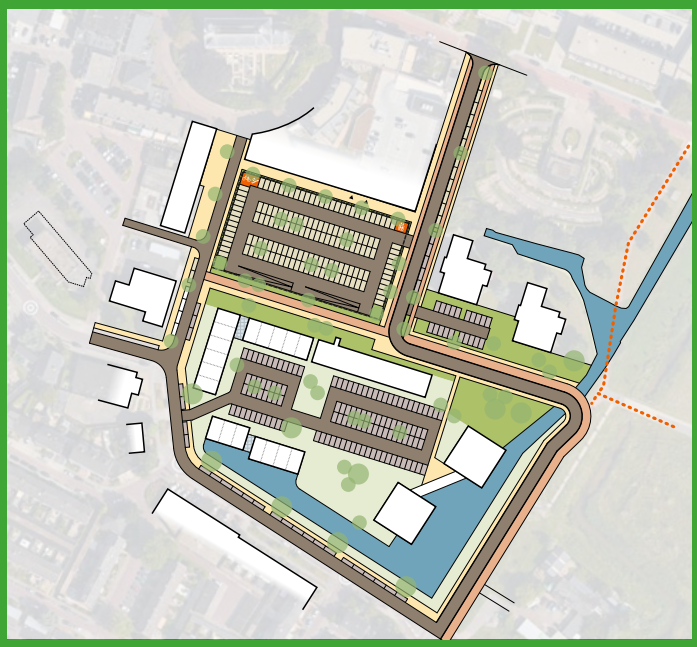
Uitkomst variantenstudie

Uit de variantenstudie blijkt dat de dichtheid van het wonen op de locatie Hergerborch kan toenemen tot maximaal 80 sociale woningen. In dat geval past de ontwikkeling qua maat en schaal bij de omgeving en kan het parkeren voor de woningen op eigen terrein opgelost worden.

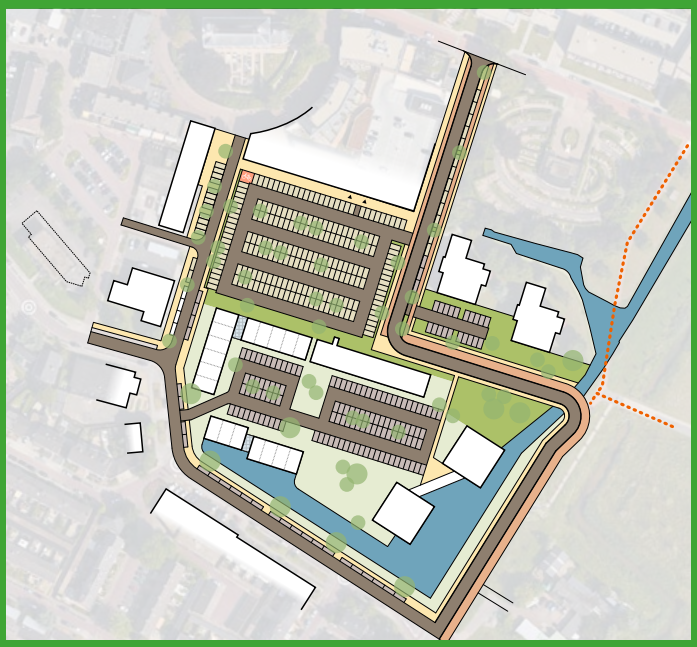
Het verleggen van de Molenwerfstraat naar het oosten (via het Berkelsdijkje) heeft een positief effect op de verkeersdruk en bereikbaarheid van het centrum. Door de Molenwerfstraat naar het oosten te verleggen, ontstaat er ruimte om het parkeren voor het winkelgebied uit te breiden. Alleen extra parkeren op maaiveld (variant 1) biedt niet voldoende ruimte om de parkeerdruk op te vangen en is vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit niet wenselijk. Door het ontwikkelen van een 1 laagse ondergrondse parkeergarage gecombineerd met maaiveld parkeren (variant 2) is het mogelijk ca. 120 extra parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van het winkelcentrum. Er is ruimte om een goede groene verbinding tussen park en centrumgebied te maken. Het realiseren van twee lagen parkeren onder de grond zonder maaiveld parkeren (variant 3, ca. 160 extra parkeerplaatsen, waarvan het surplus ook benut kan worden voor toekomstige woningbouw) levert de grootste kwaliteitsslag voor het gebied doordat de pleinruimte tussen de bestaande supermarkten en de locatie Hergerborch groen ingericht kan worden. Bij de uitwerking dient nog een optimalisering plaats te vinden van deze ruimte (balans tussen groen en woningbouw).

Na afronding van de variantenstudie hebben de supermarkten Hoogvliet en Aldi een variant 4 voorgesteld. Deze bestaat uit het bestaande maaiveldparkeren in combinatie met een ondergrondse parkeergarage op de locatie Hergerborch.

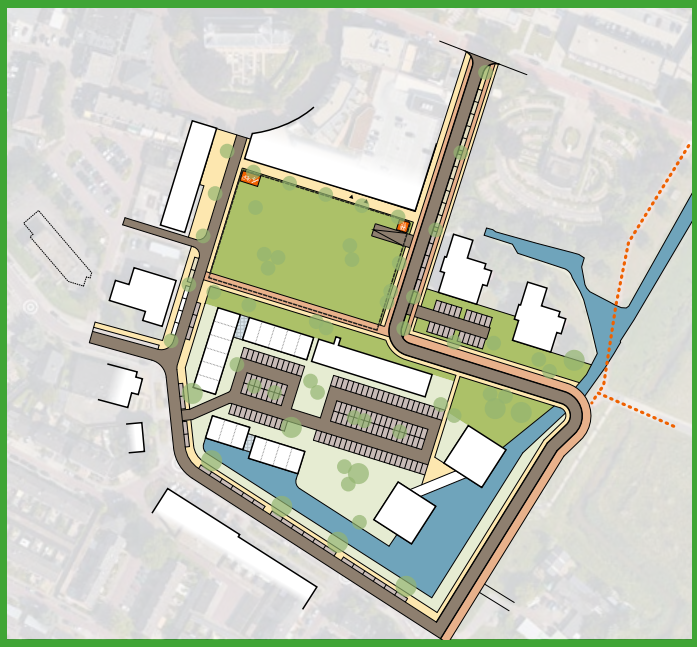
De varianten 2, 3 en 4 worden nader uitgewerkt.



Variant 2: Parkeren op maaiveld en 1 laag onder de grond



Variant 1: Extra parkeren op maaiveld



Variant 3: Parkeren 2 lagen onder maaiveld

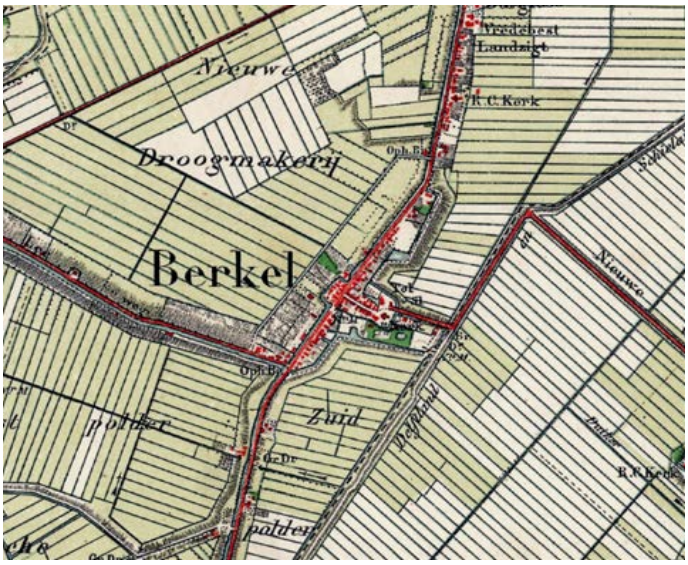
Figuur 1. Parkeerplaats aan oostzijde Berkel centrum Oost

1. Inleiding

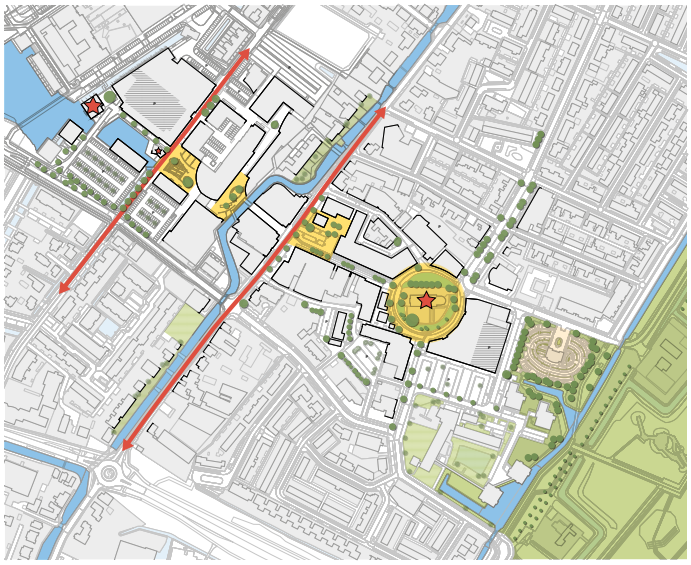
De locatie Hergerborch aan de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs wordt herontwikkeld. In het kader van het mobiliteitsplan (vastgesteld op 31 maart 2016) is door de gemeenteraad aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van Berkel Centrum Oost en dit te betrekken bij de herontwikkeling van de locatie Hergerborch. Er doen zich een aantal knelpunten voor. Uit parkeertellingen volgt dat de parkeercapaciteit (zeker op langere termijn) ontoereikend is. Daarnaast is de verkeersafwikkeling onvoldoende en onveilig. Dit heeft te maken met de huidige inrichting van het parkeerterrein bij de supermarkten (met meerdere in- en uitritten op de Molenwerfstraat), maar ook met het feit dat er meer verkeer (intensiteit) gebruik maakt van de Raadhuislaan en Molenwerfstraat dan wenselijk is voor deze erftoegangswegen (capaciteit). Woningcorporatie 3B Wonen mag volgens eerder gemaakte afspraken ca. 60 appartementen realiseren op de plek.

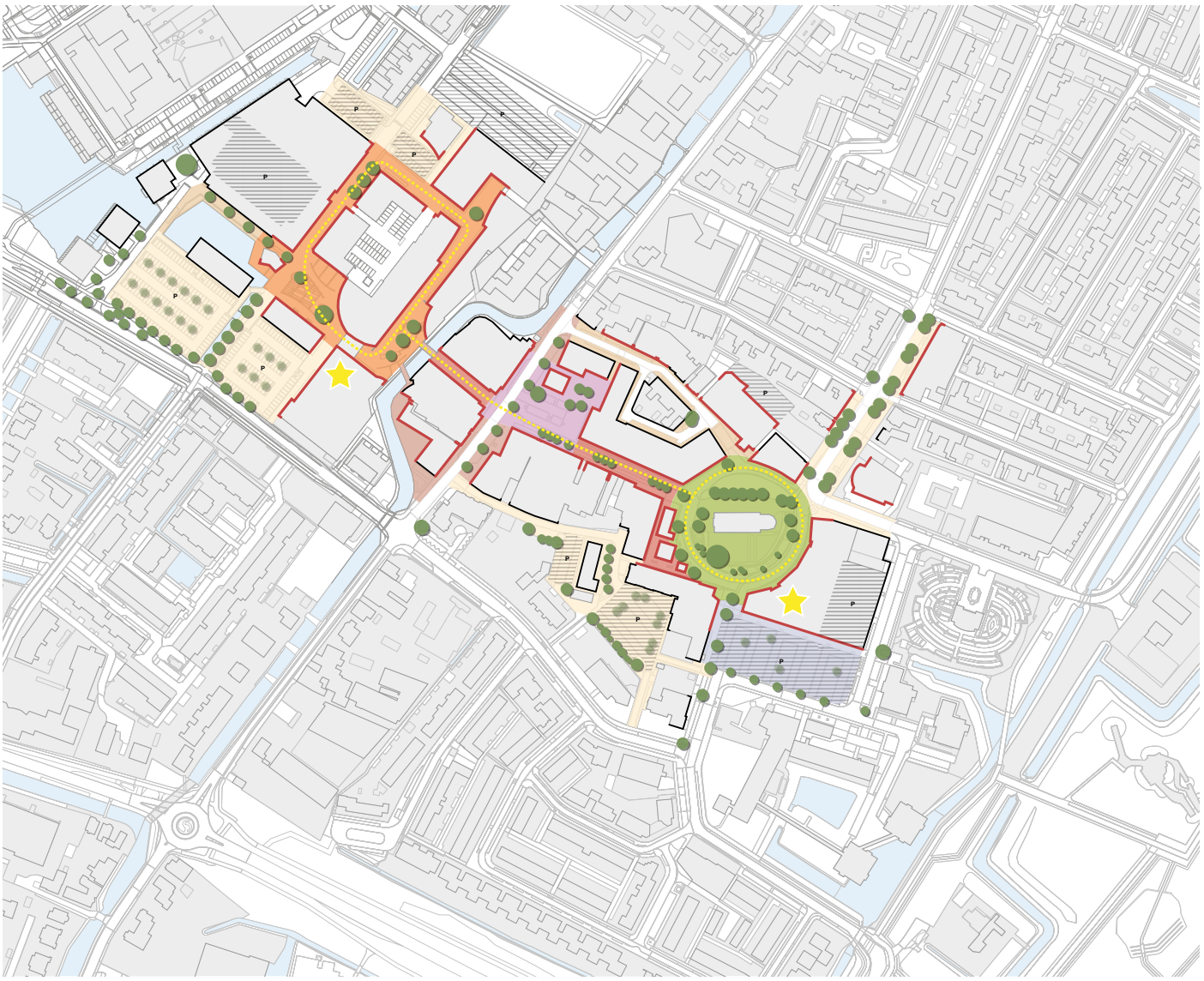
In oktober 2018 heeft het college een bestuursopdracht gegeven voor de oostkant van het centrum van Berkel en Rodenrijs. De vraag is om te onderzoeken wat er nodig en mogelijk is om te komen tot een toekomstbestendig Berkel Centrum Oost. Dat vraagt niet alleen om een structurele oplossing van de verkeersknelpunten (voldoende parkeren en een goede verkeersafwikkeling), maar ook om een voorzieningenniveau dat past bij het toekomstige inwoneraantal. Om het haltermodel van het winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs goed te laten functioneren is het belangrijk dat de west- en oostzijde van het centrum in evenwicht blijven.

In dit onderzoek is allereerst de (ruimtelijke) visie voor de oostzijde van het centrum uiteengezet. Vervolgens zijn de verschillende vraagstukken voor dit deel van het centrum in kaart gebracht. Tezamen vormen zij de opgave voor het gebied. De herontwikkeling van de locatie Hergerborch speelt hierin door zijn positie als toegang tot het winkelgebied een relevante rol. Voorafgaand aan dit onderzoek naar de inrichtingsmogelijkheden voor de locatie is een onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling in en rondom het centrum op grotere schaal. De uitkomst van dit onderzoek is als input meegenomen voor de uitwerking van diverse ruimtelijke varianten, waarin de opgave integraal bekeken is.



Figuur 2.1 Historische kern van Berkel en Rodenrijs


Figuur 2.2 Ruimtelijke dragers


Figuur 2.2 Sferen en verdeling voorzieningen

2. Visie en opgaven Berkel Centrum Oost

2.1 Haltermodel centrumgebied

Het centrum van Berkel en Rodenrijs maakt een transformatie en uitbreiding door. Aan zowel de oost- als westzijde is en wordt geïnvesteerd in uitbreiding en herontwikkeling. Met de uitbreiding krijgt het centrum voldoende omvang om de zelfstandige positie in de regio verder te versterken.

Het centrumgebied van Berkel en Rodenrijs ligt opgespannen tussen het Annie M.G. Schmidtpark aan de oostzijde en de Berkelse plas aan de westzijde.

Het oostelijke gedeelte van het winkelcentrum is op de voormalige locatie van het gemeentehuis uitgebreid met horeca, kleinschalige winkels, supermarkten alsmede parkeervoorzieningen en appartementen. Deze ontwikkeling rondom de Dorpskerk heeft gezorgd voor een aantrekkelijke dorpse afronding van de Kerksingel met een aantrekkelijke buitenruimte waardoor het centrum van Berkel een hernieuwde allure heeft gekregen. De westzijde wordt uitgebreid met ca. 5.500m2 aan winkel- en horeca voorzieningen. Ook worden er ca. 180 appartementen toegevoegd. Het plein bij café 't Vierkantje is opnieuw ingericht en heeft een functie als ontmoetingsplek. Het plein is daardoor nog meer het verbindende element tussen de west- en oostzijde van het centrumgebied. Hiermee is verder invulling gegeven aan het zogenaamde 'haltermodel' voor het centrum van Berkel en Rodenrijs.

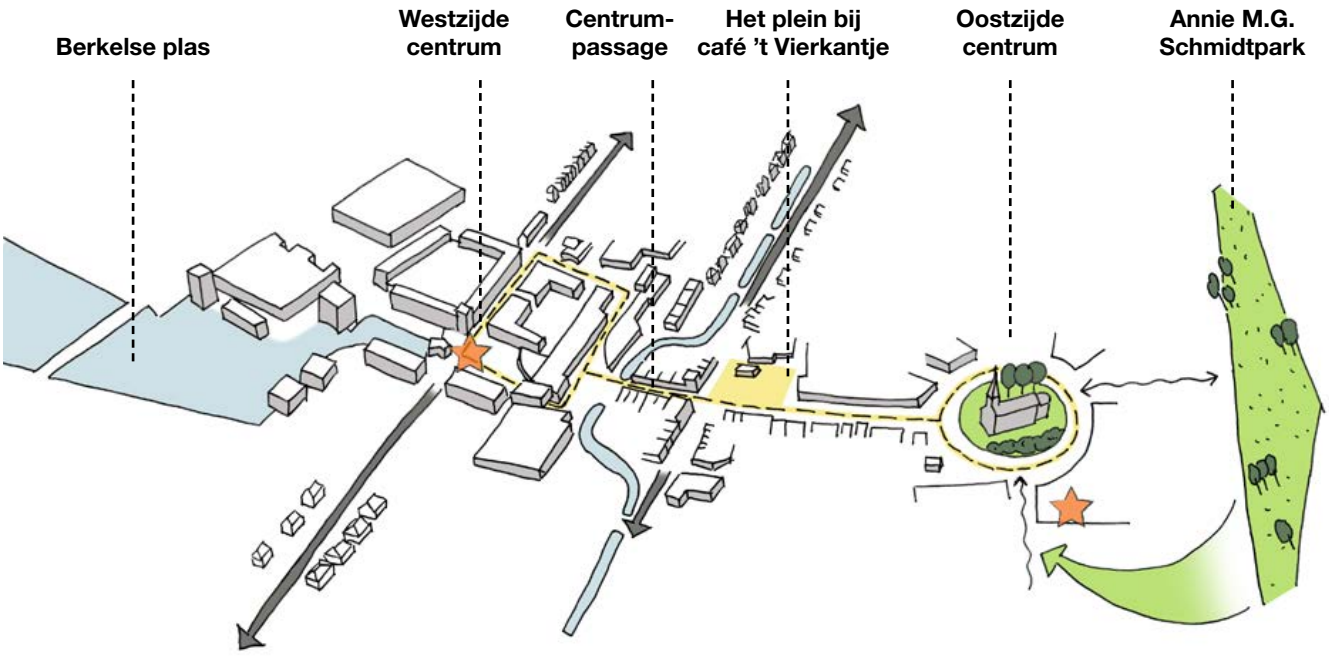
Als de ontwikkelingen aan de westzijde klaar zijn, liggen zowel aan de oost- als aan de westzijde trekkers in de vorm van supermarkten met parkeervoorzieningen voor het centrum.

2.2 Onderscheidend Berkel Centrum Oost

Historisch centrumgebied

Het historische centrumgebied van Berkel en Rodenrijs ontspringt ter hoogte van de Dorpskerk (Nederlands Hervormde kerk) en strekt zich vandaar uit in noordwestelijke richting. Dit cultuurhistorische karakter is aan de oostzijde van het centrum nog altijd leesbaar. Waar aan de westzijde grotere volumes en hogere gebouwen aan de Berkelse plas liggen, ademt de oostzijde de sfeer van cultuurhistorie uit. De herontwikkeling van de voormalige gemeentehuislocatie heeft het gebied ruimtelijk en functioneel afgerond, met een duidelijke positie voor de monumentale Dorpskerk. De Dorpskerk is tevens het hoogste gebouw aan de oostkant van het centrum.

De westzijde wordt een levendig woon- en verblijfsgebied met horecaterrassen op een plein en aan het water. **De oostzijde van het centrum onderscheidt zich als woon- en verblijfsgebied door een kleinschalige dorpse, groene en sfeervolle uitstraling met winkels en horeca.** Bij de doorontwikkeling van de oostkant van het centrum van Berkel en Rodenrijs is het aan te bevelen dit onderscheidende karakter te behouden en te versterken.



Figuur 2.3 Winkelcentrum Berkel als haltermodel tussen twee polen

Figuur 3.1 Nieuwe ontwikkelingen oostzijde centrumgebied (bron: Groosman)

Figuur 3.2 Analyse centrum oost

Annie M.G. Schmidtpark
Een tweede kenmerkende en onderscheidende kwaliteit voor de oostzijde is de nabijheid van het park. Net buiten de oostelijke punt van het winkelgebied ligt de oude landscheiding van Berkel en Rodenrijs. De oude landscheiding is als landschappelijke lijn in dit gedeelte goed te herkennen en vormt nu de overgang van het centrumgebied naar het Annie M.G. Schmidtpark. Op de landscheiding loopt in de huidige situatie het Berkelsdijkje. De relatie tussen het park en het centrumgebied is beperkt tot een doorkijk vanaf de parkeerplaats via het Raadhuishof. Voor voetgangers en fietsers ontbreekt nu een directe verbinding tussen het park en de entree van het oostelijke deel van het winkelcentrum. Bij de herontwikkeling van de locatie liggen kansen deze relatie nog sterker te maken en de oostzijde van het centrumgebied nog beter met het omliggende groen te verbinden.

2.3 Ruimtelijke indeling en kenmerken onderzoekslocatie

Parkeerterrein supermarkten
Ten zuiden van de Kerksingel ligt de centrale parkeerplaats voor de oostzijde van het centrum. Deze is toegankelijk vanaf de Laan van Romen via de Raadhuislaan en vanaf de Dominee van Koetsveldstraat via de Molenwerfstraat. Vanaf de Raadhuislaan loopt een zichtlijn naar de Kerksingel over de bestaande parkeerplaats. De openbare ruimte wordt op dit moment gedomineerd door geparkeerde auto's en doorgaande wegen en er is nauwelijks ruimte voor groen. Dat is anders aan de randen richting het Annie M.G. Schmidtpark waar losse appartementengebouwen in het groen staan en ter hoogte van de begraafplaats.

Het parkeerterrein wordt aan meerdere zijden begrensd door bebouwingswanden. De supermarkt met daarbovenop appartementen begrenst de noordzijde en bestaat in totaal uit 3 lagen. In de plint bevinden zich de entrees naar de supermarkten en bovenliggende appartementen. De supermarkten zijn vanaf het parkeerterrein goed en direct toegankelijk. De verdiepingen hebben balkons die liggen aan de parkeerplaats. Op de zuidelijke hoek gaat het gebouw terug naar 1 laag met daarop parkeren ten behoeve van de appartementen.

Aan de zuidzijde ligt een langgerekt appartementengebouw van 3 lagen hoog. Het gebouw ligt wat terug ten opzichte van de Molenwerfstraat en presenteert zich niet naar de weg. De entree ligt verstopt achter de bergingen. De balkons en raampartijen bevinden zich aan de achterzijde. Het naastliggende gebouw ligt meer richting de Molenwerfstraat. Dit gebouw is onderdeel van de ontwikkeling Hergerborch en zal gesloopt worden. Het is wenselijk om met de nieuwbouw de pleinruimte meer te omsluiten met wanden en de woningbouw boven de supermarkten een overzijde te geven.

Aan de westzijde van het parkeerterrein bestaat de bebouwing uit 2 losse gebouwen van 2 lagen die geschakeld zijn door een smal tussenlid. In de gebouwen zitten een kinderdagverblijf en enkele winkels. De plinten zijn vrij gesloten en niet uitnodigend. Er is geen zichtbare relatie tussen de openbare ruimte en de gebouwen. De bebouwing is gedateerd en sluit in maat en schaal niet goed aan op de grote open ruimte en de tegenoverliggende nieuwe appartementen. Hier liggen kansen voor de toekomst.

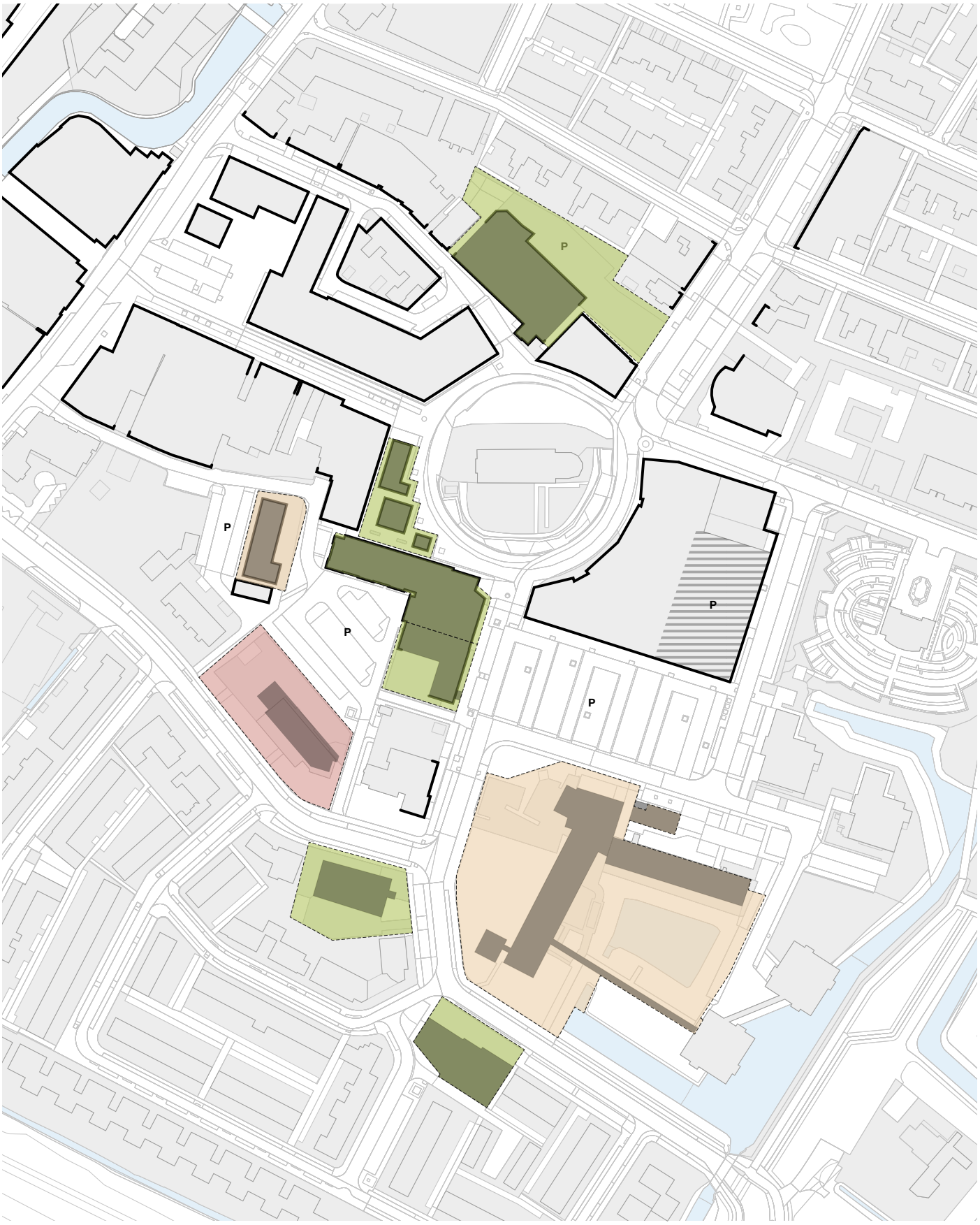
Buitenrand
De buitenrand van het plangebied aan de Raadhuislaan en Berkelsdijkje hebben een groen karakter gekenmerkt door groene bermen, onregelmatige dijkbeplanting (wilg) en losse, individuele bebouwing. Dit groene karakter zet zich door aan de gehele Laan van Romen en Gemeentewerf. Dit is een sterk kenmerk aan de rand van het kernwinkelgebied en dient behouden te blijven vanwege de groene uitstraling van het gebied en de relatie tussen winkelcentrum en Annie M.G. Schmidtpark.

2.4 Opgaven

Verkeer
In het kader van het mobiliteitsplan (vastgesteld op 31 maart 2016) is door de gemeenteraad aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van Berkel Centrum Oost en dit te betrekken bij de herontwikkeling van de locatie Hergerborch. Een toekomstbestendig Berkel Centrum Oost betekent ook een goede en veilige verkeersafwikkeling.

Op dit moment is het aantal verkeersbewegingen op de Raadhuislaan en Molenwerfstraat erg hoog. Dit aantal neemt in de prognoses voor 2030 alleen maar toe. Het huidige profiel en inrichting van de weg zijn niet geschikt om deze hoge aantallen verkeersbewegingen te verwerken. Fietsers hebben geen aparte voorzieningen en rijden samen met het autoverkeer op dezelfde weg. De Molenwerfstraat tussen de supermarkten en begraafplaats is in 2014 geoptimaliseerd en opnieuw ingericht met het oog op een uitbreiding van de begraafplaats. De uitbreiding van de begraafplaats heeft onlangs (2018) plaatsgevonden.

Daarnaast wordt het bestaande parkeerterrein van Berkel Centrum Oost aan de zuidzijde ontsloten vanaf de Molenwerfstraat. Het parkeerterrein is zo ingericht dat de parkeerstroken enkel toegankelijk zijn via de Molenwerfstraat. Dit betekent dat zoekende auto's steeds de auto's en fietsers op de rijbaan kruisen bij het in- en uitrijden van het parkeerterrein, wat tot veel opstoppingen en gevaarlijke situaties leidt. Dit geldt ook



Figuur 3.3 (Potentiële) ontwikkel locaties

voor de haakse parkeerplaatsen aan de Molenwerfstraat parallel aan de begraafplaats. Ook hier rijden auto's de weg op zonder goed zicht te hebben op fietsers en veroorzaken ze gevaarlijke situaties en opstoppingen. Aan de Molenwerfstraat liggen de voorzieningen voor het laden en lossen voor het vrachtverkeer. Ook zij maken dus gebruik van de bestaande route door het gebied omdat er geen mogelijkheid tot keren is. Ten behoeve van het bevoorradend verkeer blijft een doorgaande route via de Molenwerfstraat nodig.

Parkeren

De parkeerdruk aan de oostzijde is in de huidige situatie te hoog. Vanwege de realisatie van het bouwplan waarin nu onder meer Hoogvliet en Aldi zijn gevestigd, zijn er in het verleden op verschillende locaties in de omgeving Kerksingel/Molenwerfstraat parkeerplaatsen verdwenen. Daarnaast is destijds bij het bepalen van de parkeeropgave voor deze ontwikkeling gerekend met parkeernormen uit het bestemmingsplan, die toen lager waren dan waarvan nu in de Nota Parkeernormen (gebaseerd op CROW-publicatie 317) wordt uitgegaan door gemeente Lansingerland. Het compenseren van de verdwenen parkeerplaatsen samen met het herstellen van de toegepaste parkeernormen leidt tot een theoretische parkeerbehoefte van ca. 300 parkeerplaatsen voor winkelend publiek aan de oostzijde van het winkelcentrum. Ten opzichte van de huidige parkeercapaciteit van ca. 190 parkeerplaatsen, betekent dit dat in theorie 110 parkeerplaatsen toegevoegd dienen te worden. **De opgave is om de parkeercapaciteit van de locatie te vergroten.** De parkeernorm is een streefgetal maar in praktijk is de theoretische opgave niet altijd haalbaar en realiseerbaar. Bij inpassing spelen meerdere factoren mee zoals de fysieke mogelijkheden van de locatie en de beschikbaarheid van financiële middelen.

Voorzieningen

Het winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs bestaat uit een haltermodel met twee polen. Als de ontwikkelingen aan de westzijde klaar zijn liggen zowel aan de oost- als aan de westzijde trekkers in de vorm van supermarkten met parkeervoorzieningen in het centrum. Voor de toekomstbestendigheid van het gehele centrum is het van belang dat het haltermodel in evenwicht blijft. Vanuit de analyse van Berkel Centrum Oost blijkt dat de Kerksingel nu een mooie afronding van het centrum vormt. **Het is het niet wenselijk nog meer voorzieningen zoals winkels en horeca hierbuiten te trekken.** Aanvullend geldt dat met de uitbreiding aan de westzijde een groot deel van de berekende marktruimte aan winkels en horeca ingevuld wordt en dat leegstand voorkomen dient te worden. Bovendien vragen winkels en horeca ook om extra parkeren, terwijl de parkeerdruk aan de oostkant juist al groot is.

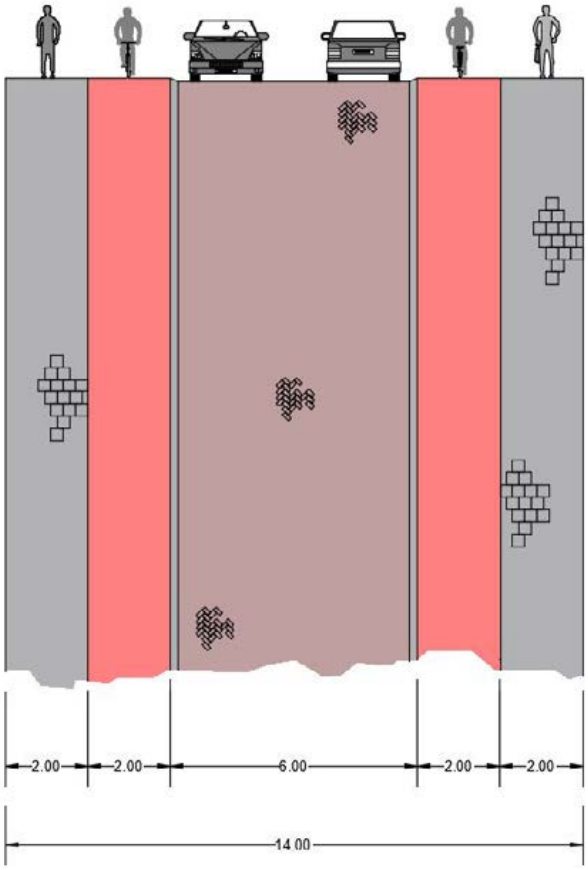
Nieuwbouw 3B Wonen

Het college van burgemeester en wethouders heeft reeds in 2015 onder nader te stellen voorwaarden ingestemd met het voornemen van 3B Wonen om de locatie Hergerborch te herontwikkelen naar sociale woningbouw.
Meegedeeld is dat circa 60 sociale woningen mogen worden gerealiseerd op de aangekochte grond van Laurens Wonen. 3B Wonen heeft aangegeven graag te willen onderzoeken of het mogelijk is circa 80 woningen te realiseren op de locatie. **In de studie naar diverse inrichtingsvarianten is bekeken of er op de locatie Hergerborch nog mogelijkheden liggen om het programma te vergroten.**

Ontwikkellocaties in de omgeving

De vraag speelt of het aantal woningen en de dichtheid van wonen rondom de oostzijde van het centrum toe kan nemen. De oostzijde is volop in ontwikkeling met de herontwikkeling van de oude gemeentehuislocatie, een nieuw appartementengebouw aan de Laan van Romen en de nog te ontwikkelen locatie Hergerborch. **Ook aan de Raadhuislaan en Kerksingel liggen mogelijkheden tot herontwikkeling van bestaande panden naar woningbouw. Een goede inrichting van de locatie Hergerborch en het huidige parkeerterrein bij de supermarkten draagt bij aan de potenties van de omliggende percelen.**

Figuur 4.1 Variant E: Molenwerfstraat via gedeelte Berkelsdijkje verbinden met Raadhuislaan



Figuur 4.2 Principe profiel Molenwerfstraat

3. Uitgangspunten en randvoorwaarden herinrichting

Op basis van de analyse van de ruimtelijke opbouw, knelpunten en opgaven zijn voor de herinrichting van Berkel Centrum Oost een aantal uitgangspunten opgesteld. Bij de ontwikkeling mag de robuustheid van het haltermodel niet verdwijnen. Dit betekent een goed evenwicht tussen de oost- en de westzijde. Drie pijlers zijn daarbij van belang:

- goede en veilige bereikbaarheid en verkeersafwikkeling
- voldoende parkeren
- ontwikkeling van woningbouw op de locatie Hergerborch

In de analyse kwam naar voren dat het niet wenselijk is het winkelcentrum nog verder richting het oosten te trekken, maar juist de Kerksingel de beëindiging van het winkelcentrum te laten zijn. Daarnaast is de parkeeropgave dusdanig dat het toevoegen van veel extra programma de parkeerdruk nog meer verhoogt. Bij de uitwerking is daarom niet ingezet op voorzieningen zoals winkels en horeca.

3.1 Uitgangspunten verkeer en parkeren

De verkeerssituatie in en rondom Berkel Centrum Oost is in een aanvullend verkeerskundig onderzoek nader bekeken. In dit onderzoek is rekening gehouden met de verwachte prognoses voor 2030. Voor een verkeersveilige en toekomstbestendige ontsluiting van Berkel Centrum als geheel en de oostzijde zijn vijf varianten onderzocht (Sweco, 2019) Uit dit onderzoek komen twee modellen naar voren, die kansrijk zijn.

De uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen voor de vijf beschouwde varianten met bijbehorende bevindingen wijzen in de richting van *Variant E: Molenwerfstraat via gedeelte Berkelsdijkje verbinden met Raadhuislaan* als best te verkiezen oplossingsrichting. In variant E (zie figuur 4.1) wordt de Molenwerfstraat ter hoogte van de Raadhuishof over een gedeelte van het Berkelsdijkje direct verbonden met het meest zuidelijke wegvak Raadhuislaan en daarmee indirect aangesloten op de Boterdorpseweg. De historische brug bij de aansluiting Berkelseweg/Dominee Van Koetsveldstraat wordt niet aangetast. Aanvullend voorziet deze variant in het afwaarderen van de Berkelseweg van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) naar een erftoegangsweg (30 km/uur), waardoor deze smalle weg wordt ontlast. Voor de inwoners van Bergschenhoek wordt de Randweg-West een aantrekkelijk alternatief. Door het verkeer om het gebied heen te leiden en de aansluiting met de Raadhuislaan meer richting het oosten te verplaatsen, neemt de verkeersdruk op zowel de Molenwerfstraat als op de verbinding tussen oost en west, via Raadhuislaan, Laan van Romen en Gemeentewerf af. De bereikbaarheid van de oostzijde van het centrum als geheel blijft gewaarborgd. Ook vanuit ruimtelijk oogpunt is dit een gewenste oplossing omdat het verkeer uit het gebied gehaald wordt. Hierdoor is er kans de openbare ruimte groener en overzichtelijker in te richten en ontstaat er voor langzaamverkeer een overzichtelijke en veilige situatie.

Mocht deze voorkeursvariant niet haalbaar blijken, dan dient te worden ingezet op het optimaliseren van de bestaande route. De verkeersdruk op de Molenwerfstraat en op de Raadhuislaan - Laan van Romen – Gemeentewerf neemt in deze situatie niet af. Maar door aanpassing van het profiel van de Molenwerfstraat is het wel mogelijk om de route veiliger te maken en de dagelijkse hoeveelheid verkeer op een adequate wijze af te wikkelen. Een nadeel is dat het doorgaande verkeer door het gebied blijft rijden en daarmee een scheiding legt tussen de locatie Hergerborch en het centrum. De veiligheid voor langzaamverkeer vraagt om een zorgvuldige inpassing binnen het profiel van de van de Molenwerfstraat. Zie in figuur 4.3 het effect op de omliggende wegen in aantal motorvoertuigen per dag, per variant. De voorkeur gaat vanuit verkeersveiligheid en ruimtelijk oogpunt dan ook uit naar variant E. Dit is als uitgangspunt gehanteerd bij de studie naar de mogelijkheden voor de oostkant van het centrum van Berkel.

	Autonome groei bij optimaliseren bestaande situaite (2030)	*Molenwerfstraat verleggen (Variant E)*
Molenwerfstraat	*7.800*	*3.700*
Raadhuislaan - Laan van Romen	*4.800*	*3.500*
Laan van Romen - Gemeentewerf	*6.500*	*4.100*
Gemeentewerf - Oudelandselaan	*4.700*	*3.800*

Figuur 4.3 Effect varianten op omliggende wegen (in aantal motorvoertuigen per dag)

Daarnaast zijn nog een aantal algemene uitgangspunten opgesteld met betrekking tot de route in het gebied:

- Het laden en lossen voor de commerciële ruimten (Hoogvliet en Aldi) aan de Molenwerfstraat moet goed kunnen blijven functioneren voor alle huidige gebruikers;
- Bij de herinrichting van het gebied is speciale aandacht voor langzaamverkeer. Langzaamverkeer moet op een veilige manier vanuit alle richtingen naar het centrum kunnen komen. Daarbij gaat het niet alleen om een duidelijke plaats op de weg, maar ook om het wegnemen van risico's zoals die er nu zijn ten gevolge van de haakse parkeervakken op de Molenwerfstraat. Om te zorgen dat fietsers veilig door het gebied kunnen is een principe profiel opgesteld voor de Molenwerfstraat (zie figuur 4.2).
- Het aantal in- en uitritten van een maaiveld parkeerplaats voor de supermarkten dient geminimaliseerd te worden tot maximaal 1 in en 1 uitgang.

Figuur 4.4 Ruimtelijke uitgangspunten

- Aan de doorgaande verbinding is het alleen mogelijk om langsparkeren te realiseren. Haaksparkeervakken zijn vanwege de verkeersveiligheid niet wenselijk.
- De totale opgave voor het winkelgebied is ca. 300 parkeerplaatsen. Op dit moment worden ca. 190 parkeerplaatsen toegerekend aan het winkelgebied, waarvan een deel dubbelgebruikt wordt als parkeerplaats voor de bestaande woningen. Idealiter worden ca. 110 parkeerplaatsen gerealiseerd om aan de totale opgave te voldoen.

3.2 Ruimtelijke uitgangspunten openbaar gebied

De belangrijkste ruimtelijke uitgangspunten sluiten aan op kwaliteiten van de bestaande locatie of potenties die gezien worden. De ruimtelijke uitgangspunten waarmee bij het uitwerken van de varianten rekening gehouden is, zijn hieronder opgesomd.

- Het groen vanuit het Annie M.G. Schmidtpark wordt zoveel mogelijk richting de Kerksingel getrokken. Om de ligging van Berkel Centrum Oost aan het Annie M.G. Schmidtpark te versterken dient een sterke relatie gelegd te worden tussen de Kerksingel en de toegang tot het park. Dit is een visuele groene verbinding die eveneens dient als fysieke langzaam verkeersverbinding.
- Het hoogteverschil tussen de kern en het omringend gebied bij de landscheiding is van cultuurhistorische waarde. (Nota Cultuurhistorie Plus gemeente Lansingerland, 2012) Bij de inpassing van de nieuwe weg dient daar zorgvuldig mee omgegaan te worden.
- De zichtlijn vanuit de Raadhuislaan naar de Kerksingel dient behouden te blijven. Bij voorkeur is dit ook een doorgaande route voor langzaamverkeer die de Laan van Romen verbindt met de Kerksingel.
- De parkeerplekken worden zoveel mogelijk groen ingericht of voorzien van groene randen zodat het beeld niet alleen gedomineerd wordt door geparkeerde auto's.

3.3 Locatie Hergerborch

De ontwikkeling van de locatie Hergerborch heeft indirect relatie met de inrichting van het oostelijk deel van het centrum. Ten aanzien van de ontwikkeling en inrichting van het ontwikkelgebied zijn algemene uitgangspunten geformuleerd die voor alle inpassingsvarianten van toepassing zijn.

<u>Algemene ruimtelijke uitgangspunten</u>

- De locatie Hergerborch vormt de verbindende schakel tussen Berkel Centrum en het Annie M.G. Schmidtpark. Park en dorp 'verweven' hier met elkaar;
- De massa van de nieuwbouw sluit aan bij de maat en schaal van de omgeving en heeft een kleinschalige dorpse en groene uitstraling;
- De bebouwing op de locatie Hergerborch vormt een wand van de pleinruimte en begeleidt de zichtlijn vanuit de Raadhuislaan op de Kerksingel;
- De massa aan de huidige Molenwerfstraat en het plein mag groter zijn in volume en sluit aan op het reeds bestaande gebouw Raadhuishof. Aan de buitenrand van de Raadhuislaan en het Berkeldsdijkje neemt de bebouwing in korrelgrootte af en voegt deze zich meer naar maat en schaal van de losse appartementengebouwen in het groen.
- De bouwhoogte van de nieuwbouw sluit aan op de diversiteit van hoogtes in de omgeving. De maximale bouwhoogte is 15 meter, verdeeld over maximaal 5 bouwlagen, waarvan de bovenste laag terugliggend is.
- Het plan voldoet aan de eisen voor watercompensatie, die worden gesteld door het Hoogheemraadschap Delfland.

<u>Molenwerfstraat</u>

- De bebouwing kent een enkele harde rooilijn langs de Molenwerfstraat. Hier vormt de bebouwing een stedelijke wand aan het plein en begeleidt de groene route tussen park en centrum;
- De bebouwing heeft zowel aan de Molenwerfstraat als aan de Raadhuislaan een 'aantrekkelijke plint'. Woningen op de begane grond worden waar mogelijk ontsloten via de centrale entree dan wel een voordeur aan de straat- of pleinzijde. Blinde plinten zijn niet toegestaan;
- Op de hoek Raadhuislaan - Molenwerfstraat bevindt zich de centrale entree van het gebouw voor de woningen op de verdieping. Deze is vanaf beide zijden bereikbaar en verbindt de dorpszijde met de parkzijde;
- Het parkeren op het binnenterrein bij de nieuwe woningen wordt bij voorkeur niet ontsloten vanaf de Molenwerfstraat om te voorkomen dat het als overloop gebied van het winkelcentrum gaat functioneren;
- Parkeren wordt zodanig ingepast dat geparkeerde auto's niet beeldbepalend zijn in het straatbeeld. Goede landschappelijke inpassing maakt hiervan onderdeel uit.

<u>Raadhuislaan en Laan van Romen</u>

- De zone van het plangebied aan de Raadhuislaan (tot aan de kruising met de Laan van Romen) behoudt zijn groene karakter. Het karakter van de as kan versterkt worden door naast groen ook water in te zetten als drager van de structuur en dit op de locatie uit te breiden of te compenseren;
- Nieuwe bebouwing langs de Raadhuislaan (aan de zuidzijde van het plangebied) voegt zich in de bestaande structuur van gebouwen in het groen. Door het werken met open ruimtes tussen de bebouwing en doorzichten naar het groen wordt dit karakter versterkt;

Programmatische uitgangspunten

- Er mogen ca. 60-80 woningen in het sociale segment gerealiseerd worden. Het aantal woningen dat gerealiseerd kan worden binnen deze bandbreedte is afhankelijk van de beoogde ruimtelijke opzet, kwaliteit van de openbare ruimte en het inpassen van voldoende parkeerruimte.
- De parkeernorm van het gemeentelijk beleid is van toepassing. Het parkeren door de bewoners van de nieuwe woningen dient te worden opgelost op eigen terrein, onttrokken aan het zicht vanaf omliggende straten. Bezoekers kunnen voor een deel gebruik maken van de parkeervakken langs de Raadhuislaan.

Duurzaamheid

Duurzaamheid maakt onderdeel uit van de nadere uitwerking van het plan, waarbij de ontwikkeling een duidelijke bijdrage levert aan de verduurzaming van Lansingerland. Het uitgangspunt is dat duurzaamheid ook zal bijdragen aan een positieve woonkwaliteit van dit gebied.
De nadere uitwerking van duurzaamheid zal integraal in de planontwikkeling worden meegenomen. De gemeenteraad heeft op 1 februari 2018 de Richtlijnen DGO (duurzame gebiedsontwikkeling) vastgesteld. Deze richtlijnen gaan op onderdelen verder dan hetgeen wettelijk is vereist. De Richtlijnen DGO zijn uitgangspunt voor nieuwe gebiedsontwikkelingen en dus ook voor de herontwikkeling van locatie Hergerborch.

4. Varianten

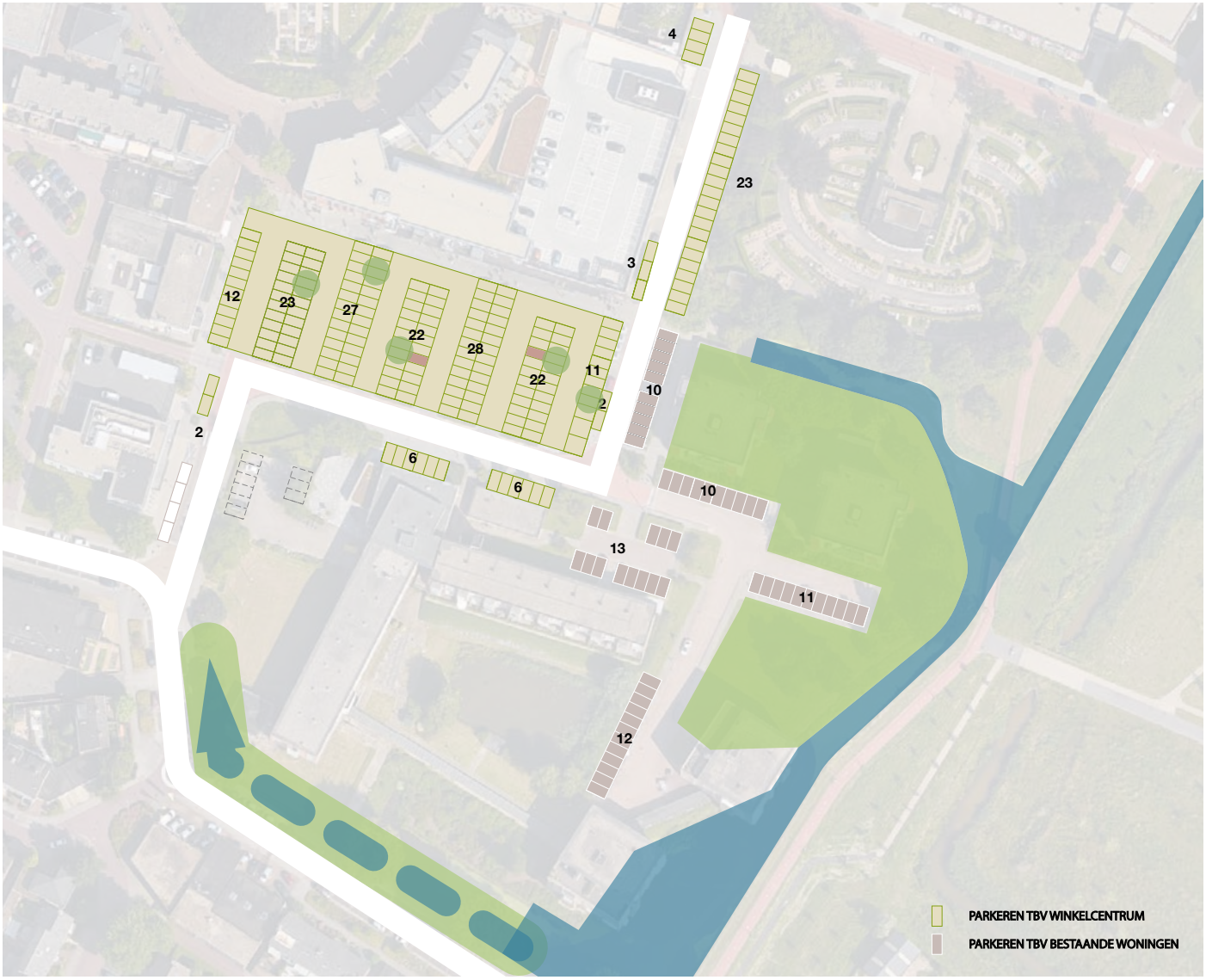
4.1 Uitleg varianten

Door middel van een variantenstudie zijn de mogelijkheden voor de inrichting van het gebied aan de oostzijde van het centrum onderzocht. Daarbij is rekening gehouden met eerder beschreven uitgangspunten zoals een verkeersontsluiting vanaf de Molenwerfstraat naar het Berkelsdijkje, uitbreiden van het parkeren ten behoeve van het winkelcentrum en het realiseren van een groene verbinding tussen het park en centrumgebied. Voor de ontwikkeling van de locatie Hergerborch is onderzocht dat het mogelijk is 60-80 woningen te realiseren op het terrein waarbij het parkeren ten behoeve van de woningen op eigen terrein en aan de Raadhuislaan (zuidzijde) is opgelost. Het grootste deel van het parkeren ligt verscholen tussen de gebouwen en is alleen vanaf de Raadhuislaan bereikbaar. De inrichting en het aantal woningen op de locatie Hergerborch is in alle modellen hetzelfde om ze vergelijkbaar te maken. Per variant verschilt met name de manier van inpassing van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het winkelgebied: parkeren op maaiveld, ondergrondse parkeergarage van 1 laag of ondergrondse parkeergarage van twee lagen. Het parkeren voor het winkelgebied oplossen in een bovengrondse parkeergarage is ook onderzocht. Deze variant is echter afgevallen omdat het ruimtelijk niet goed in te passen is in relatie tot de uitgangspunten en zicht vanuit omliggende appartementen. Op de volgende pagina's worden de varianten toegelicht.

De genoemde parkeeraantallen per variant zijn een globale inschatting, bij de verdere uitwerking kunnen er nog afwijkingen ontstaat bijvoorbeeld vanwege constructies voor de ondergrondse parkeergarage, meer behoefte aan groen en/of fietsparkeren.

Bestaande situatie

In de huidige situatie worden 56 stuks toegerekend aan de bestaande woningen. De overige 191 parkeerplaatsen worden toegerekend aan het winkelgebied. Het aantal parkeerplaatsen per variant wordt vergeleken met de huidige situatie.

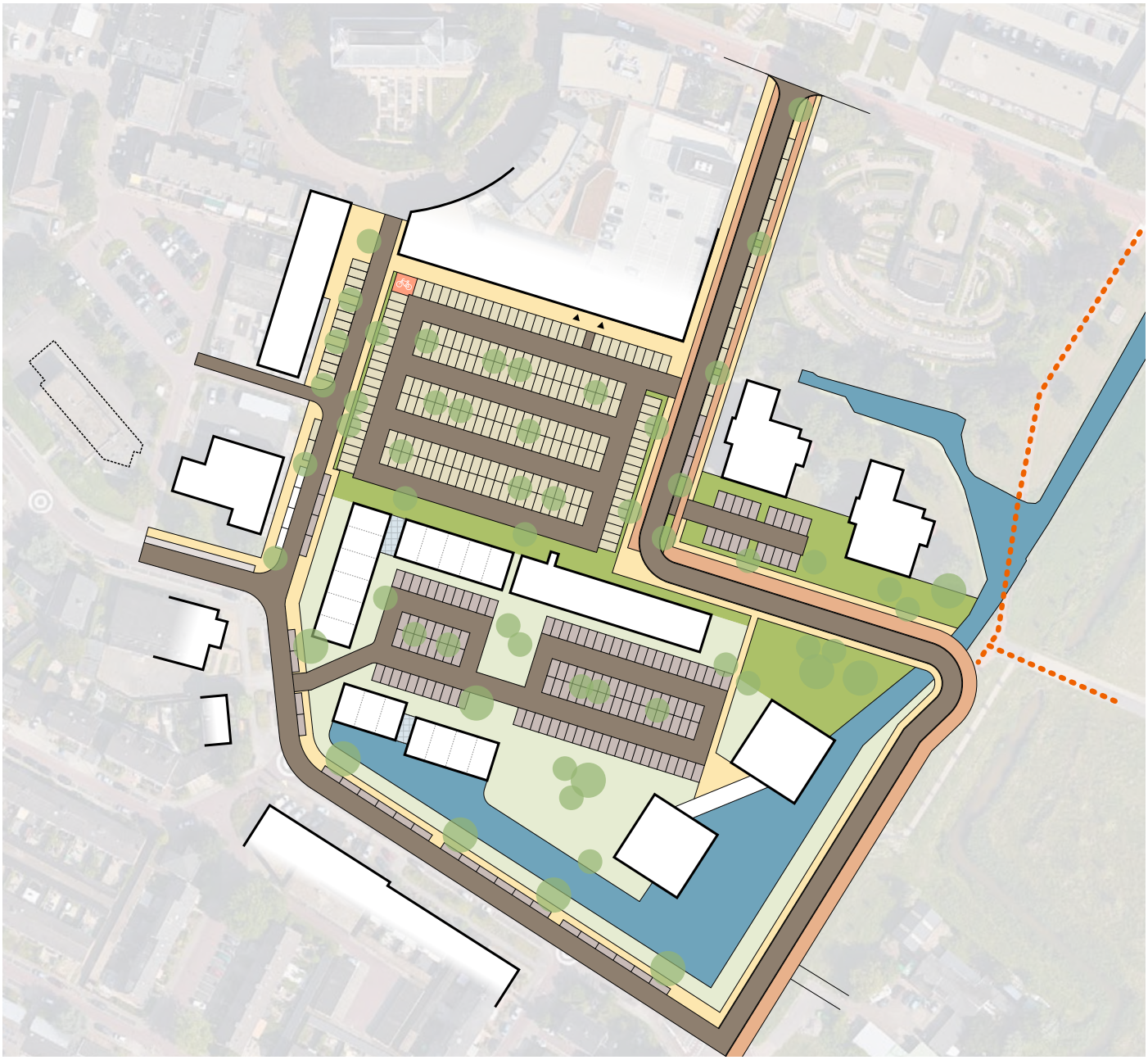


4.2 Variantenstudie
Variant 1: Extra parkeren op maaiveld

Door de Molenwerfstraat via het Berkelsdijkje naar de oostzijde te leiden, ontstaat nabij het centrum meer ruimte voor parkeren. In de eerste variant is uitbreiding van het parkeren op maaiveld onderzocht, waardoor het aantal parkeerplaatsen met 48 toeneemt. Het parkeren is in deze variant dominant aanwezig in de ruimte zowel aan de Raadhuislaan ter hoogte van de kruising met de Kerksingel als op het plein tussen supermarkten en nieuwe ontwikkeling op het terrein van Hergerborch. Vanuit ruimtelijk oogpunt is dit model niet wenselijk omdat de omvang en schaal van het parkeren niet past bij de dorpse kwaliteit van de oostzijde, er weinig ruimte is voor een groene inrichting en het gebied geen aantrekkelijke entree vormt voor het winkelgebied.

Parkeeraantallen

Bestaande woningen	56
Nieuwe woningen (80)	112
Parkeren centrum	239
Extra t.o.v. bestaand	**+48**

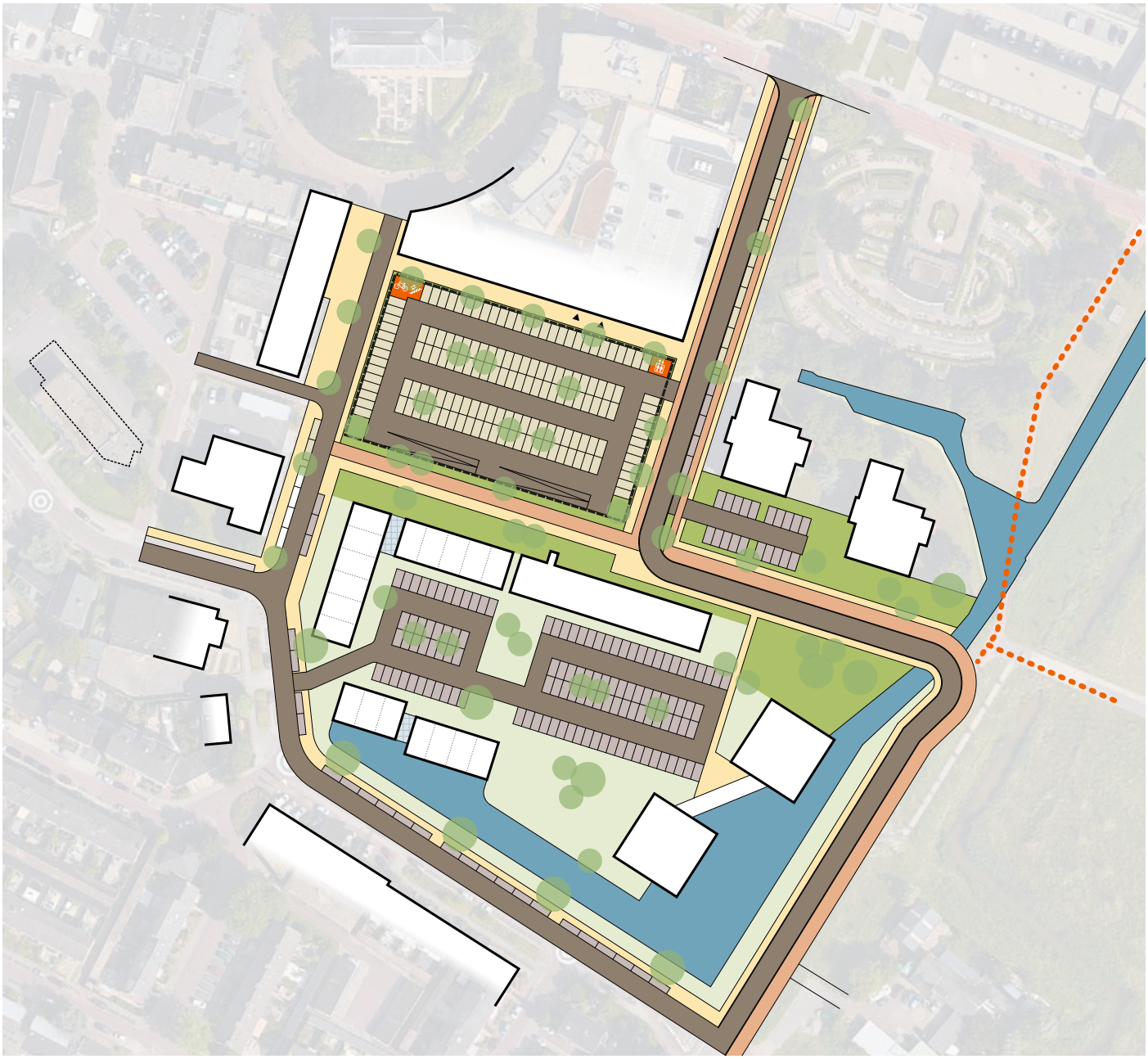


Variant 2: Parkeren op maaiveld en 1 laag onder de grond

In de tweede variant komt één laag parkeren op maaiveld en één laag parkeren verdiept. Hierdoor kunnen er 123 parkeerplaatsen extra gerealiseerd worden, terwijl er tegelijk ruimte ontstaat voor een verbinding voor voetgangers, fietsers met het park. Vanuit ruimtelijk oogpunt is dit model wenselijk omdat de omvang en schaal van het parkeren beter past bij de dorpse kwaliteit van de oostzijde en er ruimte is voor een groene langzaamverkeersverbinding richting het park. Het laatste deel van de Raadhuislaan, ter hoogte van de Kerksingel, is vrij van parkeren waardoor het winkelgebied een aantrekkelijke entree krijgt en er in de toekomst kansen liggen open plinten te maken.

Parkeeraantallen

Bestaande woningen	56
Nieuwe woningen (80)	112
Parkeren centrum	314
Extra t.o.v. bestaand	**+123**

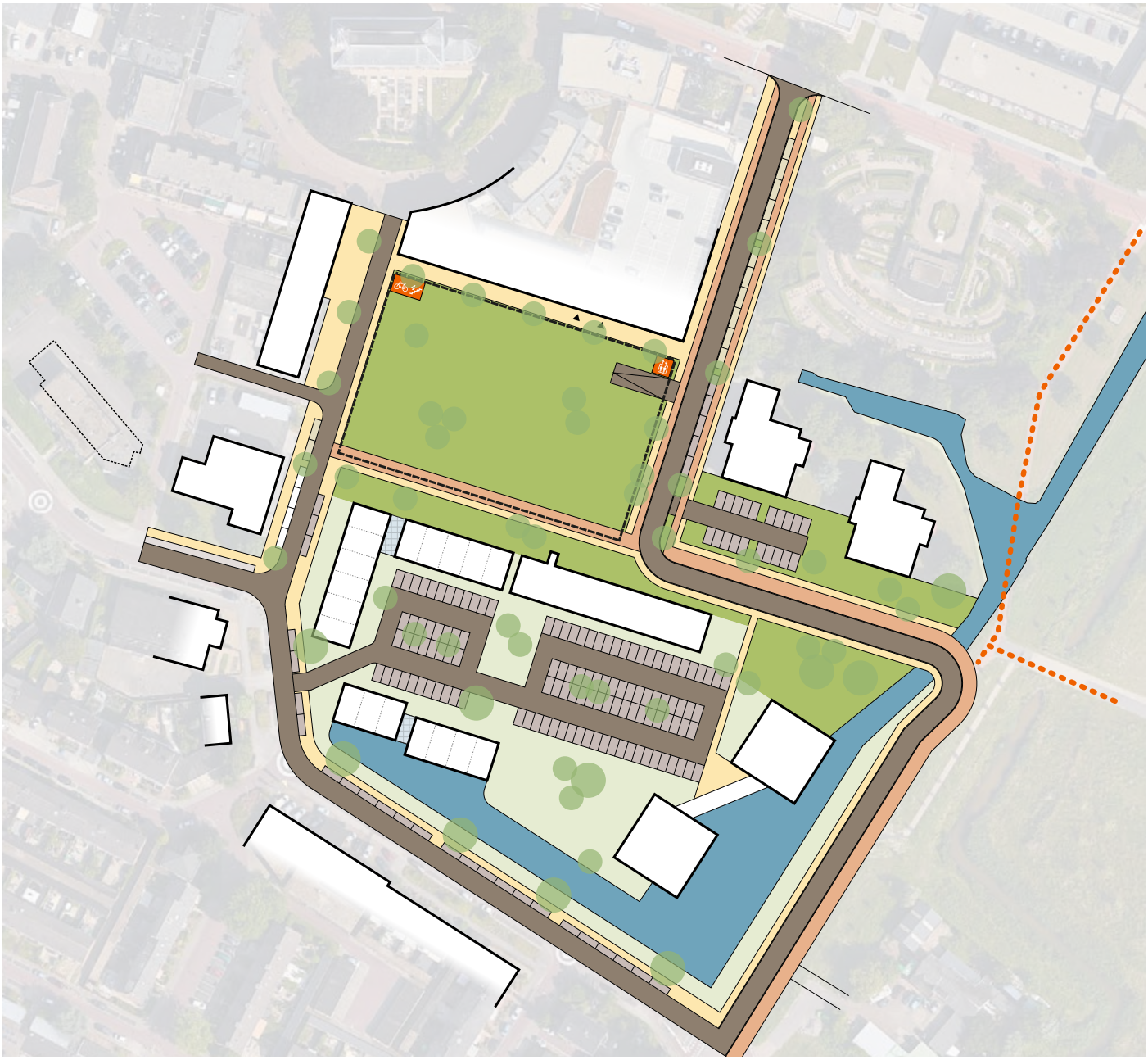


Variant 3: Parkeren 2 lagen onder maaiveld

Variant 3 gaat uit van een tweelaagse ondergrondse parkeergarage. Door het volledige aantal parkeren ondergronds op te lossen ontstaat een aantrekkelijke openbare ruimte. De verbinding tussen park en centrum wordt zo echt zichtbaar, de buitenruimte is veilig voor fietsers en voetgangers. Dit levert grote kwaliteit voor huidige ontwikkelingen en een impuls voor toekomstige ontwikkelingen. De oostzijde van het centrum eindigt letterlijk aan een park. De ruimte kan in de toekomst flexibel gebruikt worden voor bijvoorbeeld kleinschalige evenementen. In totaal is er ruimte om 161 extra parkeerplaatsen toe te voegen. Het surplus kan benut worden voor toekomstige woningbouw en ondergronds fietsparkeren.

Parkeeraantallen

Bestaande woningen	56
Nieuwe woningen (80)	112
Parkeren centrum	352
Extra t.o.v. bestaand	**+161**



4.3 Advies

De plannen van 3B wonen voor de Hergerborchlocatie sluiten aan op de kwaliteiten en wensen voor de oostzijde van het centrum. Uit de variantenstudie blijkt dat de dichtheid van het wonen op de Hergerborch locatie kan toenemen tot maximaal sociale 80 woningen. In dat geval past de ontwikkeling qua maat en schaal bij de omgeving en kan het parkeren voor de woningen op eigen terrein en aan de Raadhuislaan opgelost worden.

Het verleggen van de Molenwerfstraat naar het oosten (via het Berkelsdijkje) heeft een positief effect op de verkeersdruk en bereikbaarheid van het centrum. Door de Molenwerfstraat naar het oosten te verleggen, ontstaat er ruimte om het parkeren voor het winkelgebied uit te breiden. Alleen extra parkeren op maaiveld (variant 1) biedt niet voldoende ruimte om de parkeerdruk op te vangen en is vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit niet wenselijk. Door het ontwikkelen van een 1 laagse ondergrondse parkeergarage gecombineerd met maaiveld parkeren (variant 2) is het mogelijk ca. 120 extra parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van het winkelcentrum. Er is ruimte om een goede groene verbinding tussen park en centrumgebied te maken. Wij adviseren dan ook om minimaal voor variant 2 te kiezen.
Het realiseren van twee lagen parkeren onder de grond zonder maaiveld parkeren (variant 3, ca. 160 extra parkeerplaatsen, waarvan het surplus ook benut kan worden voor toekomstige woningbouw) levert de grootste kwaliteitsslag voor het gebied doordat de pleinruimte tussen de bestaande supermarkten en de locatie Hergerborch groen ingericht kan worden. Bij de uitwerking dient nog een optimalisering plaats te vinden van deze ruimte (balans tussen groen en woningbouw).

Op langere termijn is het gewenst om ook de percelen aan de Raadhuislaan en Kerksingel te herontwikkelen waardoor het totale het gebied meelift op de kwaliteitsslag en verdere verdichting plaatsvindt rondom het centrumgebied.

GEMEENTE Lansingerland

Verkeer en parkeren oostzijde winkelcentrum Berkel en Rodenrijs

Auteur: Peter Nederlof
Domein: Ruimte en Economie, Team Beleid
Versienummer: 1.0
Datum: 3 juli 2019
Corsanummer: T19.11312

Inhoudsopgave

1 Aanleiding 3
2 Verkeersmodelstudie naar verkeerscirculatie 4
2.1 Huidige situatie (basisjaar 2018) 4
2.2 Planjaar 2030 4
2.3 Variant A (2030): Knip Molenwerfstraat 5
2.4 Variant B (2030): Doortrekken 'Berkelsdijkje' 5
2.5 Variant C (2020): Afsluiten Berkelseweg 6
2.6 Variant D (2030): Doortrekken Coornwinderlaan 6
2.7 Variant E (2030): Molenwerfstraat via 'Berkelsdijkje' verbinden met Raadhuislaan 6
3 Resultaten verkeersmodelstudie 7
3.1 Intensiteit ETW als toetsingscriterium 7
3.2 Besluiten herziening mobiliteitsplan 7
3.3 Beoordeling modelvarianten t.o.v. planjaar 2030 8
3.3.1 Variant A: Knip Molenwerfstraat 8
3.3.2 Variant B: Doortrekken 'Berkelsdijkje' 9
3.3.3 Variant C: Afsluiten Berkelseweg 10
3.3.4 Variant D: Doortrekken Coornwinderlaan 11
3.3.5 Variant E: Molenwerfstraat via gedeelte Berkelsdijkje verbinden met Raadhuislaan 12
3.4 Conclusie 14
4 Parkeren 15
4.1 Parkeeronderzoek 15
4.2 Parkeerdruk duidelijk locatie gebonden 16
4.3 Parkeeruitbreiding aan oostzijde 16
4.4 Theorie en praktijk 17
4.5 Conclusie 18
5 BIJLAGEN 19
5.1 BIJLAGE 1: Modelvariant basisjaar 2018 20
5.2 BIJLAGE 2: Verkeersmodel autonoom modeljaar 2030 21
5.3 BIJLAGE 3: Verkeersmodelvariant A (2030) 22
5.4 BIJLAGE 4: Verkeersmodelvariant B (2030) 23
5.5 BIJLAGE 5: Verkeersmodelvariant C (2030) 24
5.6 BIJLAGE 6: Verkeersmodelvariant D (2030) 25
5.7 BIJLAGE 7: Verkeersmodelvariant E (2030) 26
5.8 BIJLAGE 8: Uitkomsten modelvarianten (verkeersintensiteiten per wegvak) 28
5.9 BIJLAGE 9: Resultaten modelvarianten ETW t.o.v. modeljaar 2030 29
5.10 BIJLAGE 10: Resultaten modelvarianten o.b.v. verschillen in score 30
5.11 BIJLAGE 11: Resultaten parkeeronderzoek maart 2019 31

1 Aanleiding

De gemeenteraad van Lansingerland heeft bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan Berkel (31 maart 2016) meerdere besluiten genomen. Eén van die besluiten vergde een nadere studie naar de mogelijkheden om de ontsluiting van de Molenwerfstraat te verbeteren in het kader van de herontwikkeling van Hergerborch. In verband daarmee is verkeerskundig adviesbureau Sweco gevraagd om van een aantal intern afgestemde varianten aan de hand van verkeersmodellen te bepalen welke effecten deze hebben op het wegennet in en rondom (het centrum van) Berkel en Rodenrijs.

Uit de studie naar de mogelijkheden voor het openstellen van de in 2012 afgesloten Noordeindseweg ter hoogte van de rotonde Noordeindseweg/Planetenweg/Oostmeerlaan bleek dat de verkeersbelasting van de Molenwerfstraat in het centrum van Berkel en Rodenrijs een verkeerskundig knelpunt is. De intensiteiten lopen volgens de verkeersmodelberekeningen in de toekomst op tot ruim boven de 8.000 motorvoertuigen per etmaal. Die verkeersbelasting is niet alleen strijdig met de uitgangspunten volgens Duurzaam Veilig Verkeer (DVV) maar vooral ook met het vigerende mobiliteitsbeleid van Lansingerland. Volgens het gemeentelijk beleid verwerkt de erftoegangsweg Molenwerfstraat idealiter niet meer dan 4.000 mvt/etmaal. In lijn met het nationale beleid (DVV) is een iets ruimer toegestane verkeersbelasting tot 5.000 à 6.000 mvt/etmaal eventueel nog denkbaar.

Vanwege de huidige en toekomstige verkeersbelasting van de Molenwerfstraat heeft de gemeenteraad verzocht om bij de stedenbouwkundige studie naar de ontwikkelmogelijkheden (van o.a. Hergerborch) voor de oostzijde van het centrum van Berkel en Rodenrijs nadrukkelijk te kijken naar een integrale oplossing voor het verkeersknelpunt Molenwerfstraat. Daarnaast is ook verzocht om een oplossing van het toenemend verkeer op de as Raadhuislaan-Laan van Romen-Gemeentewerf.

Het parkeren aan de oostzijde van het winkelcentrum in Berkel en Rodenrijs is eveneens betrokken in de studie naar de integrale mogelijkheden voor de ontwikkeling van de locatie Hergerborch. De parkeerdruk aan de oostzijde wordt op de maatgevende momenten als problematisch ervaren. In de studie is ook gekeken naar de kansen om het tekort aan parkeercapaciteit eventueel op te lossen.

Foto 1: Een vrijwel volledig bezet parkeerterrein Molenwerfstraat is inmiddels een vertrouwd beeld

2 Verkeersmodelstudie naar verkeerscirculatie

Het verkeersmodel dat is toegepast voor de herziening van het Mobiliteitsplan Berkel vormt een goede basis om de effecten voor het centrum van Berkel en Rodenrijs te onderzoeken. Het was echter van belang om – met name - de ontsluiting van de huidige en toekomstige parkeervoorzieningen nauwkeuriger in het verkeersmodel op te nemen. Het verschil tussen de huidige situatie (basisjaar 2018) en de toekomstige situatie (modeljaar 2030) is voor een goede vergelijking in deze studie meer gedetailleerder in beeld gebracht. Vervolgens zijn er vijf verkeersmodelvarianten voor modeljaar 2030 door Sweco via verkeersmodelstudie doorgerekend. Aan de hand waarvan per (relevant) wegvak is bepaald wat de te verwachten verkeersbelasting (optelsom verkeerbelasting van beide rijrichtingen) is per etmaal in 2030, wanneer alle beoogde ontwikkelingen zijn uitgevoerd.

2.1 Huidige situatie (basisjaar 2018)

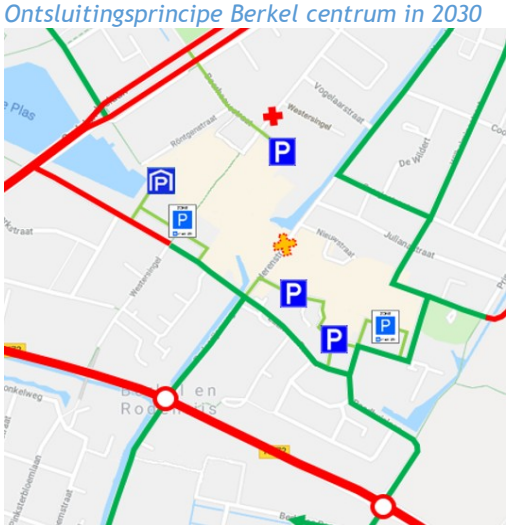
In de huidige situatie *(zie bijlage 1)* is er een verbinding voor het autoverkeer over de Westersingel tussen de Gemeentewerf en de Boerhaavestraat, die langs de verschillende parkeerterreinen voert. Daarmee is het nu mogelijk om alle parkeervoorzieningen aan de westzijde te bereiken vanaf zowel de Gemeentewerf als de Boerhaavestraat. De Molenwerfstraat vormt in de huidige situatie niet alleen de toegang tot de parkeervoorzieningen aan de oostzijde van het winkelcentrum maar is ook een belangrijke ontsluitende route voor de zo te noemen 'Oranjebuurt' in Berkel en Rodenrijs.

De dynamische afsluiting (poller) van de Herenstraat voorzag voor het basisjaar 2018 in een afsluiting voor het autoverkeer vanaf 12:00 uur tot 7:00 uur.

2.2 Planjaar 2030

Uit het inrichtingsplan voor de uitbreiding van het winkelcentrum aan de westzijde volgt hoe de ontsluiting van de parkeervoorzieningen in 2030 *(zie figuur 2.2.1)* zal zijn. De nieuwbouw (ca. 2.500 woningen) in plangebied Wilderszijde is dan ook een feit. Daarnaast is voor planjaar 2030 (autonoom) rekening gehouden met een aanpassing van de openingstijden poller-Herenstraat[1] en het openstellen van de Noordeindseweg in één richting op de rotonde Noordeindseweg/Planetenweg/Oostmeerlaan.

Figuur 2.2.1
Ontsluitingsprincipe Berkel centrum in 2030



Belangrijk verschil in het centrum ten opzichte van de huidige situatie is het vervallen van de autoverbinding via de Westersingel tussen de Gemeentewerf en de Boerhaavestraat. De ontsluiting van de diverse parkeer-voorzieningen (waaronder een parkeergarage) aan de westzijde, vraagt van de automobilist vooraf een keuze waar men wenst te gaan parkeren. Dat bepaalt de primaire aanrijdroute. Via de Gemeentewerf of via de Boerhaavestraat.
De verwachting is ook dat de Gemeentewerf tussen de Oudelandselaan en Westersingel mogelijk een gebieds-ontsluitingsweg (met gereduceerde maximumsnelheid van 30 km/uur) wordt. Uit te voeren in asfalt.
Aan de oostzijde blijft voor planjaar 2030 *(zie bijlage 2)* de Molenwerfstraat de verbinding vormen tussen de Dominee Van Koetsveldstraat en de Raadhuislaan, tevens ook de belangrijkste ontsluiting van de parkeervoorzieningen op

[1] Doorrijden via de Herenstraat is in 2030 mogelijk van 19:00 tot 07:00 uur in plaats van alleen tussen 07:00 en 12:00 uur

maaiveld ten behoeve van bezoekers van het winkelcentrum.

Het bewoners parkeren (inclusief hun bezoekers) van de huidige en toekomstige woningen Raadhuishof blijft eveneens ontsloten via de Molenwerfstraat. Een uitbreiding van de parkeercapaciteit direct nabij de Molenwerfstraat ten behoeve van de centrumfuncties van ca. 190 naar circa 300 parkeerplaatsen is onderdeel van de stedenbouwkundige studie naar de inrichtingsmogelijkheden op maaiveld aan de oostzijde van het centrum. In deze situatie neemt de verkeersbelasting op de Molenwerfstraat niet af en zal deze naar verwachting juist nog meer toenemen vanwege extra toe te voegen appartementen met bijbehorende parkeerplaatsen op eigen terrein dan wel losgekoppeld van de parkeervoorzieningen ten behoeve van het winkelcentrum.

2.3 Variant A (2030): Knip Molenwerfstraat

De opgave om de Molenwerfstraat te ontlasten en de parkeercapaciteit uit te breiden, vraagt mogelijk om een ingreep die verder gaat dan het handhaven van de huidige verkeersinfrastructuur (weginrichting en parkeercapaciteit) en deze slechts in te richten naar de te verwachten eindsituatie.

Eén van de oplossingsrichtingen *(zie bijlage 3)* voorziet in een parkeeroplossing aan de oostzijde, die vanaf twee kanten wordt ontsloten via de Molenwerfstraat. Het gaat daarbij om twee van elkaar gescheiden parkeermogelijkheden die gescheiden zijn door een knip in de Molenwerfstraat *(zie figuur 2.3.1)*.

Figuur 2.3.1
Een knip in de Molenwerfstraat in variant A

De parkeervoorzieningen (voor zowel bewoners als bezoekers) van de bestaande (en deels) nieuwe appartementen worden in variant A ontsloten via de Raadhuislaan en zijn voor het autoverkeer niet meer (direct) bereikbaar via de Molenwerfstraat. Daarmee wordt het bewoners (inclusief bezoekers) parkeren in principe gescheiden van het bezoekersverkeer voor het centrum van Berkel.

2.4 Variant B (2030): Doortrekken 'Berkelsdijkje'

De gemeenteraad van Lansingerland heeft bij de herziening van het Mobiliteitsplan Berkel besloten dat er geen initiatieven moeten worden genomen om het 'Berkelsdijkje' als autoverbinding tussen de Dominee Van Koetsveldstraat en de Raadhuislaan door te trekken. Daarmee is het doortrekken van het Berkelsdijkje ten behoeve van het autoverkeer geen reële oplossingsrichting. Uit de studie in het kader van de herziening van het mobiliteitsplan is echter wel gebleken dat dit voor de Molenwerfstraat heel gunstig uitpakt. De doorrekening die toen voor de variant met doorgetrokken Berkelsdijkje is gemaakt, hield ook rekening met andere maatregelen (zoals nieuwe autoverbinding via Westerscheldepad en afgesloten Noordeindseweg) die nu niet meer zijn voorzien. Om een goed beeld (ter vergelijking) te krijgen van het effect van een doorgetrokken Berkelsdijkje *(zie bijlage 4)* is het wenselijk om deze met de uitgangspunten conform Herziening mobiliteitsplan Berkel (opnieuw) door te rekenen.

2.5 Variant C (2020): Afsluiten Berkelseweg

De derde variant *(zie bijlage 5)* gaat uit van het afsluiten van de Berkelseweg (of 'Berkelsdijkje') voor autoverkeer. Aan de hand van deze variant zal blijken hoe bezoekers van het winkelcentrum vanuit onder meer de Edelstenenbuurt en Bergschenhoek gaan rijden. De Molenwerfstraat blijft in deze opzet belangrijk voor de ontsluiting van de 'Oranjebuurt' voor bestemmingen in de regio Rotterdam. Daar tegenover staat dat bezoekers van het (winkel-)centrum vanuit Bergschenhoek een andere route moeten rijden, waarbij het de vraag is welk effect dat heeft op de andere wegen rondom het centrum van Berkel en Rodenrijs.

2.6 Variant D (2030): Doortrekken Coornwinderlaan

De voorlaatste variant *(zie bijlage 6)* gaat uit van een verbinding tussen de Coornwinderlaan en het 'Berkelsdijkje' die voorziet in een kortere autoverbinding voor de 'Oranjebuurt' met de Randweg-West. Afhankelijk van herkomst en bestemming kan het doortrekken van de Coornwinderlaan als alternatief voor het doorgaande verkeer de Molenwerfstraat mogelijk ontlasten. Uit de modelberekeningen moet blijken of deze veronderstelling juist is en wat de verkeerseffecten ervan zijn voor de Coornwinderlaan zelf.

2.7 Variant E (2030): Molenwerfstraat via 'Berkelsdijkje' verbinden met Raadhuislaan

Een andere optie die werd gezien, gaat uit van een nieuwe autoverbinding tussen de Molenwerfstraat en de Raadhuislaan via een ingekorte route over het 'Berkelsdijkje'. Sweco is gevraagd om deze vijfde modelvariant *(zie bijlage 7)* eveneens door te rekenen.

In deze variant sluit de om te buigen/te verleggen Molenwerfstraat ter hoogte van de Raadhuishof aan op het dijklichaam en wordt de weg aangesloten op de Raadhuislaan ten oosten van de Johan van Oldenbarneveltlaan. Tevens wordt in deze variant de weg op de dijk tussen de Berkelseweg en Dominee Van Koetsveldstraat afgewaardeerd naar een erftoegangsweg (30 km/uur) en de autoverbinding tussen de Molenwerfstraat en de Raadhuislaan (Terpstraat) weggelaten.

Foto 2.7.1: Verbinding tussen Raadhuishof en Raadhuislaan over gedeelte 'Berkelsdijkje' als oplossing?

3 Resultaten verkeersmodelstudie

Bij de analyse van de verschillende modelvarianten is gekeken naar de effecten op wegvakniveau. Voor een vijftigtal wegvakken, zowel gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) als erftoegangswegen (30 km/uur), is gekeken naar de verkeersintensiteiten per etmaal. Voor gebiedsontsluitingswegen is de capaciteit groot om het verkeer te kunnen verwerken en zijn het normaliter alleen de kruispunten die de verwerking van het verkeer kunnen beperken. Op de beschouwde gebiedsontsluitingswegen treedt geen zodanige toename van verkeer op die zou kunnen leiden tot duidelijke knelpunten in de verkeersafwikkeling. In de verdere analyse is daarom met name gekeken naar de gevolgen van de verschillende modelvarianten voor de erftoegangswegen.

3.1 Intensiteit ETW als toetsingscriterium

De uitkomsten van de verkeersmodelvarianten zijn beoordeeld op de intensiteitscriteria voor de erftoegangswegen (ETW) om na te gaan of daarbij geen grenswaarden worden overschreden. In het vigerend verkeersbeleid[2] van de gemeente Lansingerland is gesteld dat het niet wenselijk is wanneer de intensiteiten op erftoegangswegen boven de 4.000 motorvoertuigen per etmaal uitkomen. Daarbij wordt opgemerkt dat Duurzaam Veilig Verkeer[3] een grenswaarde van 5.000 à 6.000 mtv/etmaal aanhoudt.

tabel 3.1: Waardeoordeel erftoegangswegen

intensiteiten-criterium:	kwalificatie:
tot 4.000 mvt/etmaal	goed
vanaf 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal	redelijk
vanaf 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal	matig
vanaf 6.000 mvt/etmaal	slecht

Dit leidt voor de te beoordelen erftoegangswegen tot de hiernaast *(zie tabel 3.1)* aangegeven kwalificaties voor de waardering. Erftoegangswegen worden idealiter dus niet zwaarder belast dan tot 4.000 mvt/etmaal. Intensiteiten tot 6.000 mvt/etmaal zijn echter nog wel denkbaar, mits vanaf 4.000 mvt/etmaal voorzieningen worden getroffen ten behoeve van de kwetsbare fietsers, zoals bijvoorbeeld ten minste het aanbrengen van suggestiestroken.

3.2 Besluiten herziening mobiliteitsplan

De genomen besluiten in 2016 in het kader van de zogenoemde ‘herziening mobiliteitsplan Berkel’ zijn als uitgangspunten doorgevoerd in het verkeersmodel voor de situatie in 2030. Het gaat daarbij om het openstellen van de Noordeindseweg (in één richting naar het noorden) en het verruimen van de openingstijden (van 19:00 tot 7:00 uur) van de dynamische wegafsluiting in het centrum bij de Herenstraat. De effecten daarvan in de verkeersmodeluitkomsten zijn terug te vinden in de bijlage 8.

In het onderzoek is daarom het modeljaar 2030 (inclusief maatregelen herziening mobiliteitsplan Berkel) als basis genomen waarmee de resultaten van de doorgerekende verkeersmodelvarianten steeds zijn vergeleken en beoordeeld.

[2] Lansingerland beweegt, visiedocument verkeer en vervoer 2009 – 2020 (d.d. 21 april 2009)

[3] Nationaal verkeersveiligheidsplan gestart in 1997 met onder meer indeling naar categorie wegen binnen de bebouwde kom, zoals gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) en erftoegangswegen (30 km/uur) met bijbehorende weginrichting

3.3 Beoordeling modelvarianten t.o.v. planjaar 2030

Bij de analyse van de varianten A tot en met E zijn niet alleen de intensiteiten leidend in de beoordeling. Daarnaast is ook nadrukkelijk gekeken naar het effect op de verkeersbelasting van de Molenwerfstraat en de oost-west-as: Raadhuislaan-Laan van Romen-Gemeentewerf.

3.3.1 Variant A: Knip Molenwerfstraat

Het knippen van de Molenwerfstraat (Variant A, *zie ook bijlage 3*) heeft vanzelfsprekend een gunstig effect op de hoeveelheid verkeer dat via de Molenwerfstraat rijdt.

Tabel 3.3.1: Variant A

Verkeersintensiteiten op wegvakniveau				
			motorvoertuigen per etmaal	
straatnaam:		wegvak:	planjaar 2030	variant A (2030)
4	Noordeindseweg	tussen Krugerlaan en Vogelaarstraat	4100	5300
5	Noordeindseweg	tussen Vogelaarstraat en Oranjestraat	4100	6000
6	Herenstraat	tussen Nieuwstraat en Laan van Romen	4800	6000
7	Roderijseweg	tussen Laan van Romen en Boterdorpseweg (N472)	6600	5900
9	Krugerlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	2400	4100
13	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Wilhelminastraat en Molenwerfstraat	4400	2800
14	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Molenwerfstraat en Prins Bernhardlaan	4400	2800
15	Molenwerfstraat	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuishof	5800	700
16	Molenwerfstraat	tussen Raadhuishof en Laan van Romen	7800	2500
17	Berkelseweg	tussen Oostersingel en Dominee Van Koetsveldstraat	4400	2800
22	Raadhuislaan	tussen Boterdorpseweg (N472) en fietspad Berkelsdijkje	5300	5400
23	Raadhuislaan	tussen fietspad Berkelsdijkje en Van der Hoevenlaan	4800	4900
24	Raadhuislaan	tussen Van der Hoevenlaan en Laan van Romen	5400	3600
25	Laan van Romen	tussen Raadhuislaan en Herenstraat	6500	5000
26	Gemeentewerf	tussen Herenstraat en Westersingel	5300	4500
27	Gemeentewerf	tussen Westersingel en Oudelandselaan	4700	3900
33	Oudelandselaan	tussen Westersingel en Noordeindseweg	4700	6300
39	Wilgenlaan	tussen Sterrenweg en Noordeindseweg	4600	4900

De wegvakken 15 en 16 in tabel 3.3.1. laten een forse afname van verkeer zien, waardoor de Molenwerfstraat van een (veel) te drukke 'doorgaande' weg verandert in een rustige erftoegangsweg. De resultaten op de route van de wegvakken 23-27 zijn eveneens positief. Daarnaast is te zien dat de hoeveelheid verkeer op de Berkelseweg (17) zodanig afneemt dat deze eventueel zou kunnen worden afgewaardeerd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Als gevolg van de knip in de Molenwerfstraat is in de modelresultaten te zien dat de hoeveelheid verkeer in de Herenstraat en op de Noordeindseweg toeneemt. Nadat de poller is gezakt (vanaf 19:00 uur tot 12:00 uur) kiest verkeer de route door het centrum om onder meer van/naar de Oranjebuurt te kunnen rijden. Daarbij lopen de intensiteiten (te) ver op.

Naast de effecten op de verkeersintensiteiten is het knippen van de Molenwerfstraat nadelig voor de bereikbaarheid van de supermarkten aan de oostzijde van het centrum. Tijdens de winkeltijden is rijden via de Herenstraat (poller staat omhoog vanaf 12:00 tot 19:00 uur) niet mogelijk, waardoor bezoekers van de supermarkten niet rechtstreeks vanuit het westelijk deel van het winkelcentrum via de oost-west-as (Raadhuislaan-Laan van Romen-Gemeentewerf) bij de parkeervoorzieningen aan de oostzijde kunnen komen en (ver) moeten omrijden. Dat is niet goed voor de logische bereik- en vindbaarheid van beide supermarkten. Tevens is de knip-Molenwerfstraat nadelig voor de routering van het bevoorradend vrachtverkeer. De magazijnen (van Aldi en Hoogvliet) zijn dan alleen vanuit het noorden bereikbaar, waardoor het vrachtverkeer genoodzaakt is om in/nabij de Molenwerfstraat ook weer te keren.

Ofschoon het knippen van de Molenwerfstraat een gunstig effect heeft op de verkeersbelasting van de Molenwerfstraat zelf en de as Raadhuislaan-Laan van Romen-Gemeentewerf, is met name de

(on)bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen bij de supermarkten aan de oostzijde een (te) groot nadeel om verder te gaan met Variant A als uit te werken oplossingsrichting.

3.3.2 Variant B: Doortrekken 'Berkelsdijkje'

Het doortrekken van de Berkelseweg over het zo te noemen 'Berkelsdijkje' mag in deze studie niet ontbreken, ondanks dat de gemeenteraad van Lansingerland bij de besluitvorming over de herziening van het mobiliteitsplan hiervan heeft gesteld dat dit een ongewenste oplossingsrichting is. Het doorrekenen van deze Variant B *(zie ook bijlage 4)* is toch uitgevoerd, omdat de uitgangspunten ten opzichte van 2016 op enkele punten (iets) gewijzigd[4] zijn en omdat deze variant een duidelijke wegenstructuur geeft, die de Molenwerfstraat goed kan ontlasten.

Tabel 3.3.2: Variant B

Verkeersintensiteiten op wegvakniveau				
straatnaam:		wegvak:	motorvoertuigen per etmaal	
			planjaar 2030	variant B (2030)
4	Noordeindseweg	tussen Krugerlaan en Vogelaarstraat	4100	3800
5	Noordeindseweg	tussen Vogelaarstraat en Oranjestraat	4100	3900
6	Herenstraat	tussen Nieuwstraat en Laan van Romen	4800	4600
7	Roderijseweg	tussen Laan van Romen en Boterdorpseweg (N472)	6600	4500
9	Krugerlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	2400	2900
13	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Wilhelminastraat en Molenwerfstraat	4400	3900
14	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Molenwerfstraat en Prins Bernhardlaan	4400	3900
15	Molenwerfstraat	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuishof	5800	2500
16	Molenwerfstraat	tussen Raadhuishof en Laan van Romen	7800	3100
17	Berkelseweg	tussen Oostersingel en Dominee Van Koetsveldstraat	4400	9700
17c	*Berkelsdijkje volledig doorgetrokken*	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuislaan	*n.v.t.*	*10900*
22	Raadhuislaan	tussen Boterdorpseweg (N472) en fietspad Berkelsdijkje	5300	13500
23	Raadhuislaan	tussen fietspad Berkelsdijkje en Van der Hoevenlaan	4800	6400
24	Raadhuislaan	tussen Van der Hoevenlaan en Laan van Romen	5400	5900
25	Laan van Romen	tussen Raadhuislaan en Herenstraat	6500	7100
26	Gemeentewerf	tussen Herenstraat en Westersingel	5300	5300
27	Gemeentewerf	tussen Westersingel en Oudelandselaan	4700	4600
33	Oudelandselaan	tussen Westersingel en Noordeindseweg	4700	3800
39	Wilgenlaan	tussen Sterrenweg en Noordeindseweg	4600	3400

De uitkomsten van de modelstudie bevestigen (overduidelijk) het ontlasten van de Molenwerfstraat (15 en 16). Maar ook (zeer) gunstige effecten voor veel andere wegvakken, waarvan het merendeel in tabel 3.3.2 qua score zelfs 'groen' scoort. Toch valt ook op dat de hoeveelheid verkeer op de as Raadhuislaan-Laan van Romen-Gemeentewerf (23-27) op meerdere delen slecht uitpakt. Dit komt doordat een doorgetrokken Berkelseweg de functie overneemt van de Randweg-West en het verkeer al op de Raadhuislaan de route naar het westelijk gedeelte van het winkelcentrum in Berkel en Rodenrijs kiest. De enorme toename van verkeer op het gedeelte Raadhuislaan tussen de Boterdorpseweg en het 'Berkelsdijkje' daarentegen hoeft geen probleem te zijn, omdat dit deel van de Raadhuislaan beschikt over vrij liggende fietsinfrastructuur.

Foto 3.3.2: Raadhuislaan-zuid beschikt aan weerszijden over vrij liggende fietsvoorzieningen

[4] In de studie uit 2015/2016 naar het doortrekken van het 'Berkelsdijkje' werd nog uitgegaan van onder meer een nieuwe autoverbinding via het Westerscheldepad en het handhaven van de afsluiting Noordeindseweg bij de rotonde Noordeindseweg/Planetenweg/Oostmeerlaan

Het belangrijkste argument om af te (blijven) zien van het doortrekken van de Berkelseweg is de (te) grote toename van verkeer op de as Raadhuislaan-Laan van Romen-Gemeentewerf waar ook geen duidelijke mogelijkheden worden gezien om de fietsers een veilige(re) plaats te geven in het drukke verkeer. Daarmee is Variant B geen geschikte oplossingsrichting.

3.3.3 Variant C: Afsluiten Berkelseweg

De derde variant *(zie ook bijlage 5)* gaat uit van het principe om de Berkelseweg tussen de Oostersingel en de Dominee Van Koetsveldstraat af te sluiten voor het autoverkeer. Het argument voor het onderzoek naar de effecten van deze keuze heeft te maken met autoverbinding die de Berkelseweg vormt tussen de kern Bergschenhoek en het winkelcentrum in Berkel en Rodenrijs. Tevens is dit een verbinding waarvan bezoekers vanuit de noordelijk gelegen wijken/buurten in Berkel via de Oostersingel met de auto naar/van het winkelcentrum rijden en daarbij automatisch uitkomen op de Molenwerfstraat die bij voorkeur juist ontlast moet worden. Opgemerkt dient te worden dat de gemeenteraad zich, bij de herziening van het mobiliteitsplan in 2016, geen voorstander heeft getoond van deze maatregel. Dit om sluipverkeer door Wilgenlaan, Noordeindseweg, Krugerlaan en Wilhelminastraat te voorkomen.

Tabel 3.3.3: Variant C

Verkeersintensiteiten op wegvakniveau				
			motorvoertuigen per etmaal	
straatnaam:		wegvak:	planjaar 2030	variant C (2030)
4	Noordeindseweg	tussen Krugerlaan en Vogelaarstraat	4100	4400
5	Noordeindseweg	tussen Vogelaarstraat en Oranjestraat	4100	4500
6	Herenstraat	tussen Nieuwstraat en Laan van Romen	4800	5200
7	Roderijseweg	tussen Laan van Romen en Boterdorpseweg (N472)	6600	6500
9	Krugerlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	2400	2200
13	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Wilhelminastraat en Molenwerfstraat	4400	2700
14	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Molenwerfstraat en Prins Bernhardlaan	4400	2700
15	Molenwerfstraat	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuishof	5800	2800
16	Molenwerfstraat	tussen Raadhuishof en Laan van Romen	7800	5700
17	Berkelseweg	tussen Oostersingel en Dominee Van Koetsveldstraat	4400	afgesloten
22	Raadhuislaan	tussen Boterdorpseweg (N472) en fietspad Berkelsdijkje	5300	6700
23	Raadhuislaan	tussen fietspad Berkelsdijkje en Van der Hoevenlaan	4800	6200
24	Raadhuislaan	tussen Van der Hoevenlaan en Laan van Romen	5400	3200
25	Laan van Romen	tussen Raadhuislaan en Herenstraat	6500	4400
26	Gemeentewerf	tussen Herenstraat en Westersingel	5300	4300
27	Gemeentewerf	tussen Westersingel en Oudelandselaan	4700	3700
33	Oudelandselaan	tussen Westersingel en Noordeindseweg	4700	4800
39	Wilgenlaan	tussen Sterrenweg en Noordeindseweg	4600	5400

De uitkomsten van de doorrekening met het verkeersmodel volgens Variant C in tabel 3.3.3 tonen aan dat het autoverkeer een andere route vindt, die voornamelijk via de Raadhuislaan (22 en 23) vice versa voert. Op het ene deel van de Molenwerfstraat (15) wordt het aanmerkelijk rustiger terwijl het op het andere deel (16) van 7.800 naar 5.700 afneemt en daarmee van ‘slecht’ naar ‘matig’ licht positief scoort. Op de Raadhuislaan (23) wordt het echter drukker, omdat er meer verkeer via de Raadhuislaan (vice versa) uitwisselt met de Boterdorpseweg. Daarvan is eerder al opgemerkt dat het treffen van aanvullende voorzieningen ten behoeve van de kwetsbare fietsers lastig - zo niet onmogelijk - is vanwege de te beperkte openbare ruimte om daar via een alternatieve weginrichting een adequate invulling aan te geven.

Variant C is een optie die voordelen geeft op meerdere wegvakken waarvoor gezocht is naar een oplossing via een herontwikkeling van de Hergerborch. Echter voor de Raadhuislaan leidt deze variant tot een verslechtering en ook bij deze variant is het effect voor de routering van het bevoorradend vrachtverkeer nadelig. In plaats van via de Berkelseweg zal dat door de Wilhelminastraat en daarmee over de Noordeindseweg moeten gaan rijden of is het vrachtverkeer genoodzaakt om (verkeersonveilige) keer manoeuvres uit te voeren op het kruispunt Dominee Van Koetsveldstraat/Molenwerfstraat.

Het afsluiten van de Berkelseweg voor autoverkeer heeft – nog veel sterker dan bij Variant A – als voordeel dat fietsers zonder noemenswaardige aanpassingen ongehinderd gebruik kunnen maken van de Berkelseweg waardoor er geen vrij liggend fietspad meer hoeft te worden aangelegd om de ontbrekende schakel in te vullen van de snelfietsroute tussen NS-station Lansingerland/Zoetermeer en Randstadrailhalte Rodenrijs.

Foto 3.3.3: Berkelseweg zonder autoverkeer eenvoudig om te zetten naar goede fietsinfrastructuur

3.3.4 Variant D: Doortrekken Coornwinderlaan

Bij de studie voor de herziening van het mobiliteitsplan (2016) was één van de varianten het doortrekken van de Krugerlaan naar de (rotonde) Oostersingel om daarmee de zogenoemde binnenring sluitend te krijgen. Destijds bleek dat zo'n verbinding dusdanig veel autoverkeer op de Krugerlaan zou aantrekken, dat de impact op een bijbehorende adequate weginrichting (veel te) groot was. In de zoektocht naar oplossingsrichtingen om de Molenwerfstraat - als onderdeel van de vervangende route voor de 'binnenring' – te ontlasten, is in Variant D *(zie ook bijlage 6)* modelmatig gekozen voor een verbinding tussen de Wilhelminastraat en de Berkelseweg via een door te trekken Coornwinderlaan. Aangenomen wordt dat hierdoor tussen de Oranjebuurt en de Randweg-West een aantrekkelijkere verbinding kan ontstaan met de Boterdorpseweg (vice versa) als alternatief voor de route via de Molenwerfstraat.

Tabel 3.3.4: Variant D

Verkeersintensiteiten op wegvakniveau				
			motorvoertuigen per etmaal	
straatnaam:		wegvak:	planjaar 2030	variant D (2030)
4	Noordeindseweg	tussen Krugerlaan en Vogelaarstraat	4100	6300
5	Noordeindseweg	tussen Vogelaarstraat en Oranjestraat	4100	5300
6	Herenstraat	tussen Nieuwstraat en Laan van Romen	4800	5400
7	Roderijseweg	tussen Laan van Romen en Boterdorpseweg (N472)	6600	6200
9	Krugerlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	2400	2700
13	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Wilhelminastraat en Molenwerfstraat	4400	2300
14	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Molenwerfstraat en Prins Bernhardlaan	4400	800
15	Molenwerfstraat	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuishof	5800	3200
16	Molenwerfstraat	tussen Raadhuishof en Laan van Romen	7800	5300
17	Berkelseweg	tussen Oostersingel en Dominee Van Koetsveldstraat	4400	*n.v.t.*
17a	*Berkelseweg-noord*	tussen Oostersingel en *verlengde Coornwinderlaan*	*n.v.t.*	*4700*
17b	*Berkelseweg-zuid*	tussen *verlengde Coornwinderlaan* en Dominee Van Koetsveldstraat	*n.v.t.*	*800*
18a	*verlengde Coornwinderlaan*	tussen Prins Bernhardlaan en Berkelseweg	*n.v.t.*	*3800*
22	Raadhuislaan	tussen Boterdorpseweg (N472) en fietspad Berkelsdijkje	5300	5600
23	Raadhuislaan	tussen fietspad Berkelsdijkje en Van der Hoevenlaan	4800	5100
24	Raadhuislaan	tussen Van der Hoevenlaan en Laan van Romen	5400	3000
25	Laan van Romen	tussen Raadhuislaan en Herenstraat	6500	4200
26	Gemeentewerf	tussen Herenstraat en Westersingel	5300	4300
27	Gemeentewerf	tussen Westersingel en Oudelandselaan	4700	3600
33	Oudelandselaan	tussen Westersingel en Noordeindseweg	4700	5200
39	Wilgenlaan	tussen Sterrenweg en Noordeindseweg	4600	4600

De effecten volgens de uitkomsten van het verkeersmodel *(zie tabel 3.3.4)* zijn (licht) positief voor zowel de Molenwerfstraat als de oost-west-as Raadhuislaan-Laan van Romen-Gemeentewerf, waar het verkeer overwegend afneemt. Voor de noord-zuid-as[5] langs de vaart is deze variant beduidend minder gunstig en is een aanmerkelijke toename van het verkeer te zien. Dat is niet wenselijk voor de als erftoegangsweg (30 km/uur) in te richten Noordeindseweg.

Praktisch gezien is het ook een forse (ontwerp)opgave om de Coornwinderlaan goed ingericht te krijgen. Het vraagt veel om van de huidige ondergeschikte functie (woonstraat) over te gaan naar een verbindende (buurt ontsluitende) schakel, waardoor de hoeveelheid verkeer in deze rustige woonstraat bijna vervijfvoudigt. In de Coornwinderlaan is te weinig openbare ruimte om een wegprofiel te realiseren waarbinnen alle verkeers- en parkeerfuncties zijn in te passen.

Daarnaast is de Coornwinderlaan op wegenstructuurniveau lang niet zo gunstig gesitueerd als de Krugerlaan, die in het verlengde van de Oudelandselaan ligt. Daardoor valt Variant D af en zal hier verder geen onderzoek meer naar worden gedaan.

Foto 3.3.4: De Coornwinderlaan niet zo heel eenvoudig op te waarderen naar buurtontsluitingsweg

3.3.5 Variant E: Molenwerfstraat via gedeelte Berkelsdijkje verbinden met Raadhuislaan

De uitdaging om te komen tot een haalbare oplossingsrichting tijdens de integrale studie naar de ontwikkelmogelijkheden van Hergerborch heeft geleid tot variant E. Daarbij wordt de Molenwerfstraat ter hoogte van de Raadhuishof over een gedeelte van het Berkelsdijkje direct verbonden met het meest zuidelijke wegvak Raadhuislaan en daarmee indirect aangesloten op de Boterdorpseweg. Anders dan bij het volledig doortrekken van het Berkelsdijkje, laat deze variant *(zie ook bijlage 7)* de historische brug bij de aansluiting Berkelseweg/Dominee Van Koetsveldstraat ongemoeid.

Foto 3.3.5: De historische brug blijft ongemoeid in Variant E

[5] Rodenrijseweg Vak 3 – Herenstraat - Noordeindseweg

Aanvullend voorziet deze variant E in het afwaarderen van de Berkelseweg van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) naar een erftoegangsweg (30 km/uur), waardoor deze smalle weg wordt ontlast en de verkeersfunctie van erftoegangsweg kan krijgen die daar beter bij past. Voor de inwoners van Bergschenhoek wordt de route via de Randweg-West logischer om te kiezen en kan men met de auto via deze gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) het winkelcentrum in Berkel en Rodenrijs veel vlotter en veiliger bereiken.

Tabel 3.3.5: Variant E

Verkeersintensiteiten op wegvakniveau				
			motorvoertuigen per etmaal	
straatnaam:		wegvak:	planjaar 2030	variant E (2030)
4	Noordeindseweg	tussen Krugerlaan en Vogelaarstraat	4100	4000
5	Noordeindseweg	tussen Vogelaarstraat en Oranjestraat	4100	4100
6	Herenstraat	tussen Nieuwstraat en Laan van Romen	4800	4800
7	Roderijseweg	tussen Laan van Romen en Boterdorpseweg (N472)	6600	5200
9	Krugerlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	2400	3000
13	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Wilhelminastraat en Molenwerfstraat	4400	3800
14	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Molenwerfstraat en Prins Bernhardlaan	4400	1700
15	Molenwerfstraat	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuishof	5800	3700
16	Molenwerfstraat	tussen Raadhuishof en Laan van Romen	7800	1300
16a	*verlengde Molenwerfstraat*	*via Raadhuishof naar Berkelsdijkje*	*n.v.t.*	*4400*
17	Berkelseweg	tussen Oostersingel en Dominee Van Koetsveldstraat	4400	1700
17a	*Berkelseweg-noord*	tussen Oostersingel en *verlengde Coornwinderlaan*	*n.v.t.*	*1700*
17b	*Berkelseweg-zuid*	tussen *verlengde Coornwinderlaan* en Dominee Van Koetsveldstraat	*n.v.t.*	*1700*
17d	*Berkelsdijkje half doorgetrokken*	*tussen verlengde Molenwerfstraat en Raadhuislaan*	*n.v.t.*	*4400*
22	Raadhuislaan	tussen Boterdorpseweg (N472) en fietspad Berkelsdijkje	5300	**8100**
23	Raadhuislaan	tussen fietspad Berkelsdijkje en Van der Hoevenlaan	4800	3500
24	Raadhuislaan	tussen Van der Hoevenlaan en Laan van Romen	5400	3600
25	Laan van Romen	tussen Raadhuislaan en Herenstraat	6500	4100
26	Gemeentewerf	tussen Herenstraat en Westersingel	5300	4400
27	Gemeentewerf	tussen Westersingel en Oudelandselaan	4700	3800
33	Oudelandselaan	tussen Westersingel en Noordeindseweg	4700	5100
39	Wilgenlaan	tussen Sterrenweg en Noordeindseweg	4600	4000

De modeluitkomsten *(zie tabel 3.3.5)* van deze vijfde variant laten een mooie score zien op bijna alle relevante wegvakken. Alleen op de Oudelandselaan (33) is een verslechtering te zien, omdat deze van qua score van ‘redelijk’ naar ‘matig’ overgaat. Dit deel van de Oudelandselaan waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, is echter wel voorzien van in rood asfalt uitgevoerde suggestiestroken en heeft daardoor optisch gezien een smalle rijloper voor het autoverkeer. De positie van de kwetsbare fietsers wordt daardoor op dit wegvak adequaat genoeg via de weginrichting benadrukt en is extra autoverkeer (+600 mvt/etmaal) wel verantwoord. Zoals eerder al aangegeven is het voor het zuidelijke deel van de Raadhuislaan (22) geen knelpunt om intensiteiten van meer dan 8.000 te verwerken, omdat de fietsers hier fysiek gescheiden van het autoverkeer hun eigen positie naast de weg hebben.

De afname van verkeer volgens het verkeersmodel op de as Raadhuislaan-Laan van Romen-Gemeentewerf (23-27) heeft te maken met het feit dat de nieuwe aansluiting in het verlengde komt van de Raadhuislaan en daarmee de rotonde Boterdorpseweg/Raadhuislaan. Een te verkiezen route via de Boterdorpseweg wordt daardoor (volgens het verkeersmodel) directer en logischer in plaats van via de Raadhuislaan, Laan van Romen en verder. Of dit effect in de praktijk daadwerkelijk zo sterk op zal treden, zal moeten blijken. De uitkomsten van het verkeermodel voor Variant E zijn wel dermate positief, dat deze variant verkeerskundig gezien duidelijk de voorkeur heeft boven de andere onderzochte varianten.

3.4 Conclusie

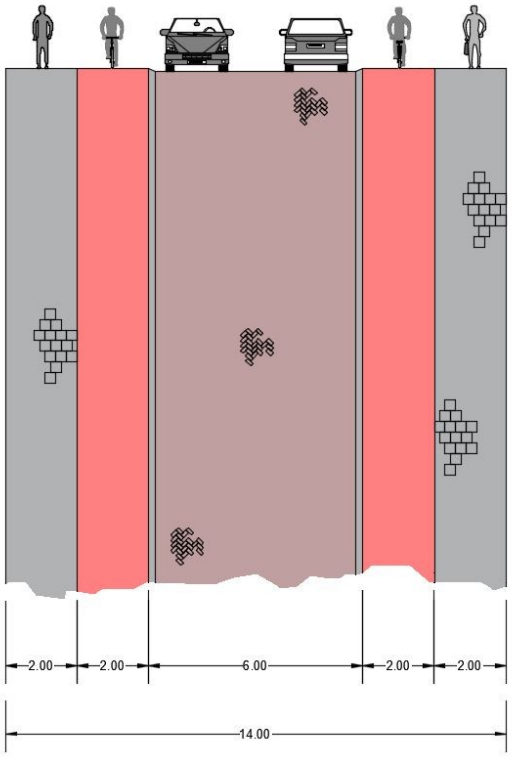
De uitkomsten van de verkeersmodelberekeningen voor de vijf beschouwde varianten met bijbehorende bevindingen wijzen in de richting van variant E als te verkiezen oplossingsrichting. In onderstaande tabel staat het effect van deze variant op omliggende wegen aangegeven (in aantal motorvoertuigen per dag).

	Autonome groei bij optimaliseren bestaande situaite (2030)	Molenwerfstraat verleggen (Variant E)
Molenwerfstraat	7.800	3.700
Raadhuislaan - Laan van Romen	4.800	3.500
Laan van Romen - Gemeentewerf	6.500	4.100
Gemeentewerf - Oudelandselaan	4.700	3.800

Tabel 3.4.1 Effect van variant E

Mocht de voorkeursvariant E niet haalbaar blijken, dan dient te worden ingezet op het optimaliseren van de bestaande route. De verkeersbelasting op de Molenwerfstraat en de as Raadhuislaan-Laan van Romen-Gemeentewerf neemt zonder aanpassing van de huidige situatie niet af. Maar door een aanpassing van het profiel van de Molenwerfstraat is het wel mogelijk om deze veiliger te maken en de dagelijkse hoeveelheid verkeer op een adequate wijze af te wikkelen. Een nadeel is dat deze route de locatie Hergerborch scheidt van het centrum. De veiligheid voor het langzaam verkeer vraagt om een zorgvuldige inpassing binnen het wegprofiel van de Molenwerfstraat.

Figuur 3.4: Principeprofiel voor een veiligere Molenwerfstraat als erftoegangsweg voor fietsers



4 Parkeren

Het winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs wordt goed bezocht. Naast de winkelfunctie voor de (eigen) kernen in Lansingerland trekt het winkelcentrum ook bezoekers vanuit de wijdere omgeving. De auto is daardoor een logisch vervoermiddel en de parkeerbehoefte navenant. Uit eerdere onderzoeken naar de parkeerdruk is gebleken dat de meeste parkeervraag zich voordoet op zaterdagmiddag tussen 14:00 en 16:00 uur. Tevens is de behoefte sterk om zo dicht mogelijk te parkeren bij de entrees van het winkelgebied zowel aan de west- als de oostkant. Enerzijds omdat bezoekers zo dicht mogelijk bij het begin van hun 'winkelrondje' willen parkeren. Anderzijds omdat deze tevens direct gelegen zijn nabij de drie supermarkten[6]. Wat vanzelfsprekend verband houdt met het gebruik van de winkelwagentjes, waardoor men hecht aan een zo kort mogelijk te overbruggen afstand tussen de gekozen supermarkt en de geparkeerde auto.

4.1 Parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek uit maart 2016 *(zie tabel 4.1.1)* resulteerde in de uitkomst dat de bezettingsgraad van de aanwezige parkeerplaatsen aan de oostzijde (beduidend) hoger lag dan aan de westzijde. In maart 2019 *(zie tabel 4.1.2)* is opnieuw – net zoals in 2016 – op twee representatieve zaterdagmiddagen[7] een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd voor het gehele winkelcentrum van Berkel en Rodenrijs.

Tabel 4.1.1: Resultaten parkeeronderzoeken winkelcentrum Berkel en Rodenrijs maart 2016

Gemiddelde over twee meetmomenten	capaciteit	aantal p.p. bez	bez.graad	theoretisch overschot abs.
Parkeren oostzijde	633	536	85%	98
Parkeren westzijde	510	398	78%	112
Winkelcentrum totaal:	1143	934	82%	210

In vergelijking tot drie jaar geleden is er nu aan de westzijde een parkeerterrein toegevoegd. Tevens is de Röntgenstraat in 2019 toegevoegd aan het onderzoeksgebied, omdat deze parkeerplaatsen ook worden meegeteld in de parkeeroplossing voor het parkeervraagstuk in het kader van de planontwikkeling voor het westelijk deel van het winkelcentrum.

Ten oosten van de Herenstraat zijn inmiddels - na de herinrichting van de Herenstraat en het zogenoemde 'Vierkantje' - parkeerplaatsen verdwenen. Tevens was het werk voor de herinrichting van een deel Noordeindseweg, de Nieuwstraat en Kerkstraat (achter) in uitvoering. Voorts was de parkeergarage bij de bibliotheek van de voormalige supermarkt afgesloten.

Tabel 4.1.2: Resultaten parkeeronderzoeken winkelcentrum Berkel en Rodenrijs maart 2019

Gemiddelden over twee meetmomenten	capaciteit	aantal p.p. bez.	bez.graad	theoretisch overschot abs.
Parkeren oostzijde	516	464	90%	52
Parkeren westzijde	786	427	54%	360
Winkelcentrum totaal:	1302	891	68%	412

De (toe te rekenen) parkeercapaciteit aan de westzijde is in 2019 met 276 parkeerplaatsen[8] toegenomen ten opzichte van maart 2016, terwijl aan de oostzijde van het winkelcentrum de beschikbare capaciteit

[6] Aan de westzijde Albert Heijn, aan de oostzijde Aldi en Hoogvliet

[7] Zaterdag 9 en 23 maart 2019 tussen 15:00 en 16:00 uur

[8] Extra parkeercapaciteit door tijdelijk parkeerterrein (175) ten oosten van Westersingel en toevoeging Röntgenstraat (101)

(deels tijdelijk) met 117 parkeerplaatsen[9] was afgenomen in de periode dat het parkeeronderzoek is uitgevoerd. De totale parkeercapaciteit (1.302) van het winkelcentrum was tijdens het parkeeronderzoek in maart 2019 met 159 parkeerplaatsen toegenomen ten opzichte van maart 2016.
Het totaaloverzicht van de resultaten van het parkeeronderzoek is terug te vinden in de tabel van bijlage 11. Naast de capaciteit, het aantal geparkeerde voertuigen en de bezettingsgraad per gedeelte is in bijlage 11 ook de indeling naar locatie/wegvak op kaartbeeld aangegeven.

4.2 Parkeerdruk duidelijk locatie gebonden

De voorkeur voor parkeergelegenheden van de bezoekers van het winkelcentrum blijkt duidelijk uit het parkeeronderzoek. Zoals in de vorige paragraaf al aangegeven, is de keuze van de parkeerplaats sterk ingegeven door de bestemming. De parkeerterreinen nabij de winkelcentrumentrees dan wel supermarkten staan nagenoeg volledig vol. De beide geschakelde parkeerterreinen van de Terpstraat eveneens, omdat hier geen parkeerduurbeperking geldt en daarmee een geschikte parkeervoorziening is voor personeel dat in het winkelcentrum werkt.

Naarmate de afstand afneemt tot de entree – vooral aan de westzijde - is de bezettingsgraad van de diverse omliggende parkeervoorzieningen beduidend lager. Voor het oostelijk deel van het winkelcentrum ligt dat iets genuanceerder, wat meerdere oorzaken heeft. De parkeercapaciteit aan de westzijde is groter dan aan de oostzijde. Daarnaast zijn er bij de oostelijke entree twee (populaire) supermarkten gevestigd, bevindt zich ten oosten van de Herenstraat nu nog een groter en gevarieerder winkelaanbod en zijn er meer woningen aanwezig, waarvan bewoners en bezoekers zijn aangewezen op de aldaar aanwezige (openbare) parkeervoorzieningen.

4.3 Parkeeruitbreiding aan oostzijde

De parkeerdruk aan de oostzijde van het winkelcentrum is aanleiding voor de wens om aan die zijde van het winkelcentrum de parkeercapaciteit uit te breiden. Voor de integrale studie naar de herontwikkelingsmogelijkheden Hergerborch is aan de hand van een theoretische benadering gezocht naar een ‘getal’ voor het gewenste toe te voegen aantal parkeerplaatsen.

Een onderbouwing daarvoor voert terug naar de realisatie van het bouwplan, waarin nu onder meer Aldi en Hoogvliet zijn gevestigd, waardoor er in het verleden op verschillende locaties in de omgeving Kerksingel/Molenwerfstraat parkeerplaatsen zijn verdwenen. Daarnaast is destijds bij het bepalen van de parkeeropgave voor deze ontwikkeling gerekend met parkeernormen uit het bestemmingsplan, die toen lager waren dan de huidige Nota Parkeernormen *(februari 2014, gebaseerd op CROW-publicatie 317)* van gemeente Lansingerland voorschrijft. Het compenseren van de verdwenen parkeerplaatsen samen met het ‘repareren’ van de toegepaste parkeernormen leidt tot een theoretische parkeerbehoefte van bijna 340 parkeerplaatsen ten behoeve van het winkelend publiek aan de oostzijde van het winkelcentrum. Ten opzichte van de huidige parkeercapaciteit van circa 190 parkeerplaatsen, zou dit in theorie betekenen dat moet worden gestreefd naar een toevoeging van 150 extra parkeerplaatsen.

In dit aantal zijn de compensatie van de woningen Wilhelminastraat 1a-1g (9 parkeerplaatsen) en de begraafplaats (32 parkeerplaatsen) volledig meegenomen. De bewoners Wilhelminastraat 1a-1g hebben in de praktijk allang een oplossing gevonden en op het maatgevende moment (de zaterdagmiddag) zijn er niet altijd begrafenissen. Daarmee lijkt uitbreiden met 110 parkeerplaatsen in theorie al voldoende.

[9] Hergerborch 9 parkeerplaatsen, Herenstraat/Vierkantje na herinrichting 22 parkeerplaatsen minder, Nieuwstraat-west 13 parkeerplaatsen, en de voormalige Jumbo-parkeergarage met 73 plaatsen, in totaal circa 117 parkeerplaatsen

De uitbreiding van die parkeercapaciteit moet wel direct nabij de locatie van het huidige parkeerterrein Aldi/Hoogvliet komen. Bij de stedenbouwkundige studie is daarom gezocht naar mogelijkheden om het theoretisch aantal van circa 110 parkeerplaatsen daar in te passen, bovenop de bijkomende parkeeropgave ten gevolge van de beoogde nieuwbouw voor uitbreiding van het aantal woningen (3B Wonen) aan de oostzijde.

4.4 Theorie en praktijk

Een uitbreiding van de parkeercapaciteit met 110 parkeerplaatsen is een uitdagende opgave die niet alleen op maaiveld kan worden opgelost. In de stedenbouwkundige studie is daarom ook uitgegaan van gebouwde parkeeroplossingen.

De parkeerbehoefte direct nabij de supermarkten Aldi en Hoogvliet is opnieuw bevestigd tijdens het parkeeronderzoek in maart 2019 en voor wie wekelijks het centrum bezoekt een duidelijk bekend verschijnsel. De parkeervoorzieningen direct nabij de supermarkten *(Zie bijlage 11, secties 1c, 1d, 1e, en 1f)* zijn samen goed voor een parkeercapaciteit van 201 parkeerplaatsen. Daarvan worden 10 parkeerplaatsen[10] van sectie 1e toegerekend voor de bewoners van de appartementen Raadhuishof 6-42, waardoor 191 parkeerplaatsen de parkeercapaciteit vormen voor het winkelend publiek.

De resultaten van het parkeerdrukonderzoek voor die vier secties alleen, leiden tot onderstaand overzicht, zoals weergegeven in tabel 4.4.1 en zijn een belangrijke indicatie voor de parkeerdruk aan de oostzijde ten gevolge van de bezoekers van voornamelijk beide supermarkten.

Tabel 4.4.1: Overzicht parkeerdruk winkelend publiek direct bij supermarkten oostelijk deel (maart 2019)

Parkeerdruk Berkel (winkel) centrum			Parkeertelling				gemiddelde	
			zaterdag 9 maart 2019 (1500-16:00 uur)		zaterdag 23 maart 2019 (1500-16:00 uur)			
		Parkeercapaciteit	oost		oost			
Deel:	omschrijving:	per deel:	aantal	bez.gr.	aantal	bez.gr.	aantal	bez.gr.
1c	P-terrein (Hoogvliet/Aldi)	147	142	97%	141	96%	142	96%
1d	Molenwerfstraat (zuid/west)	12	12	100%	8	67%	10	83%
1e	Molenwerfstraat-zuid	2	2	100%	2	100%	2	100%
1f	Molenwerfstraat-noord	30	30	100%	23	77%	27	88%
		191	186	97%	174	91%	180	97%
	theoretisch overschot (absoluut):		**5**		**17**			

De gemiddelde bezettingsgraad van 97% is in de praktijk dusdanig hoog, dat de kans op een beschikbare parkeerplaats tijdens het maatgevende piekmoment zeer gering is. Om een beeld te schetsen van wat de toevoeging van een bepaald aantal parkeerplaatsen doet met de bezettingsgraad, is in tabel 4.4.2 een overzicht gegeven waarbij is uitgegaan van eenzelfde parkeervraag (180 parkeerplaatsen) en dat afgezet tegen een toename in een aantal stappen.

Tabel 4.4.2: Overzicht effect van toename parkeercapaciteit op bezettingsgraad

	Uitbreiding parkeercapaciteit in aantal parkeerplaatsen						
	0	10	30	50	70	90	110
bezettingsgraad	97%	90%	81%	75%	69%	66%	60%

Theoretische bezettingsgraad parkeerplaatsen winkelcentrum-oost bij gelijkblijvende gemiddelde parkeervraag

Bij een gelijkblijvend gemiddelde parkeervraag van 180 zou een beperkte toename van de parkeercapaciteit met bijvoorbeeld 50 parkeerplaatsen al tot een bezettingsgraad van *(180/(191+50)=)* 75% kunnen leiden. Dat is zonder meer al een aanmerkelijke verbetering. Een uitbreiding met het eerder genoemde aantal van 110 parkeerplaatsen leidt bij eenzelfde parkeervraag *(180)* tot een bezettingsgraad

[10] Direct gelegen nabij entree appartementencomplex met ook een aantal gehandicapten parkeerplaatsen op kenteken

van 60%, wat nagenoeg vergelijkbaar is met de huidige gemiddelde bezettingsgraad op zaterdagmiddag aan de westzijde[11] van het winkelcentrum.

In de praktijk zal de parkeervraag echter niet gelijk blijven wanneer er extra parkeerplaatsen zijn toegevoegd aan de oostzijde. Een grotere parkeercapaciteit trekt voor een deel namelijk ook weer meer parkeerders aan, zoals bezoekers die nu beide supermarkten mijden op de drukste piekmomenten. Het is niet denkbeeldig dat wanneer 50 parkeerplaatsen worden toegevoegd, dit surplus aan parkeercapaciteit snel verdampt zal zijn en de bezettingsgraad weer oploopt richting de 95 tot 100%. Daarom blijft het belangrijk om te streven naar een substantiële uitbreiding van de parkeercapaciteit aan de oostzijde.

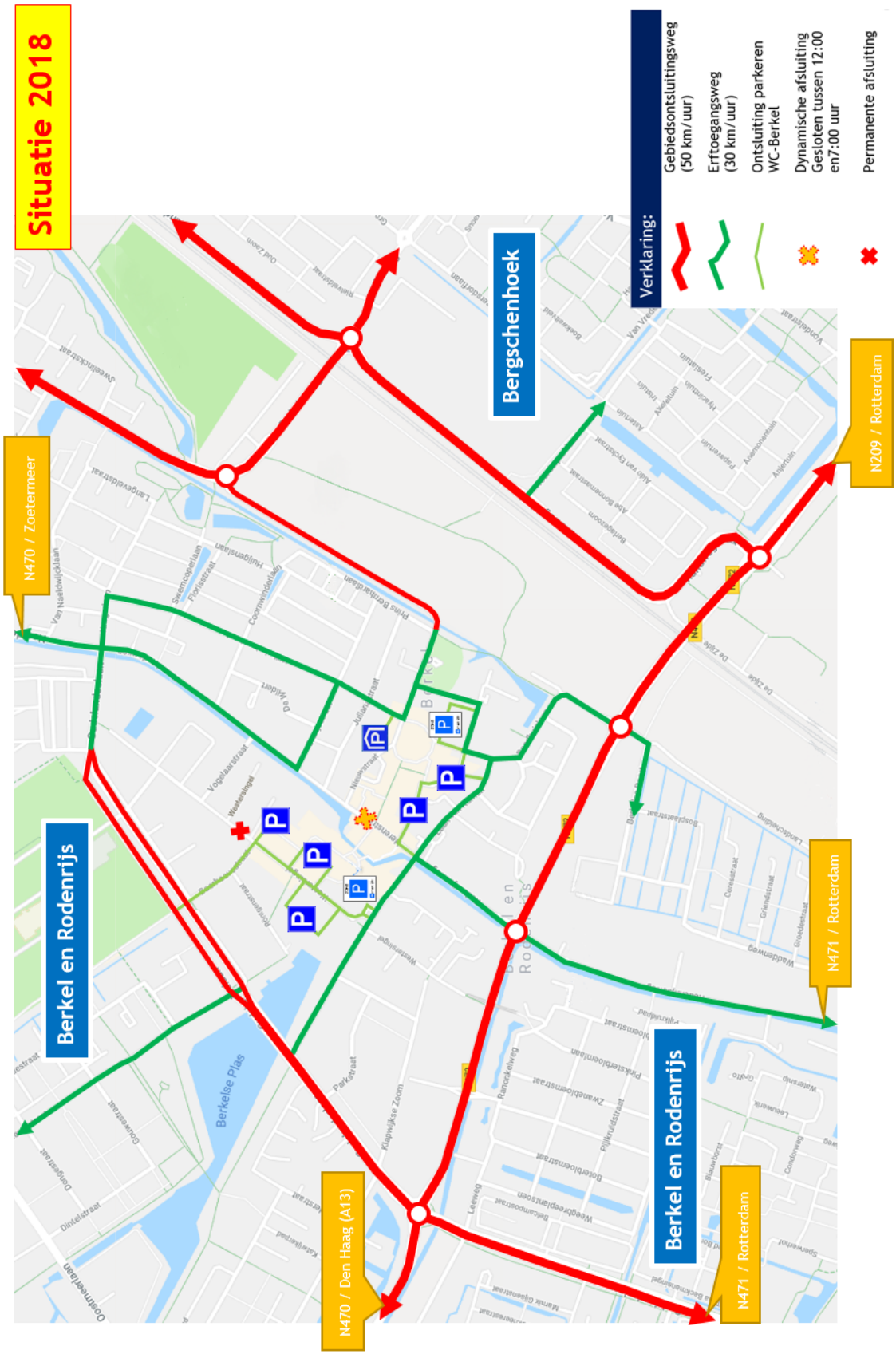
4.5 Conclusie

In het onderzoek naar de mogelijkheden om met de herontwikkeling van Hergerborch integraal extra parkeercapaciteit toe te voegen, is het van belang om van een streefgetal van 110 parkeerplaatsen uit te blijven gaan. Een gebouwde parkeeroplossing als vertrekpunt voor die opgave biedt daarvoor de meest reële kans.

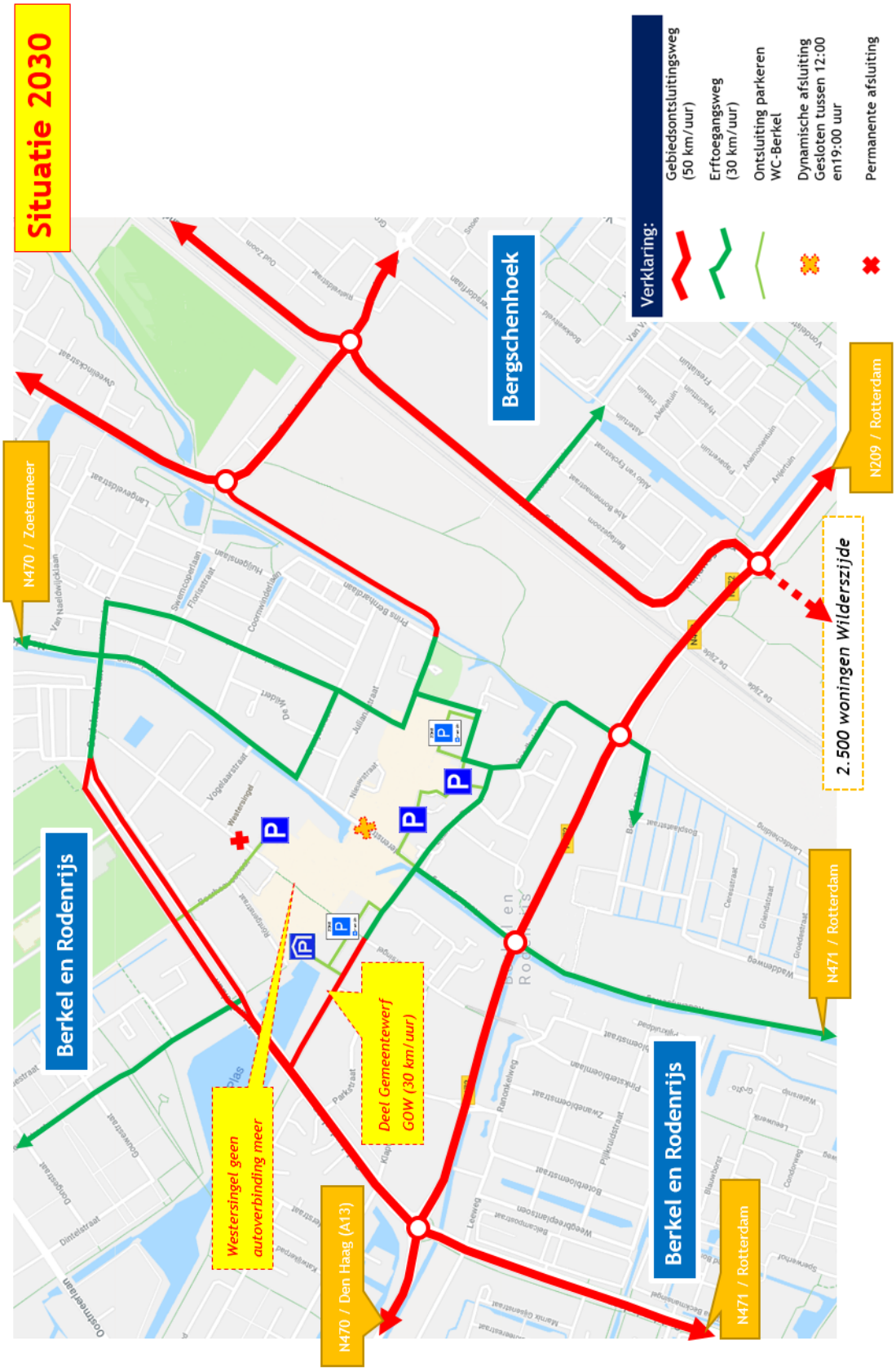
[11] De bezettingsgraad aan de westzijde zal in de toekomst niet zo blijven, omdat met de nieuwe ontwikkelingen de parkeercapaciteit dan beter in balans komt met de parkeervraag voor de maatgevende momenten

5 BIJLAGEN

5.1 BIJLAGE 1: Modelvariant basisjaar 2018

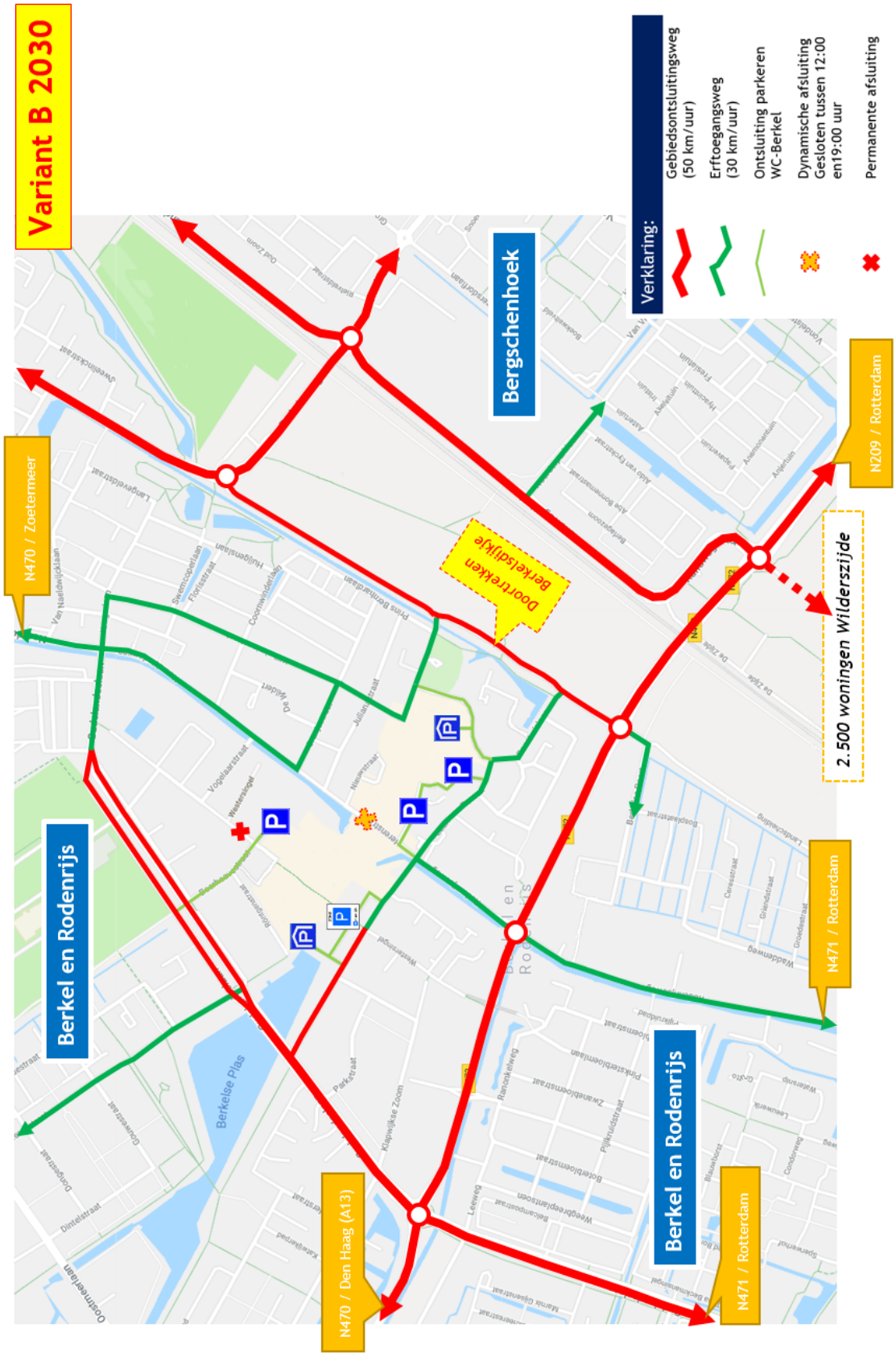


5.2 BIJLAGE 2: Verkeersmodel autonoom modeljaar 2030



5.3 BIJLAGE 3: Verkeersmodelvariant A (2030)

5.4 BIJLAGE 4: Verkeersmodelvariant B (2030)



5.5 BIJLAGE 5: Verkeersmodelvariant C (2030)

5.6 BIJLAGE 6: Verkeersmodelvariant D (2030)

5.7 BIJLAGE 7: Verkeersmodelvariant E (2030)

5.8 BIJLAGE 8: Uitkomsten modelvarianten (verkeersintensiteiten per wegvak)

Verkeersintensiteiten op wegvakniveau

straatnaam:		wegvak:	verkeersintensiteiten in aantal motorvoertuigen per etmaal						
			huidig 2018	planjaar 2030	variant A (2030)	variant B (2030)	variant C (2030)	variant D (2030)	variant E (2030)
1	Noordeindseweg	tussen A.H. Verweijweg en Planetenweg	7600	11200	11400	11500	11500	11200	11500
2	Noordeindseweg	tussen Planetenweg en Naardermeerstraat	500	6300	6400	6100	6500	6200	6500
3	Noordeindseweg	tussen Naardermeerstraat en Krugerlaan	5400	7500	7900	7000	8600	7500	8300
4	Noordeindseweg	tussen Krugerlaan en Vogelaarstraat	2100	4100	5300	3800	4400	6300	4000
5	Noordeindseweg	tussen Vogelaarstraat en Oranjestraat	1900	4100	6000	3900	4500	5300	4100
6	Herenstraat	tussen Nieuwstraat en Laan van Romen	1100	4800	6000	4600	5200	5400	4800
7	Roderijseweg	tussen Laan van Romen en Boterdorpseweg (N472)	5100	6600	5900	4500	6500	6200	5200
8	Roderijseweg	tussen Boterdorpseweg (N472) en Sportlaan	6800	7800	7400	7600	7600	7700	7500
9	Krugerlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	2500	2400	4100	2900	2200	2700	3000
10	Wilhelminastraat	tussen Krugerlaan en Coornwinderlaan	2300	2100	2600	2700	1500	2500	2700
11	Wilhelminastraat	tussen Coornwinderlaan en Oranjestraat	2800	2200	2000	2800	1600	1500	2700
12	Wilhelminastraat	tussen Oranjestraat en Dominee Van Koetsveldstraat	4100	3200	2800	3800	2700	2300	3700
13	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Wilhelminastraat en Molenwerfstraat	3800	4400	2800	3900	2700	2300	3800
14	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Molenwerfstraat en Prins Bernhardlaan	3800	4400	2800	3900	2700	800	1700
15	Molenwerfstraat	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuishof	5400	5800	700	2500	2800	3200	3700
16	Molenwerfstraat	tussen Raadhuishof en Laan van Romen	6400	7800	2500	3100	5700	5300	1300
16a	*verlengde Molenwerfstraat*	*via Raadhuishof naar Berkelsdijkje*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*4400*
17	Berkelseweg	tussen Oostersingel en Dominee Van Koetsveldstraat	3800	4400	2800	9700	afgesloten	*n.v.t.*	1700
17a	*Berkelseweg-noord*	tussen Oostersingel en *verlengde Coornwinderlaan*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*4700*	*1700*
17b	*Berkelseweg-zuid*	tussen *verlengde Coornwinderlaan* en Dominee Van Koetsveldstraat	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*800*	*1700*
17c	*Berkelsdijkje volledig doorgetrokken*	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuislaan	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*10900*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*
17d	*Berkelsdijkje half doorgetrokken*	*tussen verlengde Molenwerfstraat en Raadhuislaan*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*4400*
18	Coornwinderlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	700	800	1200	800	900	2700	900
18a	*verlengde Coornwinderlaan*	tussen Prins Bernhardlaan en Berkelseweg	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*3800*	*n.v.t.*
19	Berkelseweg	tussen Oostersingel en Randweg-West	8400	11600	11300	13600	9500	11900	9200
20	Randweg-West	tussen Berkelseweg en Noorderparklaan	5800	9200	11400	5000	10800	9300	10100
21	Randweg-West	tussen Noorderparklaan en Boterdopseweg (N472)	6500	10400	12600	6300	12200	10300	11400
22	Raadhuislaan	tussen Boterdorpseweg (N472) en fietspad Berkelsdijkje	4200	5300	5400	13500	6700	5600	8100
23	Raadhuislaan	tussen fietspad Berkelsdijkje en Van der Hoevenlaan	3600	4800	4900	6400	6200	5100	3500
24	Raadhuislaan	tussen Van der Hoevenlaan en Laan van Romen	3300	5400	3600	5900	3200	3000	3600
25	Laan van Romen	tussen Raadhuislaan en Herenstraat	3700	6500	5000	7100	4400	4200	4100
26	Gemeentewerf	tussen Herenstraat en Westersingel	3600	5300	4500	5300	4300	4300	4400
27	Gemeentewerf	tussen Westersingel en Oudelandselaan	3500	4700	3900	4600	3700	3600	3800
28	Oudelandselaan	tussen Klapwijkseweg (N472) en Leeweg	11800	12500	12800	12400	12500	12500	12500
29	Oudelandselaan	tussen Boterdorpseweg (N472) en Gemeentewerf	11900	13100	13800	12200	13700	13100	13900
30	Oudelandselaan	tussen Gemeentewerf en Rivierenstraat	8000	9100	9400	8300	8900	8500	9200
31	Oudelandselaan	tussen Rivierenstraat en Boerhaavestraat	5600	5900	7600	5100	6200	7200	6200
32	Oudelandselaan	tussen Boerhaavestraat en Westerparkstraat	6300	5600	7300	4800	5800	7000	6100
33	Oudelandselaan	tussen Oudelandselaan en Westersingel	4900	4700	6300	3800	4800	5200	5100
34	Boerhaavestraat	tussen Oudelandselaan en Westersingel	1800	2100	2100	2100	2100	2100	2300
35	Oostmeerlaan	tussen Klapwijkseweg (N472) en Rivierenstraat	6400	8400	8500	8300	8500	8400	8500
36	Oostmeerlaan	tussen Rivierenstraat en Naardermeerstraat	4300	5100	5300	4800	5600	5100	5100
37	Oostmeerlaan	tussen Naardermeerstraat en Noordeindseweg	5100	6600	6900	6400	7300	6600	6600
38	Wilgenlaan	tussen Oostersingel en Sterrenweg	2700	2700	2900	1600	3400	2700	2500
39	Wilgenlaan	tussen Sterrenweg en Noordeindseweg	5400	4600	4900	3400	5400	4600	4000
40	Naardermeerstraat	tussen Noordeindseweg en Markermeerstraat	2200	1900	1900	1900	1900	1900	1900
41	Naardermeerstraat	tussen Markermeerstraat en Oostmeerlaan	1200	1100	1100	1100	1100	1100	1100
42	Oostersingel	tussen Berkelseweg en Wilgenlaan	6300	8400	8000	9400	8900	8200	7800
43	Planetenweg	tussen Wilgenlaan en Sterrenweg	5300	6900	7100	7000	7500	6800	7100
44	Planetenweg	tussen Sterrenweg en Noordeindseweg	8000	7800	8000	7900	8400	7700	8100
45	Boterdorpseweg (N472)	tussen Zuiderparklaan en Randweg-West	14400	20500	20700	20600	20700	20500	20700
46	Boterdorpseweg (N472)	tussen Randweg-West en Raadhuislaan	16100	23400	24200	21000	25800	23200	25500
47	Boterdorpseweg (N472)	tussen Raadhuislaan en Roderijseweg	11500	17700	18100	18100	18500	17300	18700
48	Boterdorpseweg (N472)	tussen Roderijseweg en Oudelandselaan	12200	17400	17500	18000	17900	17200	18000
49	Klapwijkseweg (N472)	tussen Oudelandselaan en Oostmeerlaan	11700	14900	14800	14700	14800	14800	14800
50	Klapwijkseweg (N472)	tussen Oostmeerlaan en N471	17500	26000	26000	25700	26000	26000	26000

kleur:	waardeoordeel ERFTOEGANGSWEGEN:
goed	intensiteiten tot 4.000 mvt/etmaal
redelijk	intensiteiten vanaf 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal
matig	intensiteiten vanaf 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal
slecht	intensiteiten vanaf 6.000 mvt/etmaal

5.9 BIJLAGE 9: Resultaten modelvarianten ETW t.o.v. modeljaar 2030

Verkeersintensiteiten op wegvakniveau									
straatnaam:		wegvak:	verkeersintensiteiten in aantal motorvoertuigen per etmaal						
			planjaar 2030	variant A (2030)	variant B (2030)	variant C (2030)	variant D (2030)	variant E (2030)
2	Noordeindseweg	tussen Planetenweg en Naardermeerstraat	6300	6400	6100	6500	6200	6500
3	Noordeindseweg	tussen Naardermeerstraat en Krugerlaan	7500	7900	7000	8600	7500	8300
4	Noordeindseweg	tussen Krugerlaan en Vogelaarstraat	4100	5300	3800	4400	6300	4000
5	Noordeindseweg	tussen Vogelaarstraat en Oranjestraat	4100	6000	3900	4500	5300	4100
6	Herenstraat	tussen Nieuwstraat en Laan van Romen	4800	6000	4600	5200	5400	4800
7	Roderijseweg	tussen Laan van Romen en Boterdorpseweg (N472)	6600	5900	4500	6500	6200	5200
8	Roderijseweg	tussen Boterdorpseweg (N472) en Sportlaan	7800	7400	7600	7600	7700	7500
9	Krugerlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	2400	4100	2900	2200	2700	3000
10	Wilhelminastraat	tussen Krugerlaan en Coornwinderlaan	2100	2600	2700	1500	2500	2700
11	Wilhelminastraat	tussen Coornwinderlaan en Oranjestraat	2200	2000	2800	1600	1500	2700
12	Wilhelminastraat	tussen Oranjestraat en Dominee Van Koetsveldstraat	3200	2800	3800	2700	2300	3700
13	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Wilhelminastraat en Molenwerfstraat	4400	2800	3900	2700	2300	3800
14	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Molenwerfstraat en Prins Bernhardlaan	4400	2800	3900	2700	800	1700
15	Molenwerfstraat	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuishof	5800	700	2500	2800	3200	3700
16	Molenwerfstraat	tussen Raadhuishof en Laan van Romen	7800	2500	3100	5700	5300	1300
16a	*verlengde Molenwerfstraat*	*via Raadhuishof naar Berkelsdijkje*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*4400*
17	Berkelseweg	tussen Oostersingel en Dominee Van Koetsveldstraat	4400	2800	9700	afgesloten	*n.v.t.*	1700
17a	*Berkelseweg-noord*	tussen Oostersingel en *verlengde Coornwinderlaan*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*4700*	*1700*
17b	*Berkelseweg-zuid*	tussen *verlengde Coornwinderlaan* en Dominee Van Koetsveldstraat	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*800*	*1700*
17c	*Berkelsdijkje volledig doorgetrokken*	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuislaan	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*10900*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*
17d	*Berkelsdijkje half doorgetrokken*	*tussen verlengde Molenwerfstraat en Raadhuislaan*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*4400*
18	Coornwinderlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	800	1200	800	900	2700	900
18a	*verlengde Coornwinderlaan*	tussen Prins Bernhardlaan en Berkelseweg	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*3800*	*n.v.t.*
22	Raadhuislaan	tussen Boterdorpseweg (N472) en fietspad Berkelsdijkje	5300	5400	13500	6700	5600	8100
23	Raadhuislaan	tussen fietspad Berkelsdijkje en Van der Hoevenlaan	4800	4900	6400	6200	5100	3500
24	Raadhuislaan	tussen Van der Hoevenlaan en Laan van Romen	5400	3600	5900	3200	3000	3600
25	Laan van Romen	tussen Raadhuislaan en Herenstraat	6500	5000	7100	4400	4200	4100
26	Gemeentewerf	tussen Herenstraat en Westersingel	5300	4500	5300	4300	4300	4400
27	Gemeentewerf	tussen Westersingel en Oudelandselaan	4700	3900	4600	3700	3600	3800
33	Oudelandselaan	tussen Westersingel en Noordeindseweg	4700	6300	3800	4800	5200	5100
34	Boerhaavestraat	tussen Oudelandselaan en Westersingel	2100	2100	2100	2100	2100	2300
38	Wilgenlaan	tussen Oostersingel en Sterrenweg	2700	2900	1600	3400	2700	2500
39	Wilgenlaan	tussen Sterrenweg en Noordeindseweg	4600	4900	3400	5400	4600	4000
40	Naardermeerstraat	tussen Noordeindseweg en Markermeerstraat	1900	1900	1900	1900	1900	1900
41	Naardermeerstraat	tussen Markermeerstraat en Oostmeerlaan	1100	1100	1100	1100	1100	1100

kleur:	waardeoordeel ERFTOEGANGSWEGEN:
goed	intensiteiten tot 4.000 mvt/etmaal
redelijk	intensiteiten vanaf 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal
matig	intensiteiten vanaf 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal
slecht	intensiteiten vanaf 6.000 mvt/etmaal

De straatnamen/wegvakken in **rood** en in **groen** aangegeven wijzigen qua score gelijk blijven in alle verkeersmodelvarianten ten opzichte planjaar 2030.

5.10 BIJLAGE 10: Resultaten modelvarianten o.b.v. verschillen in score

Verkeersintensiteiten op wegvakniveau

straatnaam:		wegvak:	motorvoertuigen per etmaal					
			planjaar 2030	variant A (2030)	variant B (2030)	variant C (2030)	variant D (2030)	variant E (2030)
4	Noordeindseweg	tussen Krugerlaan en Vogelaarstraat	4100	5300	3800	4400	6300	4000
5	Noordeindseweg	tussen Vogelaarstraat en Oranjestraat	4100	6000	3900	4500	5300	4100
6	Herenstraat	tussen Nieuwstraat en Laan van Romen	4800	6000	4600	5200	5400	4800
7	Roderijseweg	tussen Laan van Romen en Boterdorpseweg (N472)	6600	5900	4500	6500	6200	5200
9	Krugerlaan	tussen Noordeindseweg en Wilhelminastraat	2400	4100	2900	2200	2700	3000
13	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Wilhelminastraat en Molenwerfstraat	4400	2800	3900	2700	2300	3800
14	Dominee Van Koetsveldstraat	tussen Molenwerfstraat en Prins Bernhardlaan	4400	2800	3900	2700	800	1700
15	Molenwerfstraat	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuishof	5800	700	2500	2800	3200	3700
16	Molenwerfstraat	tussen Raadhuishof en Laan van Romen	7800	2500	3100	5700	5300	1300
16a	*verlengde Molenwerfstraat*	*via Raadhuishof naar Berkelsdijkje*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*4400*
17	Berkelseweg	tussen Oostersingel en Dominee Van Koetsveldstraat	4400	2800	9700	afgesloten	*n.v.t.*	1700
17a	*Berkelseweg-noord*	tussen Oostersingel en *verlengde Coornwinderlaan*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*4700*	*1700*
17b	*Berkelseweg-zuid*	tussen *verlengde Coornwinderlaan* en Dominee Van Koetsveldstraat	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*800*	*1700*
17c	*Berkelsdijkje volledig doorgetrokken*	tussen Dominee Van Koetsveldstraat en Raadhuislaan	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*10900*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*
17d	*Berkelsdijkje half doorgetrokken*	*tussen verlengde Molenwerfstraat en Raadhuislaan*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*4400*
18a	*verlengde Coornwinderlaan*	tussen Prins Bernhardlaan en Berkelseweg	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*n.v.t.*	*3800*	*n.v.t.*
22	Raadhuislaan	tussen Boterdorpseweg (N472) en fietspad Berkelsdijkje	5300	5400	**13500**	**6700**	5600	**8100**
23	Raadhuislaan	tussen fietspad Berkelsdijkje en Van der Hoevenlaan	4800	4900	6400	6200	5100	3500
24	Raadhuislaan	tussen Van der Hoevenlaan en Laan van Romen	5400	3600	5900	3200	3000	3600
25	Laan van Romen	tussen Raadhuislaan en Herenstraat	6500	5000	7100	4400	4200	4100
26	Gemeentewerf	tussen Herenstraat en Westersingel	5300	4500	5300	4300	4300	4400
27	Gemeentewerf	tussen Westersingel en Oudelandselaan	4700	3900	4600	3700	3600	3800
33	Oudelandselaan	tussen Westersingel en Noordeindseweg	4700	**6300**	3800	4800	5200	5100
39	Wilgenlaan	tussen Sterrenweg en Noordeindseweg	4600	4900	3400	5400	4600	4000

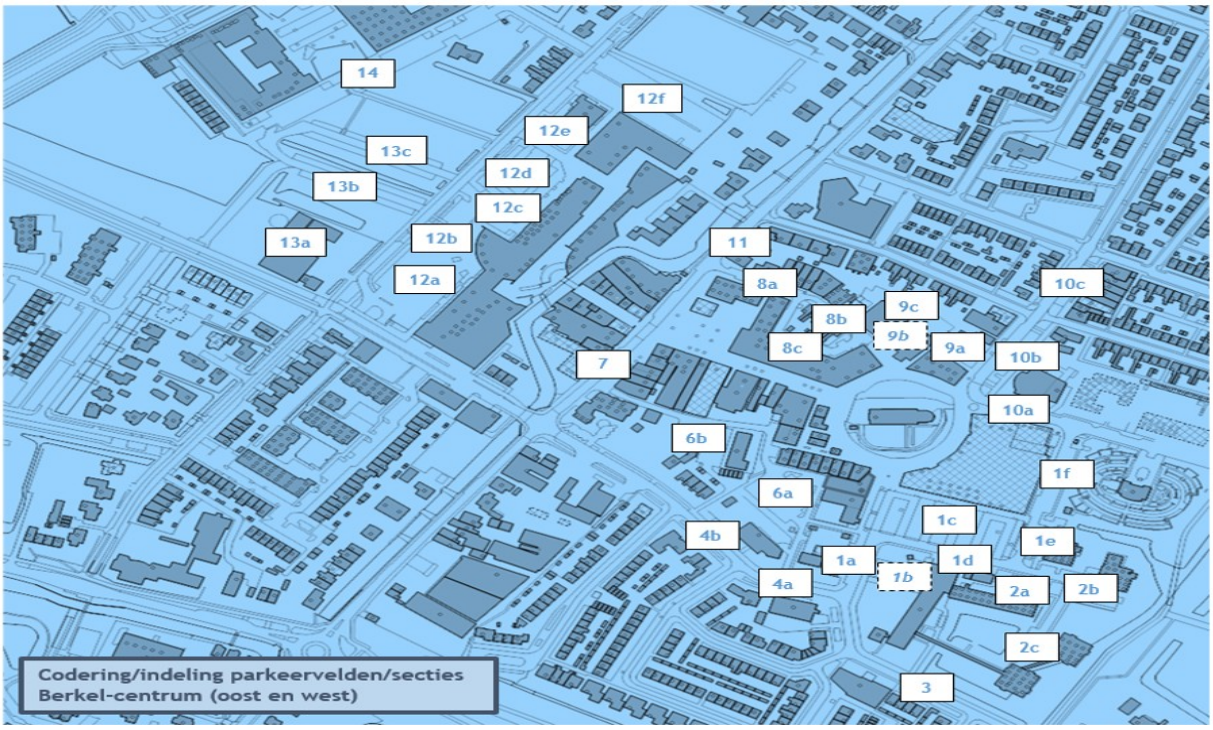
kleur: **waardeoordeel ERFTOEGANGSWEGEN:**

goed	intensiteiten tot 4.000 mvt/etmaal
redelijk	intensiteiten vanaf 4.000 tot 5.000 mvt/etmaal
matig	intensiteiten vanaf 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal
slecht	intensiteiten vanaf 6.000 mvt/etmaal

5.11 BIJLAGE 11: Resultaten parkeeronderzoek maart 2019

Parkeerdruk Berkel (winkel) centrum					Parkeertelling zaterdag 9 maart 2019 (1500-16:00 uur)				Parkeertelling aterdag 23 maart 2019 (1500-16:00 uur			
		Parkeercapaciteit			oost		west		oost		west	
Deel:	omschrijving:	per deel:	oost	west	aantal	bez.gr.	aantal	bez.gr.	aantal	bez.gr.	aantal	bez.gr.
1a	Raadhuislaan (politie)	2	2		2	100%			2	100%		
1b	Hergerborch *(privé terrein)*	9	0									
1c	P-terrein (Hoogvliet/Aldi)	147	147		142	97%			141	96%		
1d	Molenwerfstraat (zuid/west)	12	12		12	100%			8	67%		
1e	Molenwerfstraat-zuid	13	13		12	92%			12	92%		
1f	Molenwerfstraat-noord	30	30		30	100%			23	77%		
2a	Raadhuishof/Molenwerfstraat	13	13		12	92%			12	92%		
2b	Raadhuishof-oost	21	21		17	81%			15	71%		
2c	Raadhuishof-zuid	18	18		17	94%			13	72%		
3	Raadhuislaan-zuid	39	39		18	46%			24	62%		
4a	Laan van Romen-oost	17	17		12	71%			14	82%		
4b	Laan van Romen-midden	10	10		6	60%			4	40%		
6a	P-terrein Terpstraat/Raadhuislaan	57	57		56	98%			55	96%		
6b	P-terrein Terpstraat/Herenstraat	33	33		33	100%			33	100%		
7	Herenstraat-zuid	3	3		7	233%			5	167%		
8a	Nieuwstraat-west (W.I.U.)	13	0		W.I.U.	W.I.U.			W.I.U.	W.I.U.		
8b	Nieuwstraat-oost	5	5		4	80%			5	100%		
8c	Nieuwstraat/Kerkstraat	14	14		10	71%			11	79%		
9a	P-terrein Jumbo (bgg)	11	11		17	155%			14	127%		
9b	P-dek Jumbo	21	21		22	105%			18	86%		
9c	*P-garage Jumbo (afgesloten)*	73	0									
10a	Dominee Van Koetsveldstraat	9	9		10	111%			9	100%		
10b	Wilhelminastraat-zuid	18	18		17	94%			16	89%		
10c	Wilhelminastraat-noord	21	21		19	90%			17	81%		
11	Noordeindseweg/Herenstraat	2	2		2	100%			W.I.U.	W.I.U.		
12a	P-terrein Albert Heijn/ING	92		92			87	95%			92	100%
12b	P-terrein Visshop-zuid	31		31			31	100%			30	97%
12c	P-terrein Visshop-noord	17		17			17	100%			17	100%
12d	P-terrein Westersingel-midden (ABN/AMRO)	70		70			76	109%			74	106%
12e	P-terrein Westersingel-midden 2 + 10 vakken op s	34		34			28	82%			28	82%
12f	P-terrein Westersingel-noord	147		147			46	31%			59	40%
13a	Tijdelijk parkeerterrein-zuid	175		175			62	35%			80	46%
13b	Tijdelijk parkeerterrein-midden	57		57			24	42%			15	26%
13c	Tijdelijk parkeerterrein-noord	62		62			24	39%			20	32%
14	Röntgenstraat	101		101			28	28%			15	15%
		1302	516	786	477	92%	423	54%	451	87%	430	55%
					theoretisch overschot (absoluut):	**39**		**363**		**65**		**356**

Gemiddelden over twee meetmomenten	capaciteit	aantal p.p. bez.	bez.graad	theoretisch overschot abs.
Parkeren oostzijde	516	464	90%	52
Parkeren westzijde	786	427	54%	360
Winkelcentrum totaal:	1302	891	68%	412



MEMO

Aan	De heer J. Koch, gemeente Lansingerland
Van	Kai Jonkers en Vincent Okhuijzen
Datum	27 februari 2019
Betreft	Memo milieuonderzoeken Berkel Centrum Oost
Bijlagen	Quickscan flora en fauna, Historisch bodemonderzoek, Akoestisch onderzoek
Ons kenmerk:	618.156.60

Inleiding

Deze memo is opgesteld naar aanleiding van het uitgevoerde ecologisch- en historisch bodemonderzoek. Tevens is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd als onderdeel van een grotere verkenning van het oostelijk deel van Berkel Centrum, met als doel om een toekomstbestendig centrumgebied te realiseren. Het is daarom noodzakelijk om inzicht te krijgen in de situatie ter plaatse. In deze memo wordt een samenvatting gegeven van drie uitgevoerde milieuonderzoeken, te weten: een quickscan flora en fauna, een historisch bodemonderzoek en een akoestisch onderzoek. Deze onderzoeken zijn als bijlage bij deze memo gevoegd. Daarnaast is - aanvullend op het bodemonderzoek van Terra Milieu - aan Antea Group gevraagd om de locatie te beschouwen en te adviseren over de haalbaarheid van een ondergrondse parkeergarage. Dit advies is opgenomen als paragraaf van het bodemonderzoek.

De milieuonderzoeken

Quickscan flora en fauna Raadhuishof te Berkel en Rodenrijs

De quickscan is uitgevoerd door het Natuur-Wetenschappelijk Centrum (NWC) gevestigd in Dordrecht. De quickscan bestond uit een literatuuronderzoek en veldbezoek (uitgevoerd op 30 oktober 2018). Het plangebied is onderzocht op de aanwezigheid van beschermde soorten en de functie/het belang van het gebied voor beschermde soorten. Daarbij is in beeld gebracht welke effecten toekomstige ontwikkelingen op deze soorten kunnen hebben. Hieronder zijn de uitkomsten, effecten, verplichtingen en aanbevelingen uit de quickscan benoemd.

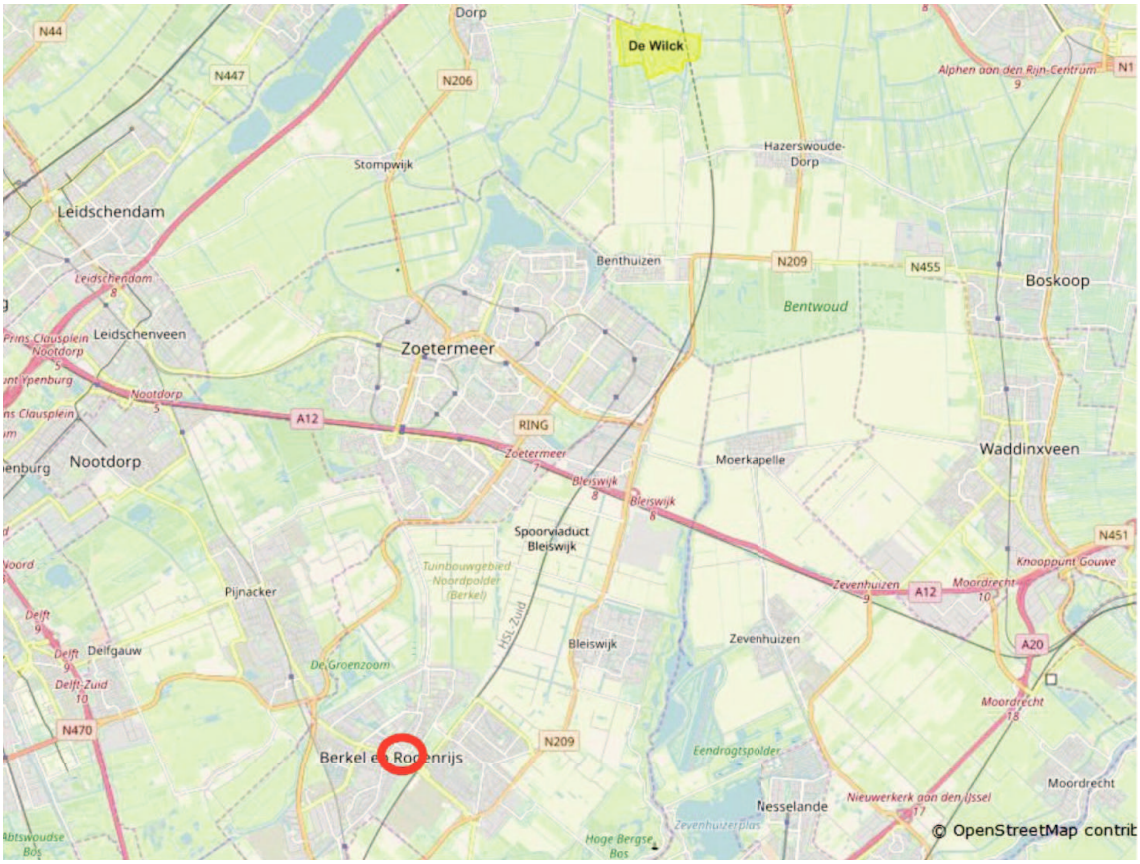
Beschermde gebieden

Het plangebied bevindt zich op ongeveer 14 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied ‘De Wilck’ (zie afbeelding 1). Vanwege de afstand en tijdelijke aard van de werkzaamheden zal er geen sprake zijn van nadelige effecten op habitattypen en doelsoorten die in het kader van de Wet natuurbescherming aangewezen zijn voor de Biesbosch. Een habitattoets is daarom niet nodig.

Het plangebied is geen onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of van een belangrijk weidevogelgebied. Omdat er, als gevolg van de voorgenomen plannen, geen oppervlakte aan NNN of weidevogelgebied verloren gaat, is toetsing aan deze wet- en regelgeving niet benodigd.

Uitsluiting van soorten

Het plangebied biedt geen geschikt leefgebied voor beschermde dagvlinders. De meeste beschermde vlindersoorten komen op maar een aantal locaties in Nederland voor. Om deze reden is deze soortgroep niet meegenomen in de quickscan. Beschermde reptielen, amfibieën en vissen worden op basis van habitateisen, bekende verspreidingsgegevens en kenmerken van het plangebied niet verwacht. Hierom kon de aanwezigheid van beschermde soorten op voorhand worden uitgesloten.



Afbeelding 1: Plangebied (rood omcirkeld) t.o.v. Natura 2000-gebied "De Wilck" (geel gearceerd)

Vleermuizen

De aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in het (te slopen) gebouw kan uitgesloten worden. Er zijn geen mogelijkheden voor vleermuizen om de te slopen bebouwing te betreden. Er bevinden zich tevens geen holtes in de bomen. Hierdoor hoeft er geen aanvullend onderzoek voor vleermuizen te worden uitgevoerd en er zullen geen nadelige effecten optreden.

Het plangebied kan door vleermuizen gebruikt worden als foerageergebied. Het gaat hier echter niet om essentieel foerageergebied; in de directe omgeving zijn voldoende geschikte foerageergebieden aanwezig. Nadelige effecten op foerageergebied van vleermuizen kunnen daarom uitgesloten worden. Er zijn geen essentiële vliegroutes aanwezig vanwege het ontbreken van lijnvormige elementen.

Grondgebonden zoogdieren

Er zijn geen openingen in de gebouwen aanwezig die geschikt zijn voor de Steenmarter (*Martes foina*) en/of de Boommarter (*Martes martes*) om het gebouw te betreden. Hierdoor kan de aanwezigheid van verblijfplaatsen van de Steenmarter en de Boommarter in het (te slopen) gebouw uitgesloten worden. Het plangebied is tevens geen onderdeel van de functionele leefomgeving vanwege het ontbreken van schuilmogelijkheden. Vanuit de Wet natuurbescherming bestaan er daarom geen verdere verplichtingen ten aanzien van deze soortgroep.

Vogels met een vaste verblijfplaats

In en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels aangetroffen. Het plangebied maakt daarnaast geen deel uit van de functionele leefomgeving van een vogelsoort met een vaste verblijfplaats. In de directe omgeving is voldoende alternatief leefgebied aanwezig. Vanuit de Wet natuurbescherming bestaan er daarom geen verdere verplichtingen ten aanzien van deze soortgroep.

Broedvogels

Aangeraden wordt om verstorende werkzaamheden zoals kap- en rooiwerkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van half maart tot en met half juli)[1] uit te voeren. Indien dit niet mogelijk is, dient voorafgaand door een ecologisch deskundige bepaald te worden of er sprake is van broedgevallen binnen of in de directe omgeving van het plangebied. Wanneer er broedgevallen binnen de invloedsfeer van de werkzaamheden worden vastgesteld en er sprake zal zijn van vernietiging of verstoring met een wezenlijke invloed, kunnen de werkzaamheden pas verder gaan wanneer de jonge vogels het nest hebben verlaten. Of dit aan de orde is, kan pas vastgesteld worden na een nieuwe inspectie vlak voorafgaand aan de werkzaamheden en wanneer de planning van de werkzaamheden bekend is. Tijdens deze quickscan zijn er geen broedende vogels aangetroffen in en rondom het plangebied.

Watergebonden ongewervelden

In de omgeving van het plangebied komt de Platte schijfhoren (*Anisus vorticulus*) voor. Tijdens de bemonstering naar schijfhorens zijn deze niet aangetroffen. Er zijn geen effecten op watergebonden ongewervelden te verwachten, waardoor er vanuit de Wet natuurbescherming geen verdere verplichtingen zijn.

Zorgplicht

Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermde) de zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden.

Tijdens de bouwfase moet daarnaast rekening gehouden worden met de kans op vestiging door (beschermde) pionierssoorten, zoals de Rugstreeppad, de Kleine plevier (*Charadrius dubius*) en de Oeverzwaluw (*Riparia riparia*). De volgende maatregelen worden getroffen:

- Er wordt voorkomen dat in de broedtijd van de Oeverzwaluw steilwanden in zandlichamen op het bouwterrein aanwezig zijn. Mocht er toch sprake zijn van broedgevallen, dan wordt met de werkzaamheden gewacht totdat nestholtes niet meer in gebruik zijn;

[1] Voor het broedseizoen wordt in de Wet natuurbescherming geen standaardperiode gehanteerd. Dit is onder andere afhankelijk van de vogelsoort en de weersomstandigheden waardoor deze periode langer dan wel korter kan zijn.

- voorbelast terrein kan aantrekkelijk zijn voor een soort als de Kleine plevier. Plaatsing van vlaggetjes kan het terrein minder aantrekkelijk maken. Als er sprake is van een broedgeval, dan wordt met de werkzaamheden gewacht totdat eieren uitgekomen zijn;
- het ontstaan van poeltjes of plassen op het bouwterrein in het zomerhalfjaar (vanaf april) wordt voorkomen, zodat er geen geschikt voortplantingswater voor de Rugstreeppad aanwezig is.

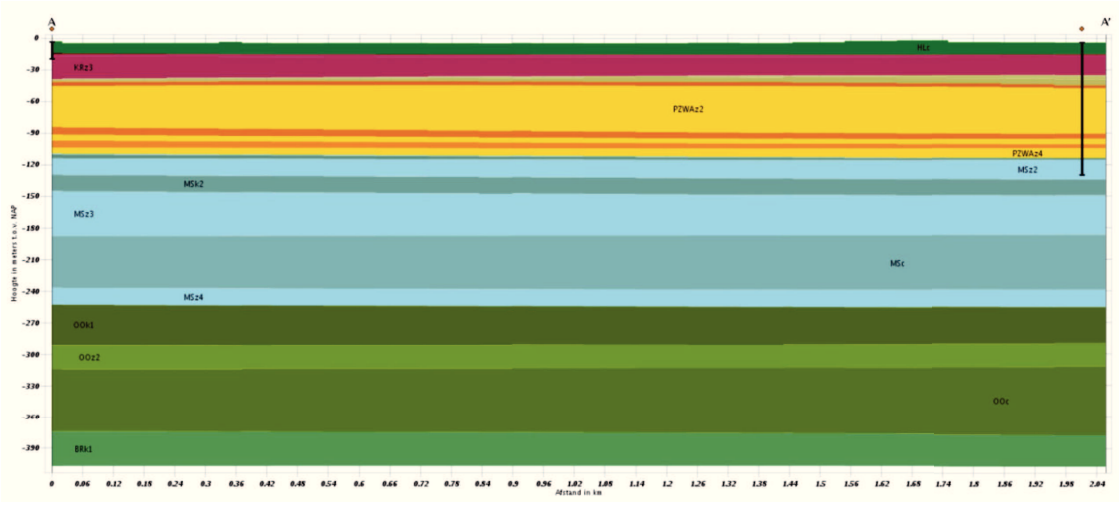
Bodemonderzoek

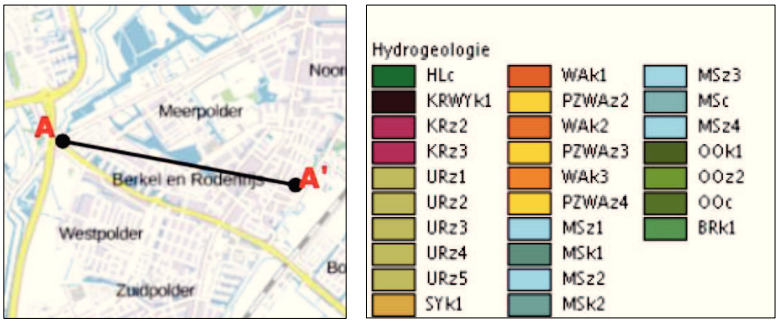
Ter plaatse van de verkenningslocatie 'Berkel Centrum Oost in Berkel en Rodenrijs' is door Terra Milieu een historisch bodemonderzoek (vooronderzoek) conform NEN 5725 uitgevoerd. Het vooronderzoek bestaat o.a. uit een dossieronderzoek bij de gemeente Lansingerland en de omgevingsdienst (DCMR). De locatie heeft een totale oppervlakte van ca. 26.500 m^2. De locatie is momenteel (grotendeels) in gebruik als zorgcentrum. Naar aanleiding van de geplande herontwikkeling van het gebied waar onder andere ruimte is voor wonen en waar mogelijk een parkeerkelder zal worden aangelegd, is de locatie onderzocht. Hieronder wordt de conclusie van het onderzoek beschreven.

Vooronderzoek

Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek blijkt dat ter plaatse van de onderzoekslocatie direct belastende bronnen of verdachte activiteiten worden verwacht. Tijdens eerdere onderzoeken zijn op diverse plaatsen (heterogeen verspreid), PAK's, arseen en andere zware metalen verhoogd ten opzichte van de tussen- of zelfs de interventiewaarde aangetroffen. Ook in het grondwater wordt arseen verhoogd aangetroffen. Omdat deze verhoogde concentratie van arseen in het grondwater overal (in de omgeving) wordt aangetroffen, is hier sprake van een standaard verhoogde waarde die (bij overschrijding van de tussen- of interventiewaarde) niet nader of aanvullend hoeft te worden onderzocht. De onderzoekslocatie wordt daarom wel als verdacht beschouwd, waarbij de strategie 'Verdachte locatie, heterogeen verspreid' (VED-HE) moet worden gehanteerd.

De bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie bestaat uit de onderstaande laagopbouw. Meer informatie hierover is te vinden op de website; https://www.dinoloket.nl/ondergrondmodellen





Afbeelding 2: laagopbouw

Verkennend bodemonderzoek

Vanwege de conclusie van het vooronderzoek moet een verkennend bodemonderzoek conform NEN5740 uitwijzen of er verontreinigende stoffen aanwezig zijn in de grond of het grondwater in gehaltes boven respectievelijk de achtergrondwaarden en de streefwaarden. Indien tijdens het bodemonderzoek asbest op het maaiveld of asbest/puin in de bodem wordt aangetroffen, zal tevens een asbest in bodemonderzoek conform NEN5707 op locatie uitgevoerd moeten worden.

Waterbodemonderzoek

Momenteel is er een vijver op locatie welke vermoedelijk wordt gedempt vanwege de nieuwbouwplannen. Voorafgaand aan de (graaf)werkzaamheden is een waterbodemonderzoek conform NEN5720 noodzakelijk.

Uit één van de onderzoeken (IGF Utrecht, 1993) blijkt dat het maaiveld zich bevindt op zo'n NAP – 5 m. De locatie wordt omringt wordt door verschillende polders met een eigen polderpeil. De deklaag heeft een dikte van maximaal 10 meter en bestaat uit een pakket zandige klei en veen. In de literatuur wordt voor dit pakket een hydraulische weerstand van 2500 a 10000 dagen gegeven. Het eerste goed doorlatende watervoerend pakket bevindt zich tussen de NAP-15 m en NAP-35 m. Dit betreffen matig fijne tot grove grindige zanden. Vanaf NAP-35 bevindt zich een slecht doorlatende scheidende laag. De regionale stroming van het grondwater in het eerste watervoerend pakket is overwegend in oostelijke richting. In de bijlage is een overzicht van de grondwaterstanden uit eerdere rapporten opgenomen.

Advies Antea

Antea Group is gevraagd advies te geven over welke volgende stap noodzakelijk is ten aanzien van de grondwaterstanden en de parkeerkelder. De gemeente heeft 2 varianten van de parkeerbak aangeleverd, deze informatie was de input voor de hydrologisch specialist van Antea Group (zie afbeelding 3).

Afbeelding 3: 2 varianten van de parkeerbak Bron: gemeente Lansingerland

Antea Group heeft aangegeven dat de aanleg van een parkeerkelder in de deklaag geen probleem zal vormen t.a.v. de regionale grondwaterstroming. In de deklaag vindt geen echte grondwaterstroming plaats maar is meer sprake van enkel afvoer uit/ontwatering van de deklaag. De regionale grondwaterstroming vindt plaats in het eerste watervoerend pakket. Er is echter een deklaag van ca 10 meter aanwezig van klei en veen met daaronder het eerste watervoerend pakket. De parkeerkelder zal niet tot in het watervoerend pakket snijden.

Binnen het plangebied is en blijft voldoende oppervlaktewater en wellicht wegdrainage aanwezig om het grondwater van de deklaag af te voeren. Wel zal bij de aanleg rekening gehouden moeten worden dat de parkeergarage waterdicht aangelegd wordt.

Naast de definitieve situatie is de aanlegfase een belangrijk aandachtspunt. Voor de aanleg zal bemaling nodig zijn en die zou gelet op deklaag van klei en veen tot zettingen in de omgeving kunnen leiden. Afhankelijk van de stijghoogte in het watervoerend pakket en de ontgravingsdiepte in de bouwput is openbarsten van de bouwput ook nog een risico.

Wat verder van belang is bij een dergelijk grote ondergrondse parkeergarage is hoe dik de leeflaag boven de parkeergarage wordt. Afhankelijk van de dikte van de leeflaag wordt de parkeergarage namelijk als volledig verhard oppervlak beschouwd of bij een voldoende dikke leeflaag als onverhard.

Het advies van Antea Group voor de fase waar het plan nu in zit is dat nader onderzoek niet noodzakelijk lijkt. Wel zal de nodige aandacht aan de aanlegfase besteed moeten worden. Er dient afstemming met het waterschap plaats te vinden over of de parkeergarage als verhard wordt beschouwd of het deel dat met een leeflaag wordt afgewerkt als onverhard beschouwd mag worden.

<u>Advies vrijkomende grond</u>

Indien bij de toekomstige bouw-/ graafwerkzaamheden grond vrijkomt dient men rekening te houden met, in kwaliteit, verschillende partijen. Er wordt daarom geadviseerd om de eventueel bij de bouw vrijkomende grond zoveel mogelijk op de locatie her te gebruiken, mits de kwaliteit

dit toelaat. Vrijkomende grond die van de locatie verwijderd gaat worden moet, conform de Regeling Bodemkwaliteit, gekeurd worden conform protocol 1001.

Akoestisch onderzoek

Door KuiperCompagnons is een akoestisch onderzoek verricht. De hierbij behorende notitie is als bijlage bij deze memo opgenomen. In deze notitie is beoordeeld of voor de bestaande woningen langs de nieuw aan te leggen weg als gevolg van de veranderde geluidssituatie sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Getoetst is aan de voorwaarden die in het hogere waarden beleid van de gemeente zijn aangegeven voor wat betreft 50 km-wegen. Dit betreft de aanwezigheid van een geluidsluwe gevel en buitenruimte.
Vanwege de aanleg van de nieuwe weg komt de geluidbelasting ter hoogte van de bestaande woningen in de appartementencomplexen die langs deze weg gelegen zijn boven de voorkeursgrenswaarde uit, waarbij de toename van de geluidsbelasting hoger is dan 1,5 dB.

Omdat de absolute waarde van de geluidbelasting in de meeste gevallen beperkt blijft tot maximaal 53 dB past de situatie binnen de voorwaarde voor de aanwezigheid van een geluidsluwe buitenruimte. Op enkele woningen is sprake van een geluidbelasting die hoger is dan 53 dB. Deze woningen hebben de buitenruimte echter aan de luwe zijde waardoor ook geen conflict ontstaat met het gemeentelijke geluidbeleid.

Conclusie milieuonderzoeken

Uit de quickscan blijkt dat het aspect “flora en fauna” geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling. Ten aanzien van broedvogels wordt echter een aanbeveling gedaan om verstorende werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Daarnaast geldt zogezegd voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermde) de zorgplicht.

In verband met het aspect “bodem” dient een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd te worden, waarbij -indien asbest wordt aangetroffen- al dan niet tevens onderzoek naar asbest dient te worden uitgevoerd. Ook is voorafgaand aan de (graaf)werkzaamheden een waterbodemonderzoek noodzakelijk en wordt afsluitend een advies gegeven. De exacte locatie voor het verkennend bodemonderzoek dient nog te worden vastgesteld, omdat de locatie waar daadwerkelijk in de bodem gewerkt gaat worden nog niet vaststaat.

Voor de fase waar het plan nu in zit lijkt nader hydrologisch onderzoek naar de haalbaarheid van de parkeerkelder in verband met de grondwaterstanden niet noodzakelijk. In de aanlegfase zal hier wel de nodige aandacht aan besteed moeten worden ten aanzien van de grondwaterstanden en de parkeerkelder.

Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat door de aanleg van de nieuwe weg de geluidsbelasting ter hoogte van de bestaande appartementencomplexen boven de voorkeursgrenswaarde uitkomt, waarbij de toename hoger is dan 1,5 dB. De absolute waarde van de geluidbelasting blijft in de meeste gevallen beperkt tot maximaal 53 dB. Er zijn enkele woningen met een geluidbelasting van meer dan 53 dB, maar omdat bij deze woningen de buitenruimte aan de luwe zijde is gesitueerd, is hier geen sprake van strijdigheid met het gemeentelijk geluidsbeleid.

Raadsvoorstel

Datum Raad
3 oktober 2019

Portefeuillehouder
Simon Fortuyn

Registratienummer
BR1900114

Onderwerp
Zienswijze NRD plan-MER Luchtruimherziening

Gevraagde beslissing
Bijgaande zienswijze (met corsanummer U19.07319) op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de plan-MER voor de Luchtruimherziening vast te stellen.

Samenvatting
De minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie bereiden een besluit voor over de herziening van het Nederlandse luchtruim. Bij dat besluit moet een plan-MER worden opgesteld, waarin wordt vermeld op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van de herziening van het Nederlandse luchtruim voor de leefomgeving. De eerste stap in het opstellen van een plan-MER is de terinzagelegging van bijgaande notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin staat wat in het plan-MER onderzocht zal worden.
De notitie Reikwijdte en Detailniveau bestaat uit vier delen:

- Het eerste deel beschrijft algemene informatie over de luchtruimherziening en de aanleiding voor een plan-MER;
- Het tweede deel beschrijft de varianten, hoe varianten opgebouwd worden en het proces tot de voorkeursvariant;
- Het derde deel beschrijft het toetsingskader met de thema's en criteria waarop de effecten worden bepaald;
- Het vierde deel beschrijft het proces en het vervolg.

De notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de plan-MER voor de luchtruimherziening (NRD) ligt vanaf 10 september tot en met 7 oktober 2019 ter inzage. Iedereen kan hierop een zienswijze indienen. Lansingerland heeft samen met overige partners in de BRR bijgaande concept- zienswijze opgesteld. In verband met de zeer korte termijn voor het indienen van een zienswijze, wordt de zienswijze rechtstreeks aan u voorgelegd ter besluitvorming zonder voorafgaande behandeling in de Commissie Ruimte.

Financiële consequenties
N.v.t.

Verdere procedure
Na uw besluitvorming wordt de zienswijze verzonden aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat binnen de reactietermijn (t/m 7 oktober).

Juridische aspecten
N.v.t.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
De zienswijze is afgestemd met de overige leden van de BRR. Zij dienen desgewenst een eigen zienswijze in.

Duurzaamheid
N.v.t.

Bijlagen
- NRD plan-MER Luchtruinherziening T19.13952
- Concept zienswijze U19.07319

Toelichting
Inleiding
De NRD, die door het ministerie van I&W ter voorbereiding van de plan-MER voor de Luchtruimherziening is opgesteld, ligt 4 weken ter inzage tot en met 7 oktober 2019. De NRD is aanleiding voor Lansingerland tot het indienen van een zienswijze.
Beoogd maatschappelijk effect
Behartiging van de belangen van de inwoners van Lansingerland op het gebied van de luchtvaart.
De kernargumenten en kanttekeningen
Zie de zienswijze.

Raadsbesluit

Datum Raad
3 oktober 2019
Registratienummer
BR1900114

Onderwerp
Zienswijze NRD plan-MER Luchtruimherziening

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de plan-MER voor de Luchtruimherziening van 10 september tot en met 7 oktober ter inzage ligt voor zienswijzen;
de concept-zienswijze door de leden van de BRR is voorbereid.

Gelet op
artikel 147 van de gemeentewet.

Besluit(en)
Bijgaande zienswijze (met corsanummer U19.07319) op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de plan-MER voor de Luchtruimherziening vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Rijksoverheid

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Voor het plan-MER voor de luchtruimherziening

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Ministerie van Defensie
LVNL
EUROCONTROL
Koninklijke Luchtmacht

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Voor het plan-MER voor de luchtruimherziening

Dit document is een gezamenlijke publicatie van:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Ministerie van Defensie
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)
- Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK)
- Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC)

Inhoud

Notitie Reikwijdte en Detailniveau luchtruimherziening 5

1. Op weg naar de Voorkeursbeslissing over de luchtruimherziening 8
- 1.1 Aanleiding voor de luchtruimherziening 8
- 1.2 Doel van de luchtruimherziening 9
- 1.3 Waar staan we in het proces? 9
- 1.4 Waarom een plan-m.e.r.? 10
- 1.5 Scope plan-m.e.r. 11
- 1.6 Voortoets 12
- 1.7 Raakvlakprojecten 12

2. Vier varianten 14
- 2.1 Varianten 14
- 2.2 Van twee hoofdkeuzes naar vier varianten 16
- 2.3 Beschrijving van de vier varianten met kenmerkende bouwstenen 20
- 2.4 Opbouw variant 21
- 2.5 Uitgangspunten en kaders in ontwerpproces 23
- 2.6 Proces tot aan voorkeursvariant 25

3. Toetsingskader 28
- 3.1 Toetsingscriteria 28
- 3.2 Referentiesituatie 30
- 3.3 Zichtjaren 31

4. Proces en vervolg 33
- 4.1 De procedure 33
- 4.2 Participatie 34

Bijlage 1: Begrippen en afkortingen 36

Bijlage 2: Antwoorden op veel gestelde vragen 39

Notitie Reikwijdte en Detailniveau luchtruimherziening

Voor u ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: NRD) voor het programma Luchtruimherziening. Deze versie is ook digitaal gepubliceerd en te vinden op de website www.planmerluchtruimherziening.nl.

In het programma Luchtruimherziening werken vijf programmapartners aan een nieuwe inrichting voor het gebruik van het Nederlandse luchtruim. Het programma Luchtruimherziening wordt uitgevoerd door de volgende programmapartners: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW), Ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland (hierna: LVNL), Maastricht Upper Area Control Center (hierna: MUAC) en het Commando Luchtstrijdkrachten (hierna: CLSK). Het bevoegd gezag en daarmee de regiefunctie voor de luchtruimherziening ligt bij de Minister van IenW en de Staatssecretaris van Defensie.

De luchtruimherziening zal in 2023 concrete resultaten realiseren en richt zich ook op ontwikkelingen na die tijd tot aan 2035. Het plan hiervoor (de voorkeursvariant) wordt vastgelegd in de Voorkeursbeslissing. Om de Voorkeursbeslissing nader te onderbouwen wordt een milieueffectrapportage-procedure (hierna: plan-m.e.r.) doorlopen. De procedure zorgt ervoor dat op een zorgvuldige wijze informatie beschikbaar komt over mogelijke gevolgen van de luchtruimherziening voor de omgeving. Het milieueffectrapport (hierna: plan-MER) beschrijft de effecten van vier varianten voor het Nederlandse luchtruim. Deze vier varianten beschrijven ieder op een hoog abstractieniveau de inrichting, het beheer en het gebruik van het Nederlandse luchtruim.

Het bevoegd gezag gebruikt de beschreven effecten bij de onderbouwing van de beslissing over een voorkeursvariant. Deze NRD is een eerste stap in de plan-m.e.r. De NRD beschrijft wat in het plan-MER wordt onderzocht (zie scope, in paragraaf 1.5, en varianten, in Deel 2) en hoe de onderzoeken (zie toetsingskader, in Deel 3) worden uitgevoerd.

Tijdens het opstellen van deze NRD heeft overleg plaatsgevonden met overige overheden, maatschappelijke partijen en met gebruikers van het luchtruim. De daarin opgehaalde resultaten zijn gebruikt bij het opstellen van de NRD. Deze NRD ligt gedurende vier weken ter inzage. In die periode kan iedereen op de notitie reageren. Hoe en wanneer u kunt reageren staat in de kennisgeving van de NRD. Het bevoegd gezag vraagt ook advies over de NRD aan betrokken overheden en aan de Commissie voor de milieueffectrapportage.

Deze NRD bestaat uit **vier delen**:

1. Achtergrondinformatie over de luchtruimherziening en aanleiding voor een plan-m.e.r.;
2. Beschrijving van de varianten en het proces tot de voorkeursvariant;
3. Toetsingskader voor het plan-MER van de luchtruimherziening;
4. Proces en vervolg.

m.e.r., NRD, plan-MER

Hier worden bovenstaande afkortingen kort toegelicht.

- **m.e.r. (milieueffectrapportage):** deze afkorting staat voor de m.e.r.-procedure. Een m.e.r. brengt de milieueffecten van een plan in beeld voordat de overheid daar een besluit over neemt. Bij de m.e.r. wordt verschil gemaakt tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r.:
    - **plan-m.e.r.:** ondersteunt de overheid bij strategische afwegingen, zoals een omgevingsvisie en ook het programma luchtruimherziening.
    - **project-m.e.r.:** bij een besluit over realisatie van een activiteit volgt een project-m.e.r. over de milieugevolgen van concrete alternatieven. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om een luchthavenbesluit.
- **NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau)**: dit is de eerste stap in de (plan-)m.e.r. In dit (start)document wordt vastgelegd wat de scope van het programma is welke varianten er worden onderzocht en op welke criteria (toetsingskader) deze worden getoetst.
- **plan-MER (plan-milieueffectrapport):** Deze afkorting verwijst naar het rapport waar de (milieu)effecten staan beschreven.

1. Op weg naar de Voorkeursbeslissing over de luchtruimherziening

Dit eerste deel beschrijft het 'hoe en waarom' van de luchtruimherziening. De volgende onderwerpen worden besproken:

- De aanleiding voor de luchtruimherziening;
- Het doel van de luchtruimherziening;
- Hoe het proces van de luchtruimherziening verloopt en waar het programma staat;
- De reden om een plan-m.e.r. te doorlopen;
- De scope van de plan-m.e.r.;
- Voortoets;
- Relatie met andere plannen.

1.1 Aanleiding voor de luchtruimherziening

De indeling van het Nederlandse luchtruim en het gehanteerde luchtverkeersleidingconcept zijn in de vorige eeuw ontstaan en hebben zich sindsdien organisch ontwikkeld. De afgelopen decennia hebben grote veranderingen in het gebruik van het luchtruim plaatsgevonden en deze zullen zich ook in de toekomst blijven voordoen. De luchtvaart is in een aantal decennia fors gegroeid en nieuwe vormen van luchtvaart kondigen zich aan (zoals drones). De grenzen aan de capaciteit van het huidige luchtruim zijn bereikt en de vraag groeit. Het luchtruim dient ook in de toekomst voldoende capaciteit en toegankelijkheid te bieden ten behoeve van de bereikbaarheid van Nederland door de lucht. Dit noopt tot modernisering en herstructurering. Tegelijk veranderen de opvattingen in de samenleving over luchtvaart en is er meer aandacht gekomen voor de nadelige effecten van luchtvaart zoals uitstoot en geluidsoverlast. Ook de noodzaak om actief klimaatbeleid te voeren, raakt het luchtvaartbeleid en vraagt om een nieuwe balans voor de toekomst.

De basisstructuur van ons luchtruim is niet mee veranderd en volstaat niet langer om de uitdagingen van de toekomst aan te kunnen op het vlak van capaciteit, efficiëntie en duurzaamheid. Het is daarom noodzakelijk om het luchtruim op een fundamentele wijze te herzien. Zo ontstaan nieuwe mogelijkheden om civiele en militaire gebruikersbehoeften in te vullen, gebruiksfuncties in samenhang te bekijken (bijvoorbeeld verkeersstromen van Schiphol en andere civiele luchthavens) en routes te verbeteren om geluid en/of emissies te beperken.

Uit de integrale behoeftestelling luchtruimgebruik (zie de Startbeslissing die in april 2019 is genomen) blijkt dat inpassing van alle gebruikerswensen leidt tot beperkingen en knelpunten bij de vele, verschillende luchtruimgebruikers. Gesprekken met stakeholders onderstrepen de grote wens van veel burgers om vliegroutes en het gebruik daarvan duurzaam in te passen in het Nederlandse luchtruim met zo min mogelijk uitstoot en hinder.

De noodzaak van een integrale herziening van het luchtruim is in 2012 al voorzien in de Luchtruimvisie en door dit Kabinet vastgelegd in het regeerakkoord 'Vertrouwen in de Toekomst'. Daarin staat het voornemen om de indeling van het Nederlandse luchtruim per 2023 of zoveel eerder als mogelijk te herzien.

1.2 Doel van de luchtruimherziening

De luchtruimherziening kent de volgende opgave: de realisatie van een integrale, toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim, gebaseerd op een zorgvuldige afweging van publieke belangen, in samenwerking met (internationale) partners en in gerichte dialoog met de omgeving (stakeholders). Gelijkblijvende of verbeterende veiligheid is een randvoorwaarde voor de herziening van het Nederlandse luchtruim[1].

Vanuit de probleemanalyse en opgave richt de luchtruimherziening zich op de volgende doelen:

- Verruimen van civiele en militaire capaciteit in het luchtruim;
- Verduurzaming; verminderen van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluid, CO_2, NO_x en (ultra)fijnstof);
- Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim ten behoeve van alle luchtruimgebruikers.

De realisatie van deze doelen gebeurt langs **drie sporen**, welke in paragraaf 1.5 worden toegelicht.

1.3 Waar staan we in het proces?

Het programma Luchtruimherziening hanteert een gefaseerde aanpak, geïnspireerd op het MIRT. (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Kern daarvan is getrechterde besluitvorming: van breed kijken, belangen en wensen ophalen tot het opstellen van varianten en het trechteren naar één oplossingsrichting. De volgende fasen worden doorlopen: Onderzoeksfase, Verkenningsfase, Planuitwerkingsfase en Realisatiefase. In iedere fase worden stakeholders actief betrokken. Iedere fase eindigt met een beslisdocument waarin inzichtelijk wordt gemaakt hoe een beslissing tot stand is gekomen, wat de beslissing inhoudelijk betekent en wat het vervolgtraject is.

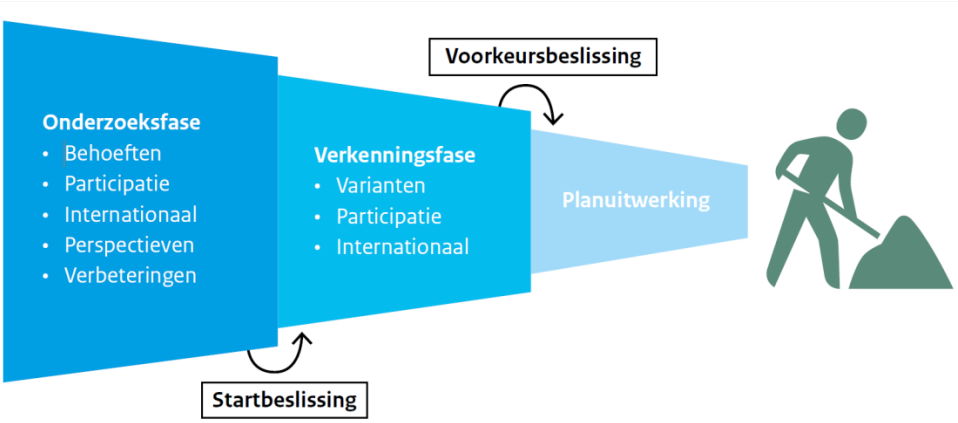
In de Onderzoeksfase is vastgesteld dat er voldoende aanleiding is om het programma te starten. In de Startbeslissing zijn de definitie en afbakening vastgelegd van het probleem dat het programma zal aanpakken, alsmede het proces dat wordt doorlopen in de Verkenningsfase. Daarmee is onder andere besloten om: "*...de Voorkeursbeslissing mede te baseren op een plan-m.e.r. waarin relevante, maatschappelijke effecten van de verkende oplossingsrichtingen worden geanalyseerd*".

Het programma bevindt zich nu in de Verkenningsfase: daarin worden vier varianten uitgewerkt en getoetst om uiteindelijk te komen tot een voorkeursvariant. Deze NRD is de eerste stap van de plan-m.e.r. en beschrijft de reikwijdte en het detailniveau van de varianten. Mede op basis van het plan-MER neemt het bevoegd gezag een beslissing voor de voorkeursvariant, dat is de Voorkeursbeslissing. Daarna komen nog de Planuitwerking- en Realisatiefase, waarin de Voorkeursbeslissing vervolgens concreet wordt uitgewerkt en

[1] Met het Nederlandse luchtruim wordt in dit document bedoeld de zogenaamde Amsterdam Flight Information Region (FIR) en de Amsterdam Upper Information Region (UIR). De Amsterdam FIR strekt zich uit boven het Nederlandse grondgebied en een groot deel van de Noordzee. Meer informatie over het luchtruim is te vinden op www.luchtvaartindetoekomst.nl, en in het bijzonder in het deel over de luchtruimherziening, in het document Quickscan Luchtruim.

toegepast. Gedurende het gehele programma worden via formele en informele participatie wensen en belangen van stakeholders opgehaald.

De figuur hieronder geeft het proces schematisch weer.



1.4 Waarom een plan-m.e.r.?

Het bevoegd gezag wil komen tot een goed onderbouwde Voorkeursbeslissing waarin alle belangen navolgbaar zijn meegewogen. De plan-m.e.r. biedt een zorgvuldige procedure, leidt tot de beschikbaarheid van goede beslisinformatie en waarborgt dat iedereen zijn/haar belangen kan inbrengen.

Zorgvuldige procedure
De procedure voor de plan-m.e.r. is gekoppeld aan de besluitvorming over het programma en zorgt voor structuur in het planproces. De eerste stap van de plan-m.e.r., het uitbrengen van de NRD, is bedoeld om het voorgenomen besluit goed te omschrijven en zicht te geven op het onderzoek dat gaat plaatsvinden. De NRD en de mogelijkheid om zienswijzen in te brengen, maakt dat in een vroeg stadium over de opzet van het programma en het onderzoek argumenten naar voren kunnen worden gebracht, die het bevoegd gezag kan betrekken bij de verdere uitwerking. Bij de publicatie van de concept-Voorkeursbeslissing geeft het opgestelde plan-MER de informatie waarop het bevoegd gezag zich mede baseert. Op het uitgevoerde onderzoek en op de concept-Voorkeursbeslissing kunnen wederom zienswijzen worden ingebracht.

Goede informatie
Het doel van een plan-m.e.r. is om in de besluitvorming het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen. In plaats van alleen milieu- en natuureffecten mee te nemen, heeft het bevoegd bezag besloten om de reikwijdte van het plan-MER voor de luchtruimherziening te verbreden door ook te kijken naar effecten op capaciteit, efficiëntie en veiligheid (zie: toetsingskader in Deel 3). In het plan-MER worden op een samenhangende, objectieve en systematische wijze de (milieu)effecten beschreven, die naar verwachting optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. toetst in een openbaar advies of de milieu-informatie in het opgestelde plan-MER van voldoende kwaliteit is.

Inbreng van belangen
Voor deze NRD en het plan-MER krijgt eenieder de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Na afloop wordt voor zowel de NRD als het plan-MER een Nota van Antwoord opgesteld met een reactie op de ingediende zienswijzen en de manier waarop daaraan gevolgen worden verbonden. De NRD en het plan-MER worden getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r., die ook de ingebrachte zienswijzen bij haar advies betrekken.

1.5 Scope plan-m.e.r.

In de Startbeslissing is een aanpak vastgesteld die bestaat uit drie zogenaamde sporen:

- Resultaten behaald vóór 2023 (spoor 1);
- Resultaten behaald in 2023 (spoor 2);
- Resultaten behaald ná 2023 (spoor 3).

De resultaten **vóór 2023** zijn tussentijdse verbeteringen in het huidige luchtruim. De prioriteit ligt daarbij op het wegnemen van belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport. Deze tussentijdse verbeteringen in het huidige luchtruim vallen buiten de reikwijdte van deze plan-m.e.r. Dit is een reeds lopend en zelfstandig traject dat zich binnen de huidige luchtruimindeling en werkwijze afspeelt. De realisatie hiervan vindt plaats uiterlijk in de winter van 2021/2022. In en ná 2023 kunnen de routes anders komen te liggen. In de luchtruimherziening zijn de lokale vertrek- en naderingsroutes (B+) en de aansluitroutes namelijk geen uitgangspunt.

In 2023 worden een aantal belangrijke stappen gezet: de realisatie van de hoofdstructuur 2023 die de realisatie van de voorkeursvariant ná 2023 (hoe deze er ook uit gaat zien) mogelijk maakt. Het gaat hierbij om een betere benutting van het luchtruim: de herinrichting van het noordelijk deel en van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlands luchtruim. De realisatie van de hoofdstructuur 2023 valt binnen de reikwijdte van deze plan-m.e.r.

Ná 2023 wordt voortgebouwd op deze hoofdstructuur 2023. Deze staat aan de basis van elk van de varianten die worden gebruikt om uiteindelijk te komen tot een voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant beschrijft een plan voor een doorontwikkeling van een toekomstbestendig luchtruim vanaf 2023 op weg naar 2035. De wijze van afhandeling van het verkeer en de planning van het gebruik van het verkeer blijven zich ontwikkelen. Het luchtruim van de toekomst is in ieder geval:

- Duurzaam: in staat om de verschillende gebruiksfuncties mogelijk te maken met betere milieuprestaties;
- Robuust: in staat om onder vrijwel alle omstandigheden de benodigde capaciteit, zowel civiel als militair, te faciliteren;
- Adaptief: in staat om nieuwe gebruiksfuncties en luchtruimgebruikers mogelijk te maken zonder een complex en langdurig ontwikkeltraject (klaar voor de toekomst).

Het plan geeft richting aan de implementatie in blokken van ongeveer vijf jaar (zie Startbeslissing). Het plan draagt daarnaast bij aan een adaptief beheerd luchtruim met bijbehorende innovatie & ontwikkelmethoden. Binnen de reikwijdte van deze plan-m.e.r. zit: de hoofdstructuur 2023 en de ontwikkeling van 2023-2035. Voor de implementatie van de stappen in 2023-2035 zijn vele mogelijkheden. Daarom zijn daar varianten voor gedefinieerd die op effecten worden beoordeeld. De hoofdstructuur 2023 zal worden meegenomen in alle varianten. Vervolgens wordt een voorkeursvariant (inclusief de hoofdstructuur) samengesteld, die mogelijk een mengvorm van meerdere varianten is. De varianten en het proces naar de voorkeursvariant worden beschreven in Deel 2 van deze NRD.

Om de varianten te toetsen en vergelijken zijn er toetsingscriteria opgesteld. Deze criteria zijn zo gekozen dat ze behulpzaam zijn vóór en passen bíj de te nemen keuze voor de voorkeursvariant op hoofdlijnen. Hierbij past dus ook een beoordeling van de varianten, inclusief de voorkeursvariant, op hoofdlijnen. Het detailniveau van de toetsingscriteria is daarom lager dan bijvoorbeeld in een MER voor een specifieke luchthaven of in een studie van de inrichting van een deel van het luchtruim. De lokale effecten van de varianten worden om die reden daarom ook niet meegenomen.

1.6 Voortoets

Voor het programma Luchtruimherziening wordt een voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming uitgevoerd. Deze voortoets is op hoofdlijnen, aansluitend op het detailniveau van het programma Luchtruimherziening. Daarbij wordt getoetst of er een kans is op negatieve effecten voor de wettelijke instandhoudingsdoelen voor Natura 2000-gebieden. Als significant negatieve effecten niet zijn uit te sluiten moet er een passende beoordeling worden uitgevoerd.

1.7 Raakvlakprojecten

Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste raakvlakken met andere projecten.

Luchtvaartnota
Voor het eind van 2019 komt het Kabinet met een nieuwe Luchtvaartnota. Deze betreft de periode 2020-2050 en geeft richting aan de ontwikkeling van luchtvaart in Nederland. De nota geeft antwoord op de vraag hoe luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere publieke belangen als veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. De beleidskeuzes in de nota zijn kaders voor de luchtruimherziening. De beleidskeuzen voor de toekomst van de Nederlandse luchtvaart in de luchtvaartnota vormen daarmee uitgangspunten voor de luchtruimherziening. Vooruitlopend op de te maken beleidskeuzes in de nota wordt, door het programma Luchtruimherziening in nauwe samenwerking met het programma Luchtvaartnota gewerkt met enkele uitgangspunten (zie ook paragraaf 2.5).

iCAS
De ontwikkeling en implementatie van de vervanging van het AAA-verkeersleidingssysteem van LVNL, iCAS, loopt tegelijkertijd met het programma Luchtruimherziening. Het project iCAS vraagt inzet en schaarse technische en operationele capaciteit van met name LVNL, maar ook CLSK. Daarnaast kent het project iCAS realisatieperiodes waarin luchtruimwijzigingen niet mogelijk zijn. De planning van de activiteiten en realisatiemomenten in het programma Luchtruimherziening moet dus rekening houden met de mogelijkheden en beperkingen die het project iCAS oplevert.

Inrichten van één ATM-bedrijf
LVNL en CLSK werken aan het samenvoegen van de civiele en militaire verkeersleiding in één organisatie. Deze ontwikkeling loopt parallel met het programma Luchtruimherziening. De samenvoeging biedt inhoudelijk kansen (het beheren van het luchtruim tot 8 km hoogte door één ATM-bedrijf biedt bijvoorbeeld voordelen op het gebied van informatie-uitwisseling en coördinatie) maar vereist net als de andere projecten inzet van schaarse expertise. Het programma Luchtruimherziening houdt in de planning rekening met deze aspecten.

Ontwikkelingen binnen Europees verband
Er wordt binnen Europa gewerkt aan het verbeteren van de inrichting en het beheer van het Europese luchtruim, onder de term Single European Sky (SES). Daarbij wordt onderzoek verricht naar nieuwe concepten, processen en technieken, onder de term SESAR (SES ATM Research). De invoering van een aantal concepten zijn verplicht gesteld, onder de term Pilot Common Projects (PCP).

In maart 2019 is de European Airspace Architecture Study uitgebracht met daarin een roadmap om de capaciteit van en samenwerking in het Europese luchtruim fors te verbeteren door belemmerende factoren aan te pakken. In FABEC-verband werkt Nederland samen met België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg en Zwitserland aan verdere harmonisatie en coördinatie op luchtruimgebied.

2. Vier varianten

Dit Deel 2 gaat in op de vraag wat er in het plan-MER wordt onderzocht. Op weg naar de Voorkeursbeslissing worden vier varianten overwogen die allen voortbouwen op de hoofdstructuur 2023. Dit deel licht de volgende onderwerpen toe:

- Varianten;
- Van twee hoofdkeuzes naar vier varianten;
- Beschrijving van de varianten;
- Waaruit de varianten zijn opgebouwd;
- De gehanteerde kaders en uitgangspunten tijdens het ontwerpproces;
- Het proces tot aan de voorkeursvariant.

2.1 Varianten

Op zoek naar de voorkeursvariant
De luchtruimherziening wordt uitgevoerd om een aantal doelen te realiseren: samen leiden die tot een beter gebruik van het Nederlandse luchtruim. De doelen liggen niet vanzelfsprekend in elkaars verlengde. Dat maakt dat uiteenlopende wijzen van inrichting, beheer en gebruik van het luchtruim denkbaar zijn, die verschillend uitpakken voor de genoemde doelen. Om uit te vinden wat het beste past bij de hele set aan doelstellingen worden verschillende varianten naast elkaar op hun effecten onderzocht. Deze vier varianten beschrijven ieder op een hoog abstractieniveau de inrichting, het beheer en het gebruik van het Nederlandse luchtruim. De hoofdstructuur 2023 zal worden meegenomen in alle varianten.

Met de resultaten van het effectonderzoek in de plan-m.e.r. wordt uit de onderzochte varianten een voorkeursvariant (inclusief de hoofdstructuur) samengesteld, die mogelijk een mengvorm van de onderzochte varianten zal zijn. Die voorkeursvariant komt volgens het bevoegd gezag het meest tegemoet aan de doelstellingen van de luchtruimherziening.

De varianten in de plan-m.e.r. bepalen het ‘speelveld’ waaruit de voorkeursvariant wordt samengesteld. Varianten voor het luchtruim, die niet zijn onderzocht op effecten, vallen als mogelijkheid af. Om die reden is het nodig vooraf goed na te denken over de keuze van de varianten. Dit deel van de NRD omschrijft welke varianten in de plan-m.e.r. worden meegenomen en legt uit waarom die keuze is gemaakt.

Bij de ontwikkeling van de varianten gelden een drietal principes:

1. De varianten gaan over de afhandeling van het vliegverkeer;
2. Een realistische keuze: de varianten zijn uitvoerbaar én verschillen van elkaar;
3. Het aantal varianten is om praktische redenen beperkt.

1. Afhandeling van het vliegverkeer
Het programma Luchtruimherziening is op zoek naar de meest geschikte inrichting van het Nederlandse luchtruim. De knoppen waaraan gedraaid kan worden bij de inrichting van het luchtruim zijn de wijze van afhandeling, de ruimte (gebruik, route, hoogte) en de tijd. Het gaat om vrij technische keuzen en niet om, bijvoorbeeld, vraagstukken over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Dat soort keuzen staan in de Luchtvaartnota. De Luchtvaartnota stelt vast ‘wat’ de kaders van de luchtvaart zijn (zoals de omvang van de

luchtvaart) en het programma luchtruimherziening is bedoeld om te bepalen 'hoe' het luchtruim binnen die kaders het beste ingedeeld en gebruikt kan worden.

Bovenstaande neemt niet weg dat de uitkomst van de luchtruimherziening maatschappelijke gevolgen heeft. Daarom worden de verschillende varianten langs de maatlat gelegd van de maatschappelijke doelen van het programma. De doelen komen direct terug in het toetsingskader, waarmee alle varianten op effecten worden beoordeeld.

Doelen worden gebruikt om effecten te bepalen, niet om varianten samen te stellen
In de onderzoeksfase is verkend hoe het luchtruim er uit kan zien als telkens één maatschappelijk doel centraal staat bij het ontwerp. Een variant die bijvoorbeeld geheel wordt ontworpen op verhoging van de capaciteit of een variant die alleen verlaging van de emissies nastreeft. Dat leidt wel tot interessante vergezichten, maar niet tot realistische varianten.

De maatschappelijke doelen spelen een andere rol in het programma. Elk doel levert een of meer criteria voor het toetsingskader waarmee de effecten van de varianten worden bepaald. De plan-m.e.r. onderzoekt hoe de varianten scoren op de verschillende maatschappelijke doelen. Zo ontstaat inzicht in de maatschappelijke gevolgen van de verschillende technische mogelijkheden om het luchtruim opnieuw in te delen. Met dat inzicht kunnen de andere overheden hun besluit onderbouwen en verantwoorden over de wijze waarop het luchtruim wordt ingedeeld.

2. Naar een realistische keuze
De varianten moeten uitvoerbaar zijn en ook duidelijk van elkaar verschillen. Als varianten van elkaar verschillen ontstaat inzicht in de effecten van de diverse ontwerpkeuzes. Hierdoor krijgen de andere overheden en betrokkenen informatie voorgelegd waarin de gevolgen van keuzen zichtbaar worden. De verschillen moeten echter niet geforceerd worden uitvergroot; het is ook nodig om realistische en uitvoerbare varianten te onderzoeken. Het mogen geen op papier aantrekkelijke varianten zijn die niet uitgevoerd kunnen worden.

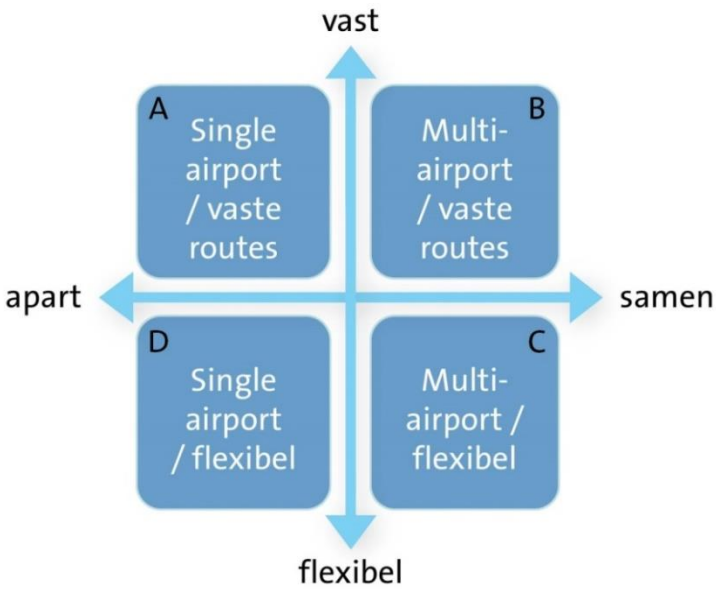
De nieuwe inrichting, beheer en gebruik van het luchtruim moet uitvoerbaar zijn voor de betrokken organisaties in termen van bezetting, werklast, management en financiën. Daarnaast moeten de wijzigingen van het luchtruim ook operationeel door te voeren zijn in termen van veiligheid en tijdelijke reducties van de capaciteit. De praktische, technische, financiële en politiek bestuurlijke uitvoerbaarheid wegen mee bij de beoordeling van varianten, maar zijn geen onderdeel van het maatschappelijk toetsingskader in deze plan-m.e.r. Het principe 'realistische keuze' leidt tot varianten die verschillende kansrijke oplossingsrichtingen beschrijven. Kansrijk in de zin van uitvoerbaar en verschillend in de betekenis dat er wat te kiezen valt. Extremen vallen bij voorbaat af.

3. Een beperkte set aan varianten
Het derde principe heeft vooral een praktische achtergrond. Het aantal varianten dat onderzocht kan worden moet overzichtelijk zijn én inzicht bieden. Met circa vier varianten is de uitvoering van het onderzoek praktisch mogelijk en kan het onderzoek voldoende diepgang krijgen.

De varianten moeten wel voldoende inzicht geven om de voorkeursvariant samen te kunnen stellen. De varianten moeten een logische samenhang krijgen, waarmee het hele speelveld wordt gedekt.
De resultaten van het onderzoek moeten inzicht geven in welke onderdelen van het speelveld het goed doen en welke minder. Met dat inzicht kan een nieuwe variant, de voorkeursvariant, worden samengesteld, die over het geheel genomen het beste scoort. Op die wijze wordt met een beperkt aantal varianten toch veel inzicht verkregen voor het onderbouwen van de voorkeursvariant.

2.2 Van twee hoofdkeuzes naar vier varianten

In de afgeronde Onderzoeksfase van het programma Luchtruimherziening kwamen twee hoofdkeuzes naar voren voor het ontwerpen van een nieuwe inrichting, beheer en gebruik van het luchtruim. Die hoofdkeuzes gaan vooral over verschillende manieren van de afhandeling van het vliegverkeer. De eerste keuze gaat over de mate waarin vliegverkeer van verschillende luchthavens **samen** (Nederlandse luchtruim is één geheel) of **apart** (iedere luchthaven krijgt afzonderlijk deel van het luchtruim toegewezen) wordt afgehandeld. De tweede keuze gaat over de mate waarin daarbij **vaste** routes worden gebruikt (vliegtuigen zitten al op grote afstand van de luchthaven achter elkaar) of juist **flexibiliteit** voorop staat (het verkeer wordt over een groter gebied gespreid en pas dichterbij de luchthaven in een rijtje gezet). Onderstaande figuur geeft de vier varianten schematisch weer.



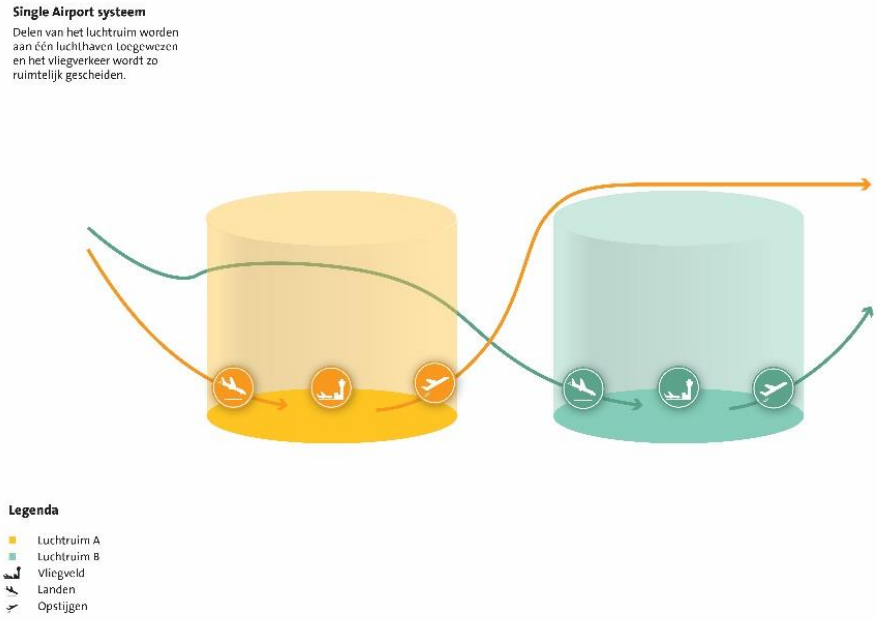
Hoofdkeuze 1: apart versus samen

De eerste hoofdkeuze varieert in de mate van samenwerking. Aan de ene kant van de denklijn staat de afhandeling van het vliegverkeer vanuit elke luchthaven afzonderlijk. Elke luchthaven krijgt een deel van het luchtruim toegewezen: het single-airport concept. Aan de andere kant van de denklijn krijgen de luchthavens een gemeenschappelijk luchtruim voor de afhandeling. De afhandeling van het vliegverkeer wordt hierbij voor alle luchthavens gezamenlijk gecoördineerd: het multi-airport concept. In dit concept gaat het om een andere afhandeling van vliegverkeer door de verkeersleiding, niet om een andere verdeling van het verkeer over luchthavens. Tussenvormen zijn denkbaar, waarbij de samenwerking zich bijvoorbeeld beperkt tot een deel van de luchthavens of het vliegverkeer.

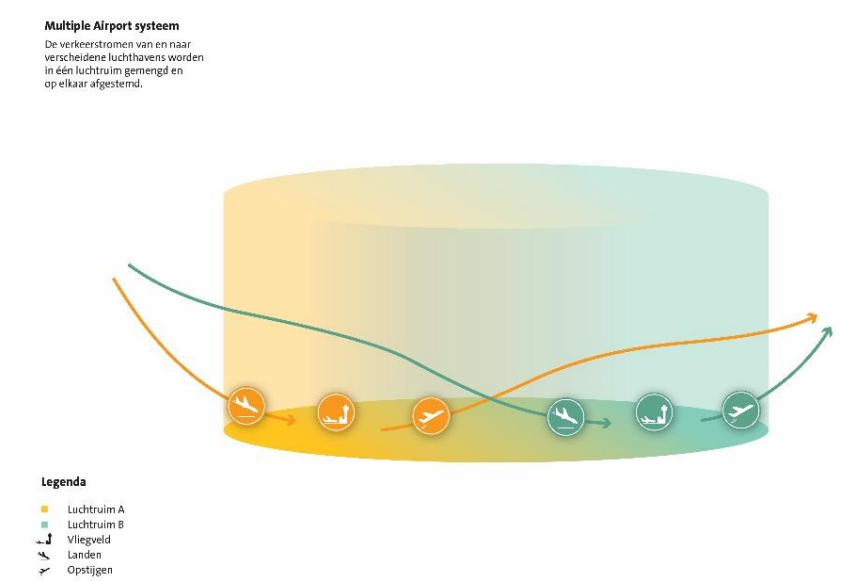
Hoe werkt het nu?

Nederland kent een grote mate van interactie tussen het verkeer van de luchthavens Schiphol, Rotterdam, Lelystad en Eindhoven. Dit heeft te maken met de relatief kleine afstand tussen deze luchthavens. De routes van het verkeer van en naar één van deze luchthavens kruisen elkaar vaak. Het verkeer van deze luchthavens wordt grotendeels in hun eigen TMAs afgehandeld. Dit heeft het meeste het karakter van een single-airport systeem.

1. **Single-airport.** Delen van het luchtruim worden aan één luchthaven toegewezen en het vliegverkeer wordt ruimtelijk gescheiden. Het betreft hier de lagere delen van het luchtruim rond luchthavens (de TMAs). Het huidige luchtruim is deels volgens dit concept ontworpen.



2. **Multi-airport.** De verkeerstromen van en naar verscheidene luchthavens worden in één luchtruim gemengd en op elkaar afgestemd. Dit vraagt om een goede planning vooraf, voorspelbaarheid van het verkeer en coördinatie van de lokale luchtverkeersleidingsdiensten onderling en samenwerking van de luchthavens.



Hoofdkeuze 2: vast versus flexibel

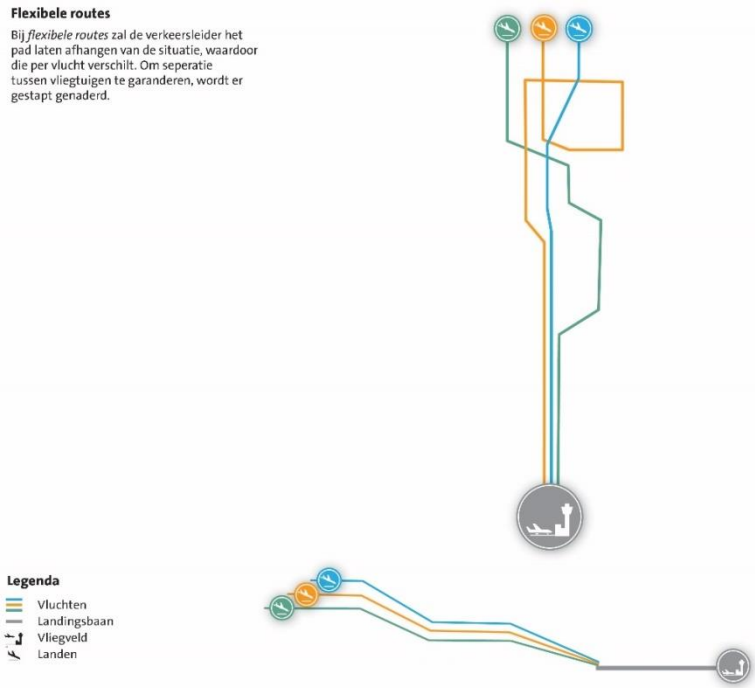
De tweede hoofdkeuze gaat over de flexibiliteit van de routes. Aan de ene kant van de denklijn staat dat het verkeer kan worden afgehandeld volgens volledig vooraf geplande en vaste routes. Aan de andere kant van de denklijn staat dat voor elk vliegtuig op elk moment de beste route naar de bestemmingsluchthaven wordt bepaald. De route is dan niet vooraf gepland en wordt flexibel bepaald op basis van het aanbod van verkeer. Ook hier zijn tussenvormen denkbaar, bijvoorbeeld dat de vaste routes alleen gelden voor delen van het handelsverkeer.

Hoe werkt het nu?

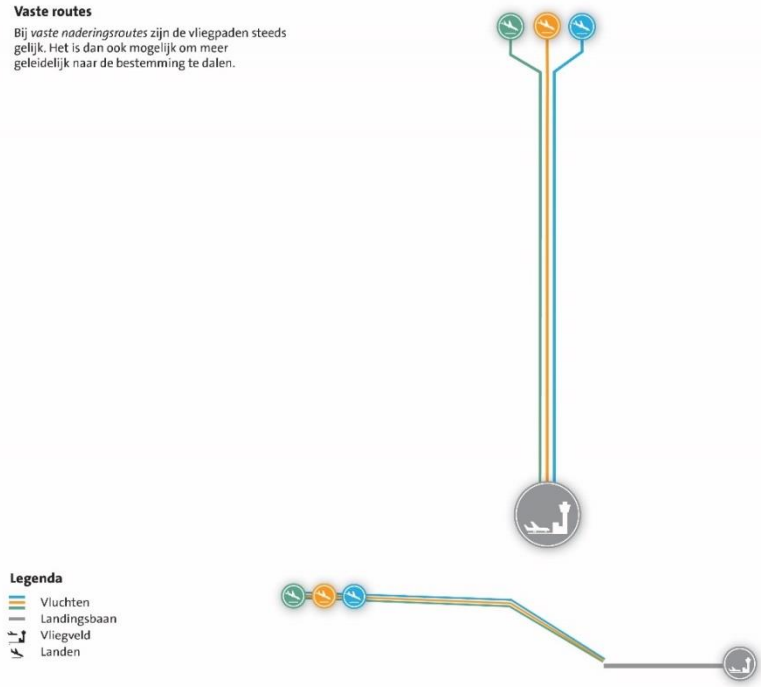
Voor vertrekkend verkeer wordt op Schiphol gebruik gemaakt van vaste routes. Voor aankomend verkeer wordt overdag vaak gebruik gemaakt van 'vectoring': de luchtverkeersleider geeft instructies om het verkeer goed en veilig af te handelen. Daarbij kan de luchtverkeersleider telkens de meest optimale oplossing kiezen, inspelend op o.a. het aanbod van vliegtuigen, het actuele baangebruik, en de weeromstandigheden.

In veel luchthavens in de landen om ons heen wordt ook bij aankomst gevlogen volgens vaste routes. Hierbij volgen vliegtuigen vooraf bepaalde routes van/naar de baan. Door de toegenomen technische mogelijkheden in de cockpit kunnen vrijwel alle vliegtuigen zeer precies navigeren, wat de introductie van dergelijke vaste routes mogelijk maakt. Het gaat om vaste routes naar locatie en hoogte.

3. **Flexibele routes.** De luchtverkeersleider stuurt elke individuele vlucht, afhankelijk van de situatie op dat moment, zo goed mogelijk *("...draai zoveel graden naar links, zak zoveel voet in hoogte, reduceer de snelheid met zoveel knopen... "*). Deze wijze van afhandelen zorgt voor een spreiding van het verkeer over een groter gebied.



4. **Vaste routes.** Zowel vertrekkend als aankomend verkeer vliegt volgens vaste vooraf gedefinieerde routes. Deze routes worden ontworpen, officieel gepubliceerd en in de computers aan boord van de vliegtuigen geladen. Naast de routes kunnen ook de vluchtprofielen in hoogte en tijd van tevoren afgesproken worden: *"...arriveer op dit tijdstip op dat punt op die hoogte met deze snelheid..."*. Hiermee wordt het verloop van vluchten in een vroeg stadium met hoge mate van precisie bepaald.



De varianten dienen realistisch en uitvoerbaar te zijn. Bij de twee hoofdkeuzes wordt daarom niet naar extremen gezocht maar naar een optimale invulling. Zo zal er in de varianten met vaste routes ook enige mate van flexibele routes zijn en vice versa. Verder zijn deze hoofdkeuzes onafhankelijk van elkaar, dat wil zeggen: het is mogelijk om de keuzes los van elkaar te maken. Dit leidt tot vier varianten (single-/multi-airport en vaste routes/flexibele routes), die ieder hun eigen uitdagingen, voordelen en beperkingen kennen.

2.3 Beschrijving van de vier varianten met kenmerkende bouwstenen

Elke variant wordt uitgewerkt voor het gebruik van het luchtruim door alle soorten vliegverkeer: van handelsverkeer en militaire operaties tot General Aviation (hierna: GA) en drones. Bij elk van de varianten vindt een logische invulling plaats, die aansluit op het profiel van de variant. Deze invulling van de varianten vindt plaats bij de verdere uitvoering van de plan-m.e.r. In deze paragraaf zijn de vier varianten beschreven.

Variant A: Single-airport met vaste routes

In deze variant vliegt verkeer van en naar een luchthaven in een apart luchtruim over vaste routes. Iedere luchthaven heeft hierbij een eigen TMA (luchtruim). Delen van het luchtruim worden aan één luchthaven toegewezen en het vliegverkeer wordt op deze manier ruimtelijk gescheiden. Door tevens gebruik te maken van vaste routes (en te zorgen dat deze geen interactie hebben met elkaar) kan ervoor gezorgd worden dat de uitvoering zo dicht mogelijk tegen de gemaakte planning ligt. De karakteriserende eigenschap van deze variant dat de complexiteit in het ontwerp zelf wordt verlaagd.

De vaste routes van de stromen handelsverkeer van en naar de luchthavens laten zich lastig combineren met dat deel van het GA-verkeer dat op zicht vliegt. Dit vliegverkeer wordt daarom grotendeels ruimtelijk gescheiden. In het luchtruim dat vrij beschikbaar is voor GA wordt een zo laag mogelijke luchtruimclassificatie gebruikt. Voor kleine drones wordt, in lijn met Europese ontwikkelingen, luchtruim onder de 500 voet gereserveerd voor zover dit geen conflicten oplevert met andere gebruikers van het luchtruim. Grotere drones worden geïntegreerd in het luchtruim tussen het bemand verkeer. Militaire oefeningen worden zo lang mogelijk van tevoren gepland zodat andere gebruikers daar rekening mee kunnen houden.

Variant B: Multi-airport met vaste routes

In deze variant vliegt verkeer van en naar de luchthavens in een gezamenlijk luchtruim over vaste routes. Dit vraagt een intensieve samenwerking tussen de verschillende luchtverkeersleidingsdiensten en luchthavens om tot een juiste planning van de vluchten te komen. Een precies ontwerp van de routes en een tijdige uitwisseling van informatie zijn daarbij belangrijk. Door tevens gebruik te maken van vaste routes (en te zorgen dat deze geen interactie hebben met elkaar) kan ervoor gezorgd worden dat de uitvoering zo dicht mogelijk tegen de gemaakte planning ligt. De karakteriserende eigenschap van deze variant is dus een betere planning en hogere voorspelbaarheid.

Door één grote TMA voor drie of vier luchthavens (Schiphol, Rotterdam, Lelystad en eventueel Eindhoven) te creëren, zijn er minder beperkingen bij het ontwerpen van de routes. Tot bepaalde punten delen verschillende luchthavens dezelfde naderingsroutes, waarna deze worden gesplitst naar de verschillende landingsbanen van de verschillende luchthavens. Omgekeerd is het mogelijk de vertrekroutes vanaf bepaalde punten te integreren. Om snel in te springen op de behoeftes van een luchthaven, worden vergaande vormen van afstemming en samenwerking opgezet.

Net als in variant A laten de vaste routes van de stromen handelsverkeer van en naar de luchthavens zich lastig combineren met dat deel van het GA-verkeer dat op zicht vliegt. Dit vliegverkeer wordt daarom grotendeels ruimtelijk gescheiden. In het luchtruim dat vrij beschikbaar is voor GA wordt een zo laag mogelijke luchtruimclassificatie gebruikt. Voor kleine drones wordt, in lijn met Europese ontwikkelingen, luchtruim onder de 500 voet gereserveerd voor zover dit geen conflicten oplevert met andere gebruikers van het luchtruim. Grotere drones worden geïntegreerd in het luchtruim tussen het bemand verkeer. Militaire oefeningen worden zo lang mogelijk van tevoren gepland zodat andere gebruikers daar rekening mee kunnen houden.

Variant C: Multi-airport met flexibele routes

In deze variant worden verkeersstromen geïntegreerd en vliegt verkeer van en naar de luchthavens in een gezamenlijk luchtruim over flexibele routes. Dit vraagt om afstemming van de stromen van en naar de verschillende luchthavens in het Nederlandse luchtruim om tot een juiste planning van de vluchten te komen.

Door één grote TMA voor drie of vier luchthavens (Schiphol, Rotterdam, Lelystad en eventueel Eindhoven) te creëren, zijn er minder beperkingen bij het ontwerpen van de routes. Om snel in te springen op de behoeftes van een luchthaven, worden vergaande vormen van afstemming en samenwerking opgezet.

Om de stromen van en naar de verschillende luchthavens in het Nederlandse luchtruim te kunnen afstemmen is technische ondersteuning voor de luchtverkeersleider noodzakelijk.

De flexibele routes geven mogelijkheden om snel in te springen op mogelijke verstoringen. Daarbij moet in het multi-airport concept gezorgd worden voor afstemming van de verschillende verkeerstromen.

Voor GA en drones geldt dat deze een zo breed mogelijke toegang hebben tot het luchtruim. Om dit mogelijk te maken zullen er meer eisen worden gesteld aan de operaties van de GA en drones. De flexibele routes kunnen ondersteunen bij het toegankelijk maken en houden van luchtruim voor verschillende gebruikers. Automatisering is hierbij nodig om de verkeersleider te ondersteunen.

Variant D: Single-airport met flexibele routes

In deze variant vliegt verkeer van en naar een luchthaven in een apart luchtruim over flexibele routes. Iedere luchthaven heeft hierbij een eigen TMA-luchtruim. Dankzij de flexibiliteit kan snel op veranderingen in het verkeersaanbod en op verstoringen van buitenaf worden ingespeeld, zowel in de routes als in de verkeersafhandeling.

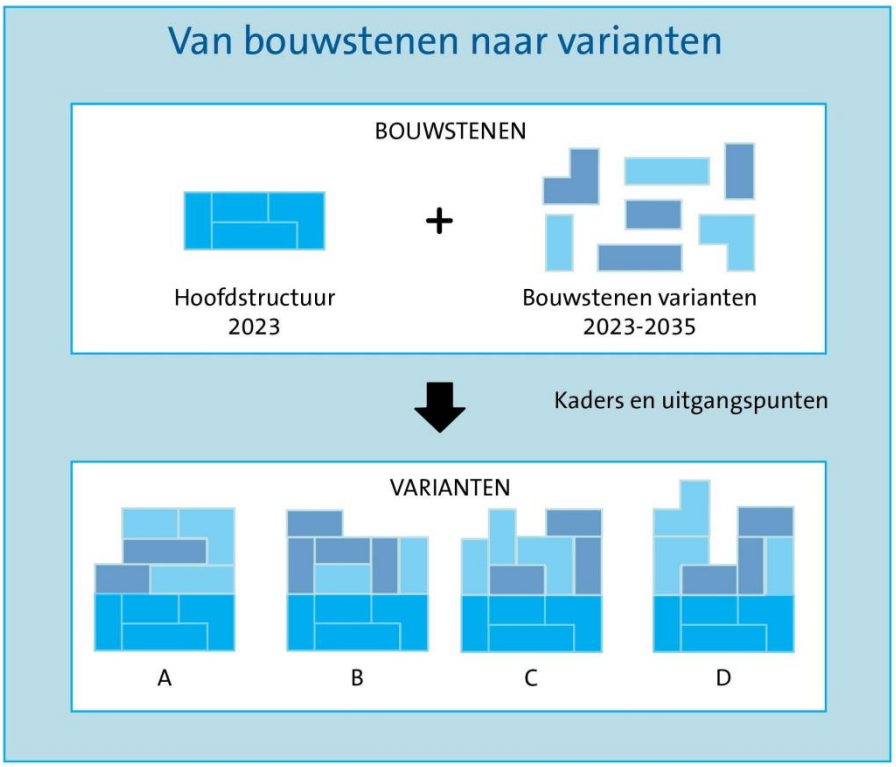
Automatisering wordt gebruikt om de luchtverkeersleiding te ondersteunen en daarmee te ontlasten. Ook voor de aansluiting op de hoger gelegen routes worden nieuwe technologieën gebruikt om in te spelen op het wisselende aanbod van zowel civiel als militair verkeer.

Net als in variant C geldt voor GA en drones dat deze een zo breed mogelijke toegang hebben tot het luchtruim. Om dit mogelijk te maken zullen er meer eisen worden gesteld aan de operaties van de GA en drones. De flexibele routes kunnen ondersteunen bij het toegankelijk maken en houden van luchtruim voor verschillende gebruikers. Automatisering is hierbij nodig om de verkeersleider te ondersteunen.

2.4 Opbouw variant

In de Onderzoeksfase is onderzocht hoe het luchtruim er uit kan zien als telkens één maatschappelijk doel (geluid, duurzaamheid, civiele of militaire capaciteit) centraal staat bij het ontwerp. Dit levert geen realistische varianten op, maar wel inzicht in de extremen waarbinnen de varianten worden ontwikkeld. Daarnaast is ook onderzocht welke technische innovaties kansrijk zijn in de periode tot 2035. Dit heeft, met de inbreng van operationele experts, kennisinstellingen, gebruikers en verschillende participatie-activiteiten, geleid tot een verzameling bouwstenen. Ook is inzichtelijk geworden welke groepen bouwstenen elkaar versterken of juist conflicteren. In het vervolg van de Verkenningsfase wordt elke variant opgebouwd uit verschillende van deze bouwstenen.

De kenmerkende bouwstenen van de variant 2023-2035 zijn in de uitleg van de varianten al kort toegelicht. Sommige bouwstenen zullen in iedere variant terugkomen, dit zijn de bouwstenen die worden gebruikt in de hoofdstructuur 2023 zoals in de Startbeslissing staat beschreven.



Hoofdstructuur 2023

Uit de Luchtruimvisie 2012, de opgehaalde behoeftestelling, de expertsessies (in de Onderzoeksfase) en de participatie blijkt dat een aantal stappen in elk geval moet worden gezet om de hoofdstructuur van het luchtruim te moderniseren. Deze stappen vormen tezamen een noodzakelijke basis voor de doorontwikkeling van het Nederlandse luchtruim en de afhandeling van het verkeer. Deze eerste stappen worden uitgevoerd onder regie van het programma Luchtruimherziening. Het gaat hier om de realisatie van de:

- Herinrichting van het noorden van het Nederlands luchtruim, door het inpassen van een militair oefengebied (o.a. voor de F-35) in het noorden van het Nederlands luchtruim met voldoende capaciteit om de militaire missie effectiviteit te verzekeren en het aanpassen van civiele stromen. Het streven is om dit noordelijk oefengebied onderdeel te maken van een grensoverschrijdend oefengebied.
- Herinrichting van het oosten en zuidoosten van het Nederlands luchtruim, om de ontsluiting voor het handelsverkeer van en naar Nederlandse luchthavens (met name Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam) te verbeteren.

In de Startbeslissing hebben de Minister van IenW en de Staatssecretaris van Defensie onder meer besloten tot uitvoering van bovenstaande stappen voor de realisatie van de hoofdstructuur 2023. Aan deze beslissing liggen de volgende uitgangspunten en overwegingen ten grondslag:

- Defensie heeft in het noordelijk deel van het Nederlands luchtruim nu al haar grootste aaneengesloten oefenruimte. Dit gebied ligt grotendeels boven zee en deels boven land.
- De komst van nieuwe wapensystemen (onder andere de F-35) betekent dat de behoefte aan militaire oefenruimte toeneemt.

- De behoefte voor deze oefenruimte betreft een aaneengesloten gebied dat grotendeels boven zee ligt en deels boven land. De volledige gebruikers behoeften zijn opgenomen in de integrale behoeftestelling, te vinden op: www.luchtvaartindetoekomst.nl.
- Het Europese civiele routenetwerk is dusdanig dat over het noorden van Nederland minder overvliegers zijn (vliegtuigen die geen bestemming in Nederland aandoen) dan in het zuiden.
- De ligging van luchthavens en internationale civiele verkeersstromen, mede op basis van de ligging van Nederland ten opzichte van Europa (en overige werelddelen) brengt met zich mee dat de meest intensieve civiele stromen zich van en naar het noordwesten (Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten), zuidwesten (Verenigd Koninkrijk, zuidwestelijk Europa, Afrika), zuidoosten en oosten begeven.
- Met name van en naar het zuidoostelijk deel van het Nederlands luchtruim is voor de ontsluiting voor de verkeersstromen van Schiphol en de beoogde stromen van en naar Lelystad meer ruimte nodig.
- Er zijn noordoostelijke verkeersstromen die geaccommodeerd moeten worden. Deze zijn minder intensief bevlogen dan de overige richtingen.

De combinatie van de benodigde omvang van oefenruimte en de civiele behoefte aan luchtruim maken de ontwikkeling van het oefengebied in het noordelijk deel van het Nederlands luchtruim (mogelijk grensoverschrijdend met Duitsland), in combinatie met civiele ontsluiting van het oosten en zuidoosten, de enige kansrijke optie om aan de militaire en civiele voorwaarden te kunnen voldoen. Daarom is dit standaard onderdeel van alle varianten.

2.5 Uitgangspunten en kaders in ontwerpproces

Uitgangspunten

Eind 2019 komt het Kabinet met een nieuwe Luchtvaartnota. Deze betreft de periode 2020-2050 en geeft richting aan de ontwikkeling van luchtvaart in Nederland. Vooruitlopend op de te maken beleidskeuzes in deze nota wordt door de luchtruimherziening gewerkt met de volgende uitgangspunten:

- De locatie van luchthavens en start- en landingsbanen verandert niet. Dit geldt ook voor de luchthavens over de grens.
- Voor het veiligheidsniveau wordt van alle varianten geëist dat deze van gelijk niveau is of in absolute zin hoger wordt.
- Bij de uitwerking van de varianten wordt rekening gehouden met de grondwettelijke taak en de militaire taakstelling van de Krijgsmacht en de verplichtingen die voortvloeien uit internationale verantwoordelijkheden en samenwerkingsverbanden, zowel bilaterale samenwerking als onder de vlag van de NAVO en de EU.
- De omvang en het volume van het Nederlandse luchtruim wijzigt niet.
- Luchtruim- en routestructuur dienen aan te sluiten op het internationale routenetwerk. De resultaten van het programma moeten in lijn zijn met Europees ATM-beleid en internationale afspraken op het gebied van luchtruim- en routeontwerp en coördinatieafspraken.
- Bestaande entry en exit points (tussen het Nederlandse luchtruim en het luchtruim van de ons omringende landen) zijn niet leidend; waar in internationale samenwerking betere resultaten mogelijk zijn, worden deze onderzocht in de varianten.
- Bestaande afspraken rond luchthavens zijn niet leidend; waar betere resultaten mogelijk zijn worden deze onderzocht in de varianten. Bestaande afspraken over baancombinaties Schiphol (dit betreft het gebruik van start- en landingsbanen) zijn niet leidend, waar betere resultaten mogelijk zijn, worden deze onderzocht in de varianten.

- Voor een effectief luchtruimontwerp is het belangrijk dat er een scheidslijn wordt getrokken die aangeeft vanaf welke hoogte CO_2 en tot welke hoogte de geluidsbelasting leidend is. Bij het ontwerp zal als werkhypothese worden gewerkt met een scheidslijn van 6000 voet.
- Free Route Airspace in het door MUAC beheerde luchtruim is gerealiseerd. Onder verantwoordelijkheid van de vier participerende MUAC-lidstaten wordt een project uitgevoerd waarin een Free Route Airspace boven Flight Level 245 (24.500 voet, ca. 7,5km) eind 2019 wordt gerealiseerd. Het doel daarvan is de vertragingen te beperken, de milieuprestaties te verbeteren en de capaciteit te verhogen.
- Voor de ontwikkeling van Lelystad Airport tot 45.000 vliegtuigbewegingen binnen een herzien luchtruim (spoor 2) geldt dat de routes anders kunnen komen te liggen. In de luchtruimherziening zijn de lokale vertrek- en naderingsroutes (B+) en de aansluitroutes namelijk geen uitgangspunt voor het ontwerp. Daarbij gelden voorts een aantal specifieke toezeggingen rond Stadshagen, het Vechtdal en Wezep alsmede het betrekken van de luchthaven Teuge en het paracentrum Teuge bij het zoeken van een toekomst vaste optie.
- Wat betreft het beschikbaar komen van nieuwe technologieën (al dan niet verplicht vanuit SESAR) wordt gewerkt met een tijdshorizon tot 2035. Dit tijdpad wordt ook gehanteerd in Europese studies naar de toekomst van het luchtruim (zoals de European Airspace Architecture Study).

Wet- en regelgeving (m.b.t. luchtvaart en milieubeheer)

Er zijn op nationaal, Europees en internationaal niveau verscheidende voorschriften, regels en wetten voor de luchtvaart. Daarbij gaat het niet alleen om bijvoorbeeld de verkeersregels in de lucht maar ook voor bijvoorbeeld de regels voor luchtverkeersleiding, vliegroutes en het ontwerp van luchtruim. De luchtruimfunctie wordt zodanig ontworpen dat deze voldoet aan de bestaande wet- en regelgeving en internationaal overeengekomen procedures en mag pas worden geïmplementeerd als de conformiteit is aangetoond. Verder wordt geborgd dat ook de luchtruimgebruikers zich aan de voor hen geldende regels houden. De militaire luchtvaart valt niet onder het Verdrag van Chicago, noch onder de Europese regelgeving. Nationaal is de regelgeving grotendeels van overeenkomstige toepassing verklaard.

Er zijn op nationaal, Europees en internationaal niveau verscheidende voorschriften, regels en wetten met betrekking tot milieueffecten, zoals stikstofdepositie, uitstoot van broeikasgassen, geluid, externe veiligheid en verstoring van habitats. Daarbij gaat het niet alleen om strikte normen maar ook om internationale afspraken en afspraken over het zoveel mogelijk voorkomen van negatieve effecten, het tonen van effecten en het monitoren. De luchtruimherziening moet zodanig zijn dat deze voldoet aan de bestaande wet- en regelgeving.

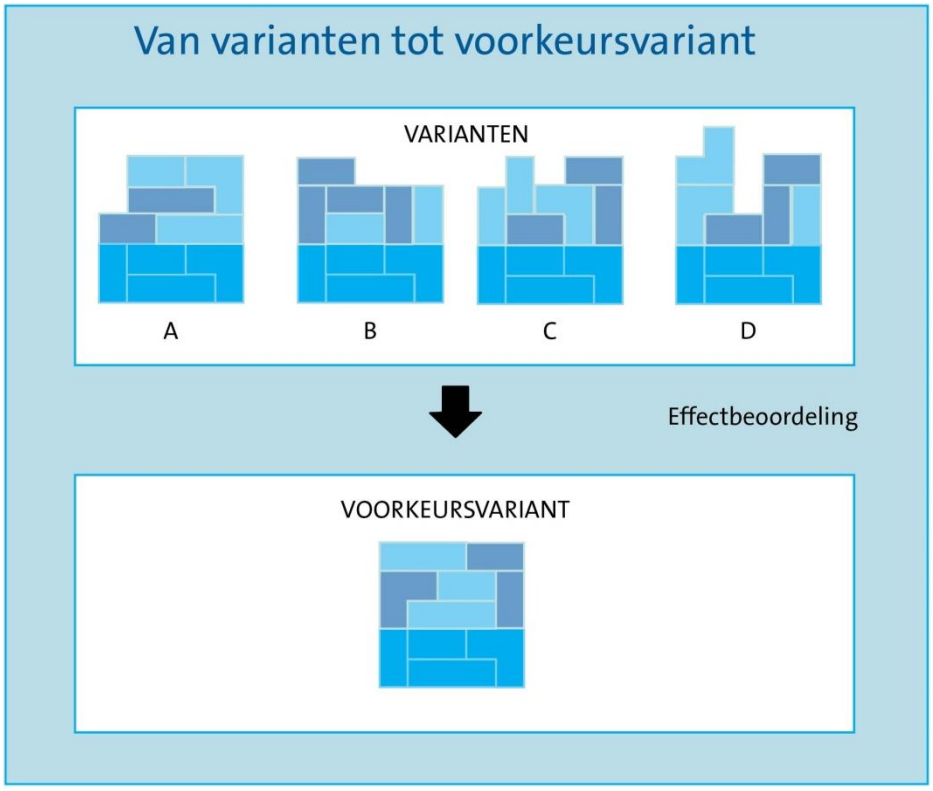
Voor het luchtruimontwerp gelden daarbij in ieder geval de volgende kaders:

A) Algemeen (wereldwijd) geldende beperkingen vanuit ICAO en EASA voor vliegverkeer. Het gaat hierbij onder meer om:
   - Procedures voor vlieg-technische eigenschappen van luchtvaarttuigen (minimale en maximale snelheden, maximale klim- en daalprofielen, bochtstralen) en navigatienauwkeurigheid (precisie waarmee vliegtuigen betrouwbaar een route volgen);
   - Surveillance nauwkeurigheid (van het radarsysteem) en navigatiehulpmiddelen (zoals het Instrument Landing System);
   - Verkeersregels in de lucht;
   - Minimum vlieghoogtes voor zowel zichtvliegen als instrumentvliegen. Deze regels zijn bedoeld om obstakels (zoals schoorstenen, woontorens en windmolens) te vermijden en contact met radars, radiozenders en navigatiebakens te garanderen. Voor vertrek- en naderingsprocedures gelden aparte regels.

B) Nationale beperkingen. Deze worden door het bevoegd gezag ingesteld en zijn gewoonlijk bedoeld om veiligheidsrisico's te verlagen (bijvoorbeeld het risico op vogelaanvaringen), natuurgebieden te beschermen of ongewenste (hinder)effecten te verminderen. Hieronder vallen voor Nederland in ieder geval:
   - Verhoogde minimumhoogtes boven specifieke objecten (denk aan militaire installaties of gebieden ter bescherming van de (inter)nationale veiligheid);
   - Gebieden die zijn aangemerkt als gebieden waar vogels zich verzamelen of die gevoelige flora en fauna kennen. Voor dat soort gebieden gelden adviezen voor minimum vlieghoogte.

2.6 Proces tot aan voorkeursvariant

In Deel 2 staat beschreven welke vier varianten de plan-m.e.r. onderzoekt op effecten. Vervolgens zal een voorkeursvariant worden samengesteld, die mogelijk een mengvorm van de onderzochte varianten zal zijn met bouwstenen uit verschillende varianten. Het samenstellen van de voorkeursvariant is een planproces waarbij de inzichten van de ontwerpers, de inbreng uit de participatie tijdens het planproces en resultaten van de toetsing worden benut. Hoe die voorkeursvariant eruit komt te zien, is dus bij de publicatie van deze NRD nog niet te zeggen.



In de plan-m.e.r. zal ook de voorkeursvariant worden onderzocht op effecten. Het plan-MER levert daarmee objectieve informatie voor het maken van een keuze voor de voorkeursvariant door het bevoegd gezag. De concept-Voorkeursbeslissing inclusief het plan-MER met de voorkeursvariant wordt gepubliceerd en eenieder kan daar een zienswijze over uitbrengen. Die zienswijzen betrekt het bevoegd gezag bij het definitief vaststellen van de Voorkeursbeslissing.

Objectieve informatie en bestuurlijke keuze
Welke variant het 'beste' tegemoetkomt aan de doelen is afhankelijk van de weging van de effecten en is daarmee een bestuurlijke beoordeling en keuze. Als bijvoorbeeld vermindering van geluid belangrijker wordt gevonden dan vermindering van de CO_2-uitstoot kan een andere voorkeur ontstaan, dan bij een omgekeerde weging (CO_2 belangrijker dan geluid). Die weging zal niet voor iedereen hetzelfde uitpakken. Daarmee is de weging en de keuze een verantwoordelijkheid van bestuurders. Zij zullen hun keuze verantwoorden in de Voorkeursbeslissing.

Sabre2

3. Toetsingskader

In het derde gedeelte wordt het toetsingskader toegelicht. Het toetsingskader geeft aan voor welke onderwerpen en op welke wijze de effecten van de opgestelde varianten worden bepaald. De bepaling van de effecten vindt voor alle varianten (inclusief de voorkeursvariant) op precies dezelfde wijze plaats. Voor elke variant wordt het verschil bepaald door vergelijking met de referentiesituatie. Dat is de situatie die ontstaat zonder dat het programma luchtruimherziening wordt uitgevoerd. Ook worden de effecten telkens voor hetzelfde moment in de toekomst in beeld gebracht. Dat zijn de zichtjaren. In dit onderdeel van de NRD staat ook beschreven voor welke onderwerpen (toetsingscriteria) de effecten worden bepaald en op welke wijze de effecten worden onderzocht. Hier staat beschreven welke verkeersprognoses, referentiesituatie, zichtjaren en toetsingscriteria worden gehanteerd in het plan-MER.

3.1 Toetsingscriteria

In de opgave van de luchtruimherziening (zie ook Doel van de luchtruimherziening, paragraaf 1.2) is verwoord dat de luchtruimherziening gaat om zowel een integrale toekomstbestendige inrichting en beheer van het luchtruim als om een afweging van publieke belangen. Om deze doelstellingen te waarborgen dienen de varianten getoetst te worden op een aantal thema's. Uit de Onderzoeksfase, waarin ook gekeken is naar eerdere discussies over luchtvaart, komen de belangrijkste thema's voor de toetsing van de varianten naar voren. Dit zijn geluid, emissies/natuur, efficiëntie, capaciteit en ruimtebeslag (op de grond). Veiligheid is hierbij randvoorwaardelijk. Deze thema's sluiten aan op de doelen van het programma Luchtruimherziening.

Om de varianten te toetsen en vergelijken zijn er per thema één of meerdere toetsingscriteria opgesteld. Deze criteria zijn zo gekozen dat ze behulpzaam zijn vóór en passen bíj de te nemen Voorkeursbeslissing. Het gaat hierbij om een keuze van de Voorkeursbeslissing op hoofdlijnen. Hierbij past dus ook een beoordeling van de varianten op hoofdlijnen. Het detailniveau van de toetsingscriteria is daarom lager dan bijvoorbeeld een MER voor een specifieke luchthaven of in een studie van de inrichting van een deel van het luchtruim. Tenslotte is er bij het opstellen van de toetsingscriteria gekeken of deze voldoende onderscheidend zijn voor de verschillende varianten, of onderzoeksmethoden beschikbaar zijn om de effecten te bepalen en of de criteria gezamenlijk voldoende inzicht geven.

Het detailniveau waarop de criteria getoetst worden, verschilt. Per criterium wordt aangegeven hoe de variant scoort ten opzichte van de referentiesituatie. Omdat op hoofdlijnen beoordeeld wordt, zal het detailniveau van de meeste criteria zodanig zijn dat bijvoorbeeld op een schaal van 1-5 aangegeven wordt wat de prestatie van de variant is. Voor sommige criteria wordt beoordeeld op de mogelijkheden die een variant biedt, bijvoorbeeld de mate waarin de variant mogelijkheden biedt om woonkernen te mijden. In onderstaande tabel staan de criteria die gebruikt worden om de varianten te beoordelen en onderling te vergelijken.

Thema	Toetsingscriterium	Omschrijving
Veiligheid	Ongevalsrisico	Ongevalsrisico's van commerciële en GA vluchten ten opzichte van de referentiesituatie.
Geluid	Voorspelbaarheid van geluid	Welke mogelijkheden biedt de variant om goed te voorspellen waar/wanneer er geluid geproduceerd wordt
	Efficiënt klimmen/dalen	Geluid gerelateerd aan het verticale profiel: grootte van de gebieden waar het geluid op de grond als gevolg van de luchtruimherziening meer of minder wordt (t.o.v. de referentiesituatie)
	Flexibiliteit in routes	Welke mogelijkheden biedt de variant om bepaalde specifieke gebieden (b.v. woonkernen of natuurgebieden) te mijden?
Emissies	Klimaat	Welke mogelijkheden biedt de variant om de hoeveelheid CO_2 ten aanzien van het vliegverkeer te beperken?
	Luchtkwaliteit	Welke mogelijkheden biedt de variant om de luchtkwaliteit ((ultra) fijnstof) ten aanzien van het vliegverkeer te verbeteren?
Natuur	Stikstofdepositie	Welke mogelijkheden biedt de variant om de stikstofdepositie van het vliegverkeer te beperken?
Efficiëntie	Vliegefficiëntie	Mogelijkheid tot ontwerpen en vliegen van efficiënte vliegbanen (denk aan glijvluchten en directe routes).
	Militaire trainingsefficiëntie	Verhouding vliegtijd tussen militaire luchthaven en oefengebied en vliegtijd in oefengebied
Capaciteit	Uurcapaciteit voor civiel handelsverkeer	Welke uurcapaciteit voor het luchtruim biedt de variant voor civiel handelsverkeer ten opzichte van de referentiesituatie?
	Robuustheid en punctualiteit	Welke mate van robuustheid en punctualiteit biedt de variant bij de afhandeling van het verkeer?
	Beschikbaarheid van luchtruim voor militair verkeer t.b.v. militaire trainingseffectiviteit.	In welke mate biedt de variant (t.o.v. de referentiesituatie) beschikbaarheid van gesegregeerd luchtruim met voldoende horizontale en verticale ruimte en dat samenwerking met eenheden op land of op zee (of het uitvoeren van schietoefeningen) mogelijk maakt.
	Beschikbaarheid van luchtruim voor GA	Grootte en mate van beschikbaarheid in de tijd van luchtruim voor GA.
	Beschikbaarheid van luchtruim voor drones	Grootte en de mate van beschikbaarheid in de tijd van luchtruim voor drones.
Ruimtebeslag (op de grond)	Beperkingen van gebruik	Grootte van de gebieden met beperkingen als gevolg van externe veiligheid, luchtkwaliteit, geluid, natuur en obstakelhoogtes (t.o.v. de referentie).

De vier varianten en de voorkeursvariant worden getoetst op al deze criteria. Het gaat daarbij veelal om een relatieve toets, dus: ten opzichte van de referentiesituatie, met onderscheid van een aantal momenten in de periode 2023-2035. Dit tijdpad wordt ook gehanteerd in Europese studies naar de toekomst van het luchtruim.

3.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie beschrijft de situatie met daarin alle autonome ontwikkelingen, dat wil zeggen: de toekomstige ontwikkelingen met uitzondering van de luchtruimherziening. Voor de referentiesituatie en de varianten gelden dezelfde kaders en uitgangspunten (zie paragraaf 2.5). De exacte autonome ontwikkelingen zijn moeilijk te voorspellen en daarom worden daar aannames voor gedaan. Voor de referentiesituatie en de varianten worden dezelfde aannames gedaan. Deze aannames gelden voor de verkeersvolumes met de verdeling over de dag en de verdeling over de luchthavens en voor technologische ontwikkelingen.

Verkeersvolumes
Een essentieel aspect bij de luchtruimherziening is het verkeersaanbod. Bij alle luchtruimgebruikers is de luchtruimbehoefte opgehaald die is opgenomen in de integrale behoeftestelling. Voor commercieel vliegverkeer zijn zowel aantallen vluchten van en naar de Nederlands luchthavens als de aantallen transitvluchten door Nederland van belang. Daarbij is vooral de uurcapaciteit van belang. Voor die toekomstige verkeersvolumes zijn de meest recente prognoses van EUROCONTROL/STATFOR overgenomen. Voor toekomstige volumes militair, GA en droneverkeer wordt uitgegaan van onafhankelijke prognoses en van schattingen van experts waar die prognoses nog ontbreken. Daar waar nodig wordt nog onderscheid gemaakt naar de aard van de vluchten; bijvoorbeeld in aantallen kleine en grote drones.

De verkeersvolumes in de referentiesituatie zijn zoals hierboven beschreven, dus gelijk aan de verkeersvolumes aangenomen voor de te onderzoeken varianten. Voor de uurcapaciteiten van de luchthavens, wordt in de referentiesituatie uitgegaan van het volgende. De luchthavens en de banen blijven zoals in de huidige situatie, maar de uurcapaciteiten zullen in de toekomst verruimd worden doordat er nieuwe technologieën ontwikkeld worden die deze toename mogelijk maken.

Het luchtruim in de referentiesituatie is gelijk aan het huidige luchtruim, met de aanpassingen waartoe al besloten is. Deze aanpassingen betreffen vooral die met betrekking tot de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad; in het bijzonder de realisatie van een Lelystad TMA.

Technologische ontwikkeling
De afhandeling van het verkeer in de referentiesituatie is de huidige afhandeling met de technologische ontwikkelingen zoals die worden verwacht. Dit betreft bijvoorbeeld de implementatie van iCAS, het systeem voor de verkeersleiding en de verdere ontwikkeling daarvan. Het betreft ook technologieën die in internationaal verband worden uitgewerkt. Er wordt binnen Europa gewerkt aan verbeteren van de efficiëntie van de afwikkeling van vliegverkeer, onder de term Single European Sky (SES). Daarbij wordt onderzoek verricht aan nieuwe concepten, processen en technieken, onder de term SESAR (SES ATM Research). De invoering van een aantal van die concepten zal verplicht worden gesteld, onder de term Pilot Common Projects (PCP).

Technische ontwikkelingen zoals de verbetering van vliegtuigen met betrekking tot kerosineverbruik, geluidsproductie en navigatienauwkeurigheid zijn ook autonome ontwikkelingen en hebben daardoor geen invloed op de effectbeoordeling.

3.3 Zichtjaren

De luchtruimherziening omvat de realisatie van de hoofdstructuur in 2023 en richt zich ook op ontwikkelingen na die tijd tot aan 2035. Voor de implementatie van de stappen in 2023-2035 worden varianten gedefinieerd.

Een belangrijk aspect bij de toetsing van de luchtruimherziening is de periode waarin de effecten worden beoordeeld; dat worden ook wel de zichtjaren genoemd. Er is gekozen voor de periode 2023-2035 zodat het volledige effect van het programma luchtruimherziening wordt beoordeeld. De trends en ontwikkelingen na 2035 zijn zeer onzeker. De relatieve vergelijking tussen de varianten zal echter wel een indicatie geven voor de toekomstvastheid van de varianten na 2035.

4. Proces en vervolg

De activiteiten voor de plan-m.e.r. dragen bij aan het samenstellen van de voorkeursvariant en aan de besluitvorming over de Voorkeursbeslissing voor de luchtruimherziening. Er is een nauwe wisselwerking tussen de ontwikkeling van varianten, het bepalen van de effecten en het samenstellen van de voorkeursvariant. Deze wisselwerking is essentieel voor de planvorming en het proces van de plan-m.e.r. geeft een vaste basis voor de participatie daarbij. Dit deel geeft inzicht in het proces op weg naar de Voorkeursbeslissing van de luchtruimherziening.

4.1 De procedure

De plan-m.e.r. is gekoppeld aan de planprocedure voor de luchtruimherziening, zoals beschreven in “Waar staan we in het proces?”. Aangezien de informatie in het plan-MER belangrijke input vormt voor de onderbouwing van de Voorkeursbeslissing moet het plan-MER worden opgesteld vóór de vaststelling van de luchtruimherziening eind 2020 kan plaatsvinden. De plan-m.e.r. garandeert dat het milieubelang (naast de andere belangen) vroegtijdig en volwaardig kan worden meegewogen in de besluitvorming. Met de publicatie van de Startbeslissing (stap 1, onderstaand figuur) is een aanvang gemaakt met de Verkenningsfase. De procedurestappen van de Verkenningsfase zijn hierna beschreven.

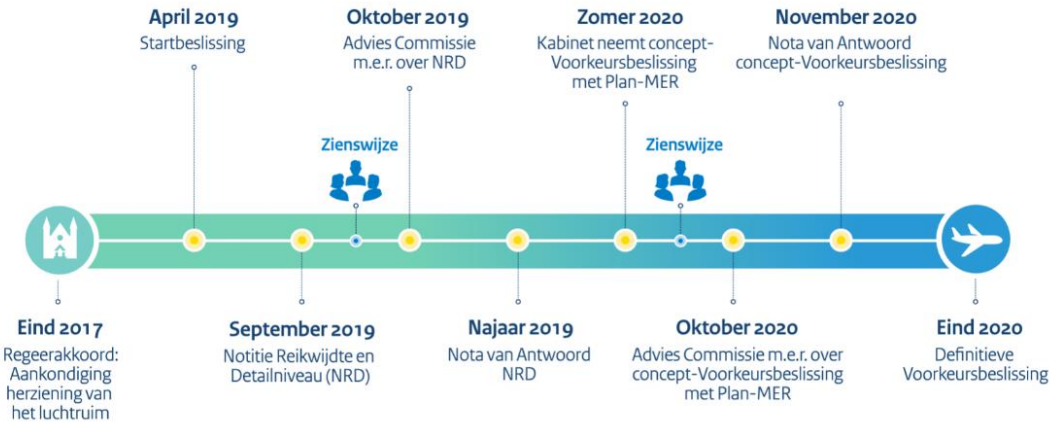
Openbare kennisgeving en ter inzagelegging NRD (september 2019)
De openbare kennisgeving vormt de formele start van de plan-m.e.r. De kennisgeving informeert eenieder over het voornemen van het bevoegd gezag om de luchtruimherziening voor te bereiden en vast te gaan stellen. Tegelijkertijd met de kennisgeving wordt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ter inzage gelegd. Eenieder wordt in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een zienswijze op de NRD in te dienen. Ook worden de buurlanden Duitsland en België geïnformeerd over het voornemen van de plan-m.e.r.

Advies van de Commissie voor de m.e.r. en Nota van Antwoord (oktober tot december 2019)
De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. is gevraagd om een advies uit te brengen over de voorliggende NRD. De Commissie betrekt daarin de binnengekomen zienswijzen. In een afzonderlijke Nota van Antwoord over de NRD wordt aangegeven hoe met de zienswijzen en adviezen wordt omgegaan bij de uitvoering van de plan-m.e.r. (eind 2019).

Opstellen plan-MER (voorjaar 2020)
In het plan-MER worden de resultaten van het onderzoek naar de effecten van de varianten (inclusief de voorkeursvariant) beschreven. Het plan-MER wordt opgesteld volgens de reikwijdte en het detailniveau zoals die in deze notitie zijn beschreven en mede op basis van de inzichten uit de raadpleging, advies en zienswijzen.

Concept-voorkeursbeslissing, openbare kennisgeving plan-MER, ter inzagelegging en toetsingsadvies (zomer 2020 – november 2020)
Het plan-MER wordt gelijktijdig ter inzage gelegd met de concept-Voorkeursbeslissing luchtruimherziening. Op beide documenten mag eenieder een zienswijze indienen tijdens de zienswijzeprocedure die na de zomervakantie van 2020 start. Daarnaast vindt er een verplichte toetsing door de Commissie voor de m.e.r. plaats over het plan-MER. Daarin worden de binnengekomen zienswijzen betrokken.

Vaststellen Voorkeursbeslissing luchtruimherziening (eind 2020)
Het bevoegd gezag stelt met de Voorkeursbeslissing luchtruimherziening de voorkeursvariant voor de herziening van het Nederlandse luchtruim vast. Hierbij wordt vermeld op welke wijze rekening is gehouden met het plan-MER en met de zienswijzen en adviezen.



4.2 Participatie

Het programma Luchtruimherziening past formele en informele participatie met stakeholders toe. De formele participatiemomenten volgen uit de plan-m.e.r. Aanvullend organiseert het programma Luchtruimherziening op verschillende momenten informele participatiemomenten met stakeholders. Bij alle activiteiten betrekt het programma stakeholders al vroegtijdig via een gestructureerde aanpak met drie participatiegroepen:

- Bestuurlijke participatie (provincies);
- Gebruikersparticipatie (civiele en militaire luchtruimgebruikers);
- Maatschappelijke participatie (gemeenten, natuur- en belangenorganisaties, bewoners).

Voor deze groepen zijn verschillende overlegorganen en –momenten bepaald, waarop stakeholders worden geïnformeerd over het programma en hun lokale belangen en wensen in kunnen brengen:

- Bestuurlijke participatie:
    - Periodieke overleggen met gedeputeerden van provincies;
    - Periodieke overleggen met ambtelijke contactpersonen van de provincies;
    - Landelijke Ontwerpdagen;
- Gebruikersparticipatie:
    - Periodieke bijeenkomsten met de klankbordgroep civiele luchtruimgebruikers;
    - Gebruikerstafels;
    - Periodieke overleggen met de General Aviation;
    - Periodieke overleggen met de drone-sector;
    - Landelijke Ontwerpdagen;
- Maatschappelijke participatie:
    - Periodieke overleggen met provinciale kerngroepen waaraan de provincie en een vertegenwoordiging van gemeenten, natuur- en belangenorganisaties en bewoners deelneemt;

- Periodieke overleggen met de Commissies Regionaal Overleg luchthaven en Commissies Overleg, Voorlichting & Milieuhygiëne;
- Landelijke Ontwerpdagen.

Aanvullend vindt ten behoeve van de herinrichting van het noordelijk deel en van het oostelijke en zuidoostelijke deel van het Nederlandse luchtruim, regionale informele bestuurlijke en maatschappelijke participatie plaats.

Bijlage 1: Begrippen en afkortingen

Begrip	Toelichting
Bouwsteen	Een op zichzelf staande technologie, procedure of werkwijze. Een specifieke set bouwstenen vormt gezamenlijk de basis voor een variant.
Commissie voor de milieueffectrapportage	De Commissie m.e.r. is een onafhankelijke stichting die adviseert over de inhoud van milieueffectrapporten. Voor de luchtruimherziening wordt een werkgroep met de juiste expertise samengesteld, die adviezen zal geven op basis van de NRD en de MER. Zie ook https://www.commissiemer.nl/
Free Route Airspace	Free Route Airspace (FRA) is een gespecificeerd luchtruim waarbinnen gebruikers vrij een route tussen een gedefinieerd begin- en eindpunt kunnen plannen. Afhankelijk van de beschikbaarheid van het luchtruim kan de route rechtstreeks van de ene naar de andere worden gepland of via tussenliggende routepunten. Binnen dit luchtruim blijven vluchten onderworpen aan luchtverkeersleiding.
Groothandelsverkeer	Alle verkeersvluchten met als doel het vervoeren van reizigers, vracht en post tegen betaling.
Luchthavenbesluit	Een luchthavenbesluit bevat regels en grenswaarden voor het gebruik van de luchthaven. In het besluit zijn onder meer de openingstijden van de luchthaven en de maximale geluidsproductie per jaar van de vliegtuigen die de luchthaven gebruiken opgenomen. Daarnaast regelt het besluit beperkingen in ruimtelijke ordening als gevolg van milieueffecten en waarborgen voor de veiligheid van het vliegverkeer.
Luchtverkeersleiding	Luchtverkeersleiding is een dienst die zorgt voor het veilige, vlotte en ordelijke verloop van het luchtverkeer.
Variant	Een schets van een realistische invulling van het luchtruim (inrichting, beheer en gebruik).

Afkorting	Betekenis	Toelichting
AAA	Amsterdam Advanced Air traffic Control	Het huidige systeem in gebruik bij LVNL en CLSK op Schiphol Oost dat de luchtverkeersleiding ondersteunt bij de uitvoering van de taken.
AOCS	Air Operations Control Station	Het luchtverkeersleidings- en luchtgevechtsleidingsstation van de Koninklijke Luchtmacht.
ATM	Air Traffic Management	Het luchtverkeersbeheer is de verzameling van de lucht- en grondfuncties die nodig zijn om de veilige en efficiënte verplaatsing van vliegtuigen tijdens alle operationele fasen te waarborgen.
CCO	Continuous Climb Operation	Een type operatie waarbij het verticaal vluchtprofiel van een stijgend vliegtuig is geoptimaliseerd naar brandstofgebruik.

Afkorting	Betekenis	Toelichting
CDO	Continuous Descent Operation	Een type operatie waarbij het verticaal vluchtprofiel van een dalend vliegtuig is geoptimaliseerd naar brandstofgebruik.
CLSK	Commando Luchtstrijdkrachten	De Koninklijke Luchtmacht.
FABEC	Functional Airspace Block Europe Central	Een samenwerkingsverband van de luchtverkeersleidingsorganisaties van België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland.
FIR	Flight Information Region	Het vluchtinformatiegebied is een luchtruim waarin ten minste vluchtinformatie- en alarmeringsdiensten worden aangeboden.
FL	Flight Level	De term vliegniveau (Engels: Flight Level, afgekort FL) geeft de hoogte gemeten naar standaarddruk aan waarop een vliegtuig zich voortbeweegt, naartoe klimt of daalt. Het is tevens een maat die overeenkomt met 100 voet, iets meer dan 30 meter. FL100 betekent dus dat het luchtvaarttuig ongeveer 3km boven de grond vliegt.
Ft.	Voet	De voet wordt gebruikt in de luchtvaart om de vlieghoogte mee aan te geven. Honderd voet komt overeen met 30,34 meter en met één Flight Level.
GA	General Aviation	General Aviation (algemene luchtvaart) is een term die gebruikt wordt voor civiele luchtvaartactiviteiten die niet vallen onder het groothandelsverkeer. Onder GA vallen recreatieve luchtvaart zoals zweefvliegen, ballonvaart en business aviation (zakelijk privé vervoer).
iCAS	iTEC-based Centre Automation System	Het toekomstige luchtverkeersleidingssysteem bij LVNL en AOCS Schiphol Oost dat de luchtverkeersleiding ondersteunt bij de uitvoering van de taken.
LVNL	Luchtverkeersleiding Nederland	De LVNL regelt de luchtverkeersleiding binnen het aan haar toegewezen Nederlandse luchtruim onder FL245, met vele aanverwante zaken zoals het verstrekken van luchtvaartinlichtingen, het verzorgen van opleidingen voor luchtverkeersleiding en het verzorgen van luchtvaartkaarten en -publicaties.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport	In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen waarbij het rijk samen met de regio werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel van MIRT is een specifieke werkwijze waarmee op gestructureerde wijze en met brede participatie naar het eindresultaat gewerkt wordt.
MUAC	Maastricht Upper Area Control Centre	Luchtverkeersleidingsorganisatie in Maastricht dat het en route-luchtverkeer boven ongeveer 7,5km boven Nederland, België, Luxemburg en een groot gedeelte van Duitsland regelt.
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau	Document dat het uitgangspunt vormt voor het opstellen van de milieueffectrapportage. In de NRD wordt vastgelegd wat de scope van het programma is, welke varianten er worden onderzocht en op welke criteria deze worden getoetst en met welk detailniveau.

Afkorting	Betekenis	Toelichting
PCP	Pilot Common Projects	Een aantal specifieke projecten op het gebied van luchtverkeersleiding waarvan de invoering in Europese regelgeving geregeld is
plan-m.e.r.	plan-milieueffectrapportage	Een procedure die de milieueffecten van een plan in beeld brengt voordat de overheid daar een besluit over neemt.
plan-MER	Plan-milieueffectrapport	Het rapport waar de (milieu)effecten van een plan staan beschreven.
SES	Single European Sky	Een initiatief van de Europese Commissie dat erop is gericht de Europese luchtverkeersleiding te hervormen, om zo de veiligheid te verhogen, de vertragingen te beperken, de kosten te beperken en het militaire systeem te integreren.
SESAR	Single European Sky ATM research	Een Europees publiek-private samenwerking gericht op het moderniseren van het Europese ATM-systeem door technologische en operationele innovaties.
TMA	Terminal Manoeuvring area	Een afgebakend gebied voor het verlenen van verkeersleiding aan naderend luchtverkeer naar een vliegveld, vertrekkend luchtverkeer vanaf een vliegveld, en luchtverkeer dat dit gebied doorkruist. De TMA ligt rondom en boven de Control Zone (CTR) van een of meerdere militaire of civiele vliegvelden.

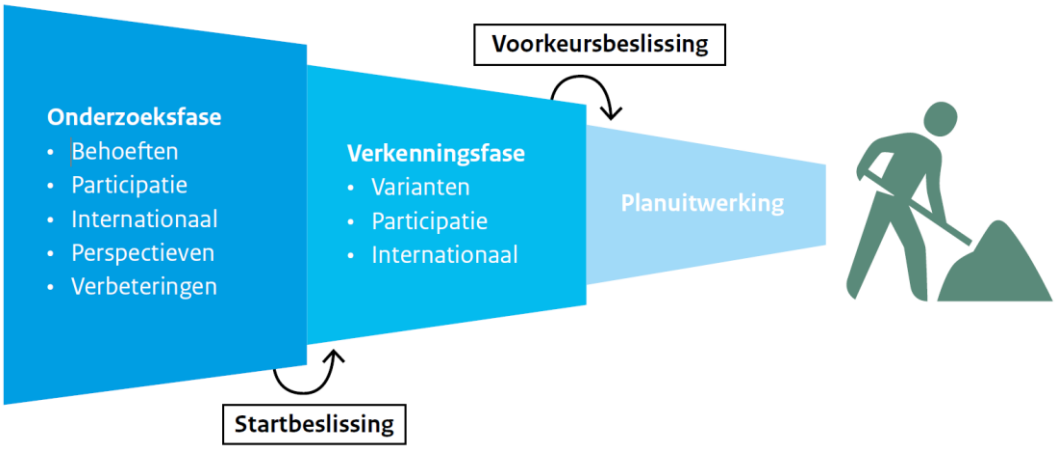
Bijlage 2: Antwoorden op veel gestelde vragen

Luchtruimherziening in het algemeen

1. **Waarom wordt het luchtruim herzien?**
   Steeds vaker ontstaan knelpunten tussen het luchtruimgebruik door verschillende luchtruimgebruikers en de beschikbare ruimte. Tegelijk veranderen de opvattingen in de samenleving over luchtvaart. Er is meer aandacht voor de nadelige effecten van luchtvaart zoals uitstoot en geluidsoverlast.

   We investeren daarom in een luchtruim dat klaar is voor de toekomst. De herziening van het luchtruim moet leiden tot versimpeling van de inrichting en een efficiënter gebruik hiervan. Een grootschalige herziening van het luchtruim is daarnaast nodig om de uitdagingen van de toekomst aan te kunnen op het vlak van capaciteit, duurzaamheid en efficiëntie.

2. **Hoe komt het ontwerp van het nieuwe luchtruim tot stand?**
   In het programma werken vijf partners samen (zie vraag 7). Het ontwerp van een nieuw luchtruim volgt een programmatische en gefaseerde aanpak geïnspireerd op de MIRT-aanpak.



In de onderzoeksfase (tot en met april 2019) zijn behoeftes, wensen en doelen geïdentificeerd, zowel van gebruikers en belanghebbenden als van provinciale bestuurders.

In april 2019 is de Startbeslissing genomen, waarmee de Onderzoeksfase is afgesloten en de Verkenningsfase is gestart. In de Verkenningsfase worden vier varianten verder uitgewerkt. Om de effecten van deze varianten te onderzoeken wordt een plan-MER procedure gevolgd.

De eerste stap van deze plan-MER procedure is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD beschrijft het voornemen om de vier verschillende ontwerpvarianten uit te werken. De NRD beschrijft ook het toetsingskader dat zal worden gebruikt om de effecten van de varianten onafhankelijk te kunnen toetsen in een Milieueffectrapport (het plan-MER). Vervolgens wordt getrechterd naar één voorkeursvariant die in het plan-MER ook zal worden getoetst op effecten.

Mede op basis van het plan-MER zal de Voorkeursbeslissing voor de Luchtruimherziening worden genomen door het bevoegd gezag, bestaande uit de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie.

De voorkeursvariant zal verder worden uitgewerkt in concrete projecten in de Planuitwerkingsfase en worden geïmplementeerd in de Realisatiefase. Daarbij zullen resultaten worden gerealiseerd voor 2023; in 2023, en tussen 2023 en 2035. Gedurende de hele periode vindt intensief overleg plaats met bestuurders, gebruikers, belanghebbenden en maatschappelijke partijen over de mogelijkheden, keuzes en gevolgen.

3. Maakt de luchtruimherziening groei van vliegverkeer mogelijk?

De luchtruimherziening zal varianten onderzoeken die worden getoetst op de mogelijkheden om maatschappelijke doelen op het gebied van duurzaamheid, geluid, capaciteit en efficiëntie te kunnen bereiken.

In de luchtruimherziening wordt daarbij ook gekeken naar het verruimen van civiele capaciteit en het behalen van de Militaire Missie Effectiviteit (MME) in het luchtruim. Het verhogen van de capaciteit kan zorgen voor meer voorspelbaarheid en punctualiteit voor het vliegverkeer. Dit betekent dat vliegtuigen efficiëntere routes kunnen vliegen met minder vertragingen en minder brandstofgebruik. Ook maakt dit de opleiding en het werk van luchtverkeersleiders makkelijker.

Of de verruiming van de capaciteit ook ingevuld wordt met groei van het vliegverkeer is een onderwerp van besluitvorming in de luchtvaartnota. Het invullen van de verruimde capaciteit met groei van civiel luchtverkeer is daarmee geen onderdeel van het besluit over de luchtruimherziening.

4. Lost de luchtruimherziening de issues rond Lelystad Airport op?

Vóór 2023 (spoor 1) worden verbeteringen gerealiseerd binnen de huidige luchtruimindeling. De prioriteit ligt daarbij op het wegnemen van belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te klimmen op de routes van Lelystad Airport, bij een maximum van 10.000 vliegbewegingen handelsverkeer.

In 2023 wordt de luchtruimherziening toegepast met de realisatie van de hoofdstructuur 2023. Het gaat hierbij om een betere benutting van het luchtruim: de herinrichting van het noordelijk deel en van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlands luchtruim.
De nieuwe hoofdstructuur maakt onder andere de ontwikkeling van Lelystad Airport mogelijk, rekening houdend met de gedane toezeggingen en milieuafspraken. Met de luchtruimherziening wordt daarmee de inpassing van 45.000 vliegbewegingen voor Lelystad Airport mogelijk gemaakt. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarbij toegezegd dat de zogenoemde laagvliegroutes niet meer zullen voorkomen.

5. **Wat zijn de gevolgen van de luchtruimherziening voor Schiphol en voor de overige luchthavens in Nederland?**

De luchtruimherziening richt zich op de volgende doelen:

- Verruimen van capaciteit (civiele capaciteit en militaire missie effectiviteit) in het luchtruim;
- Efficiënter gebruik en beheer van het luchtruim ten behoeve van alle luchtruimgebruikers;
- Verduurzaming: beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidshinder, CO_2, NO_x en (ultra) fijnstof). Defensie draagt hieraan bij door de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken.

Om deze doelen te realiseren worden een tweetal projecten uitgevoerd in 2023 waarbij de hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim wordt aangepast. Een van deze projecten is het herinrichten van het zuidelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlandse luchtruim. Door deze herinrichting is een betere ontsluiting van de Nederlandse luchthavens (met name Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam) mogelijk.

Daarnaast worden in de Verkenningsfase vier varianten uitgewerkt die ook verschillende gevolgen voor de luchthavens in Nederland kunnen hebben na 2023. In het plan-MER zal duidelijk worden wat de maatschappelijke effecten van de verschillende varianten zijn. In de Planuitwerkingsfase zal duidelijker worden wat de exacte gevolgen zijn van de luchtruimherziening.

6. **Wat is het verschil tussen het programma luchtruimherziening en de Luchtvaartnota?**

De luchtvaartnota omvat de visie van het kabinet op luchtvaart en geeft richting aan de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland voor de periode 2020-2050. Het geeft antwoord op de vraag hoe civiele luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere publieke belangen als veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. De beleidskeuzes voor de toekomst van de Nederlandse luchtvaart in de luchtvaartnota vormen daarmee uitgangspunten voor de luchtruimherziening. Gedurende het proces is dan ook sprake van nauwe samenwerking en afstemming tussen het programma luchtruimherziening en de luchtvaartnota.

Anders gezegd: De Luchtvaartnota stelt vast ‘wat’ de kenmerken van de luchtvaart zijn (zoals de omvang van de luchtvaart), het programma luchtruimherziening is bedoeld om te bepalen ‘hoe’ het luchtruim binnen die kaders het beste kan worden ingedeeld, beheert en gebruikt.

7. **Wie beslist er eigenlijk over de luchtruimherziening?**

Het programma Luchtruimherziening wordt uitgevoerd door de volgende programmapartners: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) en Maastricht Upper Area Control (MUAC). Het bevoegd gezag en daarmee de regiefunctie voor de luchtruimherziening ligt bij de minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie.

De programmapartners betrekken de gebruikers van het luchtruim en andere belanghebbenden bij de herziening. Regelmatig vinden bijeenkomsten plaats met de meest betrokken partijen en op belangrijke momenten krijgt iedereen de gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Dat is het geval bij de Nota Reikwijdte en Detailniveau bij de start van de milieueffectrapportage en bij de concept-voorkeursbeslissing. Het bevoegd gezag betrekt de zienswijzen bij zijn besluiten en legt daarover verantwoording af in een Nota van antwoord.

Plan-m.e.r. procedure

8. **Wat is een plan-m.e.r.?**
   Milieueffectrapportage (m.e.r.) is een procedure die de milieueffecten van een plan in beeld brengt voordat de overheid daar een besluit over neemt. De verwachte effecten worden beschreven in een Milieueffectrapport (MER). Dit zorgt ervoor dat milieu- en andere effecten een volwaardige plaats krijgen in de besluitvorming. Bij de m.e.r. wordt er verschil gemaakt tussen een plan-m.e.r. en een project-m.e.r.:
   - **plan-m.e.r.:** ondersteunt de overheid bij strategische afwegingen, zoals een omgevingsvisie.
   - **project-m.e.r.:** Bij een besluit over realisatie van een activiteit volgt een project-m.e.r. over de milieugevolgen van concrete alternatieven.

   Voor het programma luchtruimherziening zal een plan-m.e.r. worden gevolgd.

9. **Wat zijn de effecten van luchtruimherziening? Hoe worden die gewogen?**
   De luchtruimherziening zal worden beoordeeld op de effecten die de indeling van het luchtruim heeft op luchtruimgebruikers en op de omgeving. De thema's die daarbij onderscheiden worden zijn: veiligheid, geluid, emissies/natuur, efficiëntie, capaciteit, en ruimtebeslag (op de grond). Per thema zijn één of meerdere criteria opgesteld.

   De ontwerpvarianten van de luchtruimherziening worden onafhankelijk getoetst op deze criteria. Vervolgens zal een voorkeursvariant worden samengesteld, die mogelijk een mengvorm van meerdere varianten zal zijn. Ook deze zal worden getoetst op de criteria. De uitkomsten van deze toets worden opgenomen in het Milieueffectrapport. De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage beoordeelt de kwaliteit van het opgestelde Milieueffectrapport.

   Het bevoegd gezag, bestaande uit de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie gebruikt de beschreven effecten bij de onderbouwing van de beslissing over de voorkeursvariant. Deze voorkeursvariant wordt vastgelegd in een Voorkeursbeslissing, die wordt vastgesteld door het Kabinet.

10. **Hoe zit het met de aanpak van stikstof? Hoe zit het met de uitstoot van CO_2?**
    Op nationaal, Europees en wereldwijd niveau zijn verschillende ambities, afspraken, voorschriften, regels en wetten met betrekking tot milieueffecten, waaronder voor de uitstoot van broeikasgassen en voor stikstofdepositie. Bij het uitwerken van de ontwerpvarianten worden de voorschriften en de wet- en regelgeving gevolgd.

    Het milieueffectrapport toetst de varianten op de gevolgen voor o.a. CO_2 en stikstofdepositie. Ook zal een voortoets worden uitgevoerd waarin zal worden bekeken of er een kans op *"significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura-2000 gebieden"* ten gevolge van stikstofdepositie met aantasting van de natuurlijke kenmerken van het beschermde natuurgebied tot gevolg.

    Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State het Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) ongeldig verklaard. Deze regeling is dus niet meer toepasbaar.
    Bij het besluit over de variant die gerealiseerd gaat worden, worden deze en andere milieueffecten meegenomen in relatie tot de ambities en afspraken.

11. **Hoe zit het met geluid?**
    Het beperken van de impact van vliegroutes op de omgeving is één van de hoofddoelen van de luchtruimherziening. Defensie draagt hieraan bij door de geluidshinder zoveel mogelijk te beperken.

    In het toetsingskader is geluid opgenomen als één van de thema's waarvoor op effecten zal worden getoetst. De geluidsbeleving is een gevolg van niet alleen het aantal vluchten of de absolute geluidshoeveelheid maar ook bijvoorbeeld hoe voorspelbaar geluid is.

    De plan-m.e.r. en het Voorkeursbeslissing kennen nog niet het detailniveau van individuele vliegroutes. Er zal dus niet kunnen worden gekeken naar geluidsniveaus of naar specifieke locaties. Wel zal worden gekeken naar de mogelijkheden die een variant biedt voor de voorspelbaarheid van geluid, voor efficiënt klimmen en dalen, en tot slot voor flexibiliteit in routes. Met dat laatste wordt bekeken in hoeverre een variant mogelijkheden biedt om specifieke gebieden te vermijden.

12. **Wanneer wordt duidelijk hoe de uitwerking van de voorkeursvariant eruit komt te zien?**
    Ter afsluiting van de Verkenningsfase neemt het bevoegd gezag een besluit over de voorkeursvariant. Volgens de huidige planning komt de concept-Voorkeursbeslissing in het najaar van 2020 beschikbaar en kan eenieder daarop een zienswijze indienen. Om deze zienswijzen goed bij het definitieve besluit te kunnen betrekken wordt de definitieve Voorkeursbeslissing begin 2021 verwacht. Daarna volgen de Planuitwerking- en Realisatiefase. Implementatie van de voorkeursvariant is geen "big bang", maar kent een stapsgewijze aanpak. Deze adaptieve aanpak houdt rekening met de mogelijkheden die nieuwe technologieën naar verwachting op afzienbare termijn gaan bieden. De te nemen in stappen in de uitwerking van de voorkeursvariant worden opgenomen in een plan voor de doorontwikkeling van een toekomstbestendig luchtruim vanaf 2023 op weg naar 2035.

13. **Wanneer wordt duidelijk wat de gevolgen zijn voor routes boven mijn huis?**
    Het besluit over de voorkeursvariant omvat de inrichting van de hoofdstructuur van het Nederlandse luchtruim en een plan voor de doorontwikkeling vanaf 2023 op weg naar 2035. Dat besluit kent nog niet het detailniveau van individuele vliegroutes. De voorkeursvariant wordt in de Planuitwerkingsfase, die in 2021 start, verder uitgewerkt naar een gedetailleerd ontwerp. Dat zal in aparte (deel)projecten binnen het programma gebeuren. Het programma zal ook voor deze projecten participatie-initiatieven ontplooien. In die projecten zullen de effecten van het ontwerp duidelijk worden.

Contact

14. **Hoe kan ik mijn mening geven of mijn belang onder de aandacht brengen?**
    U kunt uw zienswijze op deze NRD indienen tussen dinsdag 10 september en maandag 7 oktober 2019 op drie verschillende manieren:
    1) Digitaal: via www.platformparticipatie.nl/luchtruimherziening.
    2) Mondeling: Tijdens kantooruren via telefoonnummer 070 456 89 99.
    3) Per post:
        Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
        Directie Participatie
        t.a.v. Luchtruimherziening
        Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Gedurende het hele programma zal op verschillende momenten participatie plaatsvinden met bestuurders, gebruikers, belanghebbenden, maatschappelijke organisaties en bewoners.

15. Ik heb nog een vraag, waar kan ik die stellen?

Heeft u een vraag over de zienswijzeprocedure? Bel dan met de directie Participatie op telefoonnummer: 070 456 89 99.
Uw zienswijze kunt u indienen via de website www.platformparticipatie.nl/luchtruimherziening.
Heeft u een overige vraag over het programma luchtruimherziening? Deze kunt u stellen via het e-mailadres: IenW-luchtvaart@minienw.nl. Meer informatie over de luchtruimherziening is te vinden op de website www.luchtvaartindetoekomst.nl.

Ruimte & Economie
Ruimtelijk & Economisch beleid
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Tanja Dronkers
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Verzenddatum 3 oktober 2019
Ons kenmerk U19.07319
Uw brief van

Onderwerp **Zienswijze gemeente Lansingerland op NRD plan-MER Luchtruimherziening**

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij zend ik u de zienswijze van de gemeente Lansingerland op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het plan-MER voor de luchtruimherziening. Wij verzoeken u onze zienswijze te betrekken in de verdere besluitvorming ten aanzien van de luchtruimherziening.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier

		Zienswijze gemeente Lansingerland op Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de plan-MER Luchtruimherziening
	Paragraaf, blz. Onderwerp	**Opmerking**
1.	Blz. 5 en 4.2 blz. 34 Inleiding en Participatie	De Notitie vermeldt dat het bevoegd gezag advies vraagt over de NRD aan betrokken overheden. Vraag is welke overheden dat zijn, nu de omliggende gemeentes van luchthavens (rondom RTHA) hier niet bij betrokken zijn. Dit betekent dat deze gemeentes slechts via een zienswijze hun inbreng kunnen geven. Dit zien wij als een gemiste kans. De positie van gemeenten behoeft een verbijzondering. De mate waarin gemeenten te maken krijgen met de effecten van vliegverkeer of de aanwezigheid van een luchthaven, zouden een relatie moeten hebben met hun positie in het participatieproces. Vertegenwoordiging van direct geraakte gemeenten door intermediairs als provincie of VNG is voor een effectieve participatie niet wenselijk. Wij doen de suggestie gebruik te maken van bestaande bestuurlijke samenwerkingsverbanden. Alleen VNG in de Klankbordgroep is onvoldoende om van vertegenwoordiging door gemeenten te spreken.
2.	1.1 op blz. 8 en 1.2 op blz. 9 Aanleiding voor de luchtruim-herziening En Doel van de luchtruim-herziening	Over de aanleiding voor de luchtruimherziening wordt op pagina 8 gezegd dat de regering de noodzaak om actief klimaatbeleid te voeren met zo min mogelijk uitstoot en hinder, als reden ziet voor de herziening van het luchtruim. Wij onderschrijven deze opvatting. Tegelijkertijd is de doelstelling van de herziening de civiele en militaire capaciteit te verruimen. De doelstelling van de herziening wat betreft verduurzaming is alleen het verminderen van de impact van vliegroutes op de omgeving. Dit roept het beeld op dat groei het belangrijkste uitgangspunt is voor de luchtruimherziening, en verduurzaming alleen de routes zelf betreft, ook kan dit betekenen dat de groei van het vliegverkeer via deze routes een toename van de uitstoot en hinder inhoudt. Wij kunnen ons niet vinden in deze beperking van de duurzaamheidsdoelstelling.
3.	1.4 op blz. 10 en 11 Goede informatie	Het doel van een plan-m.e.r. is om in de besluitvorming het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen. In plaats van alleen milieu- en natuureffecten mee te nemen, heeft het bevoegd bezag besloten om de reikwijdte van het plan-MER voor de luchtruimherziening te verbreden door ook te kijken naar effecten op capaciteit, efficiëntie en veiligheid. Er wordt evenwel geen prioriteitstelling aangegeven. De vraag is in hoeverre het milieubelang hiermee ondergeschikt wordt gemaakt aan de effecten ten aanzien van capaciteit, efficiëntie en veiligheid? Wij verzoeken u kenbaar te maken welke gewicht aan welke effecten wordt toegekend.
4.	1.5 op blz. 11 en blz. 22 Scope plan-m.e.r.	In spoor 1 ‘resultaten behaald voor 2023’ gaat het om het wegnemen van belemmeringen om zoveel mogelijk ongehinderd te klimmen op de aansluitroutes van Lelystad Airport. Dit valt niet in de scope van deze plan-m.e.r. In en ná 2023 kunnen de routes wel anders komen te liggen. *In de*

	en Hoofdstructuur 2023	*luchtruimherziening zijn de lokale vertrek- en naderingsroutes en de aansluitroutes echter geen uitgangspunt*. In spoor 2 'resultaten behaald in 2023' gaat het om een betere benutting van het luchtruim: de herinrichting van het noordelijk deel en van het oostelijk en zuidoostelijk deel van het Nederlands luchtruim om de ontsluiting voor het handelsverkeer van en naar Nederlandse luchthavens (met name Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam) te verbeteren en herinrichting van het noorden van het Nederlands luchtruim i.v.m. inpassen militair oefengebied. In de uitleg op blz. 22 wordt alleen ingegaan op de ontsluiting voor de verkeersstromen van Schiphol en de beoogde stromen van en naar Lelystad (die meer ruimte nodig hebben). Betekent bovenstaande dat vliegroutes van en naar luchthaven RTHA ondergeschikt zijn voor de herindeling van het luchtruim en pas worden ingevuld nadat de routes voor de andere luchthavens (met name Schiphol en Lelystad) zijn ingevuld? Wij kunnen ons hier niet in vinden en verzoeken u in de varianten ook rekening te houden met vliegroutes van en naar RTHA en de hieraan gekoppelde de belangen van de omgeving van RTHA.
5.	1.5 op blz. 11 Scope plan-m.e.r.	Op blz. 8 onder aanleiding voor de luchtruimherziening geeft u aan dat de vraag naar vliegverkeer blijft groeien. Ten aanzien van de voorkeursvariant beschrijft u dat de luchtruimherziening een plan is voor een doorontwikkeling van een toekomstbestendig luchtruim vanaf 2023 op weg naar 2035 en dat het luchtruim van de toekomst in ieder geval *'robuust is: in staat om onder vrijwel alle omstandigheden de benodigde capaciteit, zowel civiel als militair, te faciliteren'*. Dit impliceert dat alle mogelijke groei (de benodigde capaciteit) moet kunnen worden gefaciliteerd en dat er dus geen enkele rem op de groeiende vraag naar vliegverkeer wordt gelegd. Dit valt ons inziens niet te rijmen met de door u vermelde duurzaamheidsvoorwaarde van minder uitstoot en hinder. Wij verzoeken u in de varianten een grens op te nemen met betrekking tot de groei van - met name - de civiele 'benodigde' capaciteit.
6.	1.5 op blz. 11 Scope plan-m.e.r.	Daarnaast vermeldt de notitie dat het luchtruim van de toekomst in ieder geval in staat is om de verschillende gebruiksfuncties mogelijk te maken met betere milieuprestaties. Niet duidelijk is wat hiermee bedoelt wordt. Ingeval met 'betere milieuprestaties' gedoeld wordt op ontwikkelingen per vliegbeweging zoals 'stillere vliegtuigen', merken wij op dat wij dit streven op zich verwelkomen. Anderzijds betekent een onbeperkte toename van vliegverkeer dat de milieuprestaties in zijn totaliteit niet zullen verbeteren maar – naar alle waarschijnlijkheid –juist zullen afnemen. Wij kunnen ons hier niet in vinden en verzoeken u ten aanzien het uitgangspunt 'robuust' de term 'onder vrijwel alle omstandigheden' aan te passen naar een uitgangspunt waarbij groei van het vliegverkeer niet ongebreideld mogelijk is, alsmede het uitgangspunt duurzaam niet ondergeschikt wordt aan het faciliteren van deze onbeperkte groei.
7.	1.5 op blz.11	Er wordt gesproken over het toewerken naar een adaptief beheerd luchtruim dat nieuwe gebruiksfuncties en luchtruimgebruikers mogelijk maakt zonder

	Scope plan-m.e.r.	een complex en langdurig ontwikkeltraject (klaar voor de toekomst). Er wordt echter niet duidelijk gemaakt wat onder 'zonder een complex en langdurig ontwikkeltraject' wordt verstaan. Ingeval dit (ook) de besluitvormingsprocessen betreft, dan vragen wij nadrukkelijk aandacht voor het borgen van transparantie in de besluitvorming én voldoende mogelijkheden voor belanghebbenden op invloed in het besluitvormingsproces.
8.	1.5 op blz. 11 Scope plan-m.e.r.	Het detailniveau's van de toetsingscriteria in deze plan-m.e.r. procedure zijn lager dan bijvoorbeeld in een MER voor een specifieke luchthaven of in een studie van de inrichting van een deel van het luchtruim. De lokale effecten van de varianten worden om die reden daarom ook niet meegenomen. De herindeling van het luchtruim inclusief wijzigen van vliegroutes kan echter wel degelijk aanzienlijke lokale effecten hebben. Een voorbeeld hiervan is het aantal afwijkingen bij RTHA als gevolg van het vliegverkeer van en naar Schiphol en de hieruit voortkomende overlast voor omwonenden. Wij verzoeken u derhalve ook met lokale effecten rekening te houden in de varianten.
9.	1.7 op blz. 12 en 2.1 op blz. 14 en 15 Raakvlakken en Afhandeling van het vliegverkeer	Blz. 14 van de notitie geeft aan dat het programma Luchtruimherziening op zoek is naar de meest geschikte inrichting van het Nederlandse luchtruim. De knoppen waaraan gedraaid kan worden bij de inrichting van het luchtruim zijn de wijze van afhandeling, de ruimte (gebruik, route, hoogte) en de tijd. Het gaat hierbij om vrij technische keuzen en niet om, bijvoorbeeld, vraagstukken over de toekomst van de Nederlandse luchtvaart. Dat soort keuzen staan in de Luchtvaartnota. De Luchtvaartnota stelt vast 'wat' de kaders van de luchtvaart zijn en het programma luchtruimherziening is bedoeld om te bepalen 'hoe' het luchtruim binnen die kaders het beste ingedeeld en gebruikt kan worden. Blz. 15 vermeld vervolgens dat de maatschappelijke doelen een andere rol spelen in het programma. Elk doel levert een of meer criteria voor het toetsingskader waarmee de effecten van de varianten worden bepaald. De plan-m.e.r. onderzoekt hoe de varianten scoren op de verschillende maatschappelijke doelen. Zo ontstaat inzicht in de maatschappelijke gevolgen van de verschillende technische mogelijkheden om het luchtruim opnieuw in te delen. Met dat inzicht *kunnen de andere overheden hun besluit onderbouwen en verantwoorden over de wijze waarop het luchtruim wordt ingedeeld*. Bovenstaande geeft aan dat duurzaamheid en actief klimaatbeleid geen knop is waaraan gedraaid kan worden bij de inrichting van het luchtruim. Alleen de effecten worden onderzocht bij de verschillende varianten. Vraag is nu hoe geborgd wordt dat mogelijke negatieve(re) duurzaamheidseffecten toch uitoefenen op de uiteindelijke inrichting van het luchtruim, meer dan alleen via (politieke) besluitvorming? Waarom wordt niet op voorhand bepaald dat de variant met de minste negatieve duurzaamheidseffecten de voorkeursvariant wordt? Dat andere overheden met het inzicht van de effecten hun besluiten onderbouwen en verantwoorden

		over de wijze waarom het luchtruim wordt ingedeeld is voor ons een onvoldoende borging. Bovendien verzoeken wij u aan te geven welke 'andere overheden' worden bedoeld.
10.	2. op blz 15 Naar een realistische keuze	Onder 'Naar een realistische keuze' op blz. 15 staat dat de praktische, technische, financiële en politiek bestuurlijke uitvoerbaarheid mee wegen bij de beoordeling van varianten, maar geen onderdeel zijn van het maatschappelijk toetsingskader in deze plan-m.e.r. Het is ongewenst om de weging van de praktische, technische, financiële en politiek bestuurlijke uitvoerbaarheid niet inzichtelijk te hebben in de uiteindelijke besluitvorming voor een voorkeursvariant. Voor en vanwege een toekomstige zienswijze op de plan-MER verzoeken wij bij het voor te nemen besluit van de voorkeursvariant duidelijk te beschrijven hoe de weging van bovenstaande punten in het proces heeft plaatsgevonden.
11.	2.2 op blz. 17 Van twee hoofdkeuzes naar vier varianten, hoofdkeuze 1: apart versus samen	Bij zowel de Single-airport als de Multi-airport gaat het om de lagere delen van het luchtruim rond luchthavens (de TMA's). Het huidige luchtruim is deels volgens dit concept ontworpen. Wij onderschrijven het onderzoeken van deze hoofdkeuze. Met betrekking tot de beperking dat deze hoofdkeuze alleen de lagere delen van het luchtruim betreft, merken wij op dat juist het laagvliegen een van de belangrijkste oorzaken is van hinder van vliegverkeer. Zo is het verkeer naar/van Schiphol de reden waarom verkeer van / naar lokale luchthavens laag moet blijven vliegen. Wij verzoeken u in de varianten mee te nemen hoe en in welke mate de problematiek van het laagvliegen voor lokale luchthavens als RTHA kan worden verminderd. voor blijven voor lokale luchthavens). Bij deze laatste situatie is de herziening van het luchtruim wellicht juist het moment om ook hiernaar te kijken.
12.	2.2 op blz. 18 Van twee hoofdkeuzes naar vier varianten, hoofdkeuze 2: vast versus flexibel	De tweede hoofdkeuze gaat over de flexibiliteit van de routes. Aan de ene kant van de denklijn staat dat het verkeer kan worden afgehandeld volgens volledig vooraf geplande en vaste routes. Aan de andere kant van de denklijn staat dat voor elk vliegtuig op elk moment de beste route naar de bestemmingsluchthaven wordt bepaald. Nu veel van de hinder bij lokale luchthavens als RTHA veroorzaakt wordt door afwijkend verkeer als gevolg van interferentie met verkeersstromen van en naar Schiphol, verzoeken wij u dit lokale effect nadrukkelijk mee te nemen in de keuze voor vast/flexibel of een tussenvorm.
13.	2.3 op blz. 20 Beschrijving van de vier varianten met kenmerkende bouwstenen	In variant A - Single-airport met vaste routes – en variant D – Single-airport met flexibele routes, vliegt verkeer van en naar een luchthaven in een apart luchtruim. Iedere luchthaven heeft hierbij een eigen TMA (luchtruim). Delen van het luchtruim worden aan één luchthaven toegewezen en het vliegverkeer wordt op deze manier ruimtelijk gescheiden. Wij vragen ons af of dit realistische varianten zijn, aangezien RTHA zelf al in het TMA van Schiphol ligt.
14.	2.3 op blz. 20	Bij variant B - Multi-airport met vaste routes – en variant C – Multi-airport met flexibele routes - wordt als voorbeeld gegeven dat door één grote TMA

	Beschrijving van de vier varianten met kenmerkende bouwstenen	voor drie of vier luchthavens (Schiphol, Rotterdam, Lelystad en eventueel Eindhoven) te creëren, er minder beperkingen zijn bij het ontwerpen van de routes. Wij wijzen hierbij nadrukkelijk naar uw stelling op blz. 16 dat het hier alleen de afhandeling van vliegverkeer door de verkeersleiding mag betreffen en niet om een andere verdeling van het verkeer over luchthavens.
15.	2.5 op blz. 23 Uitgangspunten en kaders ontwerpproces	U stelt dat bestaande afspraken rond luchthavens en over baancombinaties Schiphol (dit betreft het gebruik van start- en landingsbanen) niet leidend zijn, waar betere resultaten mogelijk zijn worden deze onderzocht in de varianten. Wij onderschrijven dit uitgangspunt, aangezien de interferentie tussen Schiphol en RTHA en de daaruit voortvloeiende afwijkingen van de standaardvliegroutes tot veel hinder leiden.
16.	2.5 op blz. 24	Voor een effectief luchtruimontwerp is het belangrijk dat er een scheidslijn wordt getrokken die aangeeft vanaf welke hoogte CO2 en tot welke hoogte de geluidsbelasting leidend is. Bij het ontwerp zal als werkhypothese worden gewerkt met een scheidslijn van 6000 voet. Wij verzoeken u de keuze voor deze scheidslijn nader te onderbouwen.
17.	2.6 op blz. 26 Objectieve informatie en bestuurlijke keuze	Welke variant het 'beste' tegemoetkomt aan de doelen is afhankelijk van de weging van de effecten en is daarmee *een bestuurlijke beoordeling en keuze*. Daarmee is de weging en de keuze een verantwoordelijkheid van bestuurders. Zij zullen hun keuze verantwoorden in de Voorkeursbeslissing. Zoals in zienswijze 9 als is aangegeven, verzoeken wij u op voorhand te bepalen dat de variant met de minste negatieve geluid- en emissies de voorkeursvariant wordt. Dat andere overheden met het inzicht van de effecten hun besluiten onderbouwen en verantwoorden over de wijze waarom het luchtruim wordt ingedeeld is voor ons een onvoldoende borging.
18.	3. op blz. 28, 3.1 op blz. 29 en 3.2 op blz. 30 Toetsingskader en Referentie-situatie	Blz. 28 van de notitie geeft aan dat voor de effecten van elke variant het verschil wordt bepaald door vergelijking met de referentiesituatie. De referentiesituatie beschrijft de situatie met daarin alle autonome ontwikkelingen, dat wil zeggen: de toekomstige ontwikkelingen met uitzondering van de luchtruimherziening. Voor de referentiesituatie en de varianten gelden dezelfde kaders en uitgangspunten. De exacte autonome ontwikkelingen zijn moeilijk te voorspellen en daarom worden daar aannames voor gedaan. Voor de referentiesituatie en de varianten worden dezelfde aannames gedaan. De notitie vermeldt hierbij dat ten aanzien van het verkeersaanbod hiervoor bij alle luchtruimgebruikers de luchtruimbehoefte opgehaald. Dit betekent dat bij de referentiesituatie al uitgegaan wordt van de in de notitie voorgestelde onbeperkte groei van civiel en militair verkeer (blz. 8 en zienswijze 5.) eveneens als bij de te onderzoeken varianten en toetsingscriteria. Ook de milieueffecten uit het toetsingskader worden ten opzichte van de referentiesituatie bekeken, waardoor - uitgaande van de onbegrensde luchtruimbehoefte in de referentiesituatie –niet inzichtelijk wordt gemaakt in hoeverre de uitstoot en hinder verbeterd kan worden ten aanzien van de

		huidige situatie. Wij verzoeken u derhalve tevens als variant te onderzoeken de huidige situatie, inclusief de begrenzing voortkomend uit de huidige indeling van het luchtruim en zonder groei van het verkeersaanbod. Pas bij een vergelijking met deze huidige situatie kunnen de milieueffecten in de varianten - inclusief de onbeperkte groei van civiel en militair verkeer - inzichtelijk worden gemaakt.
19.	3.2 op blz. 30 Referentie-situatie	De notitie geeft aan dat voor de uurcapaciteiten van de luchthavens, in de referentiesituatie wordt uitgegaan van een verruiming in de toekomst, doordat er nieuwe technologieën ontwikkeld worden die deze toename mogelijk maken. Dit uitgangspunt betekent dat wordt uitgegaan van een toename van het aantal passagiers. Tezamen met een toename van het aantal passagiers per vliegtuig (grotere vliegtuigen), is in de omgeving van RTHA de ervaring dat deze toename van het aantal passagiers/ belading, de hinderbeleving sterk doet toenemen. Wij verzoeken u in de varianten dit effect mee te nemen en nader te onderzoeken.

Raadsvoorstel

Datum Raad
3 oktober 2019

Portefeuillehouder
Kathy Arends

Registratienummer
BR1900090

Onderwerp
Huisvestingsbeleid arbeidsmigranten Lansingerland

Gevraagde beslissing
De nota 'Huisvestingsbeleid arbeidsmigranten Lansingerland', corsa nummer: T19.10648, vast te stellen.

Samenvatting
De betekenis van de glastuinbouw voor de Nederlandse economie is groot. Lansingerland heeft binnen de glastuinbouw een toonaangevende positie en floreert hiermee wereldwijd. Steeds meer werkgevers hebben moeite om voldoende gemotiveerde en betaalbare Nederlandse werknemers te vinden. Stagnering van de productie en bedrijfsgroei ligt op de loer.
In Lansingerland is binnen de glastuinbouwsector een grote behoefte aan arbeidsmigranten voor het draaiend houden en groeien van bedrijven. Zowel glastuinders als detacheerders dringen aan op beleidskaders en mogelijkheden voor huisvesting van werknemers binnen deze gemeente.
De concurrentie met andere regio's en zelfs met het buitenland om voldoende arbeidsmigranten beschikbaar te hebben en te houden voor de bedrijfsvoering neemt alsmaar toe. Huisvesting dichtbij de werkplek is de cruciale factor.

Ook u heeft nadrukkelijk aandacht voor dit thema en op 20 mei een beeldvormende avond met diverse externe sprekers gehouden. Uitkomst hiervan was dat het belang onderkend wordt en haast te maken met kwantitatieve en kwalitatieve huisvestingsmogelijkheden voor arbeidsmigranten.
Bijgaande beleidsnota 'Huisvesting arbeidsmigranten Lansingerland' beschrijft de verschillende mogelijkheden en aandachtspunten en sluit af met een uitvoeringsprogramma met keuzes in beleid, mede gebaseerd op vele gesprekken met vertegenwoordigers uit de glastuinbouwsector.

Met de inhoud van de notitie faciliteert de gemeente mogelijkheden voor kwantitatieve huisvesting en stelt kaders voor de kwaliteit van die huisvesting. Het ontwikkelkader, waar locaties en huisvesters aan moeten voldoen, vraagt nog om nadere uitwerking. Op korte termijn wordt dit opgepakt met een extern aan te trekken expert op het beleidsterrein (tijdelijk) en vertegenwoordigers uit de glastuinbouwsector. Wij leggen het uitgewerkte ontwikkelkader nog dit jaar aan u voor ter vaststelling. Vanaf dat moment kunnen initiatieven uit de glastuinbouwsector aan een transparant kader worden getoetst, en zo mogelijk vergund worden.
Vooruitlopend hierop starten we een veelbelovende pilot met een initiatiefnemer uit de gemeente. Samen met 6 collega werkgevers dienden zij een initiatief in voor de huisvesting van 140 arbeidsmigranten aan de Violierenweg. Omdat op het perceel al de woonbestemming geldt, kunnen we het initiatief in samenspraak met de gemeente snel tot uitwerking brengen en realiseren.
We zien dit als een voorbeeldproject voor initiatiefnemers die volgen. Eind 2020 evalueren we dit pilotproject.

Met dit pilotproject spelen wij in op de door ons allen gevoelde urgentie huisvestingsplaatsen te realiseren.

Financiële consequenties
N.v.t.

Verdere procedure
Wij werken in Q3 en Q4 een aantal acties uit welke opgesomd worden in het hoofdstuk ‘uitvoeringsprogramma' van de beleidsnota. We starten met het ontwikkelkader. Over de resultaten die we daarin behalen informeren wij u.

Juridische aspecten
Zowel bij het vergunnen van huisvesting als het houden van toezicht erop zijn de geldende wet- en regelgeving en gemeentelijke beleidskaders van toepassing. Met name de Wabo en het Bouwbesluit zijn van belang.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
De input uit vele gesprekken met werkgevers, detacheerders, LTO, gemeenten en aanbieders van huisvestingsconcepten is benut voor het voorliggend huisvestingsbeleid. Ook uw beeldvormende avond heeft bevestigend en versterkend gewerkt op de inhoud van de nota.

Duurzaamheid
N.v.t.

Bijlagen
1. Nota ‘Huisvestingsbeleid arbeidsmigranten Lansingerland’, T19.10648;
2. Brief aan de gemeenteraad, corsa nummer: U19.05241.

Toelichting

Inleiding
Zie samenvatting.

Beoogd maatschappelijk effect
De lokale glastuinbouw economie in staat stellen haar bedrijfsvoering continuïteit te bieden en gewenste groei te bevorderen door huisvestingsmogelijkheden voor arbeidsmigranten te faciliteren.

De kernargumenten
1.1 Huisvesting arbeidsmigranten binnen Lansingerland noodzaak
Arbeidsmigranten leveren een onmisbare bijdrage aan de bedrijfsvoering van glastuinbouwbedrijven. Huisvesting dichtbij de werkplek is steeds meer de factor waar de arbeidsmigrant z'n keuze van werkplek op baseert. Het niet kunnen bieden van huisvesting in Lansingerland leidt ertoe dat arbeidsmigranten elders in Nederland gaan werken waar de huisvesting wel dichtbij de werkplek beschikbaar is, of ze nemen de uitwijk naar landen als Duitsland en Denemarken waar de huisvesting goed geregeld is. Om de Lansingerlandse glastuinbouwpositie in de wereld te behouden moet beleid gevoerd worden om kwantitatieve huisvesting te faciliteren.

1.2 Kaders en spelregels noodzakelijk voor verantwoorde kwalitatieve huisvesting
Voorwaarde bij het faciliteren van huisvesting is dat er sprake is van kwalitatief verantwoorde huisvesting. Kaders zijn noodzakelijk om initiatieven uit de markt te kunnen beoordelen. Indien vergunning plaatsheeft, vormt dit kader naderhand de toets voor het uit te voeren toezicht op naleving van de gemaakte afspraken. In de beleidsnota staat een afsprakenkader dat toegepast wordt. Daarnaast is een ontwikkelkader noodzakelijk om op transparante wijze duidelijk te maken waar locaties en huisvesters aan moeten voldoen. Dit kader wordt in de tweede helft 2019 opgesteld en aan u voorgelegd.

1.3 De organisatie werkt een aantal acties uit tot concreet toepasbare producten
De beleidsnota geeft een duidelijke richting aan over de te bereiken kwantiteit, kwaliteit en gewenste samenwerking tussen gemeente, werkgevers en detacheerders. In de nota wordt een aantal acties genoemd, die nadere uitwerking behoeven, waarbij samenwerking tussen de verschillende partijen draagvlak zal vergroten. De acties staan opgesomd in paragraaf VI van het uitvoeringsprogramma van de nota. Zo spoedig mogelijk na vaststelling van de nota wordt deze uitwerking opgepakt waarbij tijdelijk een expert wordt ingehuurd. Nog dit jaar worden voor deze acties concrete voorstellen geformuleerd en aan u voorgelegd.

Kanttekeningen
1.4 Provincie Zuid-Holland een belangrijke samenwerkingspartner in de realisatie in het buitenstedelijk gebied
Het huidige Provinciale instrumentarium geeft nog veel beperkingen om nieuwe huisvestingsmogelijkheden in het buitenstedelijk gebied te ontplooien. Wel onderkent zij het belang van voldoende en goede huisvestingsmogelijkheden voor arbeidsmigranten. De provincie heeft daarom een kernteam gestart die de komende twee jaar een Provinciale koers ontwikkelt die zoveel mogelijk ondersteunend gaat werken aan de realisatie van de opgave van huisvesting voor gemeenten.

Raadsbesluit

Datum Raad
3 oktober 2019
Registratienummer
BR1900090

Onderwerp
Huisvesting Arbeidsmigranten

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het voorstel

Overwegende dat
- huisvestingsmogelijkheden voor arbeidsmigranten in Lansingerland noodzakelijk zijn voor de continuïteit en bedrijfsgroei van de glastuinbouwsector.

Gelet op
- de 'Nationale Verklaring' uit 2012 van het Rijk en samenwerkingspartners als de VNG, Aedes, werkgeversorganisaties en vakbonden waarin de verschillende ketenpartners hebben afgesproken op constructieve wijze samen te werken aan voldoende kwantitatieve en kwalitatieve huisvesting te realiseren en misstanden tegen te gaan.

Besluit(en)
De nota 'Huisvestingsbeleid arbeidsmigranten Lansingerland', corsa nummer: T19.10648, vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Huisvestingsbeleid

Arbeidsmigranten Lansingerland

Inhoud

1 Inleiding 4
1.1 Huidige situatie 4
1.2 Samenwerking met andere partijen 4
1.3 Bestaande samenleving 4
1.4 Leeswijzer 5
2 Feiten 6
2.1 Aantal personen 6
2.2 Huidige huisvestingscijfers 6
2.3 Regels en handhaving 6
2.4 Aanbieders van huisvesting 6
2.5 Omliggende gemeenten 7
3 Rollen en verantwoordelijkheden ketenpartners 8
4 Mogelijkheden voor huisvesting arbeidsmigranten 9
4.1 Aantal plekken 9
4.2 Afsprakenkader: 9
4.3 Huisvestingsvarianten: 10
4.3.1 Kamergewijze bewoning in het binnenstedelijke gebied. 10
4.3.2 Kamergewijze bewoning in het buitengebied 10
4.3.3 Omvorming van leegstaande kantoren/bedrijfspanden tot woonunits 11
4.3.4 (Tijdelijke) nieuwbouw(woonunits) op perceel glastuinbouwer 12
4.3.5 Grootschalige woonunits op gemeentegrond/grond ontwikkelaar 12
5 Samenwerking met partijen 14
5.1 Brancheorganisatie LTO 14
5.2 Provincie Zuid-Holland 14
5.3 Convenant ketenpartners 14
6 Handhaving: organisatie en inzet instrumentarium 15
6.1 Huidige situatie 15
6.2 Vergroten van het effect van handhaving 15
7 Registratie 16
7.1 Afspraken over registratie 16
8 Communicatieplan naar burgers en politiek 17
8.1 Burgerparticipatie 17
8.2 Specifieke locaties 17
9 Uitvoeringsprogramma 18
9.1 Beleidskeuzes 18
9.1.1 Hoofdstuk 4:Mogelijkheden voor huisvesting arbeidsmigranten 18
9.1.2 Hoofdstuk 5: Samenwerking met partijen 19
9.1.3 Hoofdstuk 6 Handhaving: toezicht en inzet instrumentarium 19
9.1.4 Hoofdstuk 7: Registratie 19
9.1.5 Hoofdstuk 8: Communicatieplan naar belanghebbenden en burgers algemeen 19

9.1.6 Instellen samenwerkingsverband gemeente, marktpartijen en externe expert 20

1 Inleiding

1.1 Huidige situatie

Arbeidsmigranten zijn niet meer weg te denken uit de Nederlandse maatschappij. De bijdrage van arbeidsmigranten aan het draaiend houden van de economie is onmisbaar(**meerwaarde en noodzaak)**. Ook de Lansingerlandse glastuinbouwsector kan niet meer zonder arbeidsmigranten. Temeer omdat werkgevers steeds meer moeite hebben voldoende gemotiveerde en betaalbare Nederlandse werknemers te vinden.

Een ruwe schatting geeft aan, dat er dagelijks in de glastuinbouw binnen Lansingerland 2000 tot 3000 arbeidsmigranten werkzaam zijn. Voor Lansingerland, in de top tien van economisch best presterende gemeenten, is daarmee het belang voelbaar om huisvesting van arbeidsmigranten optimaal te faciliteren. Vooral ook omdat de houding van de arbeidsmigrant verandert. Dichtbij de werkplek kunnen wonen is in toenemende mate een eis(**behoefte**). Dit vormt steeds meer een concurrerende factor met andere gebieden en landen als Duitsland en Denemarken (bieden beide kwalitatief betere en goedkopere huisvesting) om voldoende arbeidsmigranten te binden.

Een relatief beperkt aantal arbeidsmigranten is in Lansingerland zelf gehuisvest. Voor het grootste gedeelte in tuinderswoningen in het buitengebied. Voor een klein gedeelte in woningen in de kernen. Om kwantitatief en kwalitatief te kunnen sturen op de groeiende behoefte aan passende huisvesting is beleid noodzakelijk.

1.2 Samenwerking met andere partijen

Diverse gesprekken met werkgevers, detacheerders, brancheorganisatie LTO en Provincie Zuid-Holland hebben zichtbaar gemaakt dat de partijen die gericht zijn op de glastuinbouwsector op constructieve wijze, samen met de gemeente, de handen ineen willen slaan om inhoud te geven aan concrete huisvesting voor de arbeidsmigrant. De beeldvormende avond van de gemeenteraad op 29 mei heeft daarbij versterkend gewerkt op het besef dat huisvesting binnen de gemeente Lansingerland nadrukkelijk gewenst is en kansrijk is gezien de houding van alle partijen.

Om als samenwerkende partijen tot resultaten te komen is het van belang met elkaar dezelfde taal te spreken. Doelstellingen van beleid helpen daarbij. Een drietal vormen met elkaar het focuspunt. Ten eerste het versterken van continuïteit van inzetbaarheid van arbeidsmigranten in onze lokale (tuinbouw)economie. Ten tweede het terugdringen van ongewenste (over)bewoning met onveilige en overlast gevende problematiek[1]. Ten derde het nemen van verantwoordelijkheid in solidariteit met buurgemeenten om huisvesting binnen de eigen gemeente te faciliteren. Deze drie doelstellingen sluiten volledig aan bij de 'Nationale Verklaring' uit 2012 van het Rijk en samenwerkingspartners als de VNG, Aedes, werkgeversorganisaties en vakbonden. Deze verklaring is opgesteld in het besef dat de verschillende ketenpartners elkaar keihard nodig hebben om in constructieve samenwerking voldoende kwantitatieve en kwalitatieve huisvesting te realiseren en misstanden tegen te gaan.

1.3 Bestaande samenleving

Huisvesting van arbeidsmigranten binnen Lansingerland vraagt ook om een goede inbedding en integratie in de bestaande samenleving. Zorgvuldigheid is dus geboden de samenleving te betrekken bij voorgenomen huisvestingsprojecten. Burgerparticipatie is daarom een vast onderdeel binnen het proces van elk afzonderlijk huisvestingsproject.

[1] **Het aantal meldingen in Lansingerland neemt de laatste paar jaar beduidend toe en in het verlengde daarvan het aantal handhavingszaken. Dit toenemende aantal handhavingszaken toont de urgentie aan van het voeren van een faciliterend huisvestingsbeleid.**

1.4 Leeswijzer

Deze beleidsnota behandelt diverse aspecten die samenhangen met het thema huisvesting arbeidsmigranten. Hoofdstuk 2 beschrijft een aantal feiten die een beeld schetsen van de huidige situatie. Om tot een goede samenwerking te komen is het belangrijk ieders rol en verantwoordelijkheid te kennen en te onderscheiden. Die rollen en verantwoordelijkheden staan in Hoofdstuk 3. Hoofdstuk vier beschrijft vijf verschillende opties waar huisvesting gerealiseerd kan worden. Met daarbij een weergave van voor- en nadelen per optie. In de daarop volgende hoofdstukken komen onderwerpen aan bod als samenwerking met de ketenpartners, registratie-werkwijze arbeidsmigranten en de opstelling van de Provincie Zuid-Holland naar gemeenten ter ondersteuning van het huisvestingsvraagstuk.

De beleidsnota sluit af met het **uitvoeringsprogramma**. Dit uitvoeringsprogramma omvat de definitieve beleidskeuzes en werkwijze van de gemeente Lansingerland.

2 *Feiten*

2.1 Aantal personen

- In Lansingerland werken dagelijks 2000-3000 arbeidsmigranten in de glastuinbouwsector(schatting op basis van gevoerde gesprekken).
- De trend is dat het aantal arbeidsmigranten in Nederland blijft groeien. In 2017 waren er bij benadering 400.000 arbeidsmigranten werkzaam. Voor 2040 ligt de schatting op 600-700.000 arbeidsmigranten. De voorziene groei houdt mede verband met de daling van de Nederlandse beroepsbevolking tot 2050 met 500.000 personen. De tegenkracht bestaat eruit dat robotisering zijn intrede doet. Desondanks overheerst toch de mening in de markt dat ook in de toekomst onverkort een grote behoefte aan arbeidsmigranten blijft bestaan.
- Het grootste deel van de arbeidsmigranten werkt via een uitzendbureau, een klein deel is in loondienst bij een werkgever.
- Omdat veel teelten tegenwoordig het jaar rond zijn verblijven steeds meer arbeidsmigranten voor langere tijd. Zijn zij langer dan vier maanden binnen Nederland, dan zijn zij op basis van de Wet BRP verplicht zich in te schrijven bij de gemeente. Zij zijn vooral op zoek naar snel toegankelijke, goedkope en veilige woonruimte met een Wifi omgeving.

2.2 Huidige huisvestingscijfers

- Momenteel is de ruwe schatting dat in Berkel en Rodenrijs 70 woningen, in Bleiswijk 70 woningen en in Bergschenhoek een lager aantal woningen in gebruik is voor huisvesting door arbeidsmigranten. Totaal zo'n 170 woningen, in bezit van glastuinbouwers en uitzendbureaus of ze worden gehuurd van derden. Hieruit blijkt dat werkgevers en uitzendbureaus hun verantwoordelijkheid (willen) nemen. De meeste woningen zijn in het buitengebied gelegen. Maar ondanks dat kamergewijze bewoning binnen de bebouwde kom niet is toegestaan, zijn ook hier woningen in gebruik voor huisvesting. De 170 woningen bieden huisvestings-mogelijkheden voor zo'n 800 arbeidsmigranten.

2.3 Regels en handhaving

- In het 'buitengebied' is bestemmingsplantechnisch geregeld dat een ontheffing kan worden verleend voor maximaal 6 personen kamergewijze huisvesting in een bedrijfswoning, binnen de gestelde kaders door de gemeente (bouwbesluit, parkeervoorzieningen, overlast). Veel bedrijfswoningen worden hiervoor ingezet, omdat glastuinbouwers vanwege toegenomen technologie niet meer dicht bij het bedrijf hoeven te wonen.
- Het huidige handhavingsinstrument werkt als volgt: zowel op basis van het 'piepsysteem' (melding van overlast door omgeving) als door eigen waarneming wordt onderzoek verricht naar excessen, klachten of meldingen m.b.t. een huisvestingssituatie. Bij overtreding van het bestemmingsplan, de regels van het bouwbesluit of overlast in de buitenruimte wordt ingegrepen. Met als eventuele uiterste consequentie dat tot ontruiming wordt overgegaan. De praktijk laat zien dat na ontruiming recidieven optreden. Het ontbreekt op dit moment aan de mogelijkheid om middels een bestuurlijke boete recidivering te ontmoedigen. Of voor een langere periode de verhuurder de mogelijkheid tot verhuur te ontzeggen.

2.4 Aanbieders van huisvesting

- Er zijn meerdere initiatiefnemers binnen de gemeente die willen investeren in huisvesting op grotere schaal (50-250 bedden).

2.5 Omliggende gemeenten

- Met de Oostlandgemeenten (Pijnacker-Nootdorp, Zuidplas, Waddinxveen) vond in april een eerste ambtelijk Oostlandgemeenten overleg plaats. Voor Lansingerland is het gewenst dat ook de regio het vraagstuk oppakt zodat er sprake is van solidariteit en iedere gemeente een bijdrage levert aan het huisvestingsvraagstuk. De Oostlandgemeenten blijken ieder voor zich met positieve intenties met het vraagstuk bezig.

  Pijnacker-Nootdorp:
  De gemeente heeft positieve intenties tot het faciliteren van huisvesting. Zij verkeert momenteel in de onderzoeksfase hoe omvangrijk het thema arbeidsmigranten is. Navraag heeft duidelijk gemaakt dat er zo'n 700-1000 arbeidsmigranten dagelijks werkzaam zijn waarvan de werkzaamheden voor bijna 90% 'jaarrond' van karakter zijn. Een overweging is om vrijkomende plekken a.g.v. reconstructie glastuinbouw te benutten voor huisvesting.

  Zuidplas:
  De gemeente heeft positieve intenties tot het faciliteren van huisvesting. Er werken zo'n 1250 tot 1500 arbeidsmigranten binnen de gemeente. In het kader van de A12 corridor ziet de gemeente een gedeeld belang en ook als taak met de Oostlandgemeenten huisvesting te faciliteren. Momenteel verkeert dit proces in de fase van ambtelijke beleidsverkenning.

  Waddinxveen:
  De gemeente oriënteert zich momenteel ambtelijk-bestuurlijk op de vraag of via een politieke bestuurs-opdracht het vraagstuk huisvesting arbeidsmigranten beleidsmatig opgepakt gaat worden. Een jaar geleden is al wel met beleidsregels geregeld onder welke voorwaarden arbeidsmigranten kamergewijs in woon-wijken mogen wonen.

3 Rollen en verantwoordelijkheden ketenpartners

Hieronder volgt een beschrijving van de rollen en verantwoordelijkheden van de afzonderlijke ketenpartners.

- **Arbeidsmigranten**

Arbeidsmigranten zoeken zelf huisvesting, veelal in overleg met uitzendbureaus en werkgevers. Als ze langer blijven leren ze de Nederlands taal en doen zoveel mogelijk mee in de maatschappij(inburgering).

- **Gemeente**

De gemeente creëert beleid, schept voorwaarden en faciliteert huisvesting en houdt toezicht op het naleven van wet- en regelgeving en beleidskaders.

- **Huisvesters**

Commerciële huisvesters (bv. uitzendbureaus, werkgevers) dienen huisvesting aan te bieden die voldoet aan de overeengekomen kwaliteitsnormen. Dit zijn in elk geval de Bouwbesluitbepalingen en mogelijk kan worden overeengekomen dat de normen van de Stichting Normering Flexwonen(SNF keurmerk)[2] worden toegepast. Mits deze laatste niet in strijd zijn met het Bouwbesluit.

- **Werkgevers**

Omdat werkgevers er belang bij hebben de arbeidskracht die zij nodig hebben te kunnen inhuren, hebben zij de taak de arbeidskracht te ondersteunen bij het vinden van goede huisvesting. Huisvesting die voldoet aan de normen die de gemeente beleidsmatig stelt.

[2] **Van de huidige 400.000 bedden in Nederland zijn 80.000 bedden gecertificeerd**

4 Mogelijkheden voor huisvesting arbeidsmigranten

4.1 Aantal plekken

Omdat niet voor iedere arbeidsmigrant geldt dat hij/zij bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de werkplek woont, maar bijvoorbeeld liever in het bruisender leven van de stad, hoeft het aantal te faciliteren huisvestingsplekken niet gelijk te zijn aan het aantal werkplekken binnen Lansingerland. Zonder ons direct op een getal of percentage vast te leggen, kan als uitgangspunt worden gekozen voor een faciliterend beleid dat zich richt op een substantiële toename van het aantal huisvestingsplekken en dat communiceren naar de ketenpartners.

Om een goed beeld te hebben volgt hieronder een cijfermatige schets. De +/- 170 woningen die momenteel in gebruik zijn, bieden voor zo'n 800 arbeidsmigranten huisvesting binnen Lansingerland. Kanttekening hierbij is dat het merendeel van de 170 woningen niet gelegaliseerd is. Het alsnog controleren, toetsen en eventueel vergunnen kan ertoe leiden dat het genoemde aantal van 800 zich naar beneden bijstelt. Wanneer we aannemen dat 75% van de dagelijks in Lansingerland werkzame arbeidsmigranten (2000-3000) langere tijd verblijven, is in theorie de kwantitatief maximale huisvestingsbehoefte 1500-2250 'bedden'. Na aftrek van de 800 of minder reeds ingevulde plekken, blijft er een behoefte van 700-1450 bedden.

Door met de werkgevers en uitzenders in gesprek te gaan, kan duidelijk worden hoe sterk door hen die behoefte onderkend wordt. Initiatieven door de markt voor realisatie van huisvesting kunnen met verschillende huisvestingsvarianten of een combinatie ervan gefaciliteerd worden. Verschillende mogelijkheden worden hieronder opgesomd.

4.2 Afsprakenkader:

Door het vast te stellen beleid niet direct planologisch te faciliteren, kan elk initiatief voor huisvesting afzonderlijk getoetst en beoordeeld worden. Hiermee houdt de gemeente de regie.
Voor alle hieronder geschetste vijf huisvestingsvarianten geldt eenzelfde afsprakenkader waarmee de kwaliteit geborgd wordt en de leefbaarheid voor arbeidsmigranten en de omgeving garanties krijgt.

Dit **afsprakenkader** omvat:

1. Wet- en regelgeving zijn van toepassing, waaronder de Wabo en het Bouwbesluit.
2. Toetsing aan parkeernormen.
3. Huiseigenaar in bezit van SNF (Stichting Normering Flexwonen) keurmerk. Een nader te bepalen extract uit het keurmerk wordt onderdeel van het gemeentelijk beleid en als zodanig als vereiste opgenomen in de af te geven vergunning.
4. Schriftelijke afspraken over toezicht, beheer en onderhoud door de huiseigenaar
5. Er is een communicatieprotocol en een klachtenregistratie.
6. Vereiste van een onttrekkingsvergunning en omgevingsvergunning in het geval het een woning uit de woningvoorraad betreft. Daarmee behoudt de gemeente de regie en overzicht over het adressenbestand waar huisvesting arbeidsmigranten plaatsvindt.

4.3 Huisvestingsvarianten:

4.3.1 Kamergewijze bewoning in het binnenstedelijke gebied.

Nu:
Voor woonwijken in de kernen geldt gemeentebreed dat kamergewijze bewoning in strijd is met de bestemmingsplannen. Desondanks vindt dit momenteel wel plaats doordat uitzenders of werkgevers huizen kopen of huren voor de huisvesting van arbeidsmigranten. Hier treedt de gemeente niet tegen op. Het piepsysteem geeft regelmatig meldingen van overlast. Hier reageert het team Bouwen en Milieu op met inspectie en eventueel maatregelen. Ongeveer 20% van de 170 in gebruik zijnde woningen bevinden zich in woonwijken.

Faciliteren:
Maximaal 4 personen per woning wanneer zij geen duurzame relatie met elkaar hebben. Hoewel dit document zich richt op arbeidsmigranten, moet gerealiseerd worden dat het mogelijk maken van kamergewijze bewoning ook andere doelgroepen als studenten kan stimuleren dit te willen in Lansingerland. Om controle te houden over het maximaal gewenste aantal woningen waar kamergewijze bewoning toegestaan wordt, wordt geformuleerd hoeveel woningen in een buurt of wijk met een bepaalde onderlinge afstand mogen worden ingezet hiervoor.

Sterkte:
- Sociale inbedding c.q. sociale integratie (goede samenwerking woningeigenaar, arbeidsmigranten en buurtbewoners vereist)
- Draagt sterk bij aan de kwantitatieve opgave
- Afstand woning tot voorzieningen
-

Zwakte:
- Relatief veel toezicht vanuit gemeente nodig op naleving van gemaakte afspraken vanwege gespreid kleinschalig wonen
- Parkeerproblematiek
- Kans op terugkerend overlast in algemene zin (geluid, verloedering buitenruimte woning, huisvuil) mede door kans op frequente wisseling van degenen die op het adres verblijven (short stay). Daarmee ongunstige invloed op het woon-/leefklimaat van de buurt.
- Juist díe woningen worden opgekocht waar ook de doelgroep starters belangstelling voor heeft (verdringing).

Voorstel: Met name vanwege de verdringing voor starters en de druk op het woon-/leefklimaat van de omgeving niet of in beperkte mate overgaan tot het bieden van deze mogelijkheid. Bij toepassing in beperkte mate dit concretiseren. Bijvoorbeeld in de vorm van een percentage woningen per CBS wijk. En regels over spreiding binnen een wijk.

4.3.2 Kamergewijze bewoning in het buitengebied

Nu:
Voor het buitengebied geven de bestemmingsplannen de mogelijkheid voor een ontheffing tot het toestaan van kamergewijze bewoning voor bestaande (bedrijfs)woningen. Het aantal personen in een woning is gemaximeerd op 6. Het piepsysteem geeft regelmatig meldingen van overlast. Hier reageert het team Bouwen en Milieu op met inspectie en eventueel maatregelen. Ongeveer 80 procent van de 170 in gebruik zijnde woningen bevinden zich in het buitengebied.

Faciliteren:
Maximaal aantal personen in een woning niet limiteren, maar koppelen aan de bouwbesluiteis van minimaal 12 m² vloeroppervlakte per persoon en de beschikbaarheid van parkeerfaciliteiten.

Sterkte:
- Relatief weinig kans op overlast vanwege de lage bevolkingsdichtheid/ vrijstaande bedrijfswoningen
- Draagt sterk bij aan de kwantitatieve opgave
- Parkeerproblematiek nihil

Zwakte:
- Sociale afzondering
- Relatief veel toezicht vanuit gemeente nodig op naleving van gemaakte afspraken vanwege gespreid kleinschalig wonen
- Afstand woningen tot voorzieningen
- Verloedering van de directe omgeving van de woning (verwaarlozing tuin, afval)

Voorstel: Continueren van deze mogelijkheid onder loslaten van de maximering van 6 personen. Het algemene afsprakenkader en dan met name de bouwbesluitbepalingen en parkeernorm gelden als toets voor het aantal personen dat toestemming krijgt in de betreffende woning te verblijven. Bij meer dan 10 personen is een gebruiksvergunning vereist.

4.3.3 Omvorming van leegstaande kantoren/bedrijfspanden tot woonunits

Nu:
Momenteel zijn er geen kantoorpanden binnen Lansingerland in gebruik voor huisvesting van arbeids-migranten.

Faciliteren:
De gemeente faciliteert de eigenaar van een kantoor-/bedrijfspand over te gaan tot omvorming van het pand naar woonunits.

Sterkte:
- Relatief weinig toezicht vanuit gemeente op naleving van gemaakte afspraken nodig vanwege de grotere schaal van wonen, exploitant gebruikt (deeltijd) huismeester
- Parkeerproblematiek nihil
- Verdringing op de bestaande woningmarkt wordt tegengegaan.

Zwakte:
- Sociale afzondering
- Afhankelijk van de locatie: afstand tot voorzieningen
- Doorlopen bestemmingsplanprocedure
- Relatief kleine bijdrage aan de kwantitatieve opgave

Voorstel: Deze mogelijkheid openhouden, in de praktijk zal deze zich niet snel aandienen.

4.3.4 (Tijdelijke) nieuwbouw(woonunits) op perceel glastuinbouwer

Nu:
Momenteel zijn er geen locaties waarop dit plaatsvindt, wel toont de markt belangstelling.

Faciliteren:
Daar waar glastuinbouwers naast de aanwezigheid van een bedrijfswoning ook nog een perceel vrijliggende grond hebben, én zij de wens hebben tijdelijke woonunits/woonaccommodatie voor hun werknemers te willen plaatsen, gaat de gemeente daar onder voorwaarden mee akkoord.

Deze voorwaarden zijn aanvullend op het eerdergenoemde afsprakenkader en dienen ter beveiliging van de hoogwaardige uitstraling van de omgeving. Dit ontwikkelkader heeft betrekking op:
- Locatiespecifieke eisen
- De omvang van de locatie
- Vormgeving en materiaalgebruik van het gebouw

Afhankelijk van de perceelgrootte kan er op kleine tot grotere schaal realisatie plaatsvinden van woonunits/woonaccommodatie. Het nog te specificeren ontwikkelkader zal per locatie sturend werken op het aantal te realiseren huisvestingsplekken. Er bestaat een relatie tussen de grootschaligheid van de accommodatie, de mate van kwaliteit van de huisvesting en de tijdelijkheid dan wel permanentheid van de accommodatie. Keuze voor permanent vereist de overtuiging dat de vraag naar arbeidsmigranten ook in de verre toekomst hoog zal blijven.

Sterkte:
- Relatief minder toezicht nodig op naleving van gemaakte afspraken vanuit gemeente vanwege de grotere schaal van wonen.
- Relatief weinig kans op overlast vanwege de lage bevolkingsdichtheid.
- Draagt (sterk) bij aan de kwantitatieve opgave indien op meerdere locaties.
- Verdringing op de bestaande woningmarkt wordt tegengegaan.
- Kans op gedeelde huismeesterfunctie bij enkele van dit soort projecten in elkaars nabijheid

Zwakte:
- Indien deze alternatieve huisvesting weinig wordt toegepast, draagt deze beperkt bij aan de kwantitatieve opgave.
- Sociale afzondering.
- Afstand woonunits tot voorzieningen.
- Alert op parkeerproblematiek.
- Verloedering van de directe woonomgeving (verwaarlozing groen, afval).

Voorstel: Deze mogelijkheid openhouden. Zorgvuldig initiatieven beoordelen door toetsing aan de aanvullende voorwaarden(ontwikkelkader). Deze behoeven nog nadere specificering.

4.3.5 Grootschalige woonunits op gemeentegrond/grond ontwikkelaar

Nu:
Momenteel zijn er geen locaties binnen de gemeente waar dit plaatsvindt.

Faciliteren:
De gemeente faciliteert aan derden op gemeentegrond of grond van een bereidwillige ontwikkelaar grootschalige huisvesting in de vorm van meerlaagse woonunits/meerlaagse woonaccommodatie. Dit kunnen bijvoorbeeld glastuinbouwers zijn die op hun bedrijfslocatie geen beschikbare m^2 hebben. Er bestaat een relatie tussen de grootschaligheid van de accommodatie, de mate van kwaliteit van de

huisvesting en de tijdelijkheid dan wel permanentheid van de accommodatie. Keuze voor permanent vereist de overtuiging dat de vraag naar arbeidsmigranten ook in de verre toekomst hoog zal blijven. Voor een goede businesscase moet gedacht worden aan minimaal 80 huisvestingsplekken tot een maximum van 250 (beheersbaarheid en mogelijkheid van aanstellen huismeester).

Ook voor deze huisvestingsvariant gelden specifieke voorwaarden, aanvullend op het algemene afsprakenkader. Deze luiden als volgt:

- Geen belemmeringen voor herstructureringsmogelijkheden voor de glastuinbouw.
- Bij voorkeur dicht bij de bebouwde kom van een van de kernen.
- Geen generieke woonbestemming.
- Omvang locatie bij voorkeur circa 1 hectare of groter omdat dit een capaciteit van +/- minimaal 100 personen mogelijk maakt met een goed beheersplan, waaronder een huismeester.
- Goede ontsluiting naar de omgeving en bereikbare voorzieningen.
-

Sterkte:

- Weinig toezicht vanuit gemeente op naleving van gemaakte afspraken nodig vanwege de schaalgrootte, exploitant gebruikt huismeester.
- Bij excentrische ligging weinig overlast voor de omgeving door lage bevolkingsdichtheid.
- Parkeerproblematiek nihil door parkeerfaciliteiten als vereiste te stellen.
- Draagt substantieel bij aan de kwantitatieve opgave.
- Verdringing op de bestaande woningmarkt wordt tegengegaan.
-

Zwakte:

- Sociale afzondering.
- Afstand tot voorzieningen.
- Doorlopen bestemmingsplanprocedure.
- Kans op slechte beeldvorming bij de bevolking.

Voorstel: Deze mogelijkheid openhouden. Zorgvuldig initiatieven beoordelen door toetsing aan de aanvullende voorwaarden. Deze behoeven nog nadere specificering.

Notie: Deze keuze vraagt nog om een concretisering van het ontwikkelkader om te inventariseren welke locaties geschikt zijn en waar initiatiefnemers aan moeten voldoen. Ook de beoordeling en de toetsing door de gemeente hoort hierbij. Dit willen we samen oppakken met een externe expert en in samenwerking met de marktpartijen.

5 Samenwerking met partijen

De opvattingen van verschillende organisaties zijn van belang om te kennen. Daardoor kan rekening gehouden worden met hun opvattingen en kunnen gesprekken hierover bijdragen aan het uiteindelijke gemeentelijke beleid en draagvlak hiervoor bij die partijen. Met dit doel is gesproken met de brancheorganisatie LTO en de Provincie Zuid-Holland.

5.1 Brancheorganisatie LTO

1. Goede huisvesting hoort bij goed werkgeverschap, incl. inburgering
2. Voorkeur voor hergebruik leegstaande panden in kern of aan de rand van bedrijventerrein
3. Maatwerk (bijv. waar dat kan voormalige bedrijfswoningen benutten)
4. Toezicht en handhaving erg belangrijk: voorkom overlast en zie toe op correcte bewoning

5.2 Provincie Zuid-Holland

De Provincie onderkent het belang van voldoende en goede huisvestingsmogelijkheden voor arbeidsmigranten. Het huidige provinciale instrumentarium geeft nog veel beperkingen om nieuwe huisvestingsvormen in het buitenstedelijk gebied te ontplooien. De provincie is met een kernteam gestart(verschillende disciplines waaronder wonen, economie en veiligheid). Dit kernteam gaat de komende twee jaar een provinciale koers ontwikkelen die aansluit en zoveel mogelijk ondersteunend is aan de realisatie van de opgave van huisvesting voor gemeenten. Samenwerking met gemeenten wordt gezocht en de gedeputeerde plaatst het onderwerp op de agenda van besprekingen met gemeentelijke bestuursorganen.

5.3 Convenant ketenpartners

De gemeente wil positief en constructief samenwerken met de ketenpartners aan kwalitatief verantwoorde huisvesting. Zij zoekt daarvoor primair samenwerkingsrelaties met solide en betrouwbare partijen die hetzelfde gedachtengoed als de gemeente willen omarmen.

De samenwerking wordt concreet geformuleerd. Een convenant wordt opgesteld en ondertekend.
Dit kan een positieve en enthousiasmerende uitstraling hebben op partijen om toe te groeien naar eenzelfde constructieve en kwalitatieve samenwerking. Nieuwe samenwerkingspartners kunnen toetreden tot het convenant.

6 Handhaving: organisatie en inzet instrumentarium

6.1 Huidige situatie

In de huidige werkwijze handhaven we op basis van excessen, klachten of een (burger)melding van overlast. De toezichthouders van het team Bouwen en Milieu onderzoeken feiten en omstandigheden waaronder de huisvesting van arbeidsmigranten plaatsvindt. De uiterste consequentie bij een overtreding is ontruiming op basis van bestuursdwang of last onder dwangsom.

6.2 Vergroten van het effect van handhaving

Het effect van handhaving op een correcte huisvesting op basis van regels en gemaakte afspraken, kan vergroot worden met de volgende maatregelen:

- Onderzoek naar de manier waarop het effect van handhaving vergroot kan worden.
- Legalisatietoets voor de huidig in gebruik zijnde panden. Dit kan er al dan niet toe leiden dat alsnog een vergunning wordt verstrekt.
- Instellen van verplichte melding aan gemeente door eigenaar/exploitant die huisvesting aan arbeidsmigranten aanbiedt en daarmee de procedure van vergunningaanvraag in werking zet. Deze eigenaar voldoet aan het afsprakenkader en is primair verantwoordelijk voor toezicht en handhaving (beheersplan). Het gemeentelijke team Bouwen en Milieu voert periodieke controles uit bij alle geregistreerde panden op naleving van bouwbesluitregels, parkeernormen en andere gemaakte afspraken met de aanbieder van huisvesting. Hieronder is een aantal uit het SNF keurmerk overgenomen bepalingen die in de afgegeven vergunning zijn opgenomen. Bovenvermelde inspanningen vragen om (tijdelijke) uitbreiding van de formatie toezichthouders. Bij de uitwerking van het benodigde handhavingsinstrumentarium wordt duidelijk welke formatie (tijdelijk) nodig is. Hiervoor wordt krediet gevraagd.
- In de gemeentelijke Verordening Woonruimtebemiddeling wordt de bepaling opgenomen over het opleggen van een bestuurlijke boete en de omstandigheden waaronder dit toegepast wordt (per geval wordt de hoogte van het bedrag bepaald). Dit financiële instrument kan sterk bijdragen aan ontmoediging tot overtreding van de gemeentelijke regels en/of recidivering van overtredingen.
- Na recidive verbieden we de eigenaar van de woning voor een nader te bepalen tijdsduur huurovereenkomsten aan te gaan voor die woning. We onderzoeken hoe we hier uitvoering aan kunnen geven.

7 Registratie

7.1 Afspraken over registratie

Met de uitzendbureaus maken we vaste afspraken over de werkwijze van inschrijving en uitschrijving (model Westland). Inschrijving van arbeidsmigranten die langer dan vier maanden in Nederland verblijven is om verschillende redenen van belang en bewerkstelligt de legale aanwezigheid van de arbeidsmigrant.
Door de inschrijving wordt een bsn nummer verkregen en daarmee kan de arbeidsmigrant een bankpas aanvragen. Daarmee wordt giraal betalingsverkeer mogelijk wat bijdraagt aan correcte en legale betalingen aan bijvoorbeeld huisvesters.

Ingeschreven arbeidsmigranten dragen op de teldatum ‘aantal inwoners Lansingerland’ bij aan het totaal aantal inwoners in Lansingerland. Hierop worden gemeentefondsuitkeringen gebaseerd.

Voorstel voor de procedure:

1. De gemeente is op regelmatig terugkerende tijdstippen, bij voorkeur in de avonduren, specifiek beschikbaar voor de inschrijvingen en uitschrijvingen van de tijdelijke arbeidsmigrant.
2. De uitzendbureaus doen al het voorwerk. Zij dragen zorg voor de aanwezigheid van de benodigde ingevulde papieren waarmee de arbeidsmigrant zich inschrijft en zodoende een minimum aan tijd vraagt.
3. De uitzendbureaus dragen zorg voor ondertekening van uitschrijving door de arbeidsmigrant en leveren deze uitschrijvingen in bij de gemeente.

Het concretiseren van de werkwijze voor in- en uitschrijven van arbeidsmigranten in het BRP vindt in de tweede helft 2019 plaats.

8 Communicatieplan naar burgers en politiek

8.1 Burgerparticipatie

De twee grootste barrières voor het gestalte geven aan huisvesting voor arbeidsmigranten zijn politiek draagvlak en maatschappelijk draagvlak. Intensief communiceren met beide doelgroepen is van doorslaggevend belang om positief draagvlak te behalen en invulling te kunnen geven aan huisvesting. Beeldvorming over de arbeidsmigrant (wegnemen generalisaties) en inzicht bieden in de beleidskaders die eraan gaan bijdragen dat excessen voorkomen worden helpt bij het creëren van draagvlak bij de burgers. Burgerparticipatie aan de voorkant kan sterk bijdragen aan een beleidskader dat de instemming van de diverse belanghebbenden heeft.

8.2 Specifieke locaties

Voor specifieke locaties kunnen de omwonenden gericht benaderd worden. Met elkaar kennismaken en het doornemen van ideeën en afspraken over parkeren, geluid, huisvuil e.d. kan dan de inzet van het contact zijn. Gemeentebreed wordt via de media informatie verstrekt over de uiteindelijke gemeentelijke beleidskaders. Indien een centraal meldpunt voor klachten is ingesteld, wordt ook deze informatie gedeeld. Gemeente en verhuurder maken afspraken over hun rollen hierin.

9 Uitvoeringsprogramma

In de voorgaande hoofdstukken zijn de verschillende aandachtsvelden van de huisvesting van arbeidsmigranten geschetst. Definitief beleid vraagt om beslissingen nemen. Welke keuzes vinden plaats waarmee de gemeente zichtbaar maakt waar zij voor staat.

Dit uitvoeringsprogramma benoemt deze keuzes. Keuzes die zorgdragen voor de kwantitatieve en kwalitatieve huisvesting van arbeidsmigranten binnen de gemeente Lansingerland.

9.1 Beleidskeuzes

Onderstaand wordt per voorafgaand hoofdstuk geformuleerd en geconcludeerd wat die beleidskeuzes inhouden.

9.1.1 Hoofdstuk 4:Mogelijkheden voor huisvesting arbeidsmigranten

Overweging van de eerder geschetste huisvestingsmogelijkheden leidt tot de volgende standpunten:

1. Binnenstedelijk

Niet overgaan tot het faciliteren van kamergewijze bewoning. De woningen die hiervoor in het goedkope en middeldure segment worden aangekocht beperken de mogelijkheden van starters om toe te treden tot de woningmarkt. Daarnaast is eventuele ongunstige invloed op het woon-/leefklimaat van de buurt reden deze huisvestingsvorm niet te faciliteren.
Voor de huidige woningen die in het binnenstedelijk gebied in gebruik zijn wordt een overgangsperiode overeengekomen. In deze overgangsperiode dient de eigenaar wel aan wet- en regelgeving en gemeentelijke beleidskaders te (gaan)voldoen. Daartoe vindt een legalisatietoets plaats. Vanaf eind 2020 wordt toezicht en handhaving ingezet om deze huisvestingsvorm niet langer te gedogen.

2. Buitenstedelijk

De mogelijkheid om op basis van het bestemmingsplan een ontheffing te verlenen voor kamergewijze bewoning in bedrijfswoningen wordt gecontinueerd. De huidige maximering van 6 personen wordt losgelaten. Toetsing van individuele aanvragen tot ontheffing maken duidelijk hoeveel personen in de betreffende woning kunnen verblijven en vergund worden. Aanvragen voor ontheffing m.b.t. bedrijfswoningen worden verruimd met de categorie plattelandswoningen.

3. Kantoorpanden

In de praktijk is er geen tot nauwelijks sprake van leegstaande kantoorpanden. Daarom focust de gemeente hier niet op. Indien een initiatiefnemer zich meldt voor transformatie van kantoorruimte, vindt toetsing van het initiatief plaats door toepassing van het algemene afsprakenkader en het ontwikkelkader.

4. Woonunits/woonaccommodatie op kleine schaal op percelen van glastuinbouwers en woonunits/woonaccommodatie op grote schaal

Deze beide huisvestingsvormen worden gefaciliteerd onder voorwaarden.

Allereerst wordt het algemene afsprakenkader toegepast:

1. Wet- en regelgeving zijn van toepassing, waaronder de Wabo en het Bouwbesluit
2. Toetsing aan parkeernormen
3. Huiseigenaar in bezit van SNF(Stichting Normering Flexwonen) keurmerk. Een nader te bepalen extract uit het keurmerk wordt onderdeel van het gemeentelijk beleid en als zodanig als vereiste opgenomen in de af te geven vergunning.
4. Schriftelijke afspraken over toezicht, beheer en onderhoud door de huiseigenaar
5. Er is een communicatieprotocol en een klachtenregistratie.

6. Vereiste van een onttrekkingsvergunning en omgevingsvergunning in het geval het een woning uit de woningvoorraad betreft. Daarmee behoudt de gemeente de regie en overzicht over het adressenbestand waar huisvesting arbeidsmigranten plaatsvindt.

Ten tweede dienen initiatieven aan het ontwikkelkader te voldoen. Dit ontwikkelkader werken we nog nader uit. Te denken valt aan criteria als minimale omvang van de locatie, verplicht parkeren op eigen terrein, uitstraling van en eisen aan de woonaccommodatie, eisen aan professioneel beheer en het communicatieproces met belanghebbenden.

In de tweede helft van 2019 concretiseert de gemeente in samenwerking met marktpartijen en een externe expert (op het terrein van gestalte geven aan arbeidsmigranten huisvesting) het ontwikkelkader waarmee bepaald wordt welke locaties geschikt zijn en waar initiatiefnemers aan moeten voldoen. De beoordeling en toetsing ligt bij de gemeente. Deze samenwerkingsgroep neemt de concretisering van meerdere acties ter hand. De opsomming hiervan staat in paragraaf 9.1.6 van dit uitvoeringsprogramma.

9.1.2 Hoofdstuk 5: Samenwerking met partijen

Initiatiefnemers tot het realiseren van huisvestingsplekken worden getoetst aan het algemene afsprakenkader, het kader voor zoekcriteria en het ontwikkelkader. Indien vergund wordt, wordt deze initiatiefnemer uitgenodigd deelnemer te worden in een nader op te stellen convenant door gemeente Lansingerland.
Actie: Convenant wordt opgesteld in tweede jaarhelft 2019.

9.1.3 Hoofdstuk 6 Handhaving: toezicht en inzet instrumentarium

Voor het kwalitatief op orde brengen en houden van de huisvesting worden de volgende acties uitgevoerd:

1. Onderzoek vindt plaats op welke manier het effect van handhaving vergroot kan worden. Specifieke aandacht gaat uit naar het invoeren van een bestuurlijke boete en het tijdelijk aan de woningeigenaar ontzeggen van de mogelijkheid het betreffende pand te verhuren. Onderzoeksresultaten worden aan het college voorgelegd in de tweede jaarhelft 2019.
2. Er vindt een legalisatietoets plaats voor de huidig (illegaal) in gebruik zijnde panden. Dit leidt al dan niet alsnog tot vergunning. Voor het binnenstedelijk gebied geldt een uiterste periode van vergunning tot eind 2020.
3. Ketenpartners verplichten zich tot melding en vergunningaanvraag wanneer zij het voornemen hebben een pand voor huisvesting arbeidsmigranten in gebruik te nemen. Het gemeentelijk team Bouwen en Milieu voert periodieke controles uit bij alle geregistreerde panden op naleving van wet- en regelgeving en gemeentelijke kaders.
4. De acties 3 en 4 vereisen (tijdelijke) uitbreiding van de formatie toezichthouders.

9.1.4 Hoofdstuk 7: Registratie

Een belangrijk onderdeel van een transparante en kwalitatief verantwoorde werkwijze is het instellen van een registratieplicht. Hiervoor wordt in de tweede jaarhelft een werkwijze opgesteld.

9.1.5 Hoofdstuk 8: Communicatieplan naar belanghebbenden en burgers algemeen

Om huisvesting voor arbeidsmigranten succesvol te laten verlopen is zorgvuldige communicatie met belanghebbenden en goede informatieverstrekking over het gemeentelijk beleid naar de inwoners van de gemeente een vereiste. In de tweede jaarhelft 2019 wordt een communicatieplan opgesteld.

9.1.6 Instellen samenwerkingsverband gemeente, marktpartijen en externe expert

Bij de zojuist opgesomde aandachtsvelden beschreven we een aantal acties we uitvoeren in een in te stellen samenwerkingsverband. Naast gemeentelijke medewerkers vindt bemensing plaats met marktpartijen en een extern aan te trekken expert. Dit samenwerkingsverband levert voor eind 2019 concrete voorstellen op voor onderstaande acties. De voorstellen worden aan het college voorgelegd en daarna aan de raad. De volgende acties werken we nader uit:

1. Opstellen lijst van zoekcriteria voor locaties
2. Opstellen ontwikkelkader
3. Opstellen procedure voor registratie arbeidsmigranten
4. Opstellen communicatieplan
5. Opstellen convenant samenwerking ketenpartners
6. Opstellen lijst van onderwerpen uit het SNF keurmerk die als na te komen eisen worden opgenomen in de af te geven gemeentelijke vergunning
7. Adviseren over de handelwijze inzake het opleggen van een bestuurlijke boete en het tijdelijk ontzeggen van de verhuurmogelijkheid voor een pand van verhuurder

Aan de gemeenteraad

Ruimte & Economie
Ruimtelijk & Economisch beleid
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Rob Hogenbijl
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Verzenddatum 16 juli 2019
Ons kenmerk U19.05241
Uw brief van

Onderwerp **Huisvesting arbeidsmigranten**

Geachte leden van de raad,

Graag informeren wij u over de voortgang met betrekking tot de beleidsvorming van de huisvesting van arbeidsmigranten. Daarmee handelen wij tevens toezegging T2018-010 af.

Met u zijn wij ervan doordrongen dat de huisvesting van arbeidsmigranten binnen Lansingerland een belangwekkend en urgent vraagstuk is.
De betekenis van de glastuinbouw voor de Nederlandse economie is groot. Lansingerland heeft binnen de glastuinbouw een toonaangevende positie en floreert hiermee wereldwijd. Steeds meer werkgevers hebben moeite om voldoende gemotiveerde en betaalbare Nederlandse werknemers te vinden. Stagnering van de productie en bedrijfsgroei ligt op de loer. Het is daarom van essentieel belang arbeidsmigranten in te kunnen zetten in het arbeidsproces. Huisvesting dicht bij de werkplek is een must om te voorkomen dat de arbeidsmigrant z'n werkplek elders kiest waar de huisvesting beter gefaciliteerd wordt.

Vanwege de urgentie is de laatste tijd hard gewerkt aan de totstandbrenging van de nota 'Huisvestingsbeleid arbeidsmigranten Lansingerland'. U treft deze nota als bijlage aan.
Met deze nota spelen wij in op het ook door u kenbaar gemaakte belang zo spoedig mogelijk over meer kwantitatieve huisvestingsplekken van een zekere kwaliteit te beschikken binnen de gemeente. De resultaten van de door u georganiseerde en succesvol verlopen beeldvormende avond hebben wij tot ons genomen en ter bevestiging en versterking meegenomen in bijgaande nota.
Wij agenderen de nota voor de commissie Ruimte op 17 september.

Graag halen wij in deze brief alvast enkele punten uit de nota naar voren.

Rol van de gemeente:
De rol van de gemeente bestaat uit het formuleren van beleid en het faciliteren van mogelijkheden huisvesting te realiseren. Werkgevers en detacheerders zijn zelf verantwoordelijk voor het organiseren van de huisvesting.
Opties tot faciliteren:
In de nota beschrijven we vijf opties waar we huisvesting kunnen faciliteren. Uiteindelijk kiezen wij voor toepassing van drie van de vijf genoemde, te weten:

1. We verruimen de ontheffingsmogelijkheden voor bewoning van bedrijfswoningen in de buitengebieden door de maximering van zes personen per woning los te laten en het aantal te huisvesten personen te koppelen aan 12m² vloeroppervlak conform het Bouwbesluit. We breiden deze mogelijkheden voor bedrijfswoningen uit door de categorie plattelandswoningen er aan toe te voegen.
2. Daarnaast gaan we nieuw te realiseren huisvesting op percelen van glastuinbouwers mogelijk maken. De tuinbouwsector zelf toont zich enthousiast voor deze huisvestingsvorm, meerdere belangstellenden hebben dat inmiddels kenbaar gemaakt. Deze vorm van huisvesting kan sterk bijdragen aan de kwantitatieve opgave.
3. Tenslotte stellen we ons open voor initiatieven van samenwerkende partijen die geen eigen gronden hebben maar wel een grootschalig huisvestingsproject willen opzetten.

Kwaliteit van de huisvesting:
Naast de kwantiteit is zeker ook de kwaliteit van de huisvesting van groot belang. Voor de arbeids-migrant zelf en ook voor het draagvlak in de samenleving.
Met name ook voor de twee laatstgenoemde huisvestingsvarianten achten wij het daarom noodzakelijk over een kwalitatief verantwoord ontwikkelkader te beschikken. Daarbij valt te denken aan criteria als ´geen belemmering voor herstructureringsmogelijkheden glastuinbouw', 'locatiegrootte', uitstraling van en eisen aan de woonaccommodatie en ´parkeren op eigen terrein´. We willen dit ontwikkelkader zorgvuldig tot stand brengen. In samenwerking met de marktpartijen om zo'n groot mogelijk draagvlak te bereiken. Hierin willen wij snelheid maken zodat de glastuinbouwsector spoedig antwoord kan krijgen op in te dienen of reeds ingediende initiatieven. Voor dit proces trekken wij tijdelijk van buitenaf een expert aan die elders ervaring heeft opgedaan met arbeidsmigrantenbeleid. Voor het eind van dit jaar leggen wij een ontwikkelkader ter vaststelling aan u voor. Daardoor wordt 2020 een eerste ervaringsjaar voor de gemeente Lansingerland.

Initiatief:
Vooruitlopend hierop starten wij een veelbelovende pilot met een initiatiefnemer. Samen met 6 collega werkgevers is een initiatief ingediend voor de huisvesting van 140 arbeidsmigranten aan de Violierenweg. Omdat op het perceel al de woonbestemming geldt, kan het initiatief in samenspraak met de gemeente snel tot uitwerking worden gebracht en gerealiseerd worden. We zien het als een voorbeeldproject voor initiatiefnemers die later in de tijd volgen. Eind 2020 wordt dit pilotproject geëvalueerd.

Wij realiseren ons dat bij de ontwikkeling van huisvestingsprojecten communicatie met de (woon)omgeving een belangrijke bijdrage levert aan de kansrijkheid en het succes van een project. Burgerparticipatie-/communicatie is daarom een vast onderdeel binnen het proces van initiatieffase tot en met realisatie en gebruik van huisvestingsprojecten.

Tenslotte. Communicatie, het reeds aangehaalde ontwikkelkader, een samenwerkingsconvenant en nog enkele andere onderwerpen staan in de beleidsnota als nader te concretiseren en op te leveren ‘producten’. Wij gaan hier op korte termijn voortvarend mee aan de slag en maken daarbij gebruik van de eerder genoemde expert. Nog in de tweede helft van dit jaar informeren wij u over de resultaten daarvan.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

Lucas Vokurka
Secretaris

drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Bijlage(n):
- Nota ‘Huisvestingsbeleid arbeidsmigranten Lansingerland’, corsa nr. T19.10648

Aan: Fractie PvdA
T.a.v. mevr. P. Verhoef en dhr. V. Xhemaili

Ruimtelijk & Economisch beleid
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Arjan Koopman
Telefoon
14 010
E-mail
info@lansingerland.nl

Datum 29 augustus 2019
Ons kenmerk U19.06407

Onderwerp Raadsvragen m.b.t. Afspraken met DC Zalando over werknemers

Geachte mevrouw Verhoef en de heer Xhemaili,

Op 22 juli 2019 heeft u raadsvragen ingediend over 'Afspraken met DC Zalando over werknemers'. Met deze brief geven wij u antwoord op uw vragen.

Vraag 1.
Waarom is de raad pas geïnformeerd over de komst van DC Zalando in Bleiswijk nadat het contract getekend was? Waarom heeft dit niet eerder (vertrouwelijk) plaats gevonden?

Antwoord
De komst van Zalando is een enorme impuls voor de regionale economie en biedt veel werkgelegenheid. De gemeente is geen eigenaar van de locatie die Zalando uitgekozen heeft voor de vestiging van haar DC. De grond van is eigendom van de ontwikkelaar ULP (samenwerking van Somerset en USAA Realco). Wij zijn als gemeente geïnformeerd over de aanstaande deal en hebben u hier vervolgens eveneens over geïnformeerd voordat het algemeen bekend werd. Eerder informeren was niet mogelijk omdat zowel ULP als Zalando dit niet wilden, de deal nog niet rond was en omdat dit beursgevoelige informatie is.

Vraag 2.
Heeft het college van Lansingerland met DC Zalando afgesproken dat de benodigde werknemers primair geworven worden in de omliggende gemeenten, waaronder Lansingerland?
- Zo nee, waarom niet?
- Zo ja, welke zijn deze afspraken precies?
-

Antwoord
Uit het voorgaande antwoord blijkt dat wij geen partij waren in de onderhandelingen. We hebben dus ook niet op voorhand afspraken kunnen maken met Zalando over de werving van personeel. Gezien de omvang van het aantal arbeidsplaatsen (circa 1.500) dat gecreëerd wordt, mag verondersteld worden dat zowel uit de directe omgeving als de ruimere omgeving mensen geworven gaan worden.

We onderzoeken met Zalando op welke manier wij ze kunnen helpen met het vervullen van de arbeidsplekken.

Vraag 3.
Heeft het college zicht op het arbeidsmarktpotentieel in Lansingerland en rest van de regio (schoolverlaters, werkzoekenden, mensen die niet ingeschreven staan bij UWV)?
- Zo nee, wat gaat de wethouder doen om die groep in kaart te brengen?
- Zo ja, is bekend welke inspanningen DC Zalando gaat doen om die groep te bereiken?

Antwoord
Ja, het college heeft zicht op het arbeidsmarktpotentieel in de arbeidsmarktregio Zuid-Holland Centraal. Wij hebben de diensten van het WerkgeversServicepunt Zuid-Holland Centraal (WSP ZHC) aangeboden bij Zalando. WSP ZHC kan zorgen voor een juiste match tussen werkzoekende en werkgever en biedt deskundige begeleiding en ondersteuning bij de plaatsing van een werkzoekende.

Vraag 4.
Zijn er afspraken gemaakt met DC Zalando om ook mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt (zoals mensen met een arbeidsbeperking of langdurig werklozen) te werven?
- Zo nee, waarom niet?
- Zo ja, welke zijn deze afspraken precies?

Antwoord
Nee, er zijn hierover geen afspraken gemaakt. Als gemeente waren we geen directe partij bij de onderhandelingen. Hierdoor was het nog niet mogelijk om afspraken te maken. Inmiddels hebben we contact hierover gehad met Zalando. Zij hebben echter nog niet aangegeven hoe hun arbeidsbehoefte er uit gaat zien. Vanuit de gemeente zetten we in op plaatsing van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt bij alle nieuwe bedrijven, dus ook bij Zalando.

Vraag 5.
Weet u of DC Zalando voornemens is om arbeidsmigranten te werven?

Antwoord
Wij hebben van Zalando hier geen informatie over ontvangen.

Vraag 6.
Zo ja, is het college bekend met misstanden die regelmatig in het nieuws komen over
- de misleidende wijze waarop arbeidsmigranten worden geworven;
- de slechte en onzekere werkomstandigheden van arbeidsmigranten;
- de klachten die de Poolse en Spaanse ambassadeurs hierover hebben geuit;
- de Kamervragen die hierover gesteld zijn;
- de honderden arbeidsmigranten die samen met het FNV het gemeentebestuur van Zeewolde hierop hebben aangesproken?

Antwoord
Het college is op de hoogte van de berichtgeving in het nieuws over misstanden.

Vraag 7.
Mocht er sprake zijn van werving van arbeidsmigranten, wat gaat het college - samen met DC Zalando - eraan doen om dergelijke misstanden rond werving en werkomstandigheden van arbeidsmigranten te voorkomen?

Antwoord
Zalando is verantwoordelijk voor de werving van personeel en voor het zorgen voor goede arbeids-omstandigheden. In de reguliere contacten die het college met Zalando heeft, wijst het college Zalando op haar verantwoordelijkheid in deze.

Vraag 8.
Mocht er sprake zijn van werving van arbeidsmigranten, heeft DC Zalando met het college besproken dat er voornemens zijn om deze op het terrein van het distributiecentrum te huisvesten?

Antwoord
Hier is niet over gesproken.

Vraag 9.
Zo ja, heeft het college zicht op hoeveel woonruimte er nodig zal zijn; hoeveel er nu beschikbaar is, wat het eventueel te verwachten tekort is, hoe dat wordt aangevuld en op welke termijn?

Antwoord
n.v.t.

Vraag 10.
Is het college bekend met de vele misstanden rondom huisvesting van arbeidsmigranten, het verdienmodel erbij, de slechte omstandigheden en hoge kosten?

Antwoord
Het college is hiermee bekend. We komen begin oktober met huisvestingsbeleid voor arbeidsmigranten.

Vraag 11.
Wat gaat het college eraan doen om dit soort misstanden te voorkomen bij eventuele inhuur van arbeidsmigranten door DC Zalando?

Antwoord
Recentelijk heeft het college huisvestingsbeleid voor arbeidsmigranten vastgesteld. Dit wordt op 3 oktober aan de raad ter vaststelling voorgelegd. Met het beleid wordt beoogd op zowel kwantitatieve als kwalitatieve wijze vorm te geven aan de huisvesting en daarmee misstanden te voorkomen. Indien blijkt dat Zalando arbeidsmigranten wil inzetten, gaan wij met hen het gemeentelijk beleid doorspreken.

Vraag 12.
Hoe verhoudt de komst van DC Zalando zich tot het - ook door Lansingerland onderschreven - programma Roadmap to Next Economy van de Metropoolregio?

Antwoord
Zalando geeft de regionale economie een impuls. De komst van Zalando is gunstig voor het perspectief op de arbeidsmarkt in de regio. Zalando is voor partijen een interessante partner om in het kader van

de Roadmap Next Economy mee samen te werken en ook op die manier de regionale economie een impuls te geven.

Wij verwachten dat wij met deze brief antwoord hebben gegeven op uw raadsvragen.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland

b.a.
Lucas Vokurka
Secretaris

b.a.
drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester

Raadsvoorstel

Datum Raad
3 oktober 2019

Portefeuillehouder
Kathy Arends

Registratienummer
BR1900094

Onderwerp
Vaststelling bestemmingsplan "Hordijk-locatie"

Gevraagde beslissing

1. De Nota zienswijzen bestemmingsplan “Hordijk-locatie” vast stellen.
2. Het bestemmingsplan “Hordijk-locatie”, met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0183-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBK met datum 31 januari 2016, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen.
3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Samenvatting

Op 19 april 2019 informeerden wij u per brief over de betrokkenheid van de raad bij deze ontwikkeling die gestart is in 2015 én de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpwelstandscriteria “Hordijk-locatie” in het kader van de zienswijzetermijn. Deze ontwerp-plannen lagen van 26 april tot en met 6 juni 2019 zes weken ter inzage. De ‘vaststelling’ van de welstandscriteria vinden via een apart raadsvoorstel en – besluit, maar wel tegelijkertijd, plaats.
In deze periode is één zienswijze ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan door een bewoner en ondernemer van (het Rotterdamse deel van) de Wildersekade die zich zorgen maakt over de bereik-baarheid van de Wildersekade en de in de toelichting genoemde (onderzoek naar) grenscorrectie. Aangezien de bereikbaarheid van de Wildersekade door het bestemmingsplan niet verslechterd, maar zelfs verbeterd wordt, doordat er een ontsluiting over het Hordijk-terrein wordt aangelegd van de Wildersekade naar de Rodenrijseweg en de grenscorrectie een aparte procedure betreft, leidt dit niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
In de bijgaande nota is de zienswijze opgenomen en beantwoord.

Planbeschrijving

De “Hordijk-locatie” is een locatie gelegen aan de rand van de bebouwde kom aan en achter de eerstelijns bebouwing langs de Rodenrijseweg in de oksel met de Bonfut. Op de locatie was in het verleden een pallet-fabriek gevestigd. Een dergelijk bedrijf is daar echter niet wenselijk. Daarom is medewerking verleend aan het wijzigen van het bestemmingsplan voor woningbouw.
De kaders die voor dit project zijn meegegeven, zijn circa 120 woningen, 20% sociale woningbouw, 10% starters, hoog duurzaamheidsgehalte, passend onderdeel van de lintstructuur Rodenrijseweg, aandacht voor de ontsluitingsstructuur, communicatie met de omwonenden en eisen t.a.v. parkeren en bereikbaarheid. Deze kaders zijn ook vastgelegd in een anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar.
Het bestemmingsplan past binnen de vastgestelde beleidskaders en de locatie is opgenomen als woningbouwlocatie in de structuurvisie. Het bestemmingsplan voor de hele locatie maakt dan ook de bouw van maximaal 120 woningen mogelijk in een mix van grondgebonden woningen en appartemen-ten. Hiervan is 20% sociale huur en 10% starterswoningen. Een deel van de locatie is gelegen op het grondgebied van de gemeente Rotterdam. Het idee is dat het Rotterdamse deel van de locatie via een

toekomstige grenscorrectie wordt overgedragen aan de gemeente Lansingerland. De procedure hiervoor is inmiddels gestart (BR1900071). Vooruitlopend daarop wordt dat deel al volgens de Lansingerlandse standaarden ingericht. Ook is het bestemmingsplan opgesteld i.o.v. de gemeente Lansingerland op basis van de gemeentelijk standaarden. De zienswijzeperiode, -nota en het plan zijn afgestemd met de gemeente Rotterdam en de ontwikkelaar. Het ontwerpplan is in twee delen geknipt, een Rotterdams en een Lansingerlands deel, omdat er op dit moment nog sprake is van twee bevoegde gezagen voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

Financiële consequenties
Voor de kosten voor de ambtelijke begeleiding van de procedure e.d. is een anterieure overeenkomst gesloten; ook de kosten van eventuele planschade en het bestemmingsplan komen voor rekening van de exploitant.

Verdere procedure
Na de besluitvorming in de gemeenteraad:
- wordt reclamant geïnformeerd over de besluitvorming en de beroepstermijn;
- wordt de beroepstermijn van zes weken gepubliceerd in het gemeenteblad en in de Staatscourant;
- worden de overlegpartners elektronisch in kennis gesteld;

Bij geen beroep is het bestemmingsplan na de beroepstermijn onherroepelijk (eind november 2019).

Juridische aspecten
De procedure van een bestemmingsplan is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
- Het bestemmingsplan en de bijbehorende stukken zijn afgestemd met de ontwikkelaar.
- Het plan is afgestemd met de afdeling Beheer & Onderhoud en de stedenbouwkundige.
- Het plan is afgestemd met beide hoogheemraadschappen.
- Het bestemmingsplan en de bijbehorende stukken zijn afgestemd met de gemeente Rotterdam.

Bij de voorbereiding van het stedenbouwkundig plan en in aanloop naar de inspraakprocedure zijn de omwonenden reeds betrokken bij het proces. De gemeente en de ontwikkelaar hebben met verschillende bewonersgroepen/-vertegenwoordigingen en organisaties (zoals Bewoners Bonfut, bewoners Wildersekade en de Wijnstokgemeente) overleg gehad om “pijnpunten” weg te nemen. Daarnaast zijn er twee algemene informatieavonden voor omwonenden geweest en de omwonenden zijn op de hoogte gehouden via een nieuwsbrief (3x). Een aantal opmerkingen van omwonenden die tijdens de informatieavonden gemaakt zijn, zijn in de planvorming meegenomen. Dit heeft geleid tot een maatschappelijk gedragen plan.

Het voorontwerpbestemmingsplan is ter inzage gelegd voor inspraak waarbij de omwonenden per mail in kennis gesteld zijn door de ontwikkelaar. Ook de omwonenden in de gemeente Rotterdam zijn aangeschreven. Er is geen aparte inspraakavond meer georganiseerd omdat tijdens de laatste informatieavond de plannen al zijn toegelicht. De ontwikkelaar heeft de insprekers persoonlijk bezocht en hun vragen beantwoord.

Vervolgens kon een ieder is een zienswijze indienen tijdens de ter inzagetermijn van het ontwerp-bestemmingsplan. Ook nu zijn de omwonenden (in Lansingerland én Rotterdam) per mail in kennis gesteld door de ontwikkelaar. Gelijktijdig met het Lansingerlandse plan heeft ook in Rotterdam het (Rotterdamse deel van het) bestemmingsplan “Hordijk-locatie” zes weken ter inzage gelegen.

Na vaststelling kunnen belanghebbenden beroep indienen tijdens de ter inzage legging van het vastgestelde bestemmingsplan van zes weken.

Duurzaamheid
In het plan is ruim aandacht besteed aan het thema duurzaamheid. Dit is ook vastgelegd in de anterieure overeenkomst. Er is bekeken welke thema's kansen bieden. Hierop zijn concrete ontwerp-aanpassingen gedaan, zoals het aanpassen van de breedte van een watergang en het aanpassen van het groenplan ten behoeve van de aanwezig fauna. Er wordt zo min mogelijk verharding toegepast en het hemelwater wordt afgekoppeld. De buurt wordt zonder gasaansluiting gerealiseerd en gestreefd wordt naar een EPC van 0,2 bij de twee-onder-één-kap- en vrijstaande woningen en een EPC van 0 bij de overige grondgebonden woningen in de vrije sector.

Bijlagen
1. Nota zienswijzen bestemmingsplan "Hordijk-locatie" (T19.11471)
2. Lijst reclamanten ontwerpbestemmingsplan "Hordijk-locatie" (T19.11501) (geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)
3. Zienswijze ontwerpbestemmingsplan "Hordijk-locatie" (I19.13222) (geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)
4. Vast te stellen bestemmingsplan "Hordijk-locatie" (exclusief bijlagen bij de toelichting) (I19.17611)
5. Bijlagen bij de toelichting vast te stellen bestemmingsplan "Hordijk-locatie", deel I (I19.17679) (geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)
6. Bijlagen bij de toelichting vast te stellen bestemmingsplan "Hordijk-locatie", deel II (I19.17680) (geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)
7. Bijlagen bij de toelichting vast te stellen bestemmingsplan "Hordijk-locatie", deel III (I19.17681) (geplaatst in de iBabsmap Stukken met persoonsgegevens)
8. Bijlage 10 bij bp "Hordijk-locatie" (verbeeldingen LL en R'dam) (I19.05035)

Toelichting

Beoogd maatschappelijk effect
Stedelijke vernieuwing door de bedrijfslocatie van de voormalige palletfabriek Hordijk, die brandgevaarlijk was en overlast veroorzaakte op het gebied van verkeer en geluid, aan de rand van de bebouwde kom te herontwikkelen tot een woonlocatie. De ontwikkeling draagt bij aan het vergroten van de woningvoorraad, de -differentiatie en de sociale voorraad, wat een positief effect heeft op de wachtlijsten.

Argumenten
1. De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.
Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 26 april zes weken ter inzage gelegen. Er is één zienswijze ontvangen van een bewoner en ondernemer van de Wildersekade die zich zorgen maakt over de bereikbaarheid van de Wildersekade en de in de toelichting genoemde (onderzoek naar) grens-correctie. Aangezien de bereikbaarheid van de Wildersekade door het bestemmingsplan niet verslechterd, maar zelfs verbeterd wordt, doordat er een ontsluiting over het Hordijk-terrein wordt aangelegd van de Wildersekade naar de Rodenrijseweg en de grenscorrectie een aparte procedure betreft, leidt dit niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. In de bijgaande nota is de zienswijze opgenomen en beantwoord.

2. Met dit bestemmingsplan wordt een gewenste ontwikkeling mogelijk gemaakt.
Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van een brandgevaarlijke en overlast veroorzakende bedrijfslocatie aan de rand van de bebouwde kom tot een woonlocatie mogelijk. De woningbouw-ontwikkeling draagt bij aan het vergroten van de woningbouwdifferentiatie en de sociale voorraad. Van de maximaal 120 woningen in een mix van grondgebonden woningen en appartementen is 20% sociale huur en 10% starterswoningen.

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 bestemmingsplan een anterieure overeenkomst is gesloten met exploitant. Daarin is ook afgesproken dat de kosten van eventuele planschade voor rekening van de exploitant komen.
Verder hoeven ook fasering en/of inrichtingseisen niet in een exploitatieplan geregeld te worden.

Kanttekeningen
Niet van toepassing.

Raadsbesluit

Datum Raad
3 oktober 2019
Registratienummer
BR1900094

Onderwerp
Vaststelling bestemmingsplan "Hordijk-locatie"

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het voorstel

Overwegende dat
- in het kader van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening thans het ontwerp van het bestemmingsplan “Hordijk-locatie” dient te worden vastgesteld;
- de gevolgde procedure is doorlopen conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- de voorbereiding van het plan is aangekondigd overeenkomstig artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro);
- het ontwerpbestemmingsplan “Hordijk-locatie” met de daarbij behorende verbeelding, regels, toelichting, bijlagen en ontwerp van het vaststellingsbesluit met ingang van 26 april 2019 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen en langs elektronische weg beschikbaar is gesteld;
- voorafgaand aan deze terinzagelegging een kennisgeving hiervan heeft plaatsgevonden in de Staatscourant en in het gemeenteblad;
- in de periode van de terinzagelegging van voornoemd bestemmingsplan één schriftelijke zienswijze is ingediend;
- de zienswijze tijdig is ingediend/ontvangen en dus in behandeling genomen is;
- de zienswijze en de overwegingen hierover in de als bijlage opgenomen ‘Nota zienswijzen bestemmingsplan “Hordijk-locatie”’ is weergegeven;
- bij de overwegingen van de zienswijze een zorgvuldige weging heeft plaatsgevonden tussen het algemeen en individueel belang;
- de conclusie uit de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan “Hordijk-locatie” en de overwegingen hierover niet leidt tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan “Hordijk-locatie”;
- 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 “Hordijk-locatie” conform de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 Bro in digitale vorm is vastgelegd en wordt vastgesteld.

Gelet op
- *artikelen 3.1, 3.8 en 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening* en afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht.

Besluiten

1. De Nota zienswijzen bestemmingsplan “Hordijk-locatie” vast stellen.
2. Het bestemmingsplan “Hordijk-locatie”, met identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0183-VAST, waarbij gebruik is gemaakt van een ondergrond die is ontleend aan de GBK met datum 31 januari 2016, ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen.
3. Geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Nota zienswijzen
bestemmingsplan “Hordijk-locatie”

Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0183-ONTW
3 oktober 2019
T19.11471

Inhoudsopgave **Blz.**

Hoofdstuk 1 Zienswijzen **2**
1.1 Inleiding 2
1.2 Procedure 2
1.3 Zienswijzen en gemeentelijke reactie en conclusie per zienswijze 2
1.4 Eindconclusie zienswijzen 5

1. ZIENSWIJZEN

1.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (par. 1.2), een zakelijke samenvatting van de ingediende zienswijzen en een gemeentelijke reactie op deze zienswijzen, waarbij met redenen omkleed wordt aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan wordt overgegaan (par. 1.3), en een eindconclusie (par. 1.4).

1.2 Procedure

In het Gemeenteblad en in de Staatscourant van 24 april 2019 is bekend gemaakt dat met ingang van 26 april 2019 het ontwerpbestemmingsplan "Hordijk-locatie" zes weken ter inzage lag. De stukken waren in te zien via www.ruimtelijkeplannen.nl en via de gemeentelijke viewer http://1621.roview.net/. Gedurende deze termijn werd iedereen in de gelegenheid gesteld zienswijzen op het genoemde ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

1.3 Zienswijzen en gemeentelijke reactie en conclusie per zienswijze

De volgende zienswijzen zijn ontvangen:

1. Reclamant 1
Brief d.d. 2 juni 2019 (I19.13222)

De zienswijze is binnen de termijn ontvangen. Deze is hieronder (ambtshalve) samengevat en voorzien van gemeentelijk commentaar. Het gemeentelijk commentaar wordt afgesloten met een conclusie.

Samenvatting

1. Bereikbaarheid Wildersekade

Reclamant vindt de bereikbaarheid van de Wildersekade zeer problematisch. Deze is de afgelopen jaren aanzienlijk verslechterd door een optelsom van negatieve maatregelen: de verbinding tussen de Wildersekade en de Bergschenhoekseweg is afgesloten door betonnen blokken, de ontsluitingsroute via de Bonfut is geblokkeerd door een paal in het wegdek en de toegang van de Schiebroekseweg naar de Boterdorpseweg en andersom is in één richting afgesloten, waardoor er moet worden omgekeerd op de rotonde. De enig overgebleven route via de Schiebroekseweg, met een omweg van meer dan 5 km, wordt ook nog eens regelmatig langdurig versperd. In de zienswijze worden door reclamant vele redenen daarvoor opgesomd.

De bereikbaarheid en ontsluiting is ook in het geval van calamiteiten zeer problematisch. De Wildersekade is nu totaal afhankelijk van de uitgang bij de Schiebroekseweg voor de hulpdiensten. Ook is de 5 kilometer lange route naar bedrijven en woningen aan de Wildersekade niet van twee kanten bereikbaar zoals verplicht is qua veiligheid en bereikbaarheid. Indien de Schiebroekseweg is geblokkeerd dan is het enige alternatief de te smalle uitgang bij de Bonfut met een paal. Een goede structurele oplossing is echt noodzakelijk!

Er is diverse malen door de gemeente Lansingerland, Rotterdam en Rijkswaterstaat toegezegd dat de problematiek moet worden opgelost door diverse verbeteringen en wegverbredingen van de Schiebroekseweg en Wildersekade. Ook is toegezegd door de ontwikkelaars van het woningbouwproject Hordijk dat er een nieuwe goede ontsluitingsweg komt over het Hordijk-terrein. Concreet

is aangeven en toegezegd dat de nieuwe weg over het Hordijk-terrein voldoende wegbreedte en ruime bochtstralen zal krijgen zodat twee grote voertuigen met eventueel aanhangers elkaar normaal kunnen passeren. Ook dat er niet geparkeerd mag worden op de nieuwe doorgang over het Hordijk-terrein. Met andere woorden een ruime ontsluitingsweg met een wegbreedte van circa 6 meter en ruime overzichtelijke verkeersveilige bochten waarbij grote voertuigen eventueel met aanhangers prima kunnen passeren. Deze uitgangspunten en toezeggingen kan reclamant niet terugvinden in de ontwerpbestemmingsplan "Hordijk-locatie". Er moet absoluut voorkomen worden dat er een soort Bonfut versie 2.0 ontstaat waarvan vooraf al bekend is dat groot verkeer er niet goed doorheen kan.

Ondernemers en bewoners aan de Wildersekade leiden forse schade door de ontsluitingsproblematiek en dienen nu onmiddellijk volwaardig en robuust ontsloten en bereikbaar zijn. Reclamant vraagt daarom haast te maken met het aanleggen van een tijdelijke ontsluitingsweg over het Hordijk-terrein en op korte termijn door gewoon weghalen van de betonnen blokken en daarmee de ontsluiting rechtstreeks van en naar Schiebroek/Hillegersberg (via de Bergschenhoekseweg) te herstellen.

2. Externe veiligheid
De externe veiligheid, calamiteitenroutes, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor het gebied direct ten noorden van het tracé van de A16 Rotterdam voor o.a. de Wildersekade, Wilderszijde, HSL en randstadrail in samenhang met de A16 Rotterdam zijn onvoldoende onderzocht.
De risico's van bedrijven en bewoners van de Wildersekade zijn veel groter dan normaal. Wijzigingen die invloed hierop hebben, zoals de aanleg van A16 en nieuwe woonwijken moet daarom zorgvuldig in samenhang worden onderzocht. De veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond stelt in onderzoek van Wilderszijde (Bergschenhoek deel Wildersekade) dat er geen beperking mag zijn ten aanzien van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid.

Zelfredzaamheid is zelf veilig en snel kunnen vluchten. Hiervoor moet de omgeving juist zijn ingericht. Voor het bestemmingsplan Wilderszijde was noodzakelijk dat er vluchtwegen van voldoende capaciteit in het plan moeten worden gerealiseerd. De invloed van de A16 is hierop nooit meegenomen en de aanbevelingen van de Veiligheidsregio zijn hierin niet meegenomen. De toegang tijdens calamiteiten voor hulpdiensten en de ontvluchting van slachtoffers mag in beginsel niet via dezelfde weg plaatsvinden!
De bewoners aan de Wildersekade achten vanwege de externe veiligheid maar ook de calamiteitenbereikbaarheid het absoluut noodzakelijk dat er meerdere goede robuuste ontsluitingsroutes van de Wildersekade komen naast de route over het Hordijk-terrein ook de noodzakelijke ontsluitingsroute tussen bedrijventerrein Schiebroek, Wildersekade en de N209.

3. Grenscorrectie
Verder zag reclamant in het bestemmingsplan "Hordijk-locatie" dat er gesproken wordt over een eventuele grenscorrectie tussen gemeente Lansingerland en gemeente Rotterdam. Reclamant vindt dit een heel slecht plan. Deze grenscorrectie is een oplossing voor een niet bestaand probleem en kan onnodig verstrekkende negatieve gevolgen hebben voor de bestaande bewoners en bedrijven op het grondgebied van Rotterdam. De Wildersekade vormt al sinds jaar en dag de buitengrens van de gemeente Rotterdam en hier wordt in vrede samengewoond met Berkel en Rodenrijs en de overburen uit Bergschenhoek. Bovendien wijst reclamant erop dat de gemeente Lansingerland nog maar heel kort bestaat in verhouding tot de gemeente Rotterdam. De prijzen van huizen en bedrijfslocaties in het gebied Hillegersberg-Schiebroek zijn aanzienlijk hoger dan in de gemeente Lansingerland. Een grenscorrectie van de bestaande adressen aan de Wildersekade zal ongelofelijk veel kosten en een noodzakelijke bedrijfsverplaatsing veroorzaken. Het schadeherstelbedrijf van reclamant moet zich vanwege schadesturing met de verzekeraars en ketenafspraken in de gemeente Rotterdam bevinden. Mocht de grenscorrectie niet van tafel gaan, dan is

het voorstel van reclamant om die in ieder geval uit te stellen totdat er een fusie/samenvoeging is van de gemeente Lansingerland en de gemeente Rotterdam. Reclamant vindt dan ook dat de onnodige gemeentegrenscorrectie mede vanwege bijbehorende grote negatieve effecten voor de bedrijven en bewoners aan de Wildersekade in Hillegersberg-Schiebroek te Rotterdam moet worden uitgesloten en uit het ontwerpbestemmingsplan worden gehaald!

Reactie

1. Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de **Wildersekade** verslechtert niet die door het bestemmingsplan "Hordijk-locatie". De Bonfut is een zeer smalle straat met een breedte beperking waardoor klanten met een aanhanger en leveranciers van reclamant al niet via de Bonfut konden rijden. Door de ontwikkeling van het Hordijk-terrein komt er juist een extra verbindingsweg tussen de Wildersekade en de Rodenrijseweg. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van de Wildersekade verbeterd. In overleg met reclamant wordt deze weg uitgevoerd als een woonstraat met een breedte van 5,5 à 6 meter met ruime bochtstralen waardoor ook grotere voertuigen met aanhangers prima kunnen passeren. Langs de rijbaan vindt het voor de woningbouw noodzakelijke parkeren plaats. Het parkeren is echter buiten de rijbaan gelegen en vormt dan ook geen belemmering voor de verkeersdoorstroming op deze weg. De hoofdfunctie van de nieuwe weg is een woonstraat. Het vrachtverkeer dient bij voorkeur te worden afgewikkeld via de Schiebroekseweg. Deze is volgens afspraken verbreed en voldoet daarmee aan de landelijke richtlijnen voor de breedte van deze weg.
Doordat op de verbeelding (plankaart) gewerkt wordt met bestemmingsvlakken is de daadwerkelijke inrichting van de weg (het wegprofiel) niet goed af te lezen / te zien. Het wegprofiel wordt vastgelegd in een inrichtingsplan dat momenteel in afronding is. Dit plan moet door of namens het college worden vastgesteld.
De door reclamant genoemde ontsluitingsproblematiek van de Wildersekade maakt overigens geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Los daarvan zijn wij van oordeel dat wij onze afspraken over onder andere de verbreding van de Schiebroekseweg zijn nagekomen. De afsluiting van de Bergschenhoekseweg ligt buiten de gemeente Lansingerland. In het kader van verkeersoverleggen met Rotterdam en de ontwikkelingen rondom A16 Rotterdam heeft de bereikbaarheid van onder andere de Wildersekade onze gezamenlijke aandacht.

2. Externe veiligheid

Bij elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling wordt in de bijbehorende ruimtelijke procedure een afweging gemaakt over de externe veiligheid in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling en de daarbij behorende maatregelen op het gebied van calamiteitenroutes, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Uitgangspunt is de bestaande situatie plus de ontwikkeling die in dat ruimtelijke plan is voorzien. Voor alle ruimtelijke plannen brengt de Veiligheidsregio hierover advies uit dat meegenomen wordt in de plannen. De plannen rond de Wildersekade in de gemeente Lansingerland zijn alle onherroepelijk, zodat geconcludeerd kan worden dat de externe veiligheid voldoende is gewaarborgd. Het enige ruimtelijk plan dat nog niet onherroepelijk is, is het bestemmingsplan "Hordijk-locatie". Ook over dit plan heeft de Veiligheidsregio advies uitgebracht, dat verwerkt is in het plan. Het bestemmingsplan "Hordijk-locatie" leidt niet tot verslechtering van de externe veiligheid aan de Wildersekade. Doordat er een rechtstreekse ontsluiting van de Wildersekade over het Hordijk-terrein komt, is er zelfs sprake van een verbetering van de zelfredzaamheid en bereikbaarheid ook voor hulpdiensten in geval van calamiteiten. De Wildersekade is ook bereikbaar in geval van calamiteiten via de Bonfut, aangezien hulpdiensten de verzinkbare paal in de Bonfut kunnen bedienen. Daarnaast is er via de ZoRo-busbaan ook nog een andere calamiteitenroute beschikbaar.
Bij de actualisering van de bestemmingsplannen voor Wilderszijde zal de externe veiligheid opnieuw worden beoordeeld waarbij ook de A16 Rotterdam wordt meegenomen. De beslissing over de aanleg en de ligging van deze weg was bij de ruimtelijke planvorming van Wilderszijde destijds nog niet genomen, dus daar kon toen geen rekening mee worden gehouden.

3. Grenscorrectie

Voor de grenscorrectie geldt een aparte juridische procedure met eigen inspraakmomenten. Een grenscorrectie wordt dus niet geregeld via een bestemmingsplan. De zienswijze hierover wordt in dit kader dan ook verder niet inhoudelijk beantwoord.
Op 26 juli 2019 is het ontwerp van de grenscorrectie ter inzage gelegd. Volledigheidshalve delen wij mee dat de grenscorrectie niet de bestaande bewoners en bedrijven aan de Wildersekade betreft, maar alleen de Hordijk-locatie zelf.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

1.4 Eindconclusie zienswijzen

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan “Hordijk-locatie”

3 oktober 2019 **Vast te stellen**

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan “Hordijk-locatie”

Vast te stellen

INHOUD:

- TOELICHTING
- PLANREGELS
- VERBEELDING

Identificatiecode Lansingerland: NL.IMRO.1621.BP0183-VAST
Identificatiecode Rotterdam: NL.IMRO.0599.BP2134Hordijkloc-va01
Werknummer: 617.137.90
Datum: 3 oktober 2019

KuiperCompagnons

Gemeente Lansingerland
Domein Ruimte en Economie

Procedureoverzicht			
	datum	***document***	***Opmerkingen***
Concept	*1 juni 2018*		
Voorontwerp	*26 juni 2018*		
• ***Inspraak*** • ***Vooroverleg***	• *14 augustus 2018 t/m 11 september 2019* • *7 augustus 2018 t/m 17 september 2018*		
Ontwerp	*10 april 2019*		
Terinzagelegging	*26 april t/m 6 juni 2019*		
Vaststelling	*3 oktober 2019*		

Projectleider gemeente: Dhr. Reint Honders
Projectleider KuiperCompagnons: Dhr. Rogier Begheyn / Mevr. Wanne Verweij

TOELICHTING

Inhoudsopgave van de toelichting

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding en doel van het plan	1
1.2	Bij het plan behorende stukken	1
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.4	Voorgaand bestemmingsplan	2
1.5	Leeswijzer	3
2	**Planbeschrijving**	**5**
2.1	Bestaande situatie	5
2.2	Ruimtelijke ontwikkeling	6
2.3	Juridische aspecten	11
3	**Beleidskader**	**16**
3.1	Rijksbeleid	16
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Gemeentelijk beleid	19
3.4	Conclusies	23
4	**Natuur en landschap**	**25**
4.1	Kader	25
4.2	Onderzoek	26
4.3	Conclusie	27
5	**Water**	**29**
5.1	Kader	29
5.2	Onderzoek	34
5.3	Conclusie	37
6	**Archeologie en cultuurhistorie**	**38**
6.1	Archeologie	38
6.2.	Cultuurhistorie	41
7	**Milieu**	**44**
7.1	Algemeen	44
7.2	M.e.r.-beoordeling	44
7.3	Bodemkwaliteit	44
7.4.	Akoestische aspecten	47
7.5	Luchtkwaliteit	49
7.6	Milieuzonering	51
7.7	Externe veiligheid	54
7.8	Overige belemmeringen	57
7.9	Duurzaamheid	61

8 Uitvoerbaarheid 63

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

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1: Inventarisatie beschermde fauna in het kader van de Flora en faunawet Hordijk te Berkel, Van der Goes en Groot, d.d. 10 november 2016
Bijlage 2: Archeologisch vooronderzoek: een bureau- en inventariserend veldonderzoek, plangebied Hordijk te Berkel en Rodenrijs, RAAP, d.d. 30 november 2007
Bijlage 3: Bijlagen Bodemonderzoek, KuiperCompagnons, d.d. 26 juni 2018
Bijlage 4: Akoestisch onderzoekweg- en railverkeerslawaai, KuiperCompagnons, d.d. 15 juni 2018
Bijlage 5: Onderzoek aspect externe veiligheid bestemmingsplan “Hordijk-locatie”, Kuiper-Compagnons, d.d. 25 juni 2018
Bijlage 6: Geluidsuitstraling Wijnstokgemeente, plan Hordijk te Berkel en Rodenrijs, M+P raadgevende ingenieurs BV, d.d. 21 november 2017
Bijlage 7: Verkeerseffecten Hordijk-locatie in Berkel en Rodenrijs, GraaffTraffic, d.d. 16 februari 2018
Bijlage 8: Ontwikkeling ‘Hordijk’, Watertoets HHSK, Adcim b.v., d.d. 15 februari 2019
Bijlage 9: Ontwikkeling ‘Hordijk’, Watertoets HHD, Adcim b.v., d.d. 15 februari 2019
Bijlage 10: Verbeelding Bestemmingsplan Hordijk-Locatie, KuiperCompagnons, d.d. 7 februari 2019
Bijlage 11: Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Hordijk-locatie”, februari 2019
Bijlage 12: Besluit hogere waarden Wet geluidhinder, Lansingerland, d.d. 20 augustus 2019
Bijlage 13: Nota zienswijzen bestemmingsplan “Hordijk-locatie”, Lansingerland, d.d. 3 oktober 2019
Bijlage 14: Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling, KuiperCompagnons, d.d. 25 januari 2019
Bijlage 15: M.e.r.-beoordelingsbesluit Hordijk-locatie, Lansingerland, d.d. 19 maart 2019

Afbeelding 1.1: Globale ligging en begrenzing plangebied (bron luchtfoto: Google Maps)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het plan

De gemeente Lansingerland is voornemens om, in samenwerking met ontwikkelaarsconsortium Project I B.V., tot herontwikkeling van het terrein van de voormalige palletfabriek Hordijk over te gaan. Het betreft het terrein aan/achter de Rodenrijseweg ter hoogte van nummer 295 in Berkel en Rodenrijs. Het plan voor de zogenoemde 'Hordijk-locatie' betreft de ontwikkeling van maximaal 120 woningen, bestaande uit verschillende woningtypologieën. De vigerende bestemmingsplannen maken de gewenste ontwikkeling op deze locatie niet mogelijk. Een nieuw planologisch-juridisch kader dient daarom te worden opgesteld; het voorliggende.

Bijzonder gegeven is dat het plangebied vooralsnog in twee gemeentes ligt: Lansingerland en Rotterdam. Via een beoogde grenscorrectie zal de locatie in de toekomst geheel in Lansingerland komen te liggen. Deze grenscorrectie zal pas worden geformaliseerd na de vaststelling van onderhavig plan. Gelet hierop zijn er twee bestemmingsplannen nodig, één voor elke gemeente. De twee bestemmingsplannen zijn opgesteld conform de bestemmingsplansystematiek van de gemeente Lansingerland, aangezien het gebied straks geheel in die gemeente ligt.

De toelichting van beide plannen is, gezien het bovenstaande, geheel identiek. De verbeelding is uiteraard wel in twee delen 'geknipt' aangezien de raad van de betreffende gemeente alleen een plan kan vaststellen dat op haar grondgebied betrekking heeft. De regels zijn voor beide plannen zoveel mogelijk hetzelfde, maar uiteraard zijn bestemmingen en/of aanduidingen die alleen in één plandeel voorkomen, alleen in díe regels opgenomen.

1.2 Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan "Hordijk-locatie" 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 de geometrische plaatsbepaling en de regels verantwoord en verduidelijkt. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van het plan aangetoond.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan/achter de Rodenrijseweg ter hoogte van nummer 295, aan de zuidzijde van de kern Berkel en Rodenrijs. Thans is het noordwestelijke deel van het plangebied gelegen in de gemeente Lansingerland en het zuidoostelijke deel in de gemeente Rotterdam, zoals opgenomen in de verbeelding in bijlage 10. Globaal wordt het plangebied begrensd door:

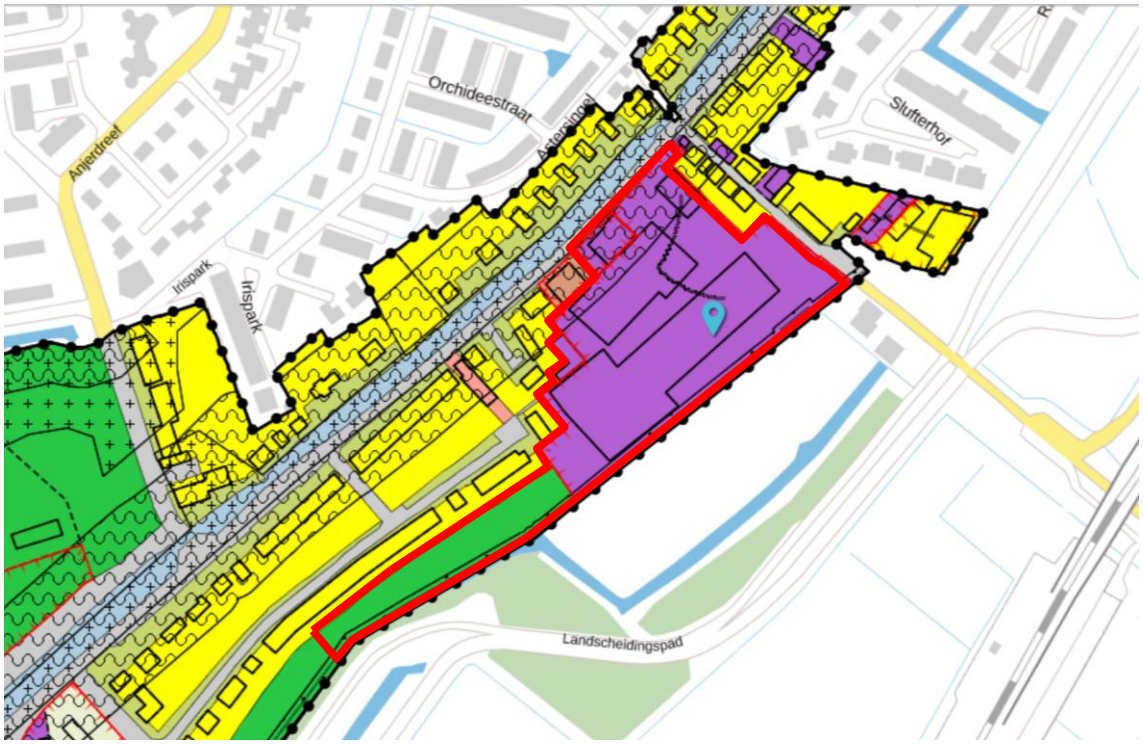
- de Rodenrijseweg aan de noordwestzijde;
- de Bonfut en de Wildersekade aan de noordoostzijde;
- de watergang ten noordwesten van het Landscheidingspad aan de zuidoostzijde; en,
- de bebouwing aan de Penninghlaan en de Veldhof aan de zuidwestzijde.

Afbeelding 1.1 geeft de globale ligging en begrenzing van het voorliggende plangebied weer.

1.4 Voorgaand bestemmingsplan

Voor het noordwestelijke deel van het plangebied, dat thans binnen de gemeente Lansingerland ligt, vigeert het bestemmingsplan “Lint-Zuid 2017”, dat op 21 december 2017 door de gemeenteraad van Lansingerland is vastgesteld. Ter plaatse vigeren de bestemmingen ‘Bedrijf - 1’ met de aanduiding ‘specifieke vorm van bedrijf - houtverwerkingsbedrijf’, ‘Groen’, ‘Leiding - Gas’ en ‘Waterstaat - Waterkering’. Afbeelding 1.2. geeft dit weer.

In aanvulling op het voorgaande zijn de gronden met de bestemming ‘Bedrijf’ tevens voorzien van een wijzigingsbevoegdheid. Deze wijzigingsbevoegdheid biedt de mogelijkheid om de bestemming te wijzigen naar een woonbestemming met maximaal 16 woningen. De wijzigingsbevoegdheid is overgenomen uit het daarvoor geldende plan uit 2007. Tot op heden is er geen toepassing gegeven aan deze wijzigingsbevoegdheid. De realisatie van het thans voorliggende stedenbouwkundig plan is binnen deze wijzigingsbevoegdheid niet mogelijk, aangezien sprake is van een groter aantal woningen en ook op Rotterdams grondgebied gebouwd zal worden.



Afbeelding 1.2: uitsnede vigerend bestemmingsplan “Lint-Zuid 2017” van de gemeente Lansingerland (het Lansingerlandse deel van het plangebied is rood omkaderd).

Voor het deel van het plangebied dat binnen de gemeente Rotterdam ligt, vigeert thans het bestemmingsplan “Wildersekade II”, dat op 1 januari 1967 door de gemeenteraad van Rotterdam is vastgesteld. Ter plaatse vigeren de bestemmingen ‘Bedrijventerrein’ en ‘Recreatie’, zie afbeelding 1.3.

[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.

Afbeelding 1.3: uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Wildersekade II' van de gemeente Rotterdam (het Rotterdamse deel van het plangebied is rood omkaderd).

Daarnaast vigeren in het Lansingerlandse gedeelte het paraplubestemmingsplan "Parkeernorming Lansingerland" en in het Rotterdamse deel de paraplubestemmingsplannen "Parkeernorming Rotterdam" en "biologische veiligheid". Inzake de parkeernorm: hierop wordt in paragraaf 2.2.3. nader ingegaan. Inzake de biologische veiligheid: de regeling uit dit plan is niet relevant, aangezien in het voorliggende plangebied geen hoog-risico laboratorium mogelijk wordt gemaakt.

Strijdigheid met de bestemmingsplannen "Lint-Zuid 2017" en "Wildersekade II"

Het beoogde bouwplan voorziet in de ontwikkeling van maximaal 120 woningen. Het aantal woningen is in strijd met de vigerende bestemmingsregelingen inclusief de vigerende wijzigingsbevoegdheid. Zodoende dienen nieuwe bestemmingsplannen te worden opgesteld.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt er een beschrijving van de beoogde ontwikkeling gegeven en er wordt ingegaan op de bestaande situatie. Ook wordt de wijze van bestemmen nader toegelicht. Vervolgens wordt de beoogde ontwikkeling in hoofdstuk 3 getoetst aan het beleid van het rijk, provincie en de gemeenten Lansingerland en Rotterdam. In de hoofdstukken 4, 5 en 6 wordt achtereenvolgens ingegaan op de aspecten 'Natuur en landschap', 'Water' en 'Archeologie en cultuurhistorie'. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op diverse sectorale milieuaspecten. Daarna wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan. In hoofdstuk 9 tot slot wordt de bestemmingsplanprocedure beschreven.

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Voorheen was op de locatie de palletfabriek Hordijk gevestigd. De bedrijfsactiviteiten zijn inmiddels beëindigd en de bedrijfsbebouwing is gesloopt, waardoor het gebied momenteel braak ligt. Het plangebied bevindt zich deels aan/achter de Rodenrijseweg. De Rodenrijseweg betreft een oud bebouwingslint dat de basis vormde voor de ontginning van de polder. Het bebouwingslint kent een grote diversiteit in bebouwing, zowel qua schaal, functie als bouwjaar. De eenheid in het lint wordt hoofdzakelijk gevormd door de weg en de daaraan parallel gelegen watergang (Rodenrijse Vaart) als centraal element binnen het lint. Aan weerszijden van de Rodenrijse Vaart is bebouwing gesitueerd, in een grote diversiteit met afwisselende rooilijnen. De oudere bebouwing staat hoofdzakelijk aan het lint en maakt in veel gevallen gebruik van het hoogteverschil aan de achterzijde van de bebouwing.

Aan de Rodenrijseweg 293-295 in het noordwesten van het plangebied, bevindt zich momenteel een gebouw dat de Wijnstokgemeente (een kerkgenootschap) voor religieuze doeleinden gebruikt. Dit gebouw blijft in de toekomstige situatie behouden. In het vigerende bestemmingsplan “Lint-Zuid 2017” heeft het perceel de bestemming ‘Bedrijf’. Voor het gewijzigde gebruik is een omgevingsvergunning verleend. Om het gewijzigd gebruik te bestendigen wordt de bestemming gewijzigd naar ‘Maatschappelijk’. Op afbeelding 2.1 wordt de bestaande situatie weergegeven, met rechts zicht op het gebouw van de Wijnstokgemeente en links het braakliggende terrein van de voormalige palletfabriek Hordijk.

Afbeelding 2.1: zicht op het braakliggende plangebied vanaf de Rodenrijseweg met rechts het gebouw van de Wijnstokgemeente (bron: Project I B.V.)

2.2 Ruimtelijke ontwikkeling

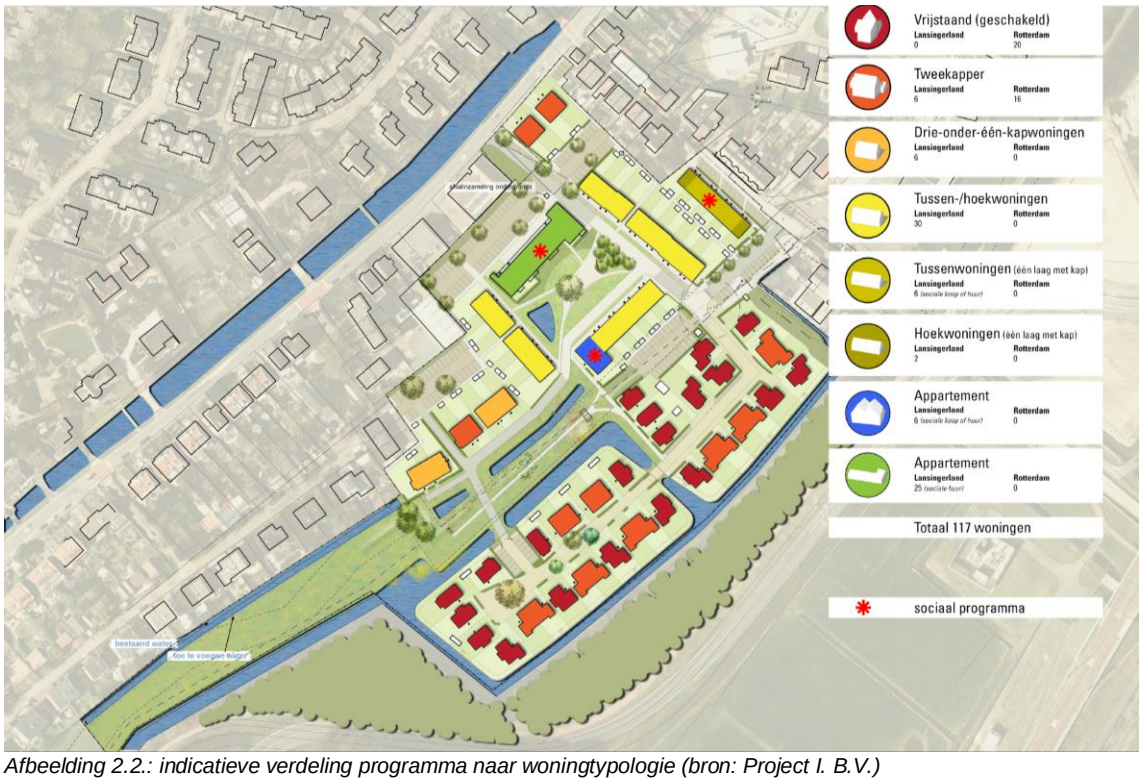
2.2.1 Programma

Het stedenbouwkundig ontwerp heeft betrekking op de herontwikkeling van het terrein van de voormalige palletfabriek Hordijk. Het programma voorziet in de realisatie van maximaal 120 woningen. Vooralsnog wordt uitgegaan van over de volgende typologieën per gemeente:

Lansingerland
- 25 appartementen (sociale huur);
- 6 appartementen (sociale koop of huur);
- 30 tussen-/hoekwoningen twee lagen met kap (koop vrije sector)
- 6 tussenwoningen één laag met kap langs de Bonfut (sociale koop of huur)
- 2 hoekwoningen één laag met kap langs de Bonfut (koop vrije sector)
- 6 twee-onder-één-kap-woningen (koop vrije sector);
- 6 drie-onder-een-kap-woningen (koop vrije sector).

Rotterdam
- 16 twee-onder-één-kap-woningen (koop vrije sector);
- 20 vrijstaande (geschakelde) woningen (koop vrije sector).

Dit betekent dus dat thans wordt uitgegaan van 117 woningen. In onderstaande alinea is globaal aangegeven hoe het beoogde programma stedenbouwkundig wordt ingepast. Afbeelding 2.2 geeft de globale ruimtelijke verdeling van het programma weer. Het bestemmingsplan maakt maximaal 120 woningen mogelijk.



Afbeelding 2.2.: indicatieve verdeling programma naar woningtypologie (bron: Project I. B.V.)

De woningen verschillen qua hoogtematen. In afbeelding 2.3 worden de hoogtes weergegeven van de verschillende typologieën. Voor aaneengebouwde, twee-aaneengebouwde, drie-aaneengebouwde, vrijstaande en geschakelde vrijstaande woningen zijn twee lagen met kap (langs- of dwarskap) voorzien. De woningen aan de Bonfut zullen bestaan uit één laag met kap (langs- of dwarskap). De gestapelde woningen bestaan uit drie dan wel vier lagen eventueel met (flauwe) kap.

Afbeelding 2.3.: indicatieve bouwhoogtes (bron: Project I B.V.)

Bovenstaande afbeeldingen komen uit het stedenbouwkundig ontwerp dat in december 2017 is vastgesteld. Verdere uitwerking door de ontwikkelaar in nauwe samenwerking met de gemeente heeft geresulteerd in enkele ondergeschikte wijzigingen in het stedenbouwkundig plan, welke uiteraard in onderhavig bestemmingsplan zijn verwerkt.

2.2.2 Ruimtelijke inpassing

De basisgedachte van het stedenbouwkundig plan is om woningen zo veel mogelijk aan een bijzondere openbare ruimte te positioneren, zie afbeelding 2.4. Woningen liggen niet aan een straat, maar zijn gelegen aan ‘het lint’ (Rodenrijseweg/Bonfut), ‘de Brink’, ‘het Park’ of op het ‘(Schier)eiland’. Mede bepalend voor het ontwerp zijn de ligging van de gasleiding en de landscheiding tussen het Hoogheemraadschap van Delfland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Langs deze elementen liggen zones waar niet gebouwd mag worden en/of waar geen terrein mag worden uitgegeven. Het gebouw van de Wijnstokgemeente aan de Rodenrijseweg 293-295 is tevens in het plan geïntegreerd en blijft behouden. Zoals reeds aangegeven wordt het gewijzigd gebruik middels onderhavig plan geformaliseerd door het toekennen van een maatschappelijke bestemming.

Afbeelding 2.4.: onderverdeling van het plan in woonkwaliteiten, grootte en aantal woningen ter indicatie (bron: Project I B.V.)

De Brink
De Brink vormt een beschutte plek die centraal in het plangebied komt te liggen. Dit zal een groen plein worden, met speelgelegenheid voor kleine kinderen en mogelijkheid tot verblijf en ontmoeting. Woningen aan de Brink krijgen een Delftse stoep.

Het Park (parkzone)
Samen met de Brink is het Park vrij centraal binnen het plangebied gelegen. In het Park is speelgelegenheid aanwezig voor de wat oudere kinderen. De dijk wordt in het landschapsontwerp subtiel zichtbaar gemaakt, waarbij mogelijk met een aantal objecten zal worden gerefereerd aan het leven van de dijkwachter, zie ter indicatie afbeelding 2.5. Zodoende wordt een identiteit aan de plek gegeven.

Het Lint
Aan het Lint wordt zo veel mogelijk passend binnen de bestaande structuur gebouwd. De bouwhoogte wordt afgestemd op de naastgelegen en tegenoverliggende woningen. Aan de Bonfut worden woningen van één laag met kap gerealiseerd.

Het (Schier)eiland
Het (Schier)eiland is gelegen aan de zuidoostkant van het plangebied en krijgt een materialisering die maximaal het eilandgevoel benadrukt. De profilering is zo gekozen dat hier niet het gevoel van een straat ontstaat, maar van een continue openbare ruimte, waar de auto te gast is (shared space principe). Hier zijn met name vrijstaande en twee-onder-één-kap-woningen voorzien.

Afbeelding 2.5.: voorbeelden ter indicatie voor de inrichting van het Park (bron: Project I B.V.)

Groen en water

Groen en water krijgen een belangrijke rol binnen het plangebied, de woningen komen als het ware in het groen te liggen afgewisseld met watergangen. Aan de zuidzijde wordt het gebied omsloten door een groene zone. Tevens vormt de centraal gelegen, groene parkzone een belangrijk element. Hiermee wordt grotendeels het vrije zicht richting het zuiden voor de woningen gelegen aan de Penninghlaan geborgd. In het kader van de watercompensatieplicht van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard wordt aan de noordwestzijde van het (Schier)eiland een watergang toegevoegd. Ten behoeve van de watercompensatie van het Hoogheemraadschap van Delfland wordt de sloot achter de Penninghlaan in het plangebied verbreed tot maximaal 5 meter. Daarnaast wordt een nieuwe watergang gerealiseerd via het Park naar een vijver op de Brink. De huidige duiker die door het plan loopt wordt (deels) vervangen en opnieuw gedimensioneerd. Tot slot worden de openbare taluds daar waar mogelijk op natuurvriendelijke wijze uitgevoerd.

2.2.3 Ontsluiting en parkeren

Ontsluitingsstructuur

Het plangebied wordt in de toekomstige situatie primair ontsloten via de Rodenrijseweg en de Wildersekade. Getracht wordt om zo min mogelijk autoverkeer de toekomstige buurt in te brengen. Mede daarom zijn het appartementengebouw en een groot deel van de rijwoningen samen met de bijbehorende parkeerplaatsen dicht bij de entrees van de buurt gelegd. Door het plangebied loopt een ontsluitingsweg van de Rodenrijseweg, langs de Brink naar de Wildersekade. Dit is niet alleen de entree van de toekomstige woonwijk, maar zal ook een doorgaande route vormen, aangezien de Bonfut nu alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk is vanaf de Rodenrijseweg en door een poller doodlopend is. Gekoppeld aan de doorgaande route loopt een autoroute door het plan. Deze route wordt niet breder dan strikt noodzakelijk en zal grotendeels snelheidsremmend worden ingericht.

Mobiliteitstoets

Om te beoordelen of de verkeersstromen op een goede manier kunnen worden afgewikkeld, is een mobiliteitstoets[2] uitgevoerd, waarvan de rapportage is opgenomen als bijlage 7 bij deze toelichting. De notitie is een momentopname. Op dit moment zijn er op basis van een verdere uitwerking geringe veranderingen in aantal woningen en woningbouwtypes (1 of 2). Ook zijn er op basis van de regels maximaal 120 woningen mogelijk, terwijl er in de notitie uitgegaan wordt van 119 woningen. Desalniettemin geeft de notitie een goede indicatie van de verkeerseffecten en dat die niet tot onmogelijkheden zullen leiden.

De notitie geeft antwoord op de volgende onderzoeksvragen:

Hoeveel verkeer genereert de nieuwe ontwikkeling?
Op basis van het woningbouwprogramma is een berekening gemaakt van de ritgeneratie. In totaal genereren de 119 nieuwe woningen 780 verplaatsingen.

Hoe is de oriëntatie van het verkeer?
Op basis van het verkeersmodel en Google Maps kan worden geconcludeerd dat de oriëntatie van de nieuwe woningen richting Bonfut/Wildersekade zeer beperkt is (10%). Het merendeel van de verplaatsingen (90%) is op de Rodenrijseweg gericht waarbij 50% in westelijke richting en 50% in oostelijke richting gaat.

Kan de huidige infrastructuur de toename van het autoverkeer verwerken?

<u>Wegvak</u>
Als gevolg van de Hordijk-ontwikkeling zal de verkeersintensiteit op zowel de Rodenrijseweg noord als Rodenrijseweg zuid toenemen met circa 350 verplaatsingen per etmaal. Dit betekent een toename van 10%. De toekomstige verkeersintensiteit op de Rodenrijseweg komt net boven 4.000 motorvoertuigen per etmaal maar dit levert geen problemen op voor de verkeers-afwikkeling op de Rodenrijseweg. De toename van het verkeer op de Wildersekade (en het gedeelte van de Bonfut vanaf de Hordijk-locatie naar de Wildersekade) blijft beperkt tot circa 80 verplaatsingen per etmaal.

<u>Kruispunt</u>
Op basis van de uitgevoerde OMNI-X berekeningen kan worden geconcludeerd dat de Hordijk-ontsluiting door middel van een ongeregelde T-aansluiting op de Rodenrijseweg kan worden vormgegeven. Dit is vergelijkbaar met de andere aansluitingen op de Rodenrijseweg (Anjer-dreef en Waddenweg). Ook in de situatie waarbij al het verkeer van de Bonfut en de nieuwe ontwikkeling zich via de nieuwe aansluiting op de Rodenrijseweg afwikkelt (worst-case scenario) blijft de I/C verhouding en de gemiddelde wachttijd binnen de grenzen. De I/C verhouding bedraagt in de avondspits 0,21 (ochtendspits 0,19) en de gemiddelde wachttijd 4 seconden.

De mobiliteitssituatie wordt dus als voldoende beoordeeld.

[2] Verkeerseffecten Hordijk-locatie in Berkel en Rodenrijs, Graaff Traffic, 16 februari 2018

Parkeren

Voor de appartementengebouwen en de rijwoningen wordt het parkeren opgelost middels parkeerkoffers. Parkeren bij de vrijstaande en de twee-onder-één-kap-woningen, met uitzondering van bezoekersparkeren, wordt zoveel mogelijk op eigen terrein opgelost. In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat bij het bouwen op grond van de bestemming moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig de geldende gemeentelijke parkeernota. Momenteel is dat de 'Nota parkeernormen Gemeente Lansingerland' (2014). Uitgangspunt in de nota is dat voor nieuwe ontwikkelingen deze parkeerplekken op eigen terrein (lees: in het exploitatiegebied) worden gerealiseerd.

Overigens beschikt de gemeente Rotterdam ook over eigen parkeerbeleid (en heeft daarvoor ook een paraplubestemmingsplan vastgesteld). Omdat het plangebied in de toekomst volledig Lansingerlands grondgebied wordt, is besloten om voor het gehele plangebied de Lansingerlandse parkeernormen van toepassing te verklaren. De parkeernormen in Lansingerland zijn voor dit betreffende plan overigens hoger dan in Rotterdam.

Voor onderhavig plan is een parkeerbalans opgesteld waaruit blijkt dat er voldaan wordt aan de parkeernormering. Daarnaast worden 10 parkeerplekken toegevoegd als compensatie van een aantal parkeerplekken aan de Bonfut die komen te vervallen. De maatschappelijke bestemming is niet in de parkeerbalans betrokken, aangezien het hier gaat om een bestaande functie met eigen parkeermogelijkheden, die niet worden veranderd.

De verplichting om te voldoen aan de Nota Parkeernormen is in de regels opgenomen en daarmee juridisch geborgd.

2.3 Juridische aspecten

2.3.1 Inleiding

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld conform de standaard van de gemeente Lansingerland, de Modelplanregels (versie 3.6.), 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 (IMRO).

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

2.3.2 Bestemmingsmethodiek

Het uitgangspunt van dit bestemmingsplan is de herontwikkeling mogelijk te maken van het plangebied. De beoogde ontwikkeling voorziet in de bouw van maximaal 120 woningen.

Bij de opzet van het plan is gekozen voor eindbestemmingen, aansluitend bij de systematiek van het vigerende bestemmingsplan "Lint-Zuid 2017". Op basis van de bepalingen van een eindbestemming kan direct een omgevingsvergunning worden afgegeven, indien het bouwplan past binnen de regels die gelden bij de bestemming. Gekozen is voor redelijk globale bestemmingen waarbinnen voor de bouwplanuitwerking nog de nodige flexibiliteit bestaat maar waarbij wel de belangrijkste ruimtelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten zijn vastgelegd.

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)

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende artikelen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard, dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "Wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

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. Hierna volgt een toelichting per artikel.

Groen

Het Park en de Brink alsmede enkele andere belangrijke groene zones binnen het plangebied zijn voorzien van de bestemming ‘Groen’. De bebouwingsmogelijkheden binnen de bestemming ‘Groen’ zijn zeer beperkt. Aan een deel van de bestemming is de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding uitgesloten – bouwwerken’ toegevoegd. Hier zijn bouwwerken echt uitgesloten. Buiten de aanduiding zijn wel speelvoorzieningen en voet- en fietspaden mogelijk. De aanleg van parkeervoorzieningen is binnen deze bestemming niet mogelijk.

Maatschappelijk

De bestemming ‘Maatschappelijk’ is opgenomen voor het gebouw van de Wijnstokgemeente aan de Rodenrijseweg 293-295. Er mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd. Gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd worden met een maximum goothoogte van 6 meter en een maximum bouwhoogte van 12 meter. Dit betreft een voortzetting van de voorgaande planologische bouwmogelijkheden.

Tuin

De gronden aan de voorzijde van de nieuwe woningen hebben de bestemming ‘Tuin’ gekregen. Het opnemen van de tuinbestemming beoogt bij te dragen aan het behoud van het groene karakter en voorkomt dat er erfbebouwing wordt gerealiseerd. De bebouwingsmogelijkheden binnen deze bestemming zijn dan ook beperkt. Op een aantal locaties langs beeldbepalende openbaar toegankelijke gebieden is daarbij tevens de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding uitgesloten – bouwwerken’ opgenomen, die regelt dat geen bouwwerken zijn toegestaan. Verder is, om de richtafstand tot aan een bestaande loods te borgen, op een locatie de aanduiding ‘specifieke bouwaanduiding uitgesloten – voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken opgenomen.

Verkeer
De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor woonstraten, woonerven en pleinen en ongebouwde parkeervoorzieningen. Er mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

Water
De bestemming 'Water' is opgenomen voor de aan te leggen of reeds aanwezige watergangen. Er mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

Wonen
Voor de nieuw te bouwen woningen is de bestemming 'Wonen' opgenomen. Hier zijn de gronden bestemd voor wonen, al dan niet in combinatie met een beroep aan huis. Op de verbeelding is per blok een bouwvlak opgenomen waarbinnen met de aanduiding 'maximaal aantal wooneenheden' is aangegeven hoeveel hoofdgebouwen (woningen) zijn toegestaan. Ook is in enkele blokken aangegeven welke typologie is toegestaan: aaneengebouwde, twee-aaneengebouwde, vrijstaande of gestapelde woningen. Tevens is op de verbeelding de maximale goot- en bouwhoogte aangegeven. Dakkappelen zijn onder voorwaarden toegestaan.

Bij ieder hoofdgebouw mogen bijbehorende bouwwerken op minimaal 1 meter achter de voorgevelrooilijn worden gebouwd. Hierbij geldt dat de bouwhoogte van aangebouwde bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw, vermeerderd met 0,4 meter tot een maximum van 4 meter. De bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan 3 meter. Op een aantal beeldbepalende punten is de te realiseren erfafscheiding specifiek aangeduid.

Leiding – Gas en Leiding – Gas ontluchtingspunt (dubbelbestemmingen)
Binnen het plangebied liggen twee aardgastransportleidingen van de Gasunie, zijnde leiding W-521-01 en leiding W-521-31. Deze leidingen zijn voorzien van een dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. Tevens is een gasontluchtingspunt binnen het plangebied aanwezig. Dit punt is voorzien van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas ontluchtingspunt'. Ter plaatse mogen uitsluitend andere bouwwerken ten behoeve van de bestemming worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 meter. Voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is een omgevingsvergunning benodigd. De dubbelbestemming is gelegen over de bestemmingen 'Groen', 'Tuin', 'Water' en 'Verkeer'. Er ontstaat dus geen belemmering bij de bouw van de woningen.

Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming)
De dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' is opgenomen voor de aanwezige waterkering langs de Rodenrijseweg en langs de Landscheiding. Er mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 1 meter. Deze dubbelbestemming is gelegen over de meest noordwestelijk geprojecteerde woningen en over enkele woningen centraal in het plangebied. Bij de bouw van deze woningen zal derhalve rekening gehouden moeten worden met de belangen van de waterkering.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In hoofdstuk 3 worden enkele algemene regels gegeven, zoals de anti-dubbeltelregel. Ook worden algemene gebruiksregels gegeven en wordt gesteld dat bestaande bouwwerken, die niet voldoen aan de regels in het plan, als toelaatbaar mogen worden beschouwd. Daarnaast worden enkele algemene afwijkings- en wijzigingsregels gegeven die de flexibiliteit van het plan vergroten.

Om te borgen dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Tevens dient er voldoende watercompensatie plaats te vinden; ook hiervoor is een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

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 BGT-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 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

Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied.

Wel dient getoetst te worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Gemeenten en provincies zijn namelijk verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Op 1 juli 2017 is de nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe ladder is ten opzichte van de voorgaande ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. 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 nieuwe 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. Indien een bestemmingsplan wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsplichten bevat, kan bij het moederplan worden bepaald dat de Laddertoets zich niet richt op de toelichting bij het moederplan, maar op de toelichting bij het wijzigings- of uitwerkingsplan.

Gelet op de omvang van de voorliggende ontwikkeling is het plan aan te merken als een woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. De voorliggende ontwikkeling kan dan ook worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling, waardoor toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing is (artikel 3.1.6., tweede lid, van het Bro). Het plan bevat geen wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsplichten.

Behoefte
Onderhavig plan maakt de ontwikkeling van maximaal 120 woningen mogelijk. Kwantitatief voorziet het plan in een actuele regionale behoefte die regionaal is afgestemd. Zodoende past het plan binnen de behoefteraming. Kwalitatief voorziet het plan in een gevarieerd programma, waarbij de volgende woning typologieën mogelijk worden gemaakt (waarbij de aantallen enigszins kunnen variëren):

- 25 appartementen (sociale huur);
- 6 appartementen (sociale koop of huur);
- 30 tussen-/hoekwoningen twee lagen met kap (koop vrije sector)
- 6 tussenwoningen één laag met kap langs de Bonfut (sociale koop of huur)
- 2 hoekwoningen één laag met kap langs de Bonfut (koop vrije sector)
- 6 twee-onder-één-kap-woningen (koop vrije sector);
- 6 drie-onder-een-kap-woningen (koop vrije sector).

Het plan voorziet derhalve in een gevarieerd aanbod van zowel koop- als huurwoningen in zowel de sociale als de vrije sector. Dit sluit aan bij één van de doelstellingen uit de woonvisie van de gemeente Lansingerland, waarbij onder andere extra aandacht is voor (koop)starters en huishoudens met een laag inkomen. Voorts is het plan aan te merken als dorps woonmilieu en krijgt het gebied een landelijk karakter, onder andere door het vele groen dat is voorzien in de toekomstige woonwijk. Gelet op het bovenstaande voorziet onderhavig plan in zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve behoefte.

Inbreidingslocatie
Het plangebied betreft een locatie binnen het bestaande stedelijk gebied. Een voormalig bedrijfsperceel wordt ingevuld met woningbouw. Door te kiezen voor inbreiding gaat er geen schaarse grond buiten het bestaand stedelijk gebied verloren. Tevens zorgt voorliggend plan voor een opwaardering van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse, waardoor eveneens de levendigheid van het gebied wordt verbeterd. Derhalve is het plan in lijn met doel van de ladder; namelijk het beter benutten van het bestaand stedelijk gebied, in dit geval door herontwikkeling.

3.2 Provinciaal beleid

Visie Ruimte en Mobiliteit, Programma Mobiliteit en Programma Ruimte

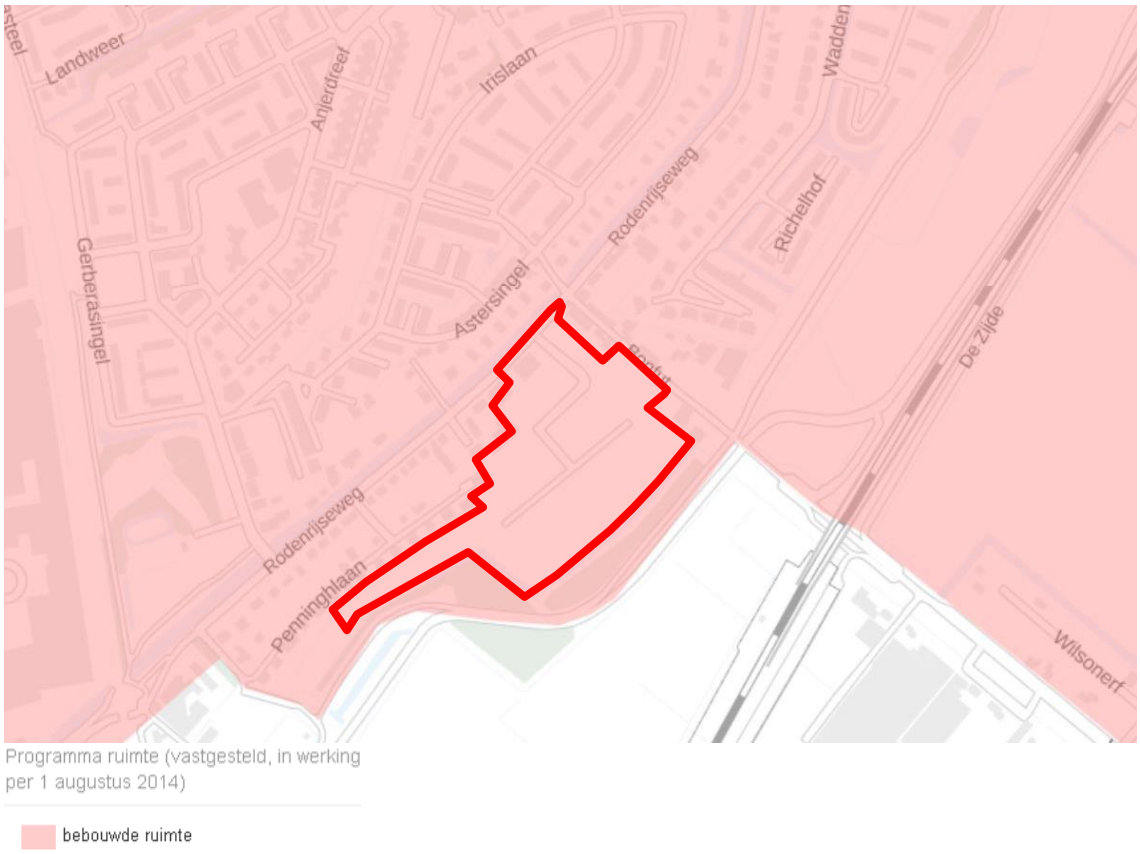
Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland de Visie Ruimte en Mobiliteit, het Programma Ruimte, het Programma Mobiliteit en de Verordening Ruimte vastgesteld. In 2016 en 2017 zijn actualisaties vastgesteld.

Deze tijd vraagt om maatwerk, flexibiliteit en aanpassingsvermogen, onder andere omdat ontwikkelingen minder voorspelbaar zijn en demografische ontwikkelingen in de diverse regio's verschillen. Maatwerk, flexibiliteit, aanpassingsvermogen en samenwerking zijn sleutelbegrippen in de Visie Ruimte en Mobiliteit. De provincie stelt de behoefte van de gebruiker centraal; het aanbod moet afgestemd zijn op de vraag. Daarbij zet de provincie in op een efficiënte benutting van de ruimte en de netwerken, met aandacht voor de (ruimtelijk) kwaliteit. De provincie heeft vier rode draden benoemd:

1. beter benutten van wat er is
2. vergroten van de agglomeratiekracht
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
4. bevorderen van de transitie naar water- en energie efficiënte samenleving.

In de Visie Ruimte en Mobiliteit wordt het beleid beschreven van de provincie Zuid-Holland. Het Programma Ruimte en het Programma Mobiliteit hebben beide de status van een structuurvisie en beschrijven de manier waarop het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid van de provincie uitgevoerd wordt (met welke instrumenten). De Verordening Ruimte beschrijft de regels vanuit het beleid en het programma. Deze regels hebben een directe doorwerking in bestemmingsplannen.

Ten aanzien van het voorliggende plangebied worden geen specifieke uitspraken gedaan in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Wel is het plangebied in het Programma Ruimte aangemerkt als bestaande bebouwde ruimte (zie afbeelding 3.1).



Afbeelding 3.1: uitsnede Programma Ruimte (het plangebied is rood omkaderd).

Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. 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 nieuwe 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.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de bouw van maximaal 120 nieuwe woningen aan/achter de Rodenrijseweg ter hoogte van nummer 295 mogelijk. Het betreft, voor de woningen gelegen aan het lint, een 'gebiedseigen' ontwikkeling die past bij de schaal en maat van het bebouwingslint en recht doet aan de karakteristieken van het gebied. De ontwikkeling is aan te merken als een dorps woonmilieu, passend bij de omgeving, waarbij veel groen en water aanwezig is, elementen die ook veelvuldig terugkomen in het stedenbouwkundig plan. Tevens maakt het plan verschillende woningtypen mogelijk, zoals aaneengebouwde, twee-aaneengebouwde, vrijstaande, geschakelde vrijstaande en gestapelde woningen. Een deel van de woningen wordt in de markt gezet voor de vrije koopsector en een deel voor de sociale huur-

en koopsector. In lijn met de woonvisie van de gemeente Lansingerland worden woningen aangeboden voor starters en huishoudens met een laag inkomen. In kwantitatieve zin is het plan regionaal afgestemd. Het plan past binnen de behoefteraming. Gelet op het voorgaande wordt het bouwplan passend geacht binnen de kaders van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Tevens is het voorliggende plangebied gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, waardoor sprake is van een intensivering van de bestaande ruimte.

Conclusie
De ontwikkeling van maximaal 120 woningen past binnen de provinciale doelstelling waarbij sprake is van het intensiveren van de bestaande bebouwde ruimte. Hiermee wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Het beleid van de provincie Zuid-Holland vormt zodoende geen belemmering voor de ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Lansingerland

Op 18 februari 2010 is de Structuurvisie Lansingerland vastgesteld door de gemeenteraad van Lansingerland. Lansingerland wil 'aantrekkelijk wonen, werken, recreëren en leven' sturen met een eigen visie. Binnen de gemeente staat een groot aantal ontwikkelingen op stapel wat betreft woningbouw, bedrijventerreinen en maatschappelijke voorzieningen. Om deze en andere ruimtelijke ontwikkelingen en ruimtelijk beleid te verankeren, heeft de gemeente een structuurvisie opgesteld, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De gemeente voldoet hiermee aan de verplichting uit de Wro om voor haar grondgebied een structuurvisie op te stellen.

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

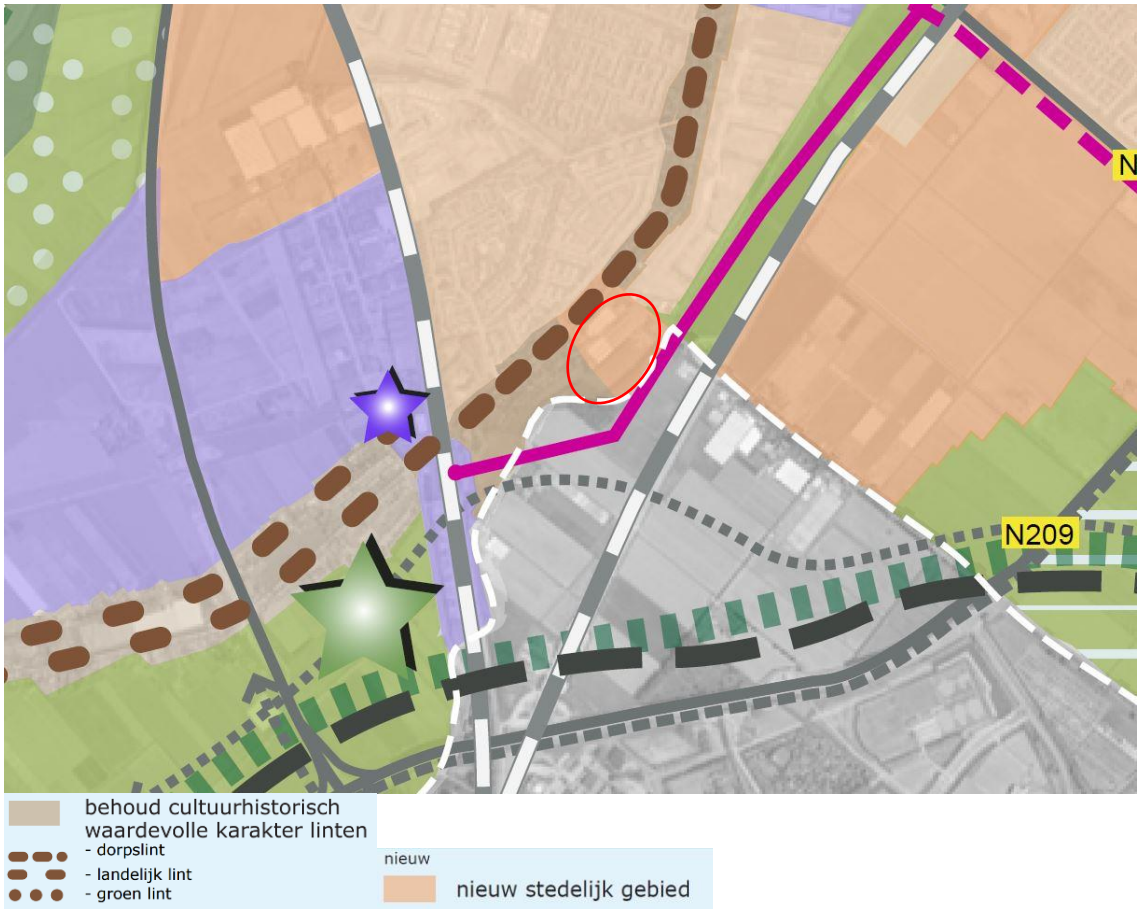
Duurzaamheid en een goede ontsluitingsstructuur zijn daarbij randvoorwaarden.

Lansingerland is een essentieel onderdeel van de Zuidvleugel van de Randstad en bovendien centraal gelegen. De Randstad behoort tot de vijf belangrijkste stedelijke gebieden van Noordwest-Europa. Als schakel in de Zuidvleugel is de toekomst van Lansingerland sterk vervlochten met die van de Randstad. Lansingerland is duidelijk onderdeel van een groter geheel.

In de Structuurvisie Lansingerland is de locatie aangewezen voor het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het lint en als nieuw stedelijk gebied (zie afbeelding 3.2). 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. 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.

De Rodenrijseweg is aan te merken als een dorpslint. De oude dorpslinten zijn cultuurhistorisch waardevol. Ze zijn onderdeel van de ontstaansgeschiedenis van het landschap en dragers van de landelijke-dorpse identiteit van Lansingerland. Het behouden en versterken van de herkenbaarheid van de linten vergroot de aantrekkelijkheid van Lansingerland. Nieuwe ontwikkelingen mogen hieraan geen afbreuk doen.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de voorgenoemde uitgangspunten van de structuurvisie. Door de herontwikkeling wordt het in onbruik geraakte terrein van de voormalige palletfabriek nieuw leven in geblazen. Het plan voorziet in de ontwikkeling van maximaal 120 woningen aan/achter het lint. De woningen die direct aan het lint komen te liggen worden op passende wijze in de stedenbouwkundige structuur van het lint ingevoegd, rekening houdend met de aard en schaal van de omliggende bebouwing. Het overige deel van het plangebied is aangewezen als 'nieuw stedelijk gebied'. Van belang is dat er aandacht is voor voldoende groen en speelplekken. Tevens dient er differentiatie in woningbouw te zijn. Onderhavig plan voorziet in verschillende woningtypes, in zowel de sociale als de vrije markt sector. Gelet hierop is het plan in lijn met de gemeentelijke structuurvisie. Tot slot is de Hordijklocatie opgenomen in de lijst met nieuwe projecten. Hiermee vormt de structuurvisie geen belemmering voor de haalbaarheid van dit plan.



Afbeelding 3.2: uitsnede kaart Structuurvisie Lansingerland (de globale ligging van het plangebied is rood omcirkeld).

Woonvisie Lansingerland 2015 – 2020

Op 9 juli 2015 heeft de gemeenteraad van Lansingerland de Woonvisie 2015 - 2020 vastgesteld. De woonvisie is sterk gebaseerd op de visie en ambities welke geformuleerd zijn als toekomstbeeld voor de gemeente Lansingerland, verwoord in het document 'Lansingerland op weg naar 2040'. 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. Deze missie is vertaald naar drie beleidsdoelen: het vergroten van keuzevrijheid en een gevarieerd woningaanbod; het bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus en het versterken van een duurzame woon- en leefomgeving.

Binnen het doel 'vergroten van de keuzevrijheid en een gevarieerd woningaanbod' is het de bedoeling extra aandacht te creëren voor ouderen, (koop)starters, huishoudens met een laag inkomen en bijzondere doelgroepen. Ook wenst de gemeente in te spelen op de toekomstige woonwensen van gezinnen die in de VINEX-periode in Lansingerland zijn komen wonen en binnenkort als emptynesters op de woningmarkt opnieuw een keuze maken.

Binnen het doel 'bieden van gevarieerde en veilige woonmilieus' is het de bedoeling om iedereen van een passende woning en woonomgeving te voorzien. De gemeente wil daarbij uitblinken in het aanbod van woonmilieus met een dorps en landelijk karakter. Prettig wonen wordt daarbij extra gediend door een veilige omgeving.

Binnen het doel 'versterken van een duurzame woon- en leefomgeving' wordt aandacht besteed aan het terugdringen van het energieverbruik en het toepassen van duurzame materialen in woningbouw en infrastructuur. Ook is er aandacht voor de aanwezigheid van voldoende groen binnen de diverse wijken in verband met klimaatadaptie.

Met het aantal nieuwe woningen in het voorliggende plan in een diversiteit aan woningtypologieën, wordt een bijdrage geleverd aan de bestaande variatie aan woonmilieus in de gemeente. Tevens wordt met het plan ingespeeld op woningen voor (koop)starters en huishoudens met een laag inkomen, doordat het plan voorziet in sociale koop- en huurwoningen. Binnen het plan is aandacht voor groen en water. Het voorziene woonmilieu betreft een milieu met een dorps- en landelijk karakter. Dit wordt extra benadrukt door de verschillende zones binnen het plangebied, zoals de Brink en het Park. Tevens is er aandacht besteed aan het thema duurzaamheid. Dit heeft zich vertaald in het aanpassen van de breedte van een watergang en het aanpassen van het groenplan ten behoeve van de aanwezige fauna. Daarnaast wordt er zo min mogelijk verharding toegepast, het aantal autobewegingen wordt beperkt en het hemelwater wordt afgekoppeld. Het streven is om een EPC van 0.2 te realiseren bij twee-onder-één-kap- en vrijstaande woningen en een EPC van 0 bij de overige grondgebonden woningen in de vrije sector. Tevens wordt de buurt niet meer aangesloten op het gas. Daarmee kan gesteld worden dat het stedenbouwkundig plan voor de Hordijk-locatie goed scoort op het gebied van duurzaamheid.

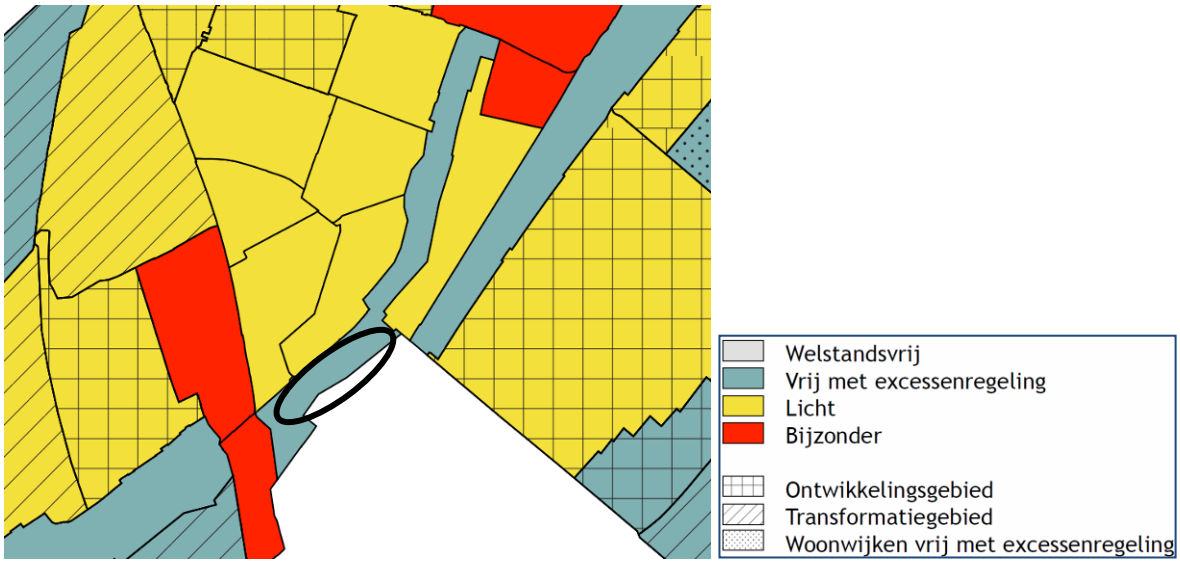
Welstandsnota (Lansingerland)

Het welstandsbeleid dat in de welstandsnota (vastgesteld d.d. 26 april 2012) uiteen wordt gezet, 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.



Afbeelding 3.3: Uitsnede welstandsnota Lansingerland. Ter plaatse van de zwarte cirkel is het plangebied gelegen.

Zoals blijkt uit paragraaf 2.2.2 worden de beoogde nieuwe woningen op een passende wijze ingevoegd in en achter het bestaande bebouwingslint. Voor de ontwikkeling zijn afzonderlijke welstandscriteria opgesteld, die worden vastgesteld als onderdeel van de welstandsnota. Het bouwplan wordt in het kader van de omgevingsvergunningprocedure getoetst aan deze welstandscriteria.

Welstandsnota (Rotterdam)

Rotterdam beschikt over een gemeentebrede welstandsnota (11 oktober 2012). Het plangebied is hierin aangewezen als ‘regulier welstandsniveau’. Voor de ontwikkeling zijn afzonderlijke welstandscriteria opgesteld, die worden vastgesteld als onderdeel van de welstandsnota. Het bouwplan wordt in het kader van de omgevingsvergunningprocedure getoetst aan deze welstandscriteria.

Stadsvisie Rotterdam 2030

De Stadsvisie Rotterdam 2030 bevat het ruimtelijk kader voor alle plannen, projecten en investeringen in de stad. De Stadsvisie heeft als missie een sterke economie en een aantrekkelijke woonstad. Deze missie is uitgewerkt in een aantal kernbeslissingen op de onderwerpen wonen en economie en deze bepalen wat er de komende jaren op deze gebieden gebeurt in de stad. Veel van de kernbeslissingen zullen de komende 15 jaar worden omgezet in de uitvoering van een aantal (bouw)projecten in de stad, waardoor Rotterdam over pakweg 15 jaar inderdaad

een sterkere economie heeft en aantrekkelijker woongebieden kent, ook voor haar hoogopgeleide bewoners.

Rondom het hart van de binnenstad is een aantal wijken in opkomst: Cool, Oude Westen, Middelland, Delfshaven, Lloydkwartier, Oude Noorden en Afrikaanderwijk. In sociaal, cultureel en economisch opzicht hebben deze wijken de kenmerken die nodig zijn om zelfstandig een proces van *gentrification* op gang te brengen en te transformeren tot een rustig-stedelijk woonmilieu. De gemeente ondersteunt dit proces met doelgerichte maatregelen. Daarnaast ziet de stadsvisie toe op een maximale binnenstedelijke intensivering met een fors accent op de binnenstad, grootschalige uitleglocaties worden zoveel mogelijk geschuwd. Ontwikkelingen die plaatsvinden buiten de binnenstad dienen zo min mogelijk te concurreren met de binnenstad.

Voorliggend plan is gelegen buiten het stadscentrum van Rotterdam. Er vindt geen concurrentie plaats met ontwikkelingen in de binnenstad, omdat er sprake is van een dorps en landelijk woonmilieu, met veel aandacht voor groen en water. Daarmee is het voorliggende plan passend binnen de kaders van de Stadsvisie Rotterdam.

3.4 Conclusies

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de herontwikkeling van de voormalige Hordijklocatie. De ontwikkeling past binnen de beleidskaders van het Rijk. Op basis van het provinciaal beleid is het plangebied aangemerkt als bestaand stedelijk gebied, zodat de mogelijkheid bestaat tot intensivering van de bestaande ruimte. De ontwikkeling is aan te merken als stedelijke ontwikkeling, en voldoet aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Regionale afstemming heeft plaatsgevonden en het plan past binnen de behoefteraming.

In de Structuurvisie Lansingerland is het plangebied aangewezen voor het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle karakter van het lint en als nieuw stedelijk gebied. De voorliggende ontwikkeling kan deels worden beschouwd als een ‘gebiedseigen’ ontwikkeling die past bij de maat en schaal van de bestaande kenmerken van het lint. Tevens is het project opgenomen in de lijst met woningbouwprojecten. Derhalve wordt de ontwikkeling passend geacht binnen de kaders van de structuurvisie van de gemeente Lansingerland en binnen de Rotterdamse Stadsvisie.

Gelet op het voorgaande wordt het voorliggende bestemmingsplan passend geacht binnen de beleidskaders van het Rijk, de provincie en beide gemeentes.

4 Natuur en landschap

4.1 Kader

4.1.1 Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

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.

De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In Lansingerland is de provincie Zuid-Holland het bevoegd gezag voor de Wnb, waarbij die bevoegdheid is gemandateerd aan de Omgevingsdienst Haaglanden. 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 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 (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). 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 provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

4.2 Onderzoek

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is in 2016 een inventarisatie uitgevoerd naar de in het plangebied aanwezige flora en fauna[3]. De resultaten van deze inventarisatie worden hieronder beknopt weergegeven; de volledige notitie is als bijlage 1 bij de toelichting gevoegd.

Soortenbescherming

In het plangebied zijn beschermde soorten vissen, amfibieën en (kleine) zoogdieren vastgesteld. De aangetroffen amfibieën behoren tot de beschermde algemene soorten. Voor deze soorten gelden geen verbodsbepalingen als werkzaamheden worden verricht in het kader van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Een ontheffing voor deze soorten is niet nodig. In het plangebied zijn beschermde vissen uit tabel 2 gevonden. Het gaat om de Kleine modderkruiper. Wanneer (negatieve) effecten van een ruimtelijke ingreep worden verwacht dan dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend, waarin passende mitigerende en compenserende maatregelen worden beschreven. Het is ook mogelijk (aantoonbaar) te werken onder een goedgekeurde gedragscode. Onder de Wet natuurbescherming is de Kleine modderkruiper niet langer beschermd en hoeft niet speciaal met deze soort rekening gehouden te worden. Wel geldt onverminderd de zorgplicht. In het plangebied is eerder vastgesteld dat broedvogels aanwezig (kunnen) zijn. Voor de aanwezige broedvogels dienen de werkzaamheden waarbij nesten verstoord of vernield kunnen worden, buiten het broedseizoen plaats te vinden. Een ontheffing is voor deze broedvogels dan niet nodig. Het broedseizoen loopt ruwweg van maart tot en met juli. Tevens zijn in het plangebied verblijvende vleermuizen aangetroffen. Het gaat om de Rosse vleermuis. Indien werkzaamheden worden verricht aan bomen waarin verblijfplaatsen van vleermuizen zijn aangetroffen of het functionele leefgebied van deze soort wordt sterk aangepast zodat schade aan de populatie wordt verwacht, dan dient een ontheffingsaanvraag aangevraagd te worden in het kader van de Wet natuurbescherming. Om dit juridisch ook te borgen, zijn de betreffende bomen voorzien van een aanduiding ‘specifieke vorm van groen – ecologisch waardevolle bomen’ waaraan een omgevingsvergunningstelsel is gekoppeld.

[3] Inventarisatie Hordijk te Berkel, Van der Goes en Groot, d.d. 10 november 2016

Zorgplicht
Voor alle beschermde soorten (alle regimes) geldt de zorgplicht. Teneinde de zorgplicht na te leven kan men voorafgaand aan de werkzaamheden de volgende praktische richtlijnen hanteren:

- Wanneer aanwezige begroeiing of bodemmateriaal (takken, stronken) gefaseerd verwijderd wordt geeft dit bodembewonende dieren de kans om in de nabijgelegen omgeving een ander leefgebied op te zoeken.
- Om schade aan vissen en amfibieën te beperken moeten de werkzaamheden aan wateren en oevers zoveel mogelijk worden uitgevoerd in de periode augustus tot en met oktober in verband met perioden van voortplanting en overwintering.
- Nieuwe wateren moeten zoveel mogelijk worden aangelegd voorafgaand aan het dempen van bestaande. Uit de te dempen wateren kunnen beschermde amfibieën (alle stadia) of vissen weggevangen worden door de wateren af te dammen en het waterniveau te verlagen. Deze dieren kunnen vervolgens worden overgebracht naar een geschikt water in de nabije omgeving.

Gebiedsbescherming

Het plangebied is niet gelegen op gronden die zijn aangewezen Natuurnetwerk Nederland (NNN). Er gaat dan ook geen oppervlakte aan NNN-gebied verloren. Binnen een afstand van 10 kilometer zijn geen Natura 2000-gebieden aanwezig. Hierdoor zullen de voorgenomen plannen geen nadelige effecten met zich meebrengen voor beschermde natuurgebieden en is geen toetsing aan de Wet natuurbescherming nodig.

4.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna leidt niet tot belemmeringen voor het voorliggende bestemmingsplan, aangezien er geen bomen worden gekapt die als vleermuisverblijfplaats zijn aangemerkt en het leefgebied van deze soort niet wordt aangetast. Zekerheidshalve zijn de betreffende bomen voorzien van een beschermende aanduiding. Wel dient de zorgplicht in acht te worden genomen. Het plangebied is niet gelegen binnen de invloedssfeer van beschermde natuurgebieden.

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

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 hoofdwatersysteem. 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 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 (KMS).

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 waterschappen krijgen een nieuwe 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 m^3/jaar. Gemeenten krijgen 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 21^e 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 instrument is waarborgen dat de waterhuis-

houdkundige 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 de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn Water (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 21e 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

Regionaal waterplan Zuid-Holland 2016 - 2021

De provincie herziet het regionaal waterbeleid eens in de 6 jaar. Het waterbeleid met een ruimtelijk component staat in de Visie Ruimte en Mobiliteit. Het beleid voor waterkwaliteit staat in de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water 2016-2021. Voor de overige onderwerpen is het Provinciaal Waterplan 2010 – 2015 ongewijzigd van kracht gebleven.

Voor het ruimtelijk component hanteert de provincie het volgende beleid: vanuit de ambitie om Zuid-Holland een duurzame, concurrerende en leefbare Europese topregio te laten zijn, bevordert de provincie de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving. Die rode draad door de Visie ruimte en mobiliteit staat centraal in het beleid voor water, bodem en energie.

Verordening Ruimte

In de *Verordening Ruimte* is regelgeving opgenomen voor de regionale en primaire waterkeringen. Voor bestemmingsplannen zijn randvoorwaarden opgenomen die een onbelemmerde werking, instandhouding en het onderhoud van de primaire en regionale waterkeringen mogelijk maken. Dit geldt voor de beschermingszone en de kernzone die hoort bij de waterkeringen zoals opgenomen in de vastgestelde leggers van de waterschappen.

5.1.3. Beleid waterbeheerder

Waterbeheerplan 2016 – 2021 Hoogheemraadschap van Delfland

Op 19 november 2015 is het Waterbeheerplan 2016 - 2021 vastgesteld. In het Waterbeheerplan heeft het Hoogheemraadschap van Delfland zijn strategie voor de uitvoering van de kerntaken voor de komende jaren beschreven. Het is de leidraad voor het handelen van het

Hoogheemraadschap in de planperiode 2016-2021. Het waterbeheerplan is tevens een uitnodiging aan private, particuliere en publieke partijen om binnen de uitgezette koers met initiatieven te komen. Bij de uitvoering van het waterbeheerplan staan de kerntaken vanzelfsprekend voorop; de waterveiligheid, het waterbeheer, de waterkwaliteit en het zuiveren van afvalwater. Delfland zal hierbij nadrukkelijk kijken naar een doelmatige uitvoering daarvan waarbij ambities, kosten en het tempo op een evenwichtig manier zijn afgewogen.

Handreiking watertoets

Delfland heeft een Handreiking watertoets voor gemeenten. De handreiking biedt gemeenten, adviesbureaus en projectontwikkelaars handvatten voor de invulling van proces en inhoud van de watertoets voor ruimtelijke plannen op gemeentelijk niveau. De handreiking is gebaseerd op bestaand beleid van Delfland en sluit aan op de Wet ruimtelijke ordening, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Crisis- en herstelwet en de Waterwet. De handreiking bestaat uit een procesdeel en een inhoudelijk deel. In het procesdeel wordt ingegaan op het watertoetsproces voor elk van de volgende ruimtelijke planvormen: stedenbouwkundige plan; structuurvisie; bestemmingsplan; beheersverordening; omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing; en tot slot de planfiguren van de Crisis- en herstelwet, zoals het projectuitvoeringsbesluit. Het inhoudelijk deel bevat de vertaling van het actuele beleid van Delfland in ruimtelijke zin.

Beleidsregel Medegebruik Regionale waterkeringen

Delfland geeft met de Beleidsregel Medegebruik Regionale waterkeringen invulling aan zijn bevoegdheid om voorwaarden te stellen voor het medegebruik van de ruimte in, op, boven, over en onder regionale waterkeringen. De beleidsregel vormt het toetsingskader voor vergunningverlening op basis van de Waterwet en de Keur Delfland, vanaf het moment van inwerkingtreding. Met de Beleidsregel Medegebruik Regionale waterkeringen maakt Delfland voor alle betrokkenen intern en extern transparant op welke manier het medegebruik van de ruimte in, op, boven, over en onder de regionale waterkeringen wordt beoordeeld. Voor Delfland staat de veiligheid van de waterkering voorop. Een voorwaarde voor het toestaan van medegebruik is dat Delfland in het beheer van de waterkering niet wordt belemmerd door het medegebruik. Met beheer wordt bedoeld alle activiteiten die nodig zijn om de waterkeringen op het vereiste veiligheidsniveau te houden, nu en in de toekomst.

Waterbeheerplan 2016 – 2021 – Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Met stevige dijken beschermt het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) het beheersgebied tegen overstromingen. Het HHSK zorgt ervoor dat het waterpeil past bij de functies, en dat sloten, vaarten en plassen goed zijn ingericht en zorgvuldig worden beheerd. Voldoende water van goede kwaliteit is een belangrijk doel. Het zuiveren van het afvalwater van huishoudens en bedrijven gebeurt efficiënt en innovatief, met oog voor milieu en duurzaamheid. Het HHSK zet zich in voor een biologisch gezond watersysteem, waarin planten en dieren zich goed kunnen ontwikkelen. Zo blijft het watersysteem geschikt voor de meeste functies en aantrekkelijk voor gebruikers.

Waterveiligheid: Stevige dijken beschermen burgers en bedrijven tegen overstromingen vanuit de rivieren de Nieuwe Maas, Lek en Hollandsche IJssel en de boezemwateren. Zo beperkt het HHSK niet alleen de kans op overstromingen, maar ook de gevolgen daarvan (schade en slachtoffers). Het nieuwe Deltaprogramma en de deltabeslissing Waterveiligheid vormen het kader voor de zorg voor de waterveiligheid.

Watersysteem: hier ligt de focus op het duurzaam en slim besturen, beheren en onderhouden van het samenhangende systeem van watergangen en kunstwerken. Zo zorgt het HHSK voor een optimaal waterpeil bij de gewenste functie, voor voldoende water van goede kwaliteit en voor goed onderhouden sloten, vaarten en plassen. Door alert te reageren op wijzigende omstandigheden blijft het watersysteem duurzaam ingericht. Op deze manier anticipeert het HHSK op klimaatverandering en bodemdaling en ruimtelijke ontwikkelingen. Actuele gegevens over het watersysteem en het waterbeheer zijn digitaal beschikbaar.

Afvalwaterketen en emissies: afvalwaterzuiveringsinstallaties verwerken het afvalwater uit het gebied efficiënt en duurzaam. Het transport van afvalwater en het na zuivering lozen van het effluent op sloten en rivieren gebeurt doelmatig en verantwoord. Het efficiënt gebruik van installaties en transportsystemen levert maatschappelijke winst op in de vorm van energieterugwinning en kostenbesparing. Met optimalisatie en innovatie van de zuiveringsprocessen zet het HHSK in op duurzaamheid: bijvoorbeeld door lozingen te verminderen, grondstoffen terug te winnen en energie te besparen of op te wekken.

Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen

In de nota *"Waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen*" (Nota waterkwantiteitsbeheer, vastgesteld op 26 juni 2007 en aangevuld op 7 september 2007) is het beleid geformuleerd over de waterberging bij ruimtelijke ontwikkelingen. Samenvattend betekent het beleid het volgende:

1. aan ontwikkelingen die resulteren in een toename van het verharde oppervlak van minder dan 500 m^2 worden geen waterbergingseisen gesteld;
2. bij de overige ontwikkelingen wordt aan de hand van de eigenschappen van het gebied vastgesteld hoeveel aanvullende waterberging benodigd is.

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 Lansingerland

In het vigerende Gemeentelijk Rioleringsplan 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. Ook wordt de samenwerking en afstemming binnen de (afval)waterketen tussen Lansingerland, de twee hoogheemraadschappen en andere gemeenten in de regio voortgezet en versterkt.

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. Verder hechten de gemeente belang aan het 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.

Gemeentelijk Rioleringsplan Rotterdam [Rdam 2015]

Het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) Rotterdam 2016-2020 is een wettelijk verplicht meerjarenbeleidsplan, dat alle aspecten op het gebied van de rioleringstaak van de gemeente Rotterdam behandelt. Het plan is in overleg met de waterkwaliteitsbeheerders opgesteld. Voor de planperiode 2016-2020 heeft Rotterdam vier doelen geformuleerd:

- Beschermen van de volksgezondheid door doelmatig inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater.
- Voorkomen van wateroverlast door doelmatig inzamelen, transporteren en verwerken van hemelwater.
- Voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van een hoge of lage grondwaterstand door doelmatige maatregelen in openbaar gebied.
- Rotterdammers van dienst zijn en bewustwording tot stand brengen over hun rol in het stedelijk watersysteem door actief communiceren en de Rotterdammers en Rotterdamse bedrijven handelingsperspectieven te laten zien.

Watersensitive Rotterdam

Water Sensitive Rotterdam is een beweging welke ingezet is om de ambities vanuit de Rotterdamse Adaptatiestrategie te realiseren. Het koppelen van gebiedsopgaven en projecten aan de water- en klimaatopgaven is hierbij essentieel. Elke verandering in Rotterdam is een kans om met partijen in de stad actief, de gestelde ambities invulling te geven. Dit betekent onder meer:

- samen met initiatiefnemers nagaan op welke wijze wederzijdse toegevoegde waarde gecreëerd kan worden ten aanzien van de water- en klimaatopgaven;
- maatregelen nemen in de haarvaten van het watersysteem, om zodoende de robuustheid te vergroten;
- de zichtbaarheid van water- en klimaatmaatregelen waarderen, om het waterbewustzijn en de aantrekkelijkheid van de stad, te vergroten.

Hemelwater wordt in deze benadering als een grondstof beschouwd welke we waar mogelijk lokaal moeten benutten. Hierdoor kunnen transportafstanden en -middelen voor het afvoeren en toevoeren van water gereduceerd worden. Echter altijd wel geredeneerd vanuit de mogelijkheden die de betreffende locatie, en de directe omgeving, geeft.

5.2 Onderzoek

Het plangebied ligt zowel binnen het werkgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland (HHD) alsook van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). De grens wordt gevormd door de landscheiding.

Er zijn reeds watertoetsen voor het plan uitgevoerd. De watertoets van het HHSK is opgenomen als bijlage 8 bij deze toelichting, de watertoets van het HHD als bijlage 9.

Watertoets HHSK

Oppervlakkenanalyse
Op basis van de ontwerptekeningen en de tekeningen van de bestaande situatie is een oppervlakkenbalans opgesteld. Hierbij is de voormalige bebouwing, in afspraak met het hoogheemraadschap, opgenomen als bestaande verharding. De toename van verharding komt binnen het beheergebied van HHSK op 2.567 m², inclusief 500 m^2 vrijstelling. Op aangeven van HHSK is gerekend met 12,1% compensatie over de toename. Dus dient er 250,0 m² aan oppervlaktewater gerealiseerd te worden om te voldoen aan de eis met betrekking tot compensatie. Binnen het plangebied wordt 644 m² aan extra oppervlaktewater gegraven, waarmee voldaan wordt aan deze eis. Waar water wordt gedempt, wordt dit één op één gecompenseerd.

Watersysteem
Binnen het plangebied zullen diverse wijzigingen aangebracht worden aan het watersysteem. Naast de gedeeltelijke demping (versmallen bestaande watergang), zal er op diverse locaties ook water worden gegraven (als compensatie voor de demping en de toename van verhard oppervlak). De ontwikkelaar heeft de wens de achtertuinen van de toekomstige woningen aan de huidige hoofdwatergang te laten grenzen. Hiervoor moet de status van de watergang in de legger van het hoogheemraadschap worden gewijzigd naar ‘overige watergang’. Dit betekent dat het hoogheemraadschap niet langer meer verantwoordelijk is voor het onderhoud van de watergang, maar dat de toekomstige bewoners van de aangrenzende woningen grenzend aan de watergang en de op te richten beheervereniging voor de groenzone ten zuiden van de nieuwe woningen daarvoor verantwoordelijk worden.

Waterkering
Het plangebied wordt doorkruist door een verheelde overige waterkering, de landscheiding. Binnen de kernzone en het profiel van vrije ruimte worden geen woningen gerealiseerd. Voor de bebouwing, kabels en leidingen binnen de kern- en beschermingszone dient een vergunning aangevraagd te worden bij het hoogheemraadschap.

Hemel- en afvalwater
Er wordt een gescheiden systeem aangebracht, om zowel het hemel- als het afvalwater af te voeren. Het HWA systeem wordt uitgevoerd als een vrijverval systeem, dat middels vrije uitstroomvoorzieningen rechtstreeks zal lozen op het oppervlaktewater. Voor een vertraagde afvoer van het hemelwater zijn creatieve en efficiënte maatregelen mogelijk, zoals het ophogen van gronden, een hoger bouwpeil van woningen, open verharding ter plekke van parkeerplaatsen of water vasthouden op particulier terrein, bijvoorbeeld door de aanleg van wadi's, groene daken en het afkoppelen van hemelwaterafvoer. Om het afvalwater te verzamelen wordt een DWA systeem aangebracht. Dit betreft ook een vrijverval systeem dat afvoert richting een nieuw

te plaatsen gemaal. Dit gemaal voert het water af naar het bestaande gemeentelijke DWA systeem in de Penninghlaan.

Kwel
In de bestaande situatie zijn er geen kwelproblemen bekend. Er is onderzocht of er door de ontwikkeling een toename van kwel ontstaat. Uit dit onderzoek blijkt dat de hoeveelheid kwel toeneemt van 11,4 m³/dag naar 25,2 m³/dag. De uiteindelijke hoeveelheid kwelwater is zo gering dat er geen maatregelen noodzakelijk zijn. Aangezien het kwelwater afkomstig is uit de Rodenrijsevaart zal de chemische samenstelling vergelijkbaar zijn met die van het huidige aanwezige oppervlaktewater.

Grondwater
Het grondwater bevindt zich in de bestaande situatie ca. 0,40 m onder maaiveld. Voor een ontwikkeling waarbij woningen gerealiseerd worden is dit onvoldoende ontwateringsdiepte. In verband hiermee wordt het maaiveld opgehoogd, zodat voor de as van de wegen een drooglegging van ca. 1,00 m en voor het bouwpeil van de woningen een drooglegging van ca. 1,20 m gerealiseerd wordt.

Watertoets HHD

Oppervlakkenanalyse
Op basis van de ontwerptekeningen en de tekeningen van de bestaande situatie is een oppervlakkenbalans opgesteld. Hierbij is de voormalige bebouwing, in afspraak met het hoogheemraadschap, opgenomen als bestaande verharding. De toename van verharding komt binnen het beheergebied van HHD op 5.683 m². Om de benodigde compensatie te bepalen is gebruik gemaakt van de Watersleutel. Conform de watersleutel dient er 764 m² aan oppervlaktewater gerealiseerd te worden om te voldoen aan de eis met betrekking tot compensatie en 293 m² in verband met dempingen van oppervlaktewater. Binnen het plangebied wordt 1.269 m² aan oppervlaktewater gegraven, waarmee voldaan wordt aan deze eis.

Watersysteem
Binnen het plangebied zullen diverse wijzigingen aangebracht worden aan het watersysteem. Op diverse locaties wordt water gegraven. Daarnaast worden er aanpassingen gedaan aan de bestaande duiker en worden nieuwe duikers gerealiseerd. Er is getoetst of het bestaande watersysteem aan de Penninghlaan geen negatieve gevolgen ondervindt door de voorgestelde wijzingen. Dit is niet het geval, waarmee het nieuwe watersysteem goed functioneert.

Waterkering
Aan de noordwestzijde van het plangebied bevindt zich een veendijk. De beleidsregels geven aan dat er niet gebouwd mag worden binnen de kernzone van een veendijk. Het plan is zo ingericht dat er geen woningen gerealiseerd worden in de kernzone. De bestaande Landscheiding blijft ook in het nieuwe plan functioneren. Voor de werkzaamheden die verricht worden in de keringen is een vergunning benodigd van het Hoogheemraadschap.

Hemel- en afvalwater
Er wordt een gescheiden systeem aangebracht. Het hemelwater wordt afgekoppeld naar oppervlaktewater en het afvalwater wordt via een DWA systeem aangesloten op het gemeente-

lijk riool. Het HWA systeem wordt uitgevoerd als een vrij-verval systeem, dat middels vrije uitstroomvoorzieningen rechtstreeks zal lozen op het oppervlaktewater. Voor een vertraagde afvoer van het hemelwater zijn creatieve en efficiënte maatregelen mogelijk, zoals het ophogen van gronden, een hoger bouwpeil van woningen, open verharding ter plekke van parkeerplaatsen of water vasthouden op particulier terrein, bijvoorbeeld door de aanleg van wadi's, groene daken en het afkoppelen van hemelwaterafvoer. Om het afvalwater te verzamelen wordt een DWA systeem aangebracht. Dit betreft ook een vrij-verval systeem dat afvoert richting een nieuw te plaatsen gemaal. Dit gemaal voert het water af naar het bestaande gemeentelijke DWA systeem in de Penninghlaan.

Kwel

In de bestaande situatie zijn er geen kwelproblemen bekend. Er is onderzocht of er door de ontwikkeling een toename van kwel ontstaat. Uit dit onderzoek blijkt dat de hoeveelheid kwel toeneemt van 11,4 m³/dag naar 25,2 m³/dag. De uiteindelijke hoeveelheid kwelwater is zo gering dat er geen maatregelen noodzakelijk zijn. Aangezien het kwelwater afkomstig is uit de Rodenrijse vaart zal de chemische samenstelling vergelijkbaar zijn met die van het huidige aanwezige oppervlaktewater.

Grondwater

Het grondwater bevindt zich in de bestaande situatie ca. 0,40 m onder maaiveld. Voor een ontwikkeling waarbij woningen gerealiseerd worden is dit onvoldoende ontwateringsdiepte. In verband hiermee wordt het maaiveld opgehoogd, zodat voor de as van de wegen een drooglegging van ca. 1,00 m en voor het bouwpeil van de woningen een drooglegging van ca. 1,20 m gerealiseerd wordt.

Waterkwaliteit

Het is van belang dat de waterkwaliteit binnen het plangebied gewaarborgd blijft. Aangezien de woningen en het openbare gebied afwateren op het oppervlaktewater is het van belang dat hier rekening mee gehouden wordt. Dit geldt zowel voor de bouw- als voor de woonfase. Tijdens de bouw dient er rekening mee gehouden te worden dat er geen uitloogbare materialen gebruikt worden. Concreet houdt dit in dat bijvoorbeeld zinken dakgoten niet toegepast dienen te worden.

Wanneer de woningen in gebruik genomen zijn, dienen bewoners er zich bewust van te zijn dat het straatoppervlak afwatert op de watergangen. Bij het wassen van de auto dient hier rekening mee gehouden te worden. Bewoners dienen de auto te wassen in een wasstraat, of hier biologisch afbreekbare wasmiddel voor te gebruiken. Door dit mee te geven aan bewoners bij de koop van de woning ontstaat er bewustwording, waardoor er geen schadelijke wasmiddelen in het milieu terecht zullen komen.

Er zijn geen bijzonderheden bekend over de huidige waterkwaliteit. In verband hiermee worden hiervoor geen specifieke maatregelen getroffen. In de huidige situatie bevindt zich wel een lange duiker in het plangebied. Deze zal voor een (klein) deel vervangen worden door open water, wat ten goede komt aan de waterkwaliteit.

Waar mogelijk zullen in openbaar gebied natuurvriendelijke oevers aangebracht worden. Dit houdt in dat de overgang tussen land en water op een geleidelijke manier gerealiseerd wordt.

Deze geleidelijke overgang komt ten goede aan oever- en waterplanten. Deze oever- en waterplanten zijn weer aantrekkelijk voor padden, insecten, kleine zoogdieren en vissen. Al met al zijn natuurvriendelijke oevers goed voor de ecologische waterkwaliteit.

Naast bovengenoemde punten is de doorstroming van oppervlaktewater belangrijk voor de waterkwaliteit. In verband hiermee zijn er geen doodlopende watergangen ontworpen, maar is er een systeem bedacht dat goed doorstroomt. Doordat het hemelwater uitstroomt in de watergangen worden deze regelmatig ververst, wat ten goede komt aan de waterkwaliteit.

Overigens is het bij het plan relevant dat op basis van de keur regels gelden voor het aanbrengen van vlonders en steigers. Hiermee zal ten tijde van de vergunningverlening rekening worden gehouden. In sommige gevallen zal een watervergunning nodig zijn.

5.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan. Het voorontwerpbestemmingsplan is, conform het gestelde in artikel ex 3.1.1. van het Bro, aan het Hoogheemraadschap van Delfland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard voorgelegd. De ontvangen overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de ‘Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen bestemmingsplan “Hordijk-locatie”’ die als bijlage 11 is opgenomen.

6 Archeologie en cultuurhistorie

6.1 Archeologie

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn 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.

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. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die naar verwachting in 2021 van kracht wordt.

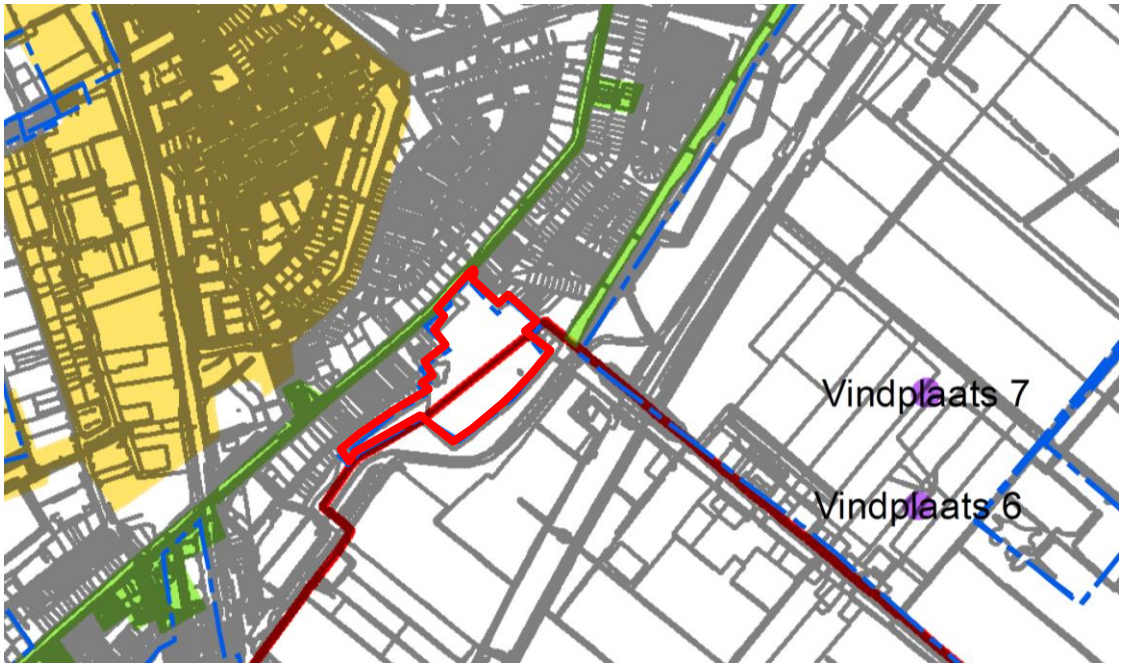
Gemeentelijk archeologiebeleid Lansingerland - Rotterdam

De doelstellingen van de Erfgoedwet zijn in zowel de gemeente Lansingerland alsook in de gemeente Rotterdam uitgewerkt in eigen archeologiebeleid.

De gemeente Lansingerland beschikt over een gemeentebrede archeologische verwachtingskaart. De gemeente Rotterdam bezit een Archeologische Waardenkaart (AWK) en een vastgestelde lijst met Archeologisch Belangrijke Plaatsen (ABP's), die opgenomen zijn in de gemeentelijke archeologieverordening.

6.1.2. Onderzoek

Op basis van het archeologiebeleid van de gemeente Lansingerland uit 2016 geldt voor het plangebied geen archeologische verwachting.



Afbeelding 6.1: Uitsnede Archeologische beleidsadvieskaart gemeente Lansingerland 2016, plangebied is rood omkaderd

Op de archeologische waardenkaart van de gemeente Rotterdam is het plangebied aangewezen als een gebied met een redelijk tot hoge archeologische verwachting (3), zie afbeelding 6.2. Voor grondroerende werkzaamheden met een oppervlak van meer dan 200 vierkante meter in gebieden met een redelijk tot hoge archeologische verwachting is afhankelijk van de verstoringsdiepte een aanlegvergunning verplicht. Dit geldt niet voor werken en werkzaamheden gericht op het normale onderhoud en beheer van de betreffende gebieden en evenmin voor bestaande weg- en leidingcunetten. Voor de verlening van een aanlegvergunning moet een plan van de voorgenomen werkzaamheden worden voorgelegd aan het BOOR. Het BOOR beoordeelt of in het voorliggende geval een archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek en/of inventariserend veldonderzoek) voorafgaande aan de voorgenomen werkzaamheden noodzakelijk is.

Afbeelding 6.2: Uitsnede Archeologische beleidsadvieskaart gemeente Rotterdam, plangebied is zwart omkaderd

In 2008 is door adviesbureau RAAP een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het archeologisch rapport is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd.

Hierbij is zowel aan het Lansingerlandse alsook aan het Rotterdamse archeologiebeleid getoetst. Uit het bureauonderzoek blijkt dat het westelijke deel van het plangebied ligt in een historisch bewoningslint. Binnen dit bewoningslint zijn vier boringen uitgevoerd, welke vrijwel allemaal zijn gestuit op (recent) ondoordringbaar puin of beton. Verder zijn ter plaatse van de beoogde waterpartij acht boringen uitgevoerd. In deze boringen is de bodem tot ongeveer 2 meter – maaiveld verstoord geraakt. Tijdens het veldonderzoek zijn geen aanwijzingen gevonden voor vindplaatsen in het plangebied. Op grond van het ontbreken van aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten en de mate van verstoring van de bodem in het plangebied, wordt ten aanzien van het plangebied geen vervolgonderzoek nodig geacht.

Gelet hierop vormt het aspect archeologie geen belemmering voor dit bestemmingsplan. Het is ook niet nodig een archeologische dubbelbestemming op te nemen.

6.1.3. Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

6.2. Cultuurhistorie

6.2.1 Beleid

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.

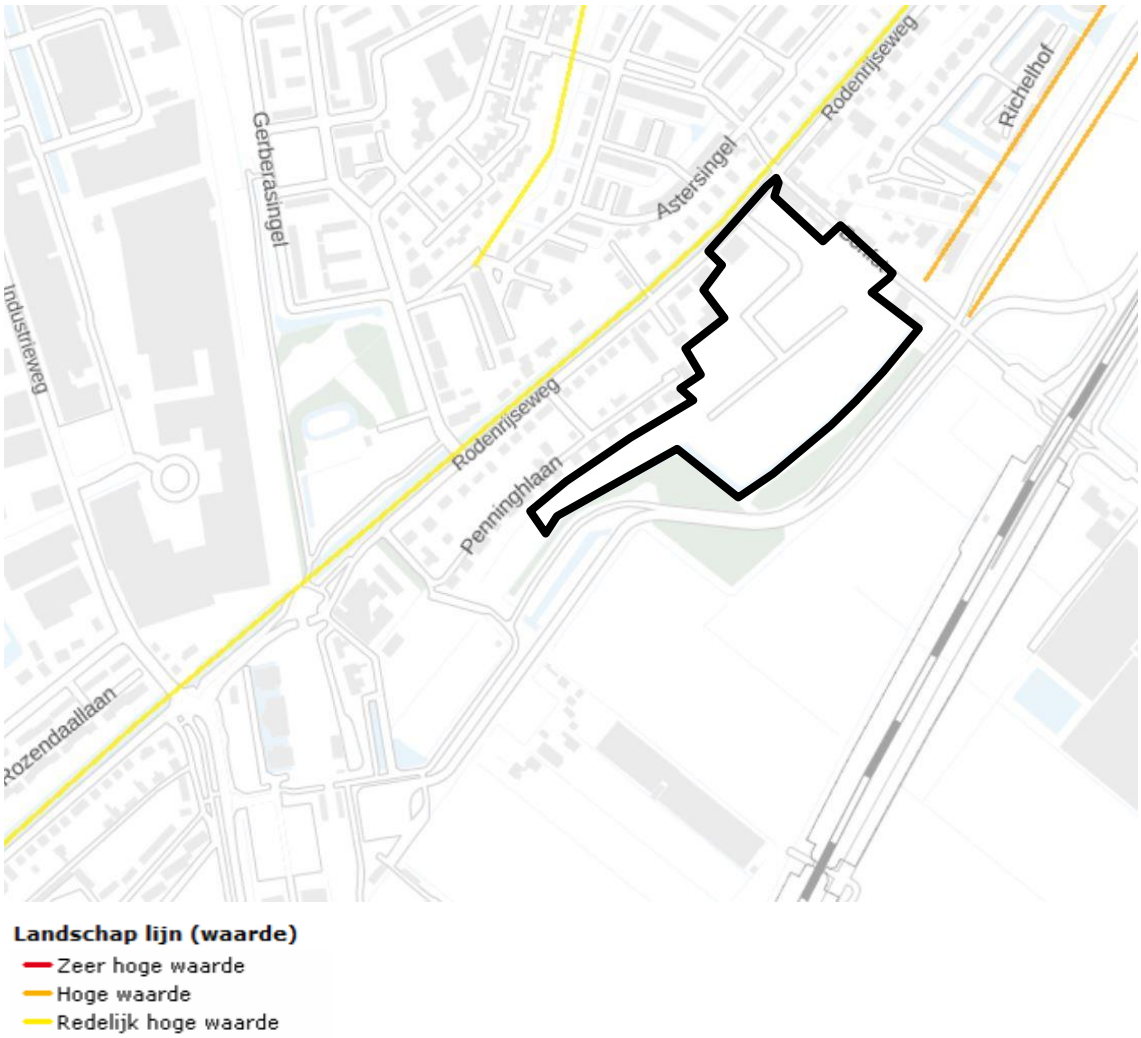
Nota Cultuurhistorie Plus - Lansingerland

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.

6.2.2 Onderzoek en conclusie

Cultuurhistorische hoofdstructuur

Op de cultuurhistorische hoofdstructuur van de provincie Zuid-Holland zijn in het plangebied geen cultuurhistorische waarden aangegeven (zie afbeelding 6.3). Cultuurhistorische waarden zijn enkel gelegen ten noordwesten van het plangebied: de Rodenrijsevaart is gewaardeerd als een landschappelijke lijn met een redelijk hoge waarde. Deze waarde wordt met de realisatie van het voorliggende bouwplan niet aangetast en een vertaling in een beschermende bestemmingsplanregeling is derhalve niet benodigd.

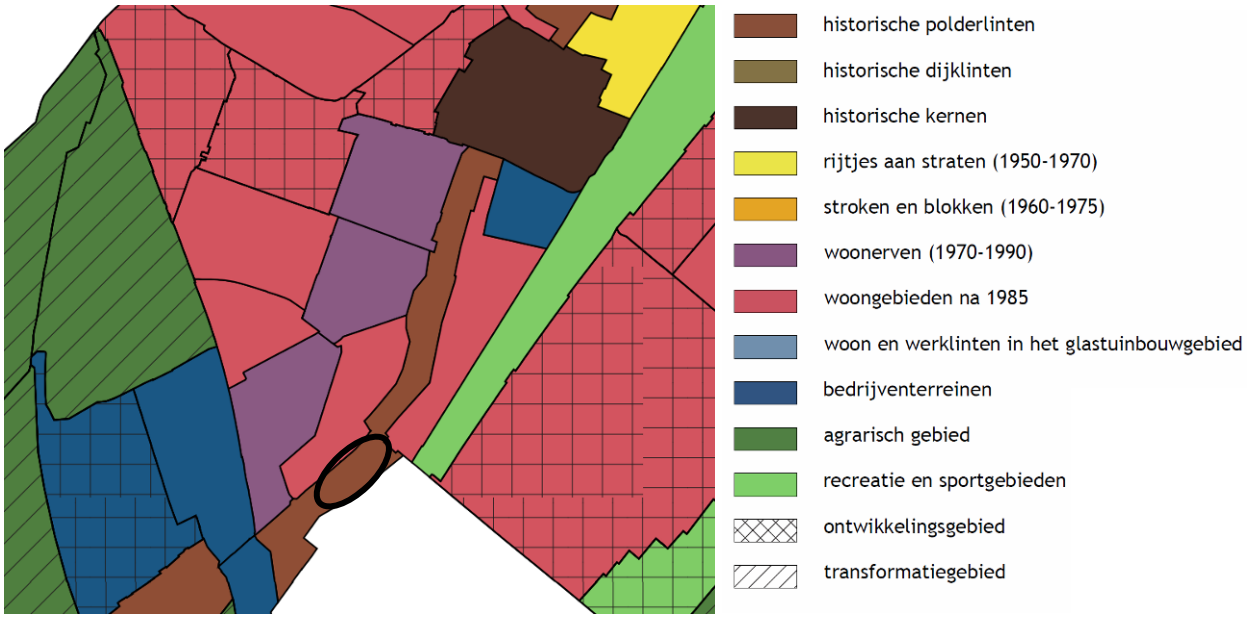


Afbeelding 6.3: Uitsnede van de provinciale cultuurhistorische verwachtingskaart, het plangebied is zwart omkaderd

Nota Cultuurhistorie Plus

In de gebiedenkaart (afbeelding 6.4) behorende bij de Nota Cultuurhistorie Plus is het noordwestelijk deel van het plangebied aangemerkt als 'historisch polderlint'. Daar is uiteraard de Rodenrijseweg mee bedoeld. De polderlinten bestaan altijd uit een weg met boezemvaart erlangs en met bebouwing aan één of twee kanten. Weg, vaart en bebouwing liggen meters hoger dan het omringende land. Buitengewoon kenmerkend voor de linten is het asymmetrische dwarsprofiel, dat over vrijwel de hele lengte aanwezig is. Weliswaar staat aan beide kanten van de vaart bebouwing, maar slechts aan één kant ligt een doorgaande weg. De bebouwing is aan die kant direct op de weg georiënteerd, de bebouwing aan de overzijde takt op de weg aan door middel van bruggen over de vaart. De oudste bebouwing staat aan de doorgaande weg, het bebouwingslint aan de overkant is later tot stand gekomen. Op enkele plekken is het lint niet tweezijdig, maar staat slechts aan één kant bebouwing. Van een duidelijke rooilijn is geen sprake. Oudere panden staan vaak dicht langs de weg, nieuwere zijn verder naar achteren gebouwd. In het buitengebied bestaan de linten uit verspreid gelegen bebouwing, met erf en tuin rondom. Boerderijen hebben een veel groter bijbehorend terrein. Naar de kernen toe staan de panden steeds dichter opeen. Tussen de bebouwing door is het achterland te zien, dat bestaat uit polderland, kassen, bedrijventerreinen of nieuwbouwwijken.

Ligt de vaart tussen de weg en de bebouwing, dan zijn de woningen via een bruggetje bereikbaar. Deze bruggen zijn bepalend voor het beeld. De bebouwing is uiterst divers. Wel volgt de meeste bebouwing de richting van de kavelsloten, waardoor de panden met de voorgevel op de weg zijn georiënteerd. Typerend is dat er meestal pand voor pand is gebouwd, door of in opdracht van de eigenaren zelf. Daardoor zijn de panden onderling heel verschillend. Ze dateren uit verschillende tijden, zijn in verschillende stijlen gebouwd, de grootte verschilt en de dakcontour verspringt. Ook de kaprichting varieert, zowel parallel aan als haaks op de weg komt voor. Het gaat om boerderijen, tuinderswoningen, allerlei soorten woonhuizen en bedrijfsgebouwen. Ook materiaal- en kleurgebruik kan per pand verschillen. Diversiteit is daarmee karakteristiek voor dit gebiedstype. Op kleine schaal komt ook wel (vooral recent gerealiseerde) seriebebouwing voor. De - vaak kleine - huizen zijn vergroot door op- en aanbouwen en forse dakkapellen.



Afbeelding 6.4: Uitsnede uit de gebiedenkaart van de Nota Cultuurhistorie Plus (het plangebied is zwart omcirkeld)

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van maximaal 120 woningen, voornamelijk achter het bestaande lint van de Rodenrijseweg. Direct aan het lint worden maximaal 4 woningen in het type twee-aaneen gebouwd. Deze woningen worden georiënteerd op de Rodenrijseweg en worden zodanig ingepast dat ze aansluiten bij de aard en schaal van de bestaande bebouwing van het lint. Door de gekozen typologie blijft er sprake van een zekere kleinschaligheid en diversiteit van de woningen. De overige woningen worden achter het lint toegevoegd als een nieuwe woonbuurt met eigen woonkwaliteiten (zie paragraaf 2.2.2).

Conclusie

Het aspect ‘cultuurhistorie’ vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan.

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 M.e.r.-beoordeling

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 ofwel 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.

De voorgenomen ontwikkeling is opgenomen in eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De herontwikkeling van het plangebied 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.

Dit kan niet meer uitsluitend in de vorm van een paragraaf in de toelichting van het bestemmingsplan. Door de initiatiefnemer moet (vanwege een wijziging van het Besluit m.e.r.) een ‘aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling’ worden opgesteld. Dit geldt voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst die onder de drempelwaardes vallen. De aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage 14 opgenomen. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Lansingerland hebben op 19 maart hierover een besluit genomen. De m.e.r.-beoordelingsbesluit is opgenomen als bijlage 15 van deze toelichting.

7.3 Bodemkwaliteit

7.3.1 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 nieuwbouwactivitei-

ten 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.

Relatie Wabo, Wbb en Woningwet (Ww)

De inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo, 2010) heeft effect gehad op de Wbb en de Woningwet (Ww): in de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Ww) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften dienen in elk geval betrekking te hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

Gemeentelijk bodembeleid

In 2013 heeft de gemeente een bodemkwaliteitskaart laten opstellen. De bodemkwaliteitskaart vormt de basis voor het grond- en baggerstromenbeleid dat de gemeente onder het Besluit bodemkwaliteit wil voeren. De kaart geeft een zo actueel mogelijk dekkend beeld van de diffuse chemische bodemkwaliteit in de gemeente.

Op de bodemkwaliteitskaart is de bovengrond (0 – 0,5 m – mv) van de bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied geclassificeerd als ‘B1. Lintbebouwing & bedrijven’ en de ondergrond (0,5 – 2,0 m – mv) als ‘O4. Lintbebouwing en bedrijven’.

7.3.2 Onderzoek

Bodemonderzoeken en sanering

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn op het te ontwikkelen terrein in het verleden diverse bodemonderzoeken uitgevoerd en is naar aanleiding van de aanwezigheid van diverse bodemverontreinigingen een saneringsplan opgesteld (Saneringsplan Rodenrijseweg 289-295 te Berkel en Rodenrijs, Geofox-Lexmond bv, projectnr. 20080172/SBAR d.d. 13-11-2008). In de periode december 2008-maart 2009 zijn sanerende werkzaamheden uitgevoerd. De sanering is destijds gestaakt en nadien niet meer afgerond. De belangrijkste oorzaak daarvoor was dat één van de verontreinigingsgevallen (geval XIV, ophooglaag met slakken/sintels) qua omvang veel groter bleek dan aanvankelijk was ingeschat. De status op dat moment is beschreven in de rapportage Tussenevaluatie bodemsanering Rodenrijseweg 289-295 te Berkel en Rodenrijs, Geofox-Lexmond bv, projectnummer 20092148/REST d.d. 30-10-2009. Dit rapport is destijds ter beoordeling ingediend bij de DCMR. In de beoordelingsbief (Beoordeling Tussenevaluatie bodemsanering, Provincie Zuid Holland, DCMR Milieudienst Rijnmond, kenmerk 20988390 d.d. 9 december 2009) is puntsgewijs een opsomming gegeven van de karakteristieken van de aanwezige bodemverontreinigingen voorafgaand aan de sanering, de tijdens de sanering

uitgevoerde sanerende activiteiten en wat nog aan sanerende activiteiten moet worden uitgevoerd om de sanering tot een definitief einde te brengen.

In samenspraak tussen Project I B.V., haar adviseurs en de DCMR is in de 2e helft van 2017 en begin 2018 vastgesteld wat hierna nog aan bodemonderzoek diende plaats te vinden alvorens de sanering weer ter hand te nemen. Het betrof onderzoek naar het uitlooggedrag van de aanwezige slakkenlaag (verificatie grondwaterkwaliteit) maar ook het verkrijgen van aanvullende informatie waar het gaat om afzet van grond/materialen (partijkeuringen conform het Bouwstoffenbesluit) inclusief uitlooggedrag van dit materiaal. Ook een noodzaak voor aanvullend onderzoek wordt gevormd door de actualiteit, waarbij (sinds begin 2017) kritischer naar de parameter 'asbest' wordt gekeken dan dat dat voorheen het geval was.

Na de gedeeltelijke sanering zijn in de periode 2010-2018 de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd:

- Aanvullend onderzoek Rodenrijseweg 289-295 te Berkel en Rodenrijs, BK Bodem, projectnummer 20091237 d.d. 1 april 2010;
- Verkennend bodemonderzoek PEN-huisje Wildersekade, projectgebied Rodenrijseweg 289-295 te Berkel en Rodenrijs, Grondslag BV, project 23044 d.d. 19 mei 2016;
- Actualisatie en aanvullend grondwateronderzoek Rodenrijseweg 289-295 te Berkel en Rodenrijs, Grondslag BV, project 23044 d.d. 10 oktober 2017;
- 3 Partijkeuringen slakken Rodenrijseweg 289-295 te Berkel en Rodenrijs, Grondslag BV, project 23044 d.d. 14-3-2018, (partij 1, 2 en 3, afzonderlijke rapportages);
- Verkennend bodemonderzoek Rodenrijseweg 289-295 te Berkel en Rodenrijs, Zuidwestelijk deel perceel B 8103 Ter hoogte van Penninghlaan 16-30, Grondslag BV, project 23044 d.d.12 februari 2018;
- Verkennend waterbodemonderzoek Rodenrijseweg 289-295 te Berkel en Rodenrijs, watergang zuidzijde perceel B 8103 ter hoogte van Penninghlaan 16-28, Grondslag BV, project 23044 d.d.12 februari 2018;
- Verkennend en nader asbestonderzoek Rodenrijseweg 289 – 295 te Berkel en Rodenrijs, Grondslag BV, project 23044 d.d. 13 maart 2018.

Na gedeeltelijke sanering in 2008-2009 en na uitvoering van bovengenoemde onderzoeken in de periode 2017-2018 is de status zodanig, dat voordat tot ontwikkeling van het terrein kan worden overgegaan, nog een tweetal sanerende maatregelen moet worden genomen. Het betreft sanering van de volgende bodemverontreinigingen:

- Geval XIV uit het oorspronkelijke saneringsplan, betreft de partij sintels/slakken die deels in situ en deels in depot op het terrein aanwezig is;
- Twee nieuwe deellocaties (deellocatie 1 en deellocatie 4) waar sprake is van een asbestverontreiniging. Dit is aan het licht gekomen tijdens het asbestonderzoek door Grondslag uit 2018.

Geval XIV is in de periode november-december 2018 reeds grotendeels gesaneerd middels verwijderen van de verontreinigde slakkenlaag tot 0,8 – huidig mv. Deze sanering zal naar verwachting in de periode 2019-2020 formeel worden/zijn afgerond, op het moment dat alle isolerende voorzieningen in de vorm van aanvulgrond (leeflaag) en – waar van toepassing - verhardingen, is/zijn aangebracht boven de nog aanwezige (rest)verontreiniging in de onder-

grond. Deze werkzaamheden dienen nog te geschieden in het kader van de aanstaande ontwikkeling van het terrein.

7.3.3 Conclusie

Binnen de ontwikkelingslocatie moeten nog twee locaties gesaneerd worden voordat de bodem geschikt is voor de beoogde woningbouw. De sanering zal in overleg met de DCMR worden uitgevoerd. Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen van de woningen wordt getoetst of de bodem geschikt is voor woningbouw.

7.4. Akoestische aspecten

7.4.1 Kader

De Wet geluidhinder verlangt inzicht in de akoestische effecten bij de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige objecten, zoals woningen. Met dit bestemmingsplan wordt de realisatie van nieuwe woningen mogelijk gemaakt.

Het plangebied is gelegen in de zone van wegen en de HSL. Aan de zuidoostzijde zijn een busbaan en de spoorlijn (HSL) gelegen. Om die reden is voor de aspecten weg- en railverkeerslawaai een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Tevens is de geluidsbelasting afkomstig van nabijgelegen bedrijvigheid in kaart gebracht.

Op grond van artikel 40 van de Wet geluidhinder (Wgh) kunnen industrieterreinen een zone hebben. In het gebied waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft is géén industrieterrein gelegen met een zone op grond van artikel 40 Wgh.

Op basis van jurisprudentie is in het kader van een goede ruimtelijke ordening de cumulatieve geluidbelasting berekend als gevolg van het verkeer op de omliggende 30 km/uur-wegen.

Gemeentelijk beleid

Gemeente Lansingerland

In de situatie dat woningen een geluidsbelasting ondervinden die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde moet worden getoetst aan de voorwaarden die zijn neergelegd in de gemeentelijke geluidsnota ‘Beleidsnota Hogere Waarden’. De gemeente hanteert hierbij de uitgangspunten vanuit de Wet geluidhinder (Wgh).

De Wet geluidhinder legt prioriteit bij maatregelen aan de bron, zoals toepassing van stille wegdekken. Als daarmee onvoldoende effect wordt bereikt, komen maatregelen in de overdrachtssfeer (wallen of schermen) in aanmerking. Maatregelen bij de ontvanger (bijvoorbeeld gevelisolatie) zijn feitelijk alleen gericht op het waarborgen van een acceptabel binnenniveau en niet op het reduceren van de geluidbelasting. De achtergrondgedachte van deze volgorde is een zo klein mogelijk gebied aan een hoog geluidsniveau bloot te stellen. De aandacht voor dit leidende principe is een wezenlijk element van de Wgh.

Voor de maatregelen in het overdrachtsgebied is in het hogere waarden beleid een kostenbatenanalyse opgenomen. De baten worden bepaald door het aantal afgenomen decibellen per woning. De gemeente hanteert als richtlijn een toetsingsnorm van € 1.000,- per te reduceren dB per gebate woning (met gebate woningen worden alle geprojecteerde woningen met een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde bedoeld, in de situatie dat er nog geen

geluidsreducerende maatregelen zijn toegepast). De kosten worden bepaald door de kosten van het te realiseren geluidsscherm.

Indien het op grond van het akoestisch onderzoek noodzakelijk is een hogere waarde vast te stellen, worden er, vanaf een bepaald geluidsniveau, eisen gesteld aan de aanwezigheid van geluidluwe gevels en buitenverblijfsruimten. Afhankelijk van de geluidsbron moet daar aan de betreffende voorkeursgrenswaarde worden voldaan.

Gemeente Rotterdam

De gemeente Rotterdam heeft een beleidsnota opgesteld waarin kort gezegd geformuleerd is onder welke voorwaarden de gemeente Rotterdam medewerking wil verlenen aan het vaststellen van een hogere waarde. Deze voorwaarden zijn vastgesteld in het rapport 'Ontheffingsbeleid Wet geluidhinder; Voor bouw- en bestemmingsplannen in de gemeente Rotterdam' van december 2006.

De hoofdlijnen van dit beleid kunnen voor deze locatie als volgt worden samengevat. Met het plan moet een goede leefomgevingskwaliteit voor bewoners worden gerealiseerd. Het ontwerp van het plan moet zodanig zijn dat er sprake is van een minimalisering van het aantal gehinderden. In het proces tot het verlenen van een hogere waarde wordt eerst bezien of bron- of overdrachtsmaatregelen effectief en uitvoerbaar zijn. Op centrale locaties in Rotterdam en bij kleine bouwplannen is dit niet altijd het geval. In deze situaties moet worden aangetoond dat toch al het mogelijke wordt gedaan om voor de toekomstige bewoners een goede leefomgevingskwaliteit te creëren. Dit kan door middel van het treffen van maatregelen bij de ontvanger en door compenserende maatregelen. Op het niveau van een bouwplan betekent dit in ieder geval de aanwezigheid van een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte.

7.4.2 Onderzoek en conclusie

Naar de akoestische aspecten is onderzoek uitgevoerd. De belangrijkste conclusies worden hieronder beknopt weergegeven, de volledige rapportage is als bijlage 4 bij de toelichting gevoegd.

Weg-, railverkeers- en industrielawaai

In het bestemmingsplan "Hordijk-locatie" worden nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Deze woningen zijn gelegen binnen de onderzoekszone van de Wildersekade en de HSL, zodat akoestisch onderzoek op grond van de Wgh noodzakelijk is. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is ook aandacht besteed aan het verkeer op de in en rond het plan gelegen 30 km-wegen en de busbaan ten zuiden van het plan. Aangezien de woningen niet binnen een gezoneerd industrieterrein liggen, is dit aspect niet in het onderzoek meegenomen.

Het wegverkeer op de Wildersekade veroorzaakt geen geluidsbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Het wegverkeer op de 30 km-wegen Rodenrijseweg en de nieuwe ontsluitingswegen in het bestemmingsplan veroorzaakt wel een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 54 dB. Aangezien deze wegen niet gezoneerd zijn volgens de Wgh, hoeft voor de woningen langs deze wegen geen hogere waarden aangevraagd te worden.

Het railverkeer op de HSL veroorzaakt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting door het railverkeer bedraagt in Lansingerland maximaal 58 dB en in Rotter-

dam maximaal 61 dB. De maximale hogere waarde wordt niet overschreden. Verder blijkt uit het onderzoek dat geluidsreducerende maatregelen langs de HSL niet doelmatig zijn, zodat een hogere waarden-procedure noodzakelijk is.

Naar aanleiding van het Besluit tot wijziging van geluidproductieplafonds (ggp's) op referentiepunten langs het traject van de HSL van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van 20 december 2018 (kenmerk IenW/BSK-2018/194521) is de geluidbelasting op de woningen door het gpp-besluit (en aanpassing van de gegevens in het geluidregister) 2 dB hoger dan is vermeld in het akoestisch rapport dat als bijlage 4 bij de toelichting is gevoegd.

De woningen waar de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer wordt overschreden, beschikken in alle gevallen over een geluidluwe gevel en een geluidluwe buitenruimte. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is dan ook bij elk van de woningen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu. Het besluit hogere waarden van Lansingerland is als bijlage 12 bij deze toelichting gevoegd.

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 geluidsbelasting van het railverkeer.

Luchtverkeerslawaai

De Wet luchtvaart schrijft voor dat een luchthavenbesluit vereist is voor het mogen exploiteren van een luchthaven. Het luchthavenbesluit legt het luchthavengebied en het banenstelsel vast en geeft de regels en grenswaarden voor het luchtverkeer. Specifiek met betrekking tot geluid bevat het luchthavenbesluit de grenswaarden voor de geluidsbelasting in handhavingspunten en de contouren waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. De Regeling burgerluchthavens bevat het Voorschrift voor de berekening van de Lden-geluidsbelasting in dB(A) voor overige burgerluchthavens of kortweg het Lden-rekenvoorschrift.

Op dit moment wordt op initiatief van luchthaven Rotterdam The Hague Airport (RTHA) een nieuw luchthavenbesluit voorbereid. Er is nog geen aanvraag gedaan voor een luchthavenbesluit en na de aanvraag verstrijkt er nog een jaar voordat het nieuwe besluit wordt genomen. Er is al wel een MER opgesteld waarin meerdere varianten zijn beschreven, echter het is nog onduidelijk welke variant zal worden gekozen. Daarom wordt uitgegaan van de huidige 20 Ke-contour. Het plangebied ligt ruim buiten het huidige beperkingengebied.

7.5 Luchtkwaliteit

7.5.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10}) en zeer fijn stof ($PM_{2,5}$) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m^3. Daarnaast mag de PM_{10} 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m^3 maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof ($PM_{2,5}$) bedraagt 25 µg/m^3.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO_2 en PM_{10} aangepast. Voor PM_{10} is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO_2. De grenswaarde voor $PM_{2,5}$ is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m^3. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen. Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

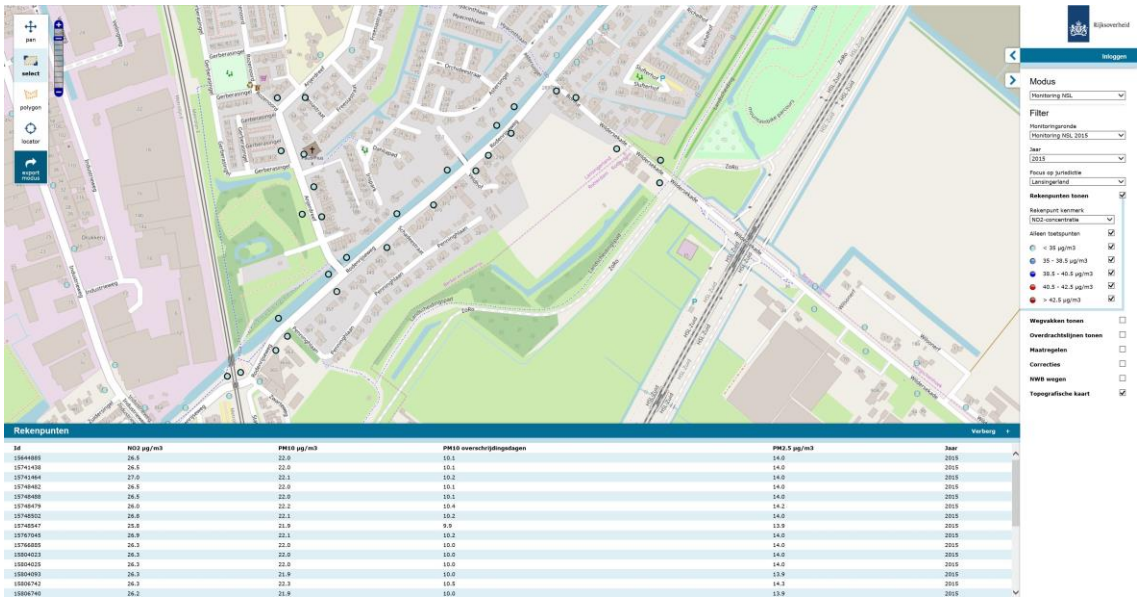
- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

7.5.2 Onderzoek

Een project draagt *niet in betekenende mate* (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO_2 en PM_{10} jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m^3. In de regeling NIBM is aangegeven dat een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De voorliggende ontwikkeling van maximaal 120 woningen in dit plan valt ruim binnen de NIBM-regeling; voorliggend plan is derhalve aan te merken als een NIBM-project. Hierdoor is onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit niet noodzakelijk.

Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)
In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn tevens de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald ter plaatse van het projectgebied. In de NSL-monitoringstool zijn langs de belangrijkste wegen de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. In de afbeelding 7.1 zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ weergegeven voor het peiljaar 2015.

Uit afbeelding 7.1 blijkt dat de jaargemiddelde concentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ ter hoogte van het plangebied voor de voorgenoemde stoffen niet meer bedragen dan respectievelijk 27 µg/m^3, 22,3 µg/m^3 en 14,3 µg/m^3. De jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/m^3 (voor NO_2 en PM_{10}) en 25 µg/m^3 (voor $PM_{2,5}$) 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.



Afbeelding 7.1: overzicht concentraties NO^2, PM^{10} en $PM^{2,5}$, peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool)

7.5.3 Conclusie

De ontwikkelingen in dit plan zijn aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit is dan ook niet nodig. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan (artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm).

Daarnaast zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van het plan de jaargemiddelde achtergrondconcentraties NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Een overschrijding van de grenswaarden is dan ook niet te verwachten.

7.6 Milieuzonering

7.6.1 Kader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies 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. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken. Voor de meeste bedrijven geldt een indicatieve hinderafstand die kleiner is dan de werkelijke afstand tot de dichtstbijzijnde nieuwe woningen. Het plangebied en de directe omgeving kunnen worden gezien als een ‘gemengd gebied’, op basis van de brochure van de VNG. Een ‘gemengd gebied’ is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Omdat sprake is van het omgevingstype 'gemengd gebied' kan de richtafstand terug worden gebracht met één afstandsstap, omdat sprake is van een zekere verstoring van het gebied ten opzichte van een rustige woonwijk. Na reductie is de maximale richtafstand van de genoemde bedrijven zodanig dat nog voor enkele bedrijven niet voldaan wordt aan de richtafstanden. Aangezien dit

de bestaande situatie is en er geen klachten zijn over de milieubelasting, wordt deze situatie aanvaardbaar geacht.

7.6.2 Onderzoek en conclusie

In de omgeving van het plangebied liggen meerdere bestaande inrichtingen:

1. Rodenrijseweg 297-299 met de bestemming ‘Maatschappelijk’ wordt gebruikt voor een inrichting in categorie 1 volgens de VNG publicatie;
2. Rodenrijseweg 293 - 295 met de bestemming ‘Bedrijf’ (houtverwerking) is geschikt voor een inrichting categorie 3.1 volgens de VNG publicatie;
3. Rodenrijseweg 301 met de bestemming ‘Bedrijf’ (houtverwerking) is geschikt voor een inrichting categorie 3.1 volgens de VNG publicatie;
4. Veldhof 4a met de bestemming ‘Bedrijf’ (groothandel) is geschikt voor een inrichting categorie 2 volgens de VNG publicatie;
5. Rodenrijseweg 309 met de bestemming ‘Detailhandel’ met categorie 1 volgens de VNG publicatie;
6. Nutsgebouwtje op de hoek van de Rodenrijseweg en de Bonfut met de bestemming ‘Bedrijf - Nutsvoorziening’
7. Een aantal bedrijfsbestemmingen aan de Bonfut

Deze inrichtingen worden hieronder nader toegelicht.

1. Rodenrijseweg 297-299 heeft de bestemming ‘Maatschappelijk’ en wordt gebruikt als dierenwinkel (categorie 1 volgens de VNG publicatie). Op basis van het omgevingstype 'gemengd gebied' kan de richtafstand terug worden gebracht met één afstandsstap en bedraagt dus 0 meter.

   Direct grenzend aan deze inrichting zijn reeds woningen gelegen. Deze woningen worden maatgevend geacht. De inrichting zal door de ontwikkeling van de nieuwe woningen niet verder geschaad worden in haar bedrijfsvoering omdat de bestaande woningen maatgevend zijn. Het woon- en leefklimaat wordt op deze locatie acceptabel geacht.

2. Rodenrijseweg 293 - 295 heeft de bestemming ‘Bedrijf’ (houtverwerking), maar wordt gebruikt door de Wijnstokgemeente als kerk/ontmoetingsruimte/cursuslocatie. Dit gebouw is overdag en ’s avonds in gebruik. De bestemming van dit perceel en pand wordt met het voorliggende bestemmingsplan in overeenstemming gebracht met de verleende vergunning voor het feitelijke gebruik: ‘Maatschappelijk’.

   Ten behoeve van dit bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de geluidsemissie van deze functie. Het rapport van dit onderzoek is opgenomen als bijlage 6 bij deze toelichting; hieronder worden de onderzoeksresultaten beknopt weergegeven.

   De activiteiten die zich afspelen binnen de inrichting van de Wijnstokgemeente veroorzaken in de huidige situatie een overschrijding van de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit, ter plaatse van de gevels van de geplande nieuwbouwwoningen. Deze overschrijdingen worden veroorzaakt door muziekgeluid uit de grote zaal.

   Om te voldoen aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit zijn maatregelen nodig, die grofweg bestaan uit:

   - het toepassen van mechanische (balans)ventilatie in de grote zaal, de keuken, de ruimte naast de keuken en de voorzaal;

- het verbeteren van de geluidsisolatie van drie ramen en een branddeur in de zuidwestgevel, een raam in de noordoostgevel en het dak, door bijvoorbeeld het toepassen van:
    - een voorzetraam bij de bewuste ramen;
    - een geluidsisolerende branddeur;
    - een gesloten gipsplafond op verende bevestigde regels, aangebracht boven het reeds aanwezige verlaagde plafond.

Deze maatregelen worden doorgevoerd. Dit is privaatrechtelijk tussen Project I B.V. en de Wijnstokgemeente vastgelegd in een verklaring (getekend door partijen d.d. 10 februari 2018).

Geluid ten gevolge van het parkeren van auto's resulteert naar verwachting niet in een overschrijding van de grenswaarden.

3. Rodenrijseweg 301 heeft de bestemming 'Bedrijf' (houtverwerking) (categorie 3.1 volgens de VNG-publicatie). Op basis van het omgevingstype 'gemengd gebied' kan de richtafstand terug worden gebracht met één afstandsstap en bedraagt dus 30 meter (voor geluid) en 10 meter (voor stof). Het bouwvlak voor de nieuwe woningen wordt op 10 meter van de inrichtingsgrens gelegd, zodat aan de richtafstand voor stof wordt voldaan. Voor de inrichting zijn geen maatwerkvoorschriften van toepassing. Er moet dus voldaan worden aan de geluidvoorschriften uit het activiteitenbesluit. Of daaraan voldaan kan worden, moet worden getoetst aan een grenswaarde van 50 dB(A) bij de dichtstbijzijnde geluidsgevoelige bestemming. Dichtbij de inrichting zijn in de huidige situatie geluidsgevoelige bestemmingen gelegen. Deze beperken de geluidsemissie van het houtverwerkingsbedrijf reeds. Het betreft de adressen Veldhof 1 t/m 3 en de adressen Rodenrijseweg 297, 299, 303 en 305. De maatgevende afstanden zijn:
    - Rodenrijseweg 299: bestemming maatschappelijke doeleinden (waaronder kinderdagverblijf, geluidsgevoelig), afstand tot inrichtingsgrens ca 1 m;
    - woning (uitbouw) Rodenrijseweg 305: afstand tot inrichtingsgrens ca 7 m, met vrij zicht op de laad- en losplaats en de overheaddeur van de loods.

   Het bouwvlak voor de nieuwe woningen komt op een afstand van 10 m van de inrichting te liggen. Voor de tussenliggende 10 m wordt de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten – voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken' opgenomen, waarbij is geregeld dat deze gronden niet worden aangemerkt als erf (zoals bedoeld in het Besluit omgevingsrecht) voor zover het gaat om voor bewoning gebruikte bijbehorende bouwwerken. Met andere woorden; voor bewoning gebruikte bijbehorende bouwwerken zijn binnen deze 10 m niet toegestaan. Geluid bij de laad- en losplek voor de loods wordt afgeschermd van de woningen door de loods. De nieuwe woningen liggen op een grotere afstand dan de bestaande woningen. Deze laatste zijn bepalend voor de geluidsuitstraling. Er vanuit gaande dat wordt voldaan aan de grenswaarde voor geluid bij de bestaande woningen zal dat ook bij de nieuwe woningen het geval zijn. Hetzelfde geldt voor geluid dat in de loods wordt geproduceerd. Dat zal met name via de overheaddeur in de richting van de bestaande woningen worden uitgestraald. Uitgaande van de maximale geluidsemissie van de inrichting Rodenrijseweg 301 in relatie tot de bestaande woningen en geluidsgevoelige bestemmingen is het aannemelijk dat bij de nieuwe woningen de standaard grenswaarden volgens het Activiteitenbesluit niet worden overschreden. Het woon- en leefklimaat voor de nieuwe woningen wordt dan ook acceptabel geacht.

Direct grenzend aan deze inrichting zijn reeds woningen gelegen. Deze woningen worden maatgevend geacht. Het bedrijf zal door de ontwikkeling van de nieuwe woningen niet verder geschaad worden in haar bedrijfsvoering omdat de bestaande woningen maatgevend zijn.

4. Veldhof 4a heeft de bestemming ‘Bedrijf’ (groothandel) (categorie 2 volgens de VNG publicatie). Op basis van het omgevingstype ‘gemengd gebied’ kan de richtafstand terug worden gebracht met één afstandsstap naar 10 meter.

   Het bedrijf aan de Veldhof 4a ligt op grotere afstand dan 10 meter van de nieuwe woningen. Aangezien er op kortere afstand tot deze inrichting reeds bestaande woningen zijn gelegen, worden deze woningen maatgevend geacht. Het bedrijf zal door de ontwikkeling van de nieuwe woningen niet verder geschaad worden in haar bedrijfsvoering omdat de bestaande woningen maatgevend zijn. Het woon- en leefklimaat wordt op deze locatie acceptabel geacht.

5. Rodenrijseweg 309 heeft de bestemming ‘Detailhandel’ (categorie 1 volgens de VNG publicatie). Op basis van het omgevingstype 'gemengd gebied' kan de richtafstand terug worden gebracht met één afstandsstap en bedraagt dus 0 meter.

   Direct grenzend aan deze inrichting zijn reeds woningen gelegen. Deze woningen worden maatgevend geacht. Het bedrijf zal door de ontwikkeling van de nieuwe woningen niet verder geschaad worden in haar bedrijfsvoering omdat de bestaande woningen maatgevend zijn. Het woon- en leefklimaat wordt op deze locatie acceptabel geacht.

6. Nutsgebouwtje op de hoek van de Rodenrijseweg en de Bonfut

   Direct grenzend aan deze bestemming zijn reeds woningen gelegen. Deze woningen worden maatgevend geacht. De nutsvoorziening zal door de ontwikkeling van de nieuwe woningen niet verder geschaad worden in haar bedrijfsvoering omdat de bestaande woningen maatgevend zijn. Het woon- en leefklimaat wordt op deze locatie acceptabel geacht.

7. Een aantal bedrijfsbestemmingen aan de Bonfut

   Direct grenzend aan deze bestemmingen zijn reeds woningen gelegen. Deze woningen worden maatgevend geacht. De inrichtingen zullen door de ontwikkeling van de nieuwe woningen niet verder geschaad worden in hun bedrijfsvoering omdat de bestaande woningen maatgevend zijn. Het woon- en leefklimaat wordt op deze locatie acceptabel geacht.

Het aspect bedrijven en milieuzonering leidt derhalve niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

7.7 Externe veiligheid

7.7.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals risico’s die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag

van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. 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. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

7.7.2 Onderzoek

In het kader van dit bestemmingsplan is voor de beide gasleidingen een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd, waarvan de rapportage is opgenomen als bijlage 5 bij deze toelichting. Uit het onderzoek blijkt dat binnen het invloedsgebied geen PR 10^{-6}-contour aanwezig is. Het plaatsgebonden risico vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Ook is het groepsrisico per aardgastransportleiding berekend. Voor leiding W-521-01 is berekend dat in de plansituatie geen sprake is van een overschrijding (en een toename) van de oriëntatiewaarde. Dit geldt ook voor leiding W521-31. Evenwel is in het rapport een verantwoording van het groepsrisico gegeven, waarbij is ingegaan op de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting. Ontvluchting is mogelijk, mits er geen bijzondere beperkingen zijn ten aanzien van zelfredzaamheid van aanwezigen. De woningen die in het plangebied ontwikkeld gaan worden zijn niet specifiek bedoeld voor personen met een beperkte zelfredzaamheid, zoals kinderen van 0 tot 4 jaar, ouderen, gehandicapten of gevangenen. Echter, het is uiteraard niet uit te sluiten dat de eerstgenoemde groepen in de woningen komen te wonen.

De aardgastransportleiding W-521-01 doorsnijdt het plangebied vanaf het zuidwesten naar het noordoosten. De woningen die zich ten noordwesten van de gasleiding W-521-01 bevinden hebben een vluchtmogelijkheid via de nieuwe wegen in het plangebied naar de Rodenrijseweg. De aanwezigen in het plangebied ten zuiden van de gasleiding moeten ook richting het noorden vluchten. In het plangebied zijn drie mogelijke routes waarlangs de personen richting het

noorden, over de gasleiding heen, kunnen vluchten om vervolgens ook op de Rodenrijseweg uit te komen. In het westen van het plangebied is dit een auto-ontsluiting, in het midden is dit een voetpad en in het oosten van het plangebied bevindt zich ook een auto-ontsluiting.

In het kader van het vooroverleg is ook advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Zij geven aan dat voor het beoordelen van het ruimtelijk plan een gemotiveerde afweging te maken tussen de overwegingen met betrekking tot externe veiligheid en de toegevoegde waarde van het ruimtelijk plan op basis van de onderstaande adviespunten:

a. Nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten (zoals bedoeld in artikel 1 van het Bevi) binnen de 1% letaliteitcontour van de hogedruk aardgastransportleidingen W-521 (15 meter vanuit het hart van de leiding) zodanig te construeren dat deze beschermd zijn tegen branddoorslag en brandoverslag (WBDBO) als gevolg van een fakkelbrand. Hierbij kan voor de gevels en daken gericht naar de risicobron gedacht worden aan blinde gevels of het beperken van het glasoppervlak. De gevels, daken en/of glasoppervlakken die gericht zijn naar de risicobron behoren bestand te zijn tegen een warmtestralingsflux > 15 kW/m^2. Bij de verlening van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen dient bij de brandpreventieve toets rekening te worden gehouden met de effecten van een fakkelbrand op de gevel/dak;
b. Nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten (zoals bedoeld in artikel 1 van het Bevi) binnen de 1% letaliteitcontour van de hogedruk aardgastransportleiding W-521 (15 meter vanuit het hart van de leiding) zodanig te construeren dat aanwezigen bij een (dreigende) fakkelbrand goede ontvluchtingsmogelijkheden hebben. Voor het ontvluchten van de voorziene objecten is het wenselijk minimaal één (nood)uitgang van de risicobron af te richten en in voldoende mate aan te laten sluiten op de infrastructuur van de omgeving;
c. Een verantwoording van het plan omdat het plangebied deels binnen het verantwoordingsgebied van Rotterdam The Hague Airport RTHA) valt.

Ad a. Bij de uitwerking van het definitief ontwerp van de woningen wordt er bouwfysisch advies ingewonnen om de woningen bestand te maken tegen een warmtestralingsflux > 15 kW/m^2. De gevel- en dakdelen die gelegen zijn binnen de 15 m van het hart van de gasleiding zullen uitgevoerd worden conform de richtlijnen (inclusief eventueel aanwezige beglazing).

Ad b. In het “Onderzoek aspect externe veiligheid – bestemmingsplan Hordijk-locatie” (bijlage 5) is in hoofdstuk 4, § 4.1, Mogelijkheid tot zelfredzaamheid, een uiteenzetting gegeven van de vluchtroutes. Daarnaast hebben de woningen die in de 15 m zone van de aardgasleiding zijn gepositioneerd allemaal minimaal 1 (nood)uitgang van de risicobron af. Alleen bij één woning valt de (nood)uitgang binnen de 15 m zone.

Ad c. Het plangebied valt deels binnen het verantwoordingsgebied van Rotterdam The Hague Airport (RTHA). Omdat het niet mogelijk of reëel is om voor gebouwen bouwkundige maatregelen toe te passen tegen het voorkomen en/of beperken van de gevolgen van een luchtvaartongeval worden om de omvang van een mogelijke ramp te beperken en de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid te bevorderen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het verantwoordingsgebied de volgende maatregelen geadviseerd:

1. Voorkom een hoge bevolkingsdichtheid.

Binnen het verantwoordingsgebied bevinden zich alleen enkele grondgebonden eengezinswoningen en geen (grote) kantoren, meergezinswoningen of andere gebouwen en/of terreinen met een hoge personendichtheid.

2. *Richt de buitenruimte van het verantwoordingsgebied zodanig in dat vluchten mogelijk is.*

De buitenruimte maakt het mogelijk om naar twee zijden te vluchten. Er zijn geen doodlopende wegen binnen het verantwoordingsgebied.

3. *Het is wenselijk dat (nood)uitgang(en) van gebouwen zodanig worden gesitueerd zodat aanwezige personen veilig in tegengestelde richting van een mogelijk incident kunnen vluchten.*

Elke woning binnen het verantwoordingsgebied beschikt over minimaal twee (nood)uitgangen aan verschillende zijden van het gebouw.

4. *Voorkom of beperk de realisatie van (zeer) kwetsbare bestemmingen binnen het verantwoordingsgebied.*

In het verantwoordingsgebied liggen geen (zeer) kwetsbare bestemmingen zoals kinderdagverblijven, (basis)scholen en bejaardenhuizen.

5. *Voorkom de realisatie van nieuwe inrichtingen waarop het Bevi van toepassing is binnen het verantwoordingsgebied om het vrijkomen van gevaarlijke stoffen van een Bevi-inrichting te voorkomen.*

Binnen het verantwoordingsgebied worden geen Bevi-inrichtingen gesitueerd.

6. *Draag zorg voor een goede bereikbaarheid, ontsluiting en bluswatervoorzieningen conform de richtlijnen van Brandweer Nederland of het regionale beleid over bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen.*

Bij de inrichting van het plangebied is rekening gehouden met een goede bereikbaarheid en ontsluiting. Bij de nadere uitwerking zal gelet worden op voldoende bluswatervoorzieningen.

Gezien het feit dat de oriëntatiewaarde voor beide aardgastransportleidingen niet wordt overschreden en slechts in geringe mate toeneemt door de ontwikkeling, het plangebied slechts voor een klein deel binnen het verantwoordingsgebied van RTHA valt én de genomen en te nemen maatregelen om de omvang van een mogelijke ramp te beperken en de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid te bevorderen, is er geen reden om het plan niet verder te ontwikkelen.

7.7.3 Conclusie

Het onderwerp ‘externe veiligheid’ staat de vaststelling van het plan niet in de weg.

7.8 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.

Binnen het plangebied zijn twee aardgastransportleidingen van de Gasunie gelegen. Deze leidingen zijn voorzien van een passende dubbelbestemming ‘Leiding – Gas’ waarmee de veiligheid van deze leidingen wordt geborgd. Ook is een gasontluchtingspunt in het plangebied aanwezig, dat is voorzien van de passende dubbelbestemming ‘Leiding – Gas ontluchtingspunt’. Op de externe veiligheidsaspecten van de gasleidingen is reeds in paragraaf 7.7. ingegaan.

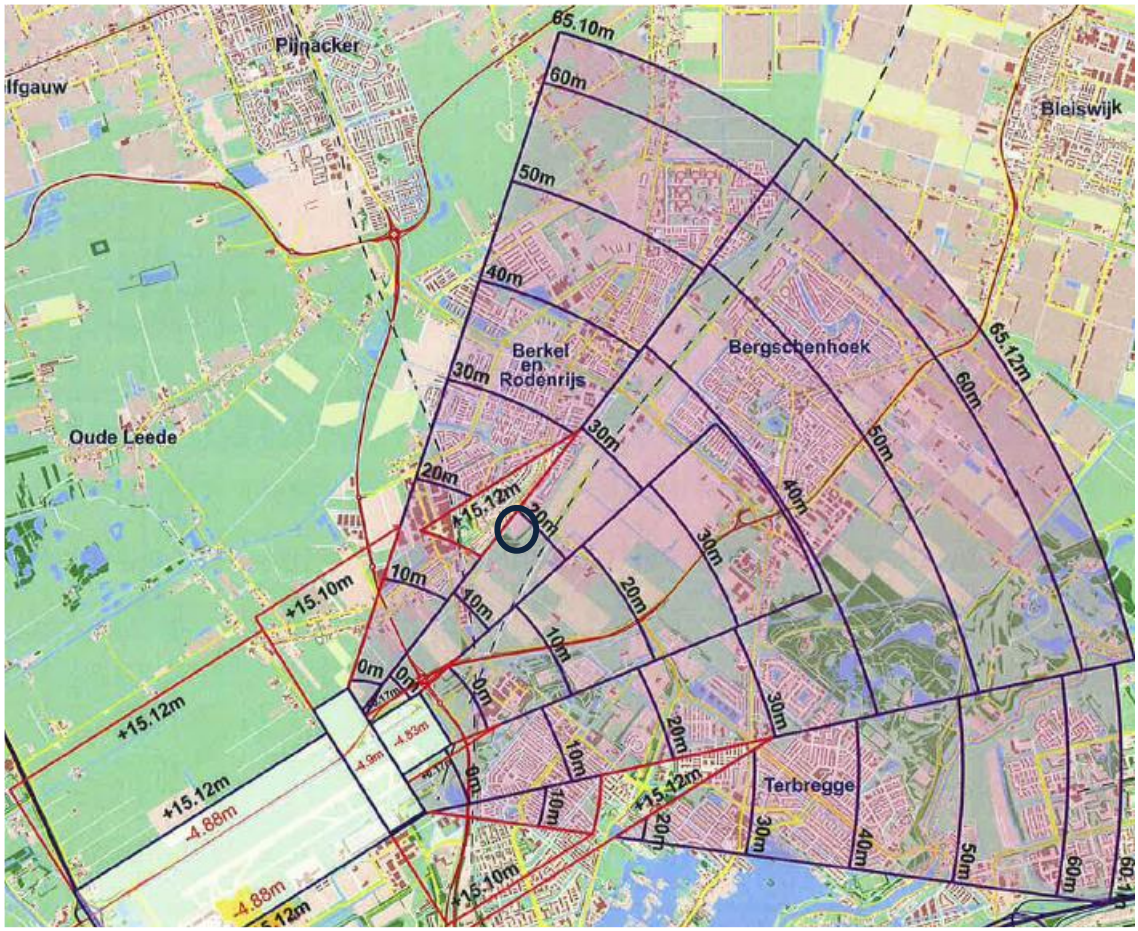
Luchthaven Rotterdam The Hague Airport

Op het geluidsaspect van de luchthaven is in paragraaf 7.4. van deze toelichting al ingegaan. Hieronder wordt ingegaan op de overige belemmeringen vanuit de luchthaven die relevant zijn.

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland
Ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging van luchthaven “Rotterdam The Hague Airport”. 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.

Het plangebied ligt binnen een toetsingsvlak van de CNS-apparatuur (afbeelding 7.2.), namelijk die van 10 meter ten opzichte van NAP tot en met 20 meter ten opzichte van NAP. In het bestemmingsplan worden hoofdgebouwen mogelijk gemaakt tot 15 m ten opzichte van maaiveld. Het maaiveld ligt op ongeveer -5,5 m NAP, dus de hoogtebepalingen gelden voor bouwwerken vanaf grofweg 15,5 m. Het bestemmingsplan maakt geen gebouwen mogelijk tot die hoogte. Het is daarom niet nodig om een regeling op te nemen.

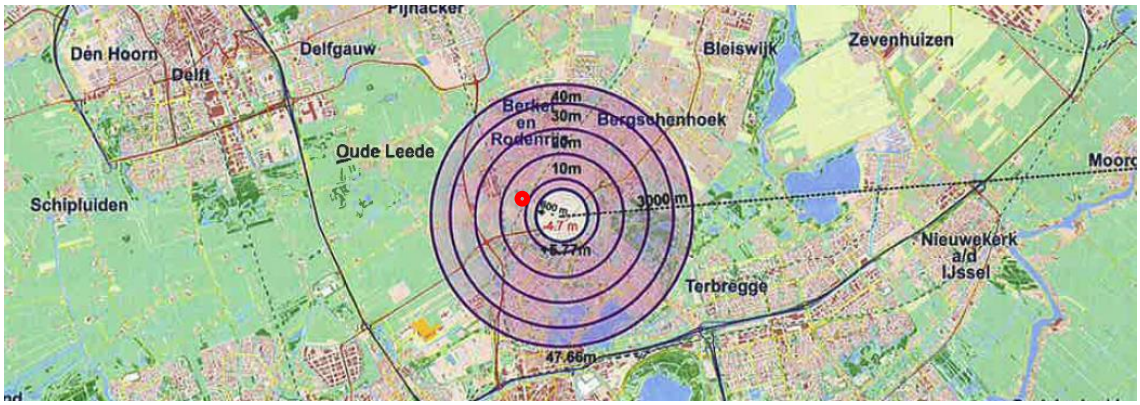


Afbeelding 7.2: toetsingsvlakken ILS 24 met het plangebied ingetekend (zwarte cirkel)

VOR/DME

Het plangebied bevindt zich binnen 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 afbeelding 7.3).

Het plangebied is binnen het toetsingsvlak VOR/DME gelegen, namelijk die van 10 meter ten opzichte van NAP tot en met 20 meter ten opzichte van NAP. Het maaiveld ligt op ongeveer -5,5 m NAP, dus de hoogtebepalingen gelden voor bouwwerken vanaf grofweg 15,5 m. Het bestemmingsplan maakt geen gebouwen mogelijk tot die hoogte. Het is daarom niet nodig om een regeling op te nemen.

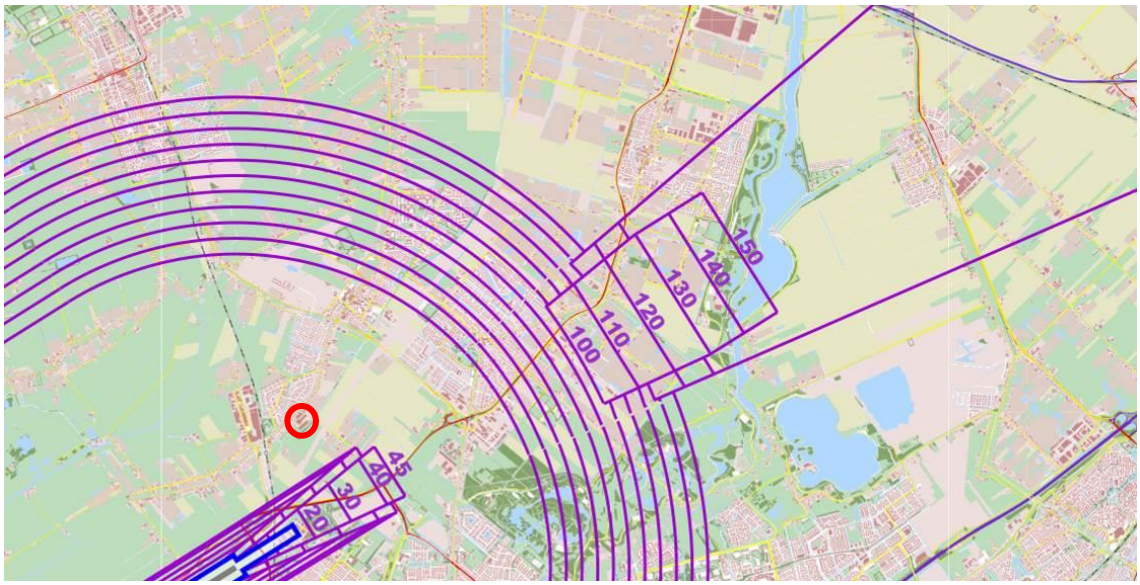


Afbeelding 7.3.: toetsingsvlak VOR/DME. Het plangebied is in rood aangeduid.

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. Het voorliggende plangebied is binnen toetsingsvlak 45 + m NAP van de invliegfunnel gelegen. Omdat het bestemmingsplan geen bouwwerken tot die hoogte mogelijk maakt, is het niet noodzakelijk dat er voor de invliegfunnel een beschermende regeling in het plan wordt opgenomen.



Afbeelding 7.4.: uitsnede kaart hoogtebeperkingen invliegfunnel Rotterdam The Hague Airport.

7.9 Duurzaamheid

7.9.1 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.

Gemeentelijk beleid

Tijdens de klimaatconferentie van Parijs is afgesproken dat in 2050 de uitstoot van CO_2 wereldwijd terug gebracht moet zijn met 80-95 procent ten opzichte van 1990. In Lansingerland gaan we daarom voorlopig uit van de doelstelling om in 2050 CO_2-neutraal te zijn (conform de afspraken in Parijs). Hiertoe is onder meer het Actieprogramma Realistisch Duurzaam (2015 –2016) opgesteld, dat op 7 juli 2015 door het college is vastgesteld. Een duurzaam beleid is niet alleen beter voor de toekomst van mens en milieu, maar levert ook belangrijk economisch voordeel op. Het is dan ook niet meer dan logisch dat Lansingerland zich de komende jaren gaat ontwikkelen tot een duurzame, energieneutrale gemeente, met een klimaatbestendig, leefbaar en gezond bedrijfsleven. Daarbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld, maar vraagt de gemeente ook iets van inwoners en ondernemers. In het Actieprogramma Realistisch Duurzaam wordt een aantal concrete projecten benoemd.

7.9.2 Afweging en conclusie

Voor wat betreft de nieuwe woningen wordt in ieder geval toepassing gegeven aan de wettelijke verplichtingen op het gebied van duurzaamheid. Daarnaast zal het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid bij het definitieve ontwerp van de woningen in acht worden genomen. Onder meer het gebruik van uitloogbare materialen wordt zoveel mogelijk voorkomen.

In het plan is ruim aandacht besteed aan het thema duurzaamheid. Dit is ook vastgelegd in de anterieure overeenkomst. Er is bekeken welke thema's kansen bieden. Hierop zijn concrete ontwerpaanpassingen gedaan, zoals het aanpassen van de breedte van een watergang en het aanpassen van het groenplan ten behoeve van de aanwezig fauna. Er wordt zo min mogelijk verharding toegepast en het hemelwater wordt afgekoppeld. De buurt wordt zonder gasaansluiting gerealiseerd en onderzocht wordt of een EPC van 0.2 kan worden gerealiseerd bij de twee-onder-één-kap- en vrijstaande woningen en een EPC van 0 bij de overige grondgebonden woningen in de vrije sector. Daarmee kan gesteld worden dat het (steden)bouwkundig ontwerp voor de Hordijk-locatie goed scoort op het gebied van duurzaamheid.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling op alle fronten tegemoet komt aan de gewenste duurzaamheid van deze tijd.

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. Hierbij zijn tevens afspraken gemaakt over het vergoeden van eventuele planschadeverzoeken. 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 de gewenste herontwikkeling van de voormalige Hordijk-locatie mogelijk gemaakt. Vanaf eind april 2016 is gewerkt aan het stedenbouwkundig ontwerp voor het plangebied. Gedurende maanden van planontwikkeling is het plan geoptimaliseerd. Tevens zijn opmerkingen van omwonenden die gemaakt zijn tijdens de inloopavonden in het plan meegenomen. Het plan wordt op zorgvuldige wijze ingepast in de bestaande stedenbouwkundige structuur. Aangenomen wordt dat er geen overwegende bezwaren bestaan tegen de ontwikkeling van maximaal 120 woningen die met onderhavig plan mogelijk wordt gemaakt. Bovendien wordt in de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen (zie ook hoofdstuk 9 van deze 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 regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening (Wro), de Woningwet (Ww) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). 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.

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.

Vertaling naar bestemmingsregeling

Bij het opstellen van dit nieuwe bestemmingsplan zijn de gronden vrij gedetailleerd bestemd maar met nog wel de nodige flexibiliteit teneinde de verdere bouwplanuitwerking ruimte te geven. De regels zijn zo duidelijk mogelijk geformuleerd waarmee weinig kans bestaat op interpretatieverschillen. Hiermee is het ontstaan van onduidelijke situaties en daarmee mogelijke handhavingssituaties zo veel mogelijk voorkomen.

9 Procedure

9.1 Voorbereidingsfase

Vooraankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een bestemmingsplan, waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze vooraankondiging heeft voor dit plan plaatsgevonden op 13 augustus 2018.

Overleg

Conform ex artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te 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. In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan voor advies toegezonden aan onder andere de provincie Zuid-Holland, het Hoogheemraadschap van Delfland, het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de DCMR. De ontvangen overlegreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen, die als bijlage 11 bij deze toelichting is opgenomen. Naar aanleiding van de overlegreacties is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast.

Inspraak

Op grond van de gemeentelijke inspraakverordening is het voorontwerpbestemmingsplan voor een periode van vier weken – gelijktijdig met het wettelijk vooroverleg – ter inzage gelegd zodat een ieder een inspraakreactie heeft kunnen indienen. De ontvangen inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota inspraak en overleg en staat van wijzigingen, die als bijlage 11 bij deze toelichting is opgenomen. Naar aanleiding van de overlegreacties is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast.

9.2 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgden uit de inspraak- en overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ambtshalve aanpassingen zijn ook doorgevoerd.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 26 april 2019 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Er is in deze periode één zienswijze ingediend. De ontvangen zienswijze is samengevat en beantwoord in de Nota zienswijzen, die als bijlage 13 bij deze toelichting is opgenomen. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

9.3 Vaststellingsfase

Na de termijn van terinzagelegging dient de gemeenteraad te beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan. Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct

beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking waarna tot vergunningverlening kan worden overgegaan.

Regels

Inhoudsopgave van de regels

Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**2**
Artikel 1	Begrippen	2
Artikel 2	Wijze van meten	13
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**14**
Artikel 3	Groen	14
Artikel 4	Maatschappelijk	16
Artikel 5	Tuin	18
Artikel 6	Verkeer	21
Artikel 7	Water	22
Artikel 8	Wonen	23
Artikel 9	Leiding - Gas	26
Artikel 10	Leiding - Gas ontluchtingspunt	28
Artikel 11	Waterstaat - Waterkering	30
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**32**
Artikel 12	Anti-dubbeltelregel	32
Artikel 13	Algemene bouwregels	33
Artikel 14	Algemene gebruiksregels	35
Artikel 15	Algemene afwijkingsregels	38
Artikel 16	Algemene wijzigingsregels	40
Artikel 17	Algemene procedureregels	41
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en Slotregels**	**42**
Artikel 18	Overgangsrecht	42
Artikel 19	Slotregel	43
Bijlage 1	**Staat van bedrijfsactiviteiten**	**44**

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Plan:

het bestemmingsplan Hordijk-locatie van de gemeente Lansingerland.

1.2 Bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.1621.BP0183-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 Aaneengebouwd:

bebouwing waarbij het hoofdgebouw onderdeel uitmaakt van (een rij van) minimaal drie hoofdgebouwen, die minimaal aan één zijde met het naastgelegen hoofdgebouw zijn verbonden.

1.6 Achtergevel:

de van de weg gekeerde gevel van een gebouw, exclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, die parallel of nagenoeg parallel loopt aan de voorgevel.

1.7 Achtergevelrooilijn:

de lijn waarin de achtergevel van een gebouw is gelegen alsmede het verlengde daarvan.

1.8 Afhaalpunt:

een locatie waar consumenten de goederen af kunnen halen die zij via internet of via andere communicatiemiddelen hebben besteld, inclusief bijbehorende logistiek en opslag, zonder dat sprake is van uitstalling of het te koop aanbieden van goederen.

1.9 Ambachtelijk en/of verzorgend bedrijf:

1. een bedrijf voor de uitoefening van producerende en/of verzorgende ambachten, met uitzondering van detailhandelsambachten, garagebedrijven en andere autoverzorgende bedrijven, waar – voor een belangrijk deel in handwerk – goederen worden vervaardigd, verwerkt, bewerkt, geïnstalleerd of hersteld, voornamelijk direct ten behoeve van de uiteindelijke gebruiker en/of verbruiker en welke wordt gekenmerkt door hetgeen is vermeld onder 2;
2. een bedrijf waarvan de uitoefening plaats heeft onder (één van) de volgende omstandigheden:
    - het productieproces, wordt grotendeels “met de hand” of althans niet in hoofdzaak geautomatiseerd, of met behulp van werktuigen die door energiebronnen buiten de menselijke arbeidskracht worden aangedreven, uitgevoerd;

- voor zover van laatstbedoelde werktuigen gebruik wordt gemaakt zijn deze als ondergeschikt te beschouwen aan de menselijke handvaardigheid.

Bedrijven welke zich richten op persoonlijke of zakelijke dienstverlening zoals kapsalons, wasserettes, kantoren al dan niet met baliefunctie, worden hieronder niet begrepen.

1.10 Ander bouwwerk:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

1.11 Automatenhal:

een bedrijf dat in hoofdzaak bestaat uit het bieden van gelegenheid voor het spelen met gokkasten en spelletjesautomaten.

1.12 Bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.13 Bebouwingspercentage:

het percentage van de oppervlakte van een bestemmings- of bouwvlak dat mag worden bebouwd; in de regels van de desbetreffende bestemming is aangegeven over welke oppervlakte het percentage berekend dient te worden.

1.14 Bed & breakfast:

een aan een woning ondergeschikte toeristisch-recreatieve voorziening, niet zijnde een zelfstandige wooneenheid, gericht op het bieden van een mogelijkheid tot overnachting en het serveren van ontbijt, voor een kortdurend verblijf (waaronder ook zakelijk toerisme). Onder een Bed & Breakfast wordt niet verstaan:

- overnachting, noodzakelijk in verband met het verrichten van tijdelijke of seizoensgebonden werkzaamheden en/of arbeid;
- permanente kamerverhuur.

1.15 Bedrijf aan huis:

het, onder voorwaarden, uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten aan huis:

- die in de als Bijlage 1 bij deze regels opgenomen Staat van bedrijfsactiviteiten zijn aangeduid als milieucategorie 1, voor zover de bedrijven in de bedoelde lijst niet zijn doorgehaald, of daarmee gelijk kunnen worden gesteld wat betreft de gevolgen voor de omgeving; en
- geen horeca of detailhandel zijnde; en
- geen sterke publieksaantrekkende werking hebben

in de woning en de bijbehorende bouwwerken, met behoud van de woonfunctie.

1.16 Bedrijfsmatige activiteiten:

een activiteit, gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten, aan huis verbonden beroepen daaronder niet begrepen.

1.17 Bedrijfsmatige werkruimte:

een werkruimte waarbinnen beroeps- of bedrijfsmatig diensten worden verleend - geen dienstverlenend bedrijf zijnde - en ambachtelijke en/of verzorgende bedrijvigheid plaatsvindt, overwegend door middel van handwerk, waarbij de aard (qua milieuplanologische hinder) en omvang van de bedrijfsactiviteiten zodanig is dat deze activiteiten in een woning kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

1.18 Bedrijfsvloeroppervlakte:

de totale oppervlakte van alle bouwlagen van kantoren, winkels en/of bedrijven met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten, zoals werkkasten , kantine, toiletten en douches.

1.19 Beroep aan huis:

het beroepsmatig uitoefenen van in hoofdzaak niet publieksaantrekkende en kleinschalige activiteiten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk (waaronder gastouderopvang) of daarmee gelijk te stellen gebied, in de woning en de bijbehorende bouwwerken, met behoud van de woonfunctie.

1.20 Beroepsmatige activiteiten:

het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk of daarmee gelijk te stellen gebied, die door de aard (qua milieuplanologische hinder) en de omvang in een woning en behorende gebouwen, met behoud van de woonfunctie kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

1.21 Beroepsmatige werkruimte:

een werkruimte waarbinnen beroepsmatig diensten worden verricht op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, educatief, kunstzinnig, ontwerptechnisch, maatschappelijk of hiermede naar de aard gelijk te stellen beroep dat door zijn aard en omvang zodanig is dat deze activiteiten in een woning kunnen worden uitgeoefend en de activiteiten geen onevenredige afbreuk doen aan het woon- en leefmilieu in de directe omgeving.

1.22 Bestaand bouwwerk:

een bouwwerk dat op het moment van inwerkingtreding van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd, krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald.

1.23 Bestaand gebruik:

het gebruik dat op het moment van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaat en in overeenstemming is met het voorheen geldende planologisch regime; dan wel het gebruik dat is toegestaan krachtens een (omgevings)vergunning, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald.

1.24 Bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.25 Bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.26 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.

1.27 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.

1.28 Bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.29 Bouwlaag, laag:

de begane grond of een verdieping van een gebouw, een onderhuis en een zolder worden hier niet onder begrepen.

1.30 Bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.31 Bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel.

1.32 Bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.33 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.

1.34 Carport:

een overkapping ten behoeve van het stallen van auto's zonder tot de constructie behorende wanden.

1.35 Dagrecreatie:

recreatief gebruik zonder overnachting.

1.36 Daknok:

hoogste punt van een schuin dak.

1.37 Dakterras:

een niet door wanden omsloten bouwlaag op de eerste of hogere verdieping van een hoofdgebouw of bijbehorend bouwwerk, dat door wijze van afwerking geschikt is gemaakt om te worden gebruikt als buitenruimte.

1.38 Dakvoet:

laagste punt van een schuin dak.

1.39 Detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder uitstalling ten verkoop), verkopen, verhuren en leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Onder detailhandel wordt niet begrepen een afhaalpunt en een webwinkel.

1.40 Dienstverlening:

het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord wordt gestaan en geholpen, waaronder een uitzendbureau, een bankfiliaal, een makelaar, een reisbureau, een kapsalon en een apotheek.

1.41 Eengezinswoning:

een complex van ruimten dat blijkens zijn indeling en inrichting bestemd is voor de huisvesting van één huishouden.

1.42 Erf:

het al dan niet bebouwde perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een hoofdgebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat hoofdgebouw.

1.43 Erfafscheiding:

schuttingen, muren, terrasschermen en andere gebouwde verticale afscheidingen welke al dan niet op de erfgrens zijn geplaatst.

1.44 Escortbedrijf:

het bedrijfsmatig, of in omvang alsof die bedrijfsmatig is, aanbieden van prostitutie door natuurlijke personen, groep van personen en/of rechtspersonen, die op een andere plaats dan in de bedrijfsruimte wordt uitgeoefend.

1.45 Gastouderopvang:

commerciële kinderopvang in een gezinssituatie door een ander dan de ouders in de woning waar de gastouder zijn hoofdverblijf heeft.

1.46 Gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.47 Geldende grenswaarde:

de krachtens de Wet geluidhinder geldende maximaal toegestane geluidbelasting.

1.48 Geluidsgevoelig object:

een geluidsgevoelige gebouw, terrein en/of ruimte zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder.

1.49 Gestapelde woning:

een woning in een gebouw dat twee of meer geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat.

1.50 Hogere grenswaarde:

de krachtens de Wet geluidhinder vastgestelde hogere maximaal toegestane geluidbelasting.

1.51 Hoofdgebouw:

een gebouw, of gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer gebouwen op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkst is.

1.52 Hoofdwatergang:

een watergang als omschreven in de Algemene Keur van het Hoogheemraadschap van Delfland of in de Algemene Keur van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard, zoals dit geldt ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan.

1.53 Horeca:

een bedrijf, dat in zijn algemeenheid is gericht op het ter plaatse nuttigen van voedsel en dranken, op het verstrekken van nachtverblijf en/of op het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.54 Huishouden:

Persoon of groep personen die onderling een huishouden voert / voeren, waarbij sprake is van onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan.

1.55 Kamerverhuur:

een woonfunctie voor het verschaffen van een (tijdelijk) nachtverblijf aan meer dan één huishouden, waarbij de bewoners samen één of meer gezamelijke ruimtes of toegangen delen.

1.56 Kap:

een dakafdekking van een gebouw waarbij bij een horizontale projectie ten minste 65% van het gebouw wordt afgedekt met hellende dakvlakken.

1.57 Kindercentrum:

een voorziening waar zelfstandige kinderopvang plaatsvindt, anders dan gastouderopvang.

1.58 Kinderopvang:

het bedrijfsmatig of anders dan om niet verzorgen en opvoeden van kinderen, zoals gastouderopvang, een kindercentrum, buitenschoolse opvang (BSO) en een peuterspeelzaal.

1.59 Kleinschalige (dag)recreatieve voorzieningen:

voorzieningen, zoals aanlegsteigers, picknickplaatsen, observatiepunten, informatieborden en banken, ten behoeve van activiteiten, zoals wandelen, fietsen, skaten, vissen, zwemmen, kanoën en natuurobservatie.

1.60 Kunstwerk:

een in bouwkundige zin, door mensenhanden gemaakt (civiel technisch) bouwwerk, zoals onder andere aquaducten, bruggen, dijken, tunnels en viaducten.

1.61 Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (externe veiligheid):

Kwetsbare objecten:

1. woningen, met uitzondering van:
   a. verspreid liggende vrijstaande woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per ha;
   b. dienst- en bedrijfswoningen behorende van derden;
2. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
   a. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
   b. scholen;
   c. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
3. gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
   a. kantoorgebouwen en hotels met een bedrijfsvloeroppervlak van meer dan 1500 m^2 per object;
   b. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bedrijfsvloeroppervlak meer dan 1000 m^2 bedraagt en winkels met een totaal bedrijfsvloeroppervlak van meer dan 2000 m^2 per winkel, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
4. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

Beperkt kwetsbare objecten:

1. a. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
   b. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
2. kantoorgebouwen, voor zover zij niet onder kwetsbare objecten vallen;
3. hotels en restaurants, voor zover zij niet onder kwetsbare objecten vallen;
4. winkels, voor zover zij niet onder kwetsbare objecten vallen;
5. sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
6. sport- en kampeerterreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet onder kwetsbare objecten vallen;
7. bedrijfsgebouwen, voor zover zij niet onder kwetsbare objecten vallen;
8. objecten die met de onder 1 tot en met 5 en 7 genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn;
9. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval.

1.62 Maatschappelijke voorziening:

een overheids-, medische, educatieve, sociaal-culturele, levensbeschouwelijke, recreatieve en/of vergelijkbare maatschappelijke voorziening, een voorziening ten behoeve van sportbeoefening, kinderdagverblijf, kinderopvang, een voorziening ten behoeve van bejaarden, alsmede ondergeschikte vormen van niet zelfstandige detailhandel, niet zelfstandige dienstverlening ten dienste van de gebruikers van deze voorziening.

1.63 Milieucategorie:

een aan een bedrijfsactiviteit toegekende categorie volgens de in de Bijlage 1 bij de regels opgenomen Staat van bedrijfsactiviteiten.

1.64 Onderhuis:

een complex van ruimten met een hoogte van ten hoogste 1.50 meter ten opzichte van het peil welke gesitueerd is onder de eerste bouwlaag van een gebouw en als zodanig niet wordt aangemerkt als bouwlaag.

1.65 Onderkomen:

een voor verblijf geschikt, al dan niet aan hun bestemming onttrokken, voer- of vaartuig, ark, woonboot, kampeermiddel en soortgelijke verblijfsmiddelen, voor zover deze niet als bouwwerk zijn aan te merken.

1.66 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.

1.67 Overkapping:

een kapconstuctie over een ruimte of ander bouwwerk met maximaal twee gesloten wanden (al dan niet tot de constructie behorend).

1.68 Peil:

a. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang aan een weg grenst of op ten hoogste 1 m afstand van die weg ligt: de hoogte van de weg;
b. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang niet aan de weg grenst of op meer dan 1 m afstand van die weg ligt: 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 of op ten hoogste 1 m afstand van die weg ligt: de hoogte van de weg, waarbij dit peil zich uitstrekt tot een zone van ten hoogste 4 m achter de achtergevelrooilijn van een op bedoeld perceel aangegeven hoofdgebouw, mits het een aangebouwd bijbehorend bouwwerk aan het hoofdgebouw betreft;
    2. indien de hoofdtoegang van het hoofdgebouw niet aan de weg grenst of op meer dan 1 m afstand van die weg ligt: het peil wordt bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkt terrein;

3. voor vrijstaande bijbehorende bouwwerken wordt het peil bepaald door de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkt terrein.

Een en ander voor zover in deze regels niet anders is bepaald.

1.69 Perceel:

zie 'bouwperceel'.

1.70 Perceelsgrens:

zie 'bouwperceelgrens'.

1.71 Peuterspeelzaal:

een voorziening waarin uitsluitend kinderen vanaf twee jaar tot het tijdstip waarop zij kunnen deelnemen aan het basisonderwijs, verblijven in een speelgroep.

1.72 Prostitutie:

het zich beschikbaar stellen voor het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.73 Recreatie:

vormen van recreatief (mede)gebruik van een gebied door middel van al dan niet aangelegde en aanwezige voorzieningen, waarbij de recreatie in de openlucht plaatsvindt en geen specifiek beslag legt op de ruimte, zoals wandel-, ruiter- en fietspaden, vis- en picknickplaatsen en strandjes.

1.74 Recreatief gebruik:

gebruik van gronden voor dagrecreatieve en sportieve voorzieningen, zoals speelweiden en veldsporten.

1.75 Seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig is, seksuele handelingen worden verricht of vertoningen van erotisch pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting wordt in elk geval verstaan:

1. een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon;
2. een seksbioscoop of sekstheater; hieronder wordt verstaan een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin vertoningen van erotische en/of pornografische aard worden gegeven;
3. een seksautomatenhal, hieronder wordt verstaan een inrichting of daarmee gelijk te stellen gelegenheid waarin door middel van automaten filmvoorstellingen en/of liveshow van erotische en/of pornografische aard kunnen worden gegeven;
4. een seksclub of parenclub;

al dan niet in combinatie met elkaar.

1.76 Sekswinkel:

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarbinnen detailhandel in goederen van erotisch-pornografische aard plaatsvindt.

1.77 Standplaats:

plaats waar iemand of iets staat, verblijft of werkt.

1.78 Straatmeubilair:

al dan niet zijnde bouwwerken ten behoeve van openbare (nuts)voorzieningen, zoals:

1. verkeersgeleiders, verkeersborden, lichtmasten, zitbanken en bloembakken;
2. telefooncellen, abri's, kunstobjecten, gedenktekens, speeltoestellen en draagconstructies voor reclame;
3. kleinschalige bouwwerken ten behoeve van (openbare) nutsvoorzieningen met een inhoud van ten hoogste 50 m^3 en een bouwhoogte van ten hoogste 3 m, waaronder begrepen voorzieningen ten behoeve van telecommunicatie, energievoorziening en brandkranen;
4. afvalinzamelsystemen.

1.79 Twee-aaneengebouwd:

bebouwing waarbij het hoofdgebouw minimaal aan één zijde met het naastgelegen hoofdgebouw is verbonden.

1.80 Voorgevel:

de naar de weg of naar het openbaar gebied gekeerde gevel van een gebouw, exclusief aangebouwde bijbehorende bouwwerken, of, indien het een gebouw betreft met meer dan één naar de weg of het openbaar gebied gekeerde gevel, de gevel die door zijn aard, functie, constructie dan wel gelet op de uitstraling ervan als belangrijkste gevel kan worden aangemerkt.

1.81 Voorgevelrooilijn:

- op een perceel, waarop een hoofdgebouw aanwezig is of mag worden gebouwd: de denkbeeldige lijn(en) die buitenwerks strak loopt/lopen langs de op het openbaar toegankelijk gebied gerichte gevel(s) van het oorspronkelijke hoofdgebouw tot aan de perceelsgrenzen;
- op een perceel, waarop meerdere gebouwen aanwezig zijn of mogen worden gebouwd, zonder dat er sprake is van een hoofdgebouw: de denkbeeldige lijn(en) die buitenwerks strak loopt/lopen langs de op het openbaar gebied gerichte gevel(s) van het gebouw dat het dichtst bij het openbaar toegankelijk gebied is gelegen.

1.82 Waterhuishoudkundige voorzieningen:

voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging en waterkwaliteit, waaronder duikers, stuwen, gemalen, inlaten en voorzieningen ten behoeve van berging en infiltratie van hemelwater.

1.83 Webwinkel:

het al dan niet hobbymatig dan wel bedrijfsmatig verkopen van goederen via internet, waarbij de goederen elders worden bezorgd en er geen sprake is van een voor het publiek toegankelijke winkelruimte of showroom.

1.84 Wet geluidhinder:

de geldende wet houdende regels inzake het voorkomen of beperken van geluidhinder.

1.85 Woning:

een complex van ruimten, dat blijkens zijn indeling en inrichting bestemd is voor de huisvesting van in beginsel één huishouden.

1.86 Wooneenheden:

een woning, woonwagen of bedrijfswoning met bijbehorende gebouwen.

1.87 Zijgevelrooilijn:

de bouwgrens evenwijdig aan de zijgevel van een gebouw.

1.88 Zolder:

een gedeelte van een gebouw waarvan de oppervlakte, voor zover de hoogte groter is dan 1,50 meter, niet meer bedraagt dan 50% van de oppervlakte van de onderliggende laag.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De afstand tussen bouwwerken onderling:

waar deze afstand het kleinst is, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

2.2 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, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

2.3 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.

2.4 De bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk geen gebouw zijnde, exclusief ondergeschikte bouwonderdelen.

2.5 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.

2.6 De bedrijfsvloeroppervlakte:

binnenwerks als het totaal van alle vloeroppervlakten ten dienste van kantoren, winkels en/of bedrijven, met inbegrip van de daarbij behorende magazijnen en overige dienstruimten.

2.7 De dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.8 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. Een dakkapel die voldoet aan de voor dakkapellen gestelde voorschriften in deze regels, dient los te worden gezien van de goothoogte van het hoofdgebouw.

2.9 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.

2.10 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 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

3.1.1 Algemeen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen;
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder ontsluitingen, kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen, geluidsafschermende voorzieningen, speelvoorzieningen, paden, overige verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

3.1.2 Specifiek

Ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van groen – ecologisch waardevolle bomen’ zijn de gronden uitsluitend bedoeld voor instandhouding van de aanwezige ecologisch waardevolle bomen die mogelijk of zeer geschikt zijn voor verblijf van de Rosse vleermuis, zoals vermeld in bijlage 4 van het bij dit bestemmingsplan gevoegde rapport van Van der Goes en Groot.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op de in artikel 3, lid 3.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bouwwerken', geen bouwwerken zijn toegestaan.

3.2.2 Bouwwerken uitgesloten

Ter plaatse van de gronden met de 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bouwwerken' zijn bouwwerken uitgesloten.

3.2.3 Andere bouwwerken

Op of in de in artikel 3, lid 3.1 bedoelde gronden mogen andere bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemmingen worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 m, waaronder bruggen, overige kunstwerken en straatmeubilair, mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

3.3 Afwijken van de bouwregels

Het bouwen van andere bouwwerken met een maximum bouwhoogte van 6 m, mits dit niet voor commerciële doeleinden is, de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de stedenbouwkundige.

3.3.1 Andere bouwwerken

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

3.4 Specifieke gebruiksregels

3.4.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 14, lid 14.1 (Algemene gebruiksregels), wordt gerekend het gebruik van gronden als parkeerplaats voor auto's.

3.5 Afwijken van de gebruiksregels

3.5.1 Parkeren

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de specifieke gebruiksregels voor het gebruik van de gronden als parkeerplaats voor auto's, mits dit niet leidt tot significante aantasting van de (hoofd)groenstructuur en/of de waterhuishouding.

3.5.2 Algemeen randvoorwaarden voor afwijken van de gebruiksregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

3.6 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.6.1 Kapverbod

Het is verboden op of boven de in 3.1.2 genoemde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden bomen te kappen.

3.6.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in 3.6.1 is niet van toepassing op bomen waarvoor een omgevingsvergunning voor kappen is verleend.

3.6.3 Toelaatbaarheid

De in 3.6.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien:

a. vooraf met een ecologisch onderzoek kan worden aangetoond dat door de kap, dan wel door de daarvan hetzij direct of indirect te verwachten gevolgen, geen onevenredige af-breuk zal worden gedaan aan de verblijfplaats(en) van vleermuizen en andere fauna, of;
b. er ontheffing van de Wet Natuurbescherming is verleend voor de kap van de bomen, of;
c. de zorgplicht in acht wordt genomen.

Artikel 4 Maatschappelijk

4.1 Bestemmingsomschrijving

4.1.1 Algemeen

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. maatschappelijke voorzieningen;
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, ontsluitingen, erven, paden, overige verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemeen

Op de in artikel 4, 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 een bouwvlak worden gebouwd;
b. de goothoogte en de bouwhoogte van het hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan 6 m respectievelijk 12 m.

4.2.3 Bijbehorende bouwwerken bij hoofdgebouwen

a. bij ieder hoofdgebouw mogen bijbehorende bouwwerken op minimaal 1 m achter het verlengde van de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd, waarbij:
    1. de bouwhoogte van aangebouwde bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw vermeerderd met 0,4 m tot een maximum van 4 m;
    2. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan 3 m;
    3. de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens niet minder mag bedragen dan 2 m, indien het perceel aan deze zijde grenst aan het openbaar gebied, tenzij achter de achtergevelrooilijn én in het verlengde van het hoofdgebouw wordt gebouwd; in dat geval mag de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens ook minder bedragen dan 2 m;
b. de hiervoor bedoelde bijbehorende bouwwerken mogen slechts worden gebouwd, indien de maximale grondoppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 75 m^2 en het perceelsgedeelte met de bestemming 'Maatschappelijk', buiten het bouwvlak, voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken).

4.2.4 Andere bouwwerken

Bij ieder hoofdgebouw mogen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij geldt dat het perceelsgedeelte met de bestemming 'Maatschappelijk', buiten het bouwvlak, voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken), en waarbij 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;

mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

4.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

4.3.1 Bijbehorende bouwwerken bij hoofdgebouwen

a. de bouw van een kap op een vrijstaand bijbehorend bouwwerk op voorwaarde dat:
   1. de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 5 m;
   2. de goothoogte niet meer bedraagt dan 3 m;
b. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot het verlengde van de voorgevel, dan genoemd in artikel 4, lid 4.2.3 onder a in de aanhef;
c. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot de zijdelingse perceelgrens, dan genoemd in artikel 4, lid 4.2.3 onder a sub 3.

4.3.2 Andere bouwwerken

a. het bouwen van een terreinafscheiding met een maximum bouwhoogte van 3 m, mits:
   1. dit aantoonbaar bedrijfsmatig, waaronder begrepen de beveiliging, noodzakelijk is;
   2. het een volledig open hekwerk betreft, zodanig dat het zicht op het voorterrein vanaf de openbare weg behouden blijft;
b. het bouwen van vlaggenmasten en oriëntatie- en/of reclamezuilen tot een bouwhoogte van 11 m;
c. de bouw van andere bouwwerken zoals borstweringen met een bouwhoogte van maximaal 1 m, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak, op een aanbouw.

4.3.3 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

4.4 Specifieke gebruiksregels

4.4.1 Strijdig gebruik

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 14, lid 14.1.

4.4.2 Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 14, lid 14.5.

Artikel 5 Tuin

5.1 Bestemmingsomschrijving

5.1.1 Algemeen

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. tuinen;
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, ontsluitingen, erven, paden, overige verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water, erkers, entree- en tochtportalen, waterhuishoudkundige voorzieningen en geluidsafschermende en veiligheidsvoorzieningen.

5.1.2 Specifiek

Ter plaatse van de aanduiding 'landschapswaarden' zijn de gronden uitsluitend bedoeld voor de instandhouding en ontwikkeling van de aanwezige landschapswaarden, bestaande uit een talud met een natuurlijke afscheiding naar het water.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemeen

Op de in artikel 5, lid 5.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bouwwerken', geen bouwwerken zijn toegestaan.

5.2.2 Bouwwerken uitgesloten

a. Ter plaatse van de gronden met de 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bouwwerken' zijn bouwwerken uitgesloten en zijn de gronden niet aan te merken als achtererfgebied, zoals bedoeld in artikel 1 behorende bij bijlage II van het Besluit omgevingsrecht.
b. Ter plaatse van de gronden met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken' zijn de gronden niet aan te merken als erf, zoals bedoeld in artikel 1 behorende bij bijlage II van het Besluit omgevingsrecht voor zover het gaat om voor bewoning gebruikte bijbehorende bouwwerken;
c. Ter plaatse van de gronden met de ‘specifieke bouwaanduiding uitgesloten - voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken’ mogen uitsluitend vrijstaande, niet voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken worden gebouwd, waarbij:
    1. de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 3 m;
    2. de afstand tot de achtergevelrooilijn van de bijbehorende woning ten minste 6 m bedraagt;
    3. de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens niet minder mag bedragen dan 2 m, indien het perceel aan deze zijde grenst aan het openbaar gebied, tenzij achter de achtergevelrooilijn én in het verlengde van het hoofdgebouw wordt gebouwd; in dat geval mag de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens ook minder bedragen dan 2 m.

5.2.3 Bijbehorende bouwwerken

Op of in de in artikel 5, lid 5.1 bedoelde gronden mogen geen bijbehorende bouwwerken worden gebouwd met uitzondering van een erker, entree- of tochtportaal, waarbij geldt dat:

a. de breedte niet meer mag bedragen dan 65% van de desbetreffende gevel van het hoofdgebouw;
b. de diepte gemeten vanuit het hoofdgebouw niet meer dan 2 meter mag bedragen;
c. de afstand tot het openbaar gebied niet minder dan 2 meter mag bedragen;

d. de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw, vermeerderd met 0,4 m tot een maximum van 4 m;
e. de oppervlakte niet meer mag bedragen dan 6 m^2.

5.2.4 Voorwaardelijke verplichting vormgeving gevel/erfafscheiding

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van de aangrenzende (hoek)woningen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - erfafscheiding' wordt alleen verleend indien, naast de voorgevel ook de zijgevel van de woning die gericht is naar openbaar gebied representatief uitgevoerd én georiënteerd zijn op het openbaar gebied én de erfafscheiding(en) grenzend aan het openbaar gebied een hoogwaardige (groene) kwaliteit heeft/hebben, dit ter beoordeling van de stedenbouwkundige, waarbij de erfafscheiding(en) mee-ontworpen dienen te worden bij de aangrenzende woning én in stand gehouden dienen te worden.

5.2.5 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;

mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

5.3.1 Bouwwerken uitgesloten

De bouw van voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten - voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken', mits de bedrijfsbestemming op aangrenzend perceel is omgezet in de woonbestemming én de bedrijfsactiviteiten op aangrenzend perceel beëindigd zijn.

5.3.2 Bijbehorende bouwwerken

De bouw van een erker, entree- of tochtportaal, waarbij afgeweken wordt van de maatvoering genoemd in lid 5.2.3 op basis van een schriftelijk advies van de stedenbouwkundige.

5.3.3 Andere bouwwerken

a. De bouw van overige andere bouwwerken voor de voorgevelrooilijn tot 3 m.
b. De bouw van een vlonder/terras ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding uitgesloten – bouwwerken' met dien verstande dat de breedte niet meer mag bedragen dan 50% van de breedte van het perceel en de hoogte van niet meer bedraagt dan het maaiveld van het achtererf;
c. De bouw van geluidsafschermende en veiligheidsvoorzieningen met een grotere bouw-hoogte dan 3 m, indien dit noodzakelijk is voor een toereikende werking voor geluidsaf-scherming en/of veiligheid.

5.3.4 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

5.4 Specifieke gebruiksregels

5.4.1 Strijdig gebruik

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 14, lid 14.1.

5.4.2 Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 14, lid 14.5

5.4.3 Voorwaardelijke verplichting instandhouding vormgeving/gevelafscheiding

Het gebruik van de gronden met de bestemming 'Tuin' en de aangrenzende gronden met de bestemming 'Wonen' is alleen toegestaan, indien de ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – erfafscheiding' gebouwde erfafscheiding(en) met een hoogwaardige (groene) kwaliteit die grenzen aan het openbaar gebied en die mee-ontworpen zijn bij de aangrenzende woning gehandhaafd blijven.

Artikel 6 Verkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

6.1.1 Algemeen

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. woonstraten, woonerven en pleinen;
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder paden, (ongebouwde) parkeervoorzieningen, geluidsafschermende en veiligheidsvoorzieningen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen, overige verhardingen, speelvoorzieningen, bruggen, viaducten en tunnels ten behoeve van kruisende infrastructuur, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemeen

Op de in artikel 6, lid 6.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

6.2.2 Gebouwen

Op of in de in artikel 6, lid 6.1 bedoelde gronden mogen gebouwen worden gebouwd met inachtneming van de volgende regels:

a. de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 25 m^2;
b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 3 m.

6.2.3 Andere bouwwerken

Op of in de in artikel 6, lid 6.1 bedoelde gronden mogen andere bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemmingen worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 m, waaronder straatmeubilair, bruggen en overige kunstwerken; mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

6.3 Afwijken van de bouwregels

6.3.1 Andere bouwwerken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor de bouw van andere bouwwerken waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 5 m.

6.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

6.4 Specifieke gebruiksregels

6.4.1 Strijdig gebruik

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 14, lid 14.1.

6.4.2 Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 14, lid 14.5.

Artikel 7 Water

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen, waaronder voorzieningen van algemeen nut, oevers en beschoeiingen, bruggen daaronder niet begrepen.

7.2 Bouwregels

Op de in artikel 7, lid 7.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 1 m; mits de (water)verkeersveiligheid gewaarborgd is.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

7.3.1 Bruggen dammen en andere bouwwerken

a. de bouw van bruggen, indien dit noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van een aanliggend perceel of wenselijk voor de verkeersafwikkeling en mobiliteit én 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), 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. de bouw van vlonders met een maximale breedte van 50% van het aangrenzende perceel, indien de waterstaatkundige belangen dit gedogen. Alvorens toepassing te geven aan deze bepaling dient advies te worden ingewonnen bij de waterbeheerder;
d. 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.

7.3.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

7.4 Specifieke gebruiksregels

7.4.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 14, lid 14.1 (Algemene gebruiksregels), wordt in ieder geval verstaan het gebruik van water als ligplaats en/of opslag van boten en andere daarmee gelijk te stellen zaken.

Artikel 8 Wonen

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. maximaal 120 woningen binnen het plangebied (al dan niet in combinatie met een beroep aan huis), nader onderverdeeld in:
   1. maximaal het ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' aangegeven aantal woningen; dan wel
b. bij deze bestemming behorende dan wel eraan ondergeschikte voorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, ontsluitingen, erven, paden, overige verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, groen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen en geluidsafschermende en veiligheidsvoorzieningen.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemeen

Op de in artikel 8, lid 8.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

8.2.2 Hoofdgebouwen

a. een hoofdgebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
b. ter plaatse van de aanduiding 'aaneengebouwd' mogen uitsluitend aaneengebouwde woningen worden gebouwd;
c. ter plaatse van de aanduiding 'twee-aaneen' mogen uitsluitend twee-aaneengebouwde woningen worden gebouwd;
d. ter plaatse van de aanduiding 'gestapeld' mogen uitsluitend gestapelde woningen worden gebouwd;
e. voor zover het figuur 'gevellijn' is opgenomen, dienen nieuwe woningen in, dan wel evenwijdig en maximaal 1 m achter, de aangegeven gevellijn te worden gebouwd;
f. hoofdgebouwen zijn georiënteerd op het figuur 'gevellijn' en/of het openbaar gebied, niet zijnde parkeerhoven;
g. de voor-, zij- en achtergevel(s) van de hoofdgebouwen, zoals deze in de omgevingsvergunning bij de bouw van de woningen zijn opgenomen, worden aangemerkt als bebouwingsgrenzen die niet door hoofdbebouwing mogen worden overschreden;
h. de goot- en bouwhoogte mogen niet meer bedragen dan aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)'.

8.2.3 Voorwaardelijke verplichting vormgeving gevel/erfafscheiding

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van de (hoek)woningen ter plaatse van, dan wel grenzend aan de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – erfafscheiding' wordt alleen verleend indien, naast de voorgevel ook de zijgevel van de woning die gericht is naar openbaar gebied representatief uitgevoerd én georiënteerd zijn op het openbaar gebied én de erfafscheiding(en) grenzend aan het openbaar gebied een hoogwaardige, groene kwaliteit heeft/hebben, dit ter beoordeling van de stedenbouwkundige, waarbij de erfafscheiding(en) mee-ontworpen dienen te worden bij de (aangrenzende) woning én in stand gehouden dienen te worden.

8.2.4 Dakkapellen

Dakkapellen zijn toegestaan voor zover wordt voldaan aan de regels zoals opgenomen in artikel 13, lid 13.3.

8.2.5 Bijbehorende bouwwerken bij hoofdgebouwen

a. bij ieder hoofdgebouw mogen bijbehorende bouwwerken op minimaal 1 m achter de voorgevelrooilijn worden gebouwd, waarbij:
   1. de bouwhoogte van aangebouwde bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan de hoogte van de eerste bouwlaag van het hoofdgebouw, vermeerderd met 0,4 m tot een maximum van 4 m;
   2. de bouwhoogte van vrijstaande bijbehorende bouwwerken niet meer mag bedragen dan 3 m;
   3. de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens bij aaneengebouwde, twee-aaneengebouwde en gestapelde woningen niet minder mag bedragen dan 2 m, indien het perceel aan deze zijde grenst aan het openbaar gebied, tenzij achter de achtergevelrooilijn én in het verlengde van het hoofdgebouw wordt gebouwd; in dat geval mag de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens ook minder bedragen dan 2 m;
   4. de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens bij vrijstaande woningen mag niet minder dan 2 m bedragen, tenzij ten minste 6 m achter de achtergevelrooilijn wordt gebouwd; in dat geval mag de afstand van bijbehorende bouwwerken tot de zijdelingse perceelsgrens ook minder bedragen dan 2 m;
b. de hiervoor bedoelde bijbehorende bouwwerken mogen slechts worden gebouwd, indien:
   1. de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 75 m^2, indien de oppervlakte van het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak en/of volgens het in lid 8.2.2 sub i bepaalde hoofdgebouw, minder dan 300 m^2 bedraagt;
   2. de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 100 m^2, indien de oppervlakte van het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak en/of volgens het in lid 8.2.2 sub i bepaalde hoofdgebouw, tussen de 300 en 500 m^2 bedraagt;
   3. de maximale oppervlakte van de bijbehorende bouwwerken niet meer bedraagt dan 150 m^2, indien de oppervlakte van het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak en/of volgens het in lid 8.2.2 sub i bepaalde hoofdgebouw, meer dan 500 m^2 bedraagt;

en het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak en/of volgens het in lid 8.2.2 sub i bepaalde hoofdgebouw, voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken).

8.2.6 Andere bouwwerken

Er mogen andere bouwwerken worden gebouwd, waarbij geldt dat het perceelsgedeelte met de bestemming 'Wonen', buiten het bouwvlak en/of volgens het in lid 8.2.2 sub i bepaalde hoofdgebouw, voor niet meer dan 50% van de oppervlakte wordt bebouwd (bijbehorende bouwwerken én andere bouwwerken), en waarbij 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;

mits de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

8.3 Afwijken van de bouwregels

8.3.1 Bijbehorende bouwwerken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

a. de bouw van een kap op een vrijstaand bijbehorend bouwwerk, zoals genoemd in 8.2.5 onder a sub 2, op voorwaarden dat:
   1. de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 5 m;
   2. de goothoogte niet meer bedraagt dan 3 m;
b. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot het verlengde van de voorgevel, dan genoemd in 8.2.5 onder a in de aanhef;
c. de bouw van bijbehorende bouwwerken op een kortere afstand tot de zijdelingse perceelgrens, dan genoemd in 8.2.5 onder a sub 3 en 4;
d. de bouw van bijbehorende bouwwerken naast het hoofdgebouw met een diepte van 6 m gemeten vanaf de (verlengde) achtergevel (rooilijn), mits voldaan wordt aan 8.2.5 onder b.

8.3.2 Andere bouwwerken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor:

a. de bouw van erf- en terreinafscheidingen met een grotere bouwhoogte, dan genoemd in 8.2.6; mits de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft;
b. de bouw van andere bouwwerken zoals borstweringen met een bouwhoogte van maximaal 1 m, gemeten vanaf het betreedbaar oppervlak, op een aangebouwd bijbehorend bouwwerk;
c. de bouw van geluidsafschermende en veiligheidsvoorzieningen met een grotere bouw-hoogte dan 3 m, indien dit noodzakelijk is voor een toereikende werking voor geluidsafscherming en/of veiligheid.

8.3.3 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

8.4 Specifieke gebruiksregels

8.4.1 Strijdig gebruik

Ten aanzien van het gebruik dat als strijdig met de bestemming wordt aangemerkt, geldt het bepaalde in artikel 14, lid 14.1.

8.4.2 Beroep aan huis

Ten aanzien van het gebruik voor beroep aan huis geldt het bepaalde in artikel 14, lid 14.2.

8.4.3 Parkeren

Ten aanzien van parkeren geldt het bepaalde in artikel 14, lid 14.5.

8.4.4 Voorwaardelijke verplichting instandhouding vormgeving gevel/erfafscheiding

Het gebruik van de gronden met de bestemming 'Wonen' en de aangrenzende gronden met de bestemming 'Tuin' is alleen toegestaan, indien de ter plaatse van, dan wel grenzend aan de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – erfafscheiding' representatief uitgevoerde én georiënteerde gevels op het openbaar gebied én de gebouwde erfafscheiding(en) met een hoogwaardige (groene) kwaliteit die grenzen aan het openbaar gebied en die mee-ontworpen zijn bij de (aangrenzende) woning gehandhaafd blijven.

Artikel 9 Leiding - Gas

9.1 Bestemmingsomschrijving

9.1.1 Algemeen

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), primair bestemd voor:

a. een aardgastransportleiding ter plaatse van de 'hartlijn leiding - gas' met de daarbij behorende belemmeringenstrook;
b. de aanleg, het herstel en de instandhouding van een aardgastransportleiding.

9.1.2 Rangorde bestemmingen

Indien de belangen van de in lid 9.1.1 bedoelde dubbelbestemming in strijd zijn met de belangen van een andere samenvallende dubbelbestemming dan geldt de volgende rangorde:

1. Waterstaat - Waterkering;
2. Leiding - Gas.

9.2 Bouwregels

Op de voor 'Leiding - Gas' bestemde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten behoeve van de leiding worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 m. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan.

9.3 Afwijken van de bouwregels

9.3.1 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor de bouw van bouwwerken ten behoeve van de onderliggende bestemming(en).

9.3.2 Specifieke randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

De genoemde afwijkingen bij een omgevingsvergunning kunnen slechts worden verleend mits:

a. er geen kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt;
b. de veiligheid met betrekking tot de (gas)leiding niet wordt geschaad;
c. door de bouwwerken geen afbreuk zal worden gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leiding;
d. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder(s);
e. voldaan wordt aan de bepalingen van de onderliggende bestemming(en).

9.3.3 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

9.4 Specifieke gebruiksregels

Het opslaan van goederen, met uitzondering van het opslaan van goederen t.b.v. inspectie en onderhoud van de gastransportleiding, strijdig is met de betreffende bestemming.

9.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.5.1 Verbod

Het is verboden op of boven de in 9.1.1 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 en rooien van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
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 verhogen of verlagen van de grondwaterstand.

9.5.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 9.5.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer ten dienste van de onderliggende en bovenliggende bestemming(en);
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 9.2.

9.5.3 Toelaatbaarheid

De in 9.5.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien:

a. door de werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct of indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige afbreuk zal worden gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 10 Leiding - Gas ontluchtingspunt

10.1 Bestemmingsomschrijving

10.1.1 Algemeen

De voor 'Leiding - Gas ontluchtingspunt' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), primair bestemd voor:

a. een ontluchtingspunt van de aardgastransportleiding en de daarbij behorende belemmeringenstrook;
b. de aanleg, het herstel en de instandhouding van een ontluchtingspunt van de aardgastransportleiding.

10.1.2 Rangorde bestemmingen

Indien de belangen van de in lid 10.1.1 bedoelde dubbelbestemming in strijd zijn met de belangen van een andere samenvallende dubbelbestemming dan geldt de volgende rangorde:

1. Waterstaat - Waterkering;
2. Leiding - Gas;
3. Leiding - Gas ontluchtingspunt.

10.2 Bouwregels

Op de voor 'Leiding - Gas ontluchtingspunt' bestemde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten behoeve van de leiding en het ontluchtingspunt worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 m. Overige gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn niet toegestaan.

10.3 Afwijken van de bouwregels

10.3.1 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor de bouw van bouwwerken ten behoeve van de onderliggende bestemming(en).

10.3.2 Specifieke randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

De genoemde afwijkingen bij een omgevingsvergunning kunnen slechts worden verleend mits:

a. er geen kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt;
b. de veiligheid met betrekking tot de (gas)leiding niet wordt geschaad;
c. door de bouwwerken geen afbreuk zal worden gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leiding;
d. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder(s);
e. voldaan wordt aan de bepalingen van de onderliggende bestemming(en).

10.3.3 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de bouwregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in Artikel 15, lid 15.2

10.4 Specifieke gebruiksregels

Het opslaan van goederen, met uitzondering van het opslaan van goederen t.b.v. inspectie en onderhoud van de gastransportleiding, strijdig is met de betreffende bestemming.

10.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.5.1 Verbod

Het is verboden op of boven de in 3.1.1 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 en rooien van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
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 verhogen of verlagen van de grondwaterstand.

10.5.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 10.5.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer ten dienste van de onderliggende en bovenliggende bestemming(en);
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 10.2.

10.5.3 Toelaatbaarheid

De in 10.5.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien:

a. door de werken of werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct of indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige afbreuk zal worden gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 11 Waterstaat - Waterkering

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), primair bestemd voor:

a. waterkering;
b. de waterhuishouding.

11.2 Bouwregels

Op de in artikel 11, lid 11.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 1 m.

11.3 Afwijken van de bouwregels

11.3.1 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.

11.3.2 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, tenzij de bouwwerken niet direct op of in deze bestemming plaatsvinden.

11.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in artikel 14, lid 14.1 (Algemene gebruiksregels), wordt in ieder geval verstaan het gebruik van water als ligplaats en/of opslag van boten en andere daarmee gelijk te stellen zaken.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 12 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 13 Algemene bouwregels

13.1 Ondergeschikte bouwonderdelen

13.1.1 Hoogte

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van goot- en bouwhoogten worden ondergeschikte bouwonderdelen van bouwwerken, zoals schoorstenen, antennes, liftopbouwen, opbouwen voor technische systemen 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.

13.1.2 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 bouwonderdelen van bouwwerken, zoals:

a. plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, brandtrappen, ventilatiekanalen, inspringende 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;
b. luifels boven voordeuren waarvan de overschrijding van de bouwgrens of bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 1 meter, mits deze niet boven openbaar (toegankelijk) gebied worden gesitueerd;
c. balkons en galerijen waarvan de overschrijding van de bouwgrens of bestemmingsgrens niet meer bedraagt dan 2 meter en minimaal 2,5 meter boven openbaar (toegankelijk) gebied zijn gesitueerd;

buiten beschouwing gelaten.

13.1.3 Bestaande ondergeschikte bouwonderdelen

Bouwwerken, welke niet voldoen aan het bepaalde in de leden 13.1.1 en 13.1.2, 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.

13.2 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.

13.3 Dakkapellen

13.3.1 Dakkapellen

Dakkapellen mogen worden gebouwd voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, waarbij een dakkapel in het voordakvlak of een naar openbaar toegankelijk gebied gekeerd zijdakvlak mag worden gebouwd, mits deze qua maatvoering, vormgeving en situering gelijk is aan de dakkapellen die deel uitmaken van de omgevingsvergunning van de woningen in dezelfde typologie.

13.3.2 Afwijken dakkapel

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 13, lid 13.3.1.

13.3.3 Algemene randvoorwaarden voor afwijken

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

13.4 Geluidsbelasting

De geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige gebouwen mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde uit de Wet geluidhinder of de vastgestelde hogere grenswaarde, inclusief de bijbehorende randvoorwaarden voor het geluidgevoelige gebouw en buitenruimte van die hogere grenswaarde.

Artikel 14 Algemene gebruiksregels

14.1 Strijdig gebruik

14.1.1 Algemeen verbod

Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken in strijd met de bestemming.

14.1.2 Gebruik van onbebouwde gronden

Onder strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

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. het opslaan van vuurwerk;
e. prostitutie;
f. een seksinrichting;
g. het plaatsen of geplaatst houden van onderkomens;

met uitzondering van:

h. vormen van gebruik, die verenigbaar zijn met het doel waarvoor de grond ingevolge de bestemming, de bestemmingsomschrijving en/of de overige regels mag worden gebruikt;
i. het opslaan van bouwmaterialen, puin en specie in verband met normaal onderhoud, dan wel ter verwezenlijking van de bestemming.

14.1.3 Gebruik van bouwwerken

Onder strijd met de bestemming wordt in ieder geval verstaan:

a. vrijstaande bijbehorende bouwwerken, bedrijfsgebouwen, garageboxen en/of andere niet voor bewoning bestemde gebouwen te gebruiken als woning;
b. woningen te gebruiken voor/als beroeps- of bedrijfsmatige werkruimte, zulks met uitzondering van het bepaalde in artikel 14, lid 14.2 (beroep aan huis) of, indien daartoe een omgevingsvergunning voor het afwijken is verleend, met uitzondering van het bepaalde in artikel 14, lid 14.3 (bedrijf aan huis);
c. de in het plan toegestane bouwwerken te gebruiken voor prostitutie en/of als seksinrichting;
d. bouwwerken te gebruiken voor het opslaan van vuurwerk;
e. een woning te gebruiken voor het huisvesten van meer dan één huishouden (=kamerverhuur);

14.2 Beroep aan huis

Indien op grond van de bestemming een beroep aan huis is toegestaan, dan mag een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken bij de (bedrijfs)woning of een gedeelte daarvan gebruikt worden voor beroep aan huis, onder de voorwaarden dat:

a. de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd,
b. de beroepsmatige activiteiten worden uitgeoefend door degene die op het perceel woonachtig is;
c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedragen mag bedragen, met een maximum van 50 m^2;
d. er geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
e. in de omgeving geen onevenredige toename van de verkeersbelasting mag optreden;
f. er geen vergunningplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht mogen plaatsvinden;
g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij:

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;

h. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie.

14.3 Ondergeschikte bouwonderdelen

Voor zover het gebruik van ondergeschikte bouwonderdelen zoals bedoeld in artikel 13, lid 13.1 niet past binnen de desbetreffende bestemming, worden deze gebruiksregels buiten beschouwing gelaten.

14.4 Ophogen en afgraven gronden

Het is verboden de gemiddelde hoogte van het maaiveld van de bouwpercelen grenzend aan de Rodenrijseweg, 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, met uitzondering van de noodzakelijke ophogingen voor een structurele kadeverbetering conform de eisen van de waterbeheerder, zoals vastgelegd in de Beleidsregel veendijken van 11 december 2007 of dienst rechtsopvolger, en verbeeld in de figuren 4.1. en 7.4.

14.5 Voorwaardelijke verplichting parkeren

a. Voor zover elders in de regels naar dit lid is verwezen, geldt dat bij het bouwen, het uitbreiden en/of het wijzigen van het bestaande gebruik van gebouwen en gronden 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. bij de bouw van twee-aaneengebouwde en (geschakelde) vrijstaande woningen dienen twee parkeerplaatsen per woning op eigen terrein te worden gerealiseerd en in stand gehouden te worden.
c. van het bepaalde onder a en b kan worden afgeweken, indien op basis van het advies van verkeerskundige blijkt dat er op andere wijze is/wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, of het voldoen aan het geldende gemeentelijke parkeerbeleid door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

14.6 Afwijken van de algemene gebruiksregels

14.6.1 Bedrijf aan huis

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het op grond van de bestemming toegestane gebruik, voor de uitoefening van een bedrijf aan huis in een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken, onder de voorwaarden dat:

a. de woonfunctie in overwegende mate wordt gehandhaafd,
b. de bedrijfsmatige activiteiten worden uitgeoefend door degene die op het perceel woonachtig is;
c. de totale bedrijfsvloeroppervlakte per perceel niet meer dan 25% bedragen mag bedragen, met een maximum van 50 m^2;
d. er geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
e. in de omgeving geen onevenredige toename van de verkeersbelasting mag optreden;
f. er geen vergunningplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer/Wet algemene bepalingen omgevingsrecht mogen plaatsvinden;
g. er geen detailhandelsactiviteiten plaatsvinden, tenzij:
    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;

h. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie;
i. uitsluitend bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan uit milieucategorie 1, zoals bedoeld in als Bijlage 1 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 bedrijfsactiviteiten.

14.6.2 Bed & breakfast

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het op grond van de bestemming toegestane gebruik, voor bed & breakfast in een gedeelte van de (bedrijfs)woning en/of de bijbehorende bouwwerken, onder de voorwaarden dat:

a. de woonfunctie blijft als hoofdfunctie behouden;
b. de exploitatie moet plaatsvinden door degene die op het perceel woonachtig is;
c. de totale vloeroppervlakte aan logeereenheden mag per perceel niet meer bedragen dan 25 % van het woonoppervlak met een maximum van 75 m²;
d. er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
e. het aantal logeereenheden mag niet meer bedragen dan 4 per woning;
f. in de omgeving mag geen onevenredige toename van de verkeersbelasting optreden;
g. op eigen terrein dient te worden voorzien in de eigen parkeerbehoefte naast het oorspronkelijk aantal parkeerplaatsen op eigen terrein voor de woonfunctie.

14.6.3 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.

14.6.4 Algemene randvoorwaarden voor afwijken van de gebruiksregels

Afwijken is slechts mogelijk mits wordt voldaan aan de voorwaarden zoals bedoeld in artikel 15, lid 15.2.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

15.1 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 bouwonderdelen zoals bepaald in artikel 13 'Algemene bouwregels' leden 13.1.1 en 13.1.2 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 moet worden voldaan aan de volgende punten:
    1. een goede landschappelijke, stedenbouwkundige en architectonische inpassing van deze voorzieningen, mits dit ruimtelijk inpasbaar is in relatie tot de visuele kwaliteit van gebouw en omgeving en landschappelijke gebieden, en op vooraarde dat 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;
    4. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de Luchtverkeersleiding Nederland;
g. de bouw van andere bouwwerken tot 15 m.

15.2 Algemene randvoorwaarden voor afwijken

Afwijken is slechts mogelijk 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. dit ruimtelijk inpasbaar is gelet op:
    1. de ruimtelijke 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 milieu;

c. de natuurlijke, cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de grond, dan wel de mogelijkheid van herstel van die waarden niet onevenredig wordt verkleind en de overige belangen niet onevenredig worden geschaad;
d. de verkeersaantrekkende werking in overeenstemming is met de functie en vormgeving van de wegen in de nabije omgeving;
e. voorzien wordt in de (extra) parkeerbehoefte.

Artikel 16 Algemene wijzigingsregels

16.1 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.

16.2 Dubbelbestemmingen en aanduidingen

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 toevoegen van de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' of de aanduiding 'archeologische waarden', indien uit nader archeologisch onderzoek is gebleken dat sprake is van een gebied met hoge oudheidkundige waarden die gehandhaafd dienen te blijven;
b. het verwijderen van en/of wijzigen van de situering van de dubbelbestemming 'Leiding' van welke aard dan ook en/of de daarbij behorende zone(s) met maximaal 25 m vanuit de hartlijn van de leiding naar beide zijden, indien dit in verband met de herinrichting van het gebied of in verband met (landelijke) veiligheidsrichtlijnen wenselijk of noodzakelijk is, er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leiding en er voldaan blijft worden aan de minimale toetsingsafstanden. Alvorens toepassing te verlenen aan deze regel winnen burgemeester en wethouders advies in bij een, ter zake de veiligheid van leidingen, deskundige instantie zoals het RIVM of de beheerder(s) van de leiding;
c. het wijzigen van de bestemmingen ten behoeve van de aanleg van een (ondergrondse) leiding van welke aard dan ook. Alvorens toepassing te geven aan deze regel winnen burgemeester en wethouders advies in bij een, ter zake de veiligheid van leidingen, deskundige instantie zoals het RIVM of de beheerder(s) van de leiding;
d. het geheel verwijderen en/of wijzigen van gebiedsaanduidingen, indien dit:
    1. in verband met de herinrichting van inrichtingen en bedrijven wenselijk en/of vereist is; en/of
    2. in verband met gewijzigde milieuhinder, wetgeving en/of beschermingsregimes wenselijk en/of vereist is;
e. het geheel verwijderen en/of wijzigen van functieaanduidingen, indien dit in verband met de herinrichting van inrichtingen en bedrijven vereist is en dit geen verruiming van de bouw- of gebruiksmogelijkheden inhoudt.

Artikel 17 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 18 Overgangsrecht

18.1 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.

18.2 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 19 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan "Hordijk-locatie".

Bijlage bij regels

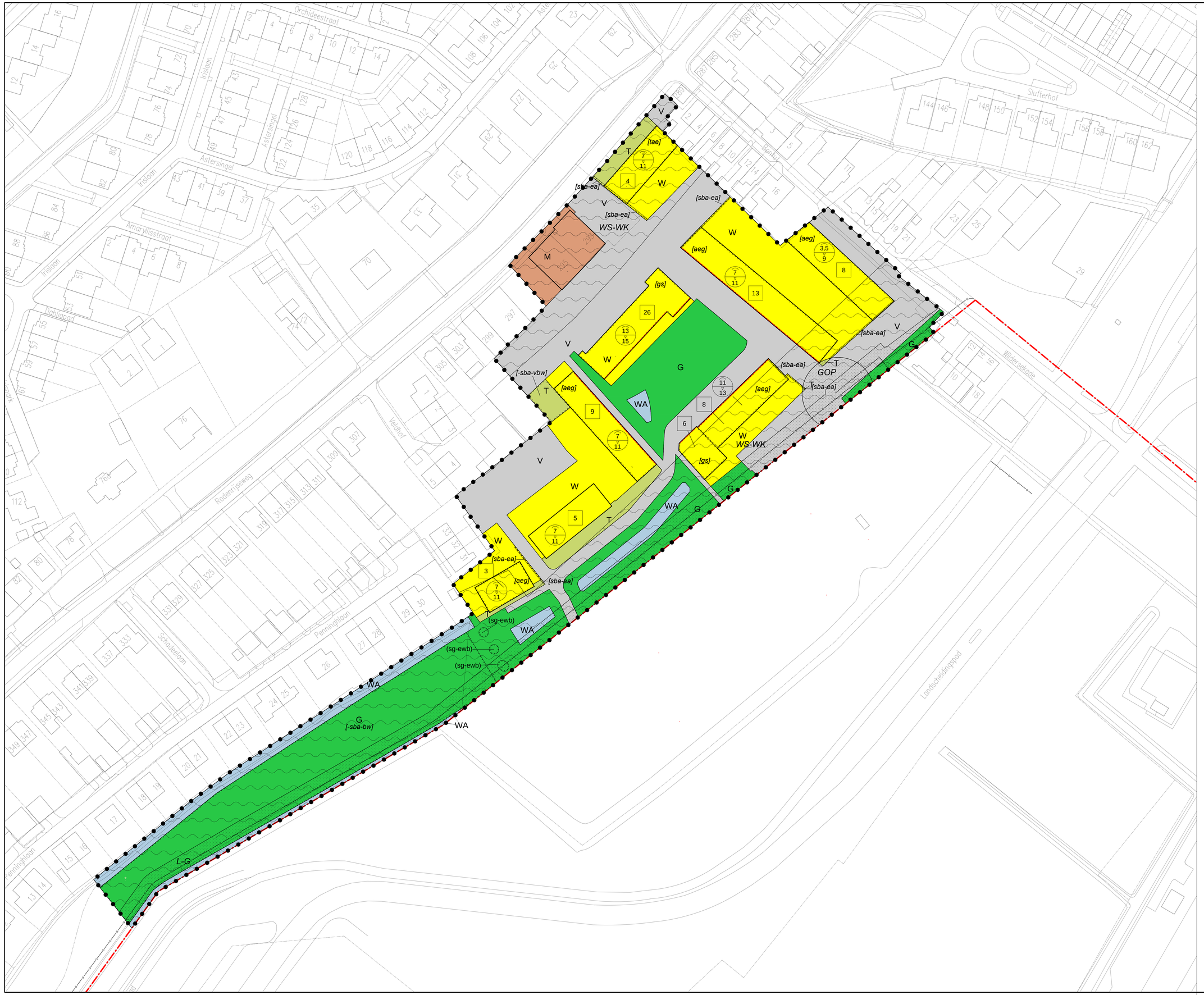
Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten

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

Plangebied

Enkelbestemmingen

- G — Groen
- M — Maatschappelijk
- T — Tuin
- V — Verkeer
- WA — Water
- W — Wonen

Dubbelbestemmingen

- L-G — Leiding - Gas
- GOP — Leiding - Gas ontluchtingspunt
- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Functieaanduidingen

- (sg-ewb) — specifieke vorm van groen - ecologisch waardevolle bomen

Bouwvlakken

bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [aeg] — aaneengebouwd
- [gs] — gestapeld
- [sba-ea] — specifieke bouwaanduiding - erfafscheiding
- [-sba-bw] — specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bouwwerken
- [-sba-vbw] — specifieke bouwaanduiding uitgesloten - voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken
- [tae] — twee-aaneen

Maatvoeringen

- 8 — maximum aantal wooneenheden
- 3,5 / 9 — maximum goothoogte (m) / maximum bouwhoogte (m)

Figuren

- gevellijn
- hartlijn leiding - gas

gemeentegrens Lansingerland-Rotterdam

Vast te stellen

OVERLEG	
TERINZAGELEGGING ONTWERP	
VASTGESTELD	
GEWIJZIGD	
DATUM PLOT	25-7-2019
USER	G.Jacobson

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan

Hordijk-locatie

IDN		NL.IMRO.1621.BP0183-VAST	
WERKNR.	617.137.90	FORMAAT	A0
SCHAAL	1:500	PROJECTMAP	Z:\617.137.90\3-Projectmaatvoeringsbeg
DATUM	3 oktober 2019	BESTAND	RO-BP-617.137.90-VB-VAST_Lansingerland.dwg
GETEKEND	gj/ak	BLAD	.1/1

N

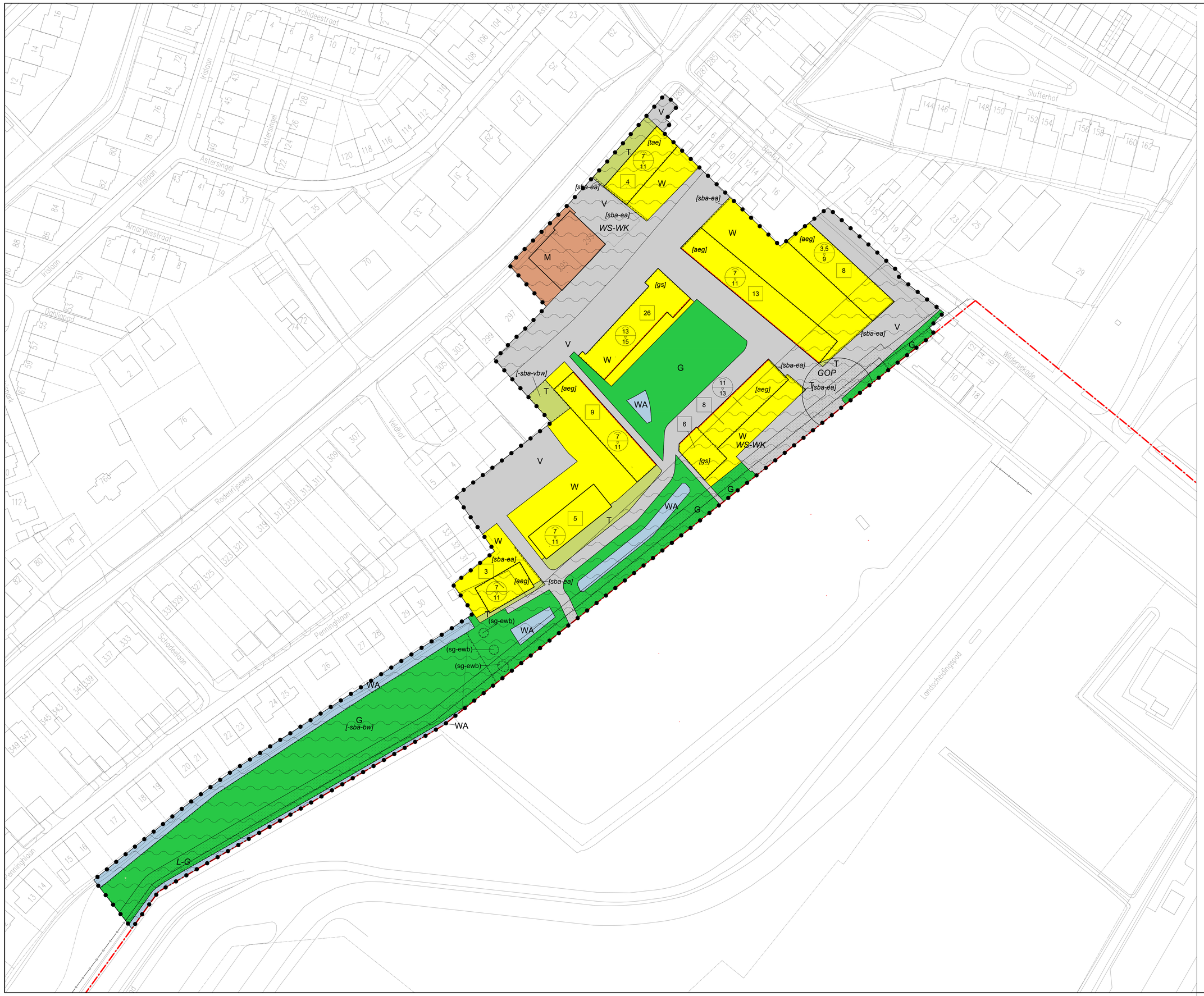
KuiperCompagnons

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

Bijlage 10 Verbeelding Bestemmingsplan Hordijk-Locatie, KuiperCompagnons, d.d. 21 februari 2019



Plangebied

Plangebied

Enkelbestemmingen

- G — Groen
- M — Maatschappelijk
- T — Tuin
- V — Verkeer
- WA — Water
- W — Wonen

Dubbelbestemmingen

- L-G — Leiding - Gas
- GOP — Leiding - Gas ontluchtingspunt
- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Functieaanduidingen

- (sg-ewb) — specifieke vorm van groen - ecologisch waardevolle bomen

Bouwvlakken

bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [aeg] — aaneengebouwd
- [gs] — gestapeld
- [sba-ea] — specifieke bouwaanduiding - erfafscheiding
- [-sba-bw] — specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bouwwerken
- [-sba-vbw] — specifieke bouwaanduiding uitgesloten - voor bewoning bedoelde bijbehorende bouwwerken
- [tae] — twee-aaneen

Maatvoeringen

- 8 — maximum aantal wooneenheden
- 3,5 / 9 — maximum goothoogte (m) / maximum bouwhoogte (m)

Figuren

- gevellijn
- hartlijn leiding - gas

gemeentegrens Lansingerland-Rotterdam

Ontwerp

OVERLEG

TERINZAGELEGGING ONTWERP

VASTGESTELD

GEWIJZIGD

Gemeente Lansingerland

Bestemmingsplan

Hordijk-locatie

IDN	NL.IMRO.1621.BP0183-ONTW
WERKNR.	617.137.90
SCHAAL	1:500
DATUM	21 februari 2019
GETEKEND	gj/ak
FORMAAT	A0
PROJECTMAP	J:\617.137.90\3-Projectmaatvoeringsbeg.dwg
BESTAND	RO-BP-617137.90-VB-ONW_Lansingerland.dwg
BLAD	1/1

N

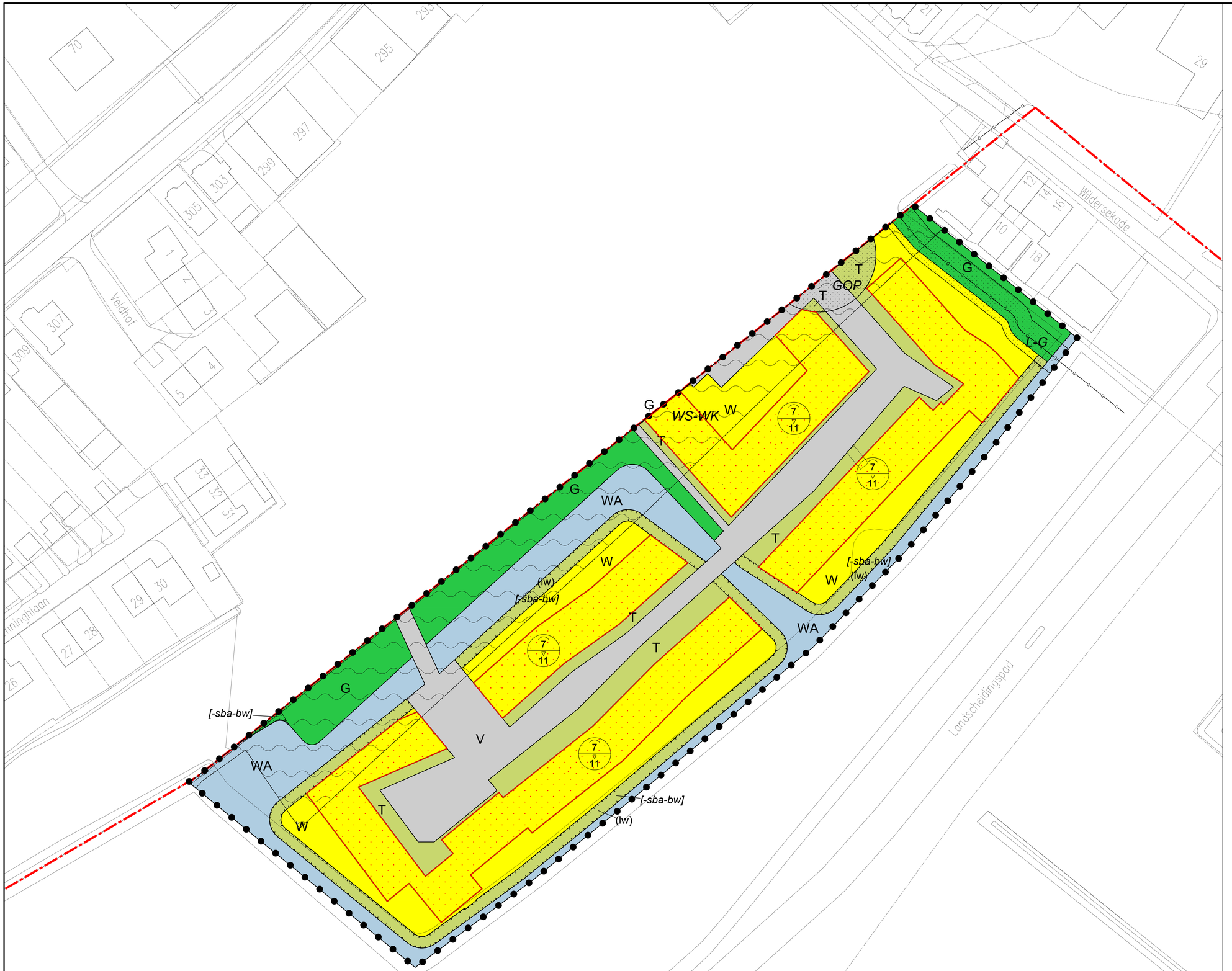
KuiperCompagnons

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

DATUM PLOT 27-2-2019
USER Adam



Plangebied

Plangebied

Enkelbestemmingen

- G — Groen
- T — Tuin
- V — Verkeer
- WA — Water
- W — Wonen

Dubbelbestemmingen

- L-G — Leiding - Gas
- GOP — Leiding - Gas ontluchtingspunt
- WS-WK — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- overige zone - wonen

Functieaanduidingen

- (lw) — landschapswaarden

Bouwvlakken

- bouwvlak

Bouwaanduidingen

- [-sba-bw] — specifieke bouwaanduiding uitgesloten - bouwwerken

Maatvoeringen

- 3,5 / 9 — maximum goothoogte (m) / maximum bouwhoogte (m)

Figuren

- hartlijn leiding - gas

Ontwerp

OVERLEG

TERINZAGELEGGING ONTWERP

VASTGESTELD

GEWIJZIGD

DATUM PLOT 28-2-2019
USER GJacobson

Gemeente Rotterdam

Bestemmingsplan

Hordijk-locatie

IDN	NL.IMRO.0599.BP2134Hordijkloc-on01
WERKNR.	617.137.90
SCHAAL	1:500
DATUM	27 februari 2019
GETEKEND	gj/ak
FORMAAT	A1
PROJECTMAP	J:\617\137\903 Projectresultaat\verbeelding\dwg
BESTAND	RO-BP-617137901-VB-ON03_Rotterdam.dwg
BLAD	.1/1

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

Datum Raad
3 oktober 2019

Portefeuillehouder
Kathy Arends

Registratienummer
BR1900095

Onderwerp
Vaststelling welstandscriteria "Hordijk-locatie"

Gevraagde beslissing
De Welstandsnota uit april 2012 partieel te herzien door toevoeging van de welstandscriteria “Hordijk-locatie” aan de Welstandsnota.

Samenvatting
De welstandscriteria “Hordijk-locatie” (hierna te noemen: welstandscriteria) geeft een toetsingskader voor de Welstand voor de beoogde woningbouwontwikkeling van de Hordijk-locatie. De bestaande welstandscriteria houden geen rekening met de woningbouwontwikkeling en het daarbij behorende hoge ambitieniveau. De welstandscriteria worden als aanvulling op de welstandsnota vastgesteld door uw gemeenteraad. De welstandscriteria hebben van 26 april tot en met 6 juni 2019 zes weken ter inzage gelegen. Er zijn in deze termijn geen (inspraak)reacties ingediend. De welstandscriteria “Hordijk-locatie” kunnen nu ongewijzigd worden vastgesteld.

De vaststelling van de welstandscriteria vindt gelijktijdig met het bestemmingsplan “Hordijk-locatie” plaats. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan is een separaat voorstel ingediend bij uw gemeenteraad. Ook in de gemeente Rotterdam worden deze welstandscriteria vastgesteld.

Financiële consequenties
Voor de kosten voor de ambtelijke begeleiding van de procedure e.d. is een anterieure overeenkomst gesloten; de kosten voor het opstellen van de welstandscriteria komen rechtstreeks voor rekening van de ontwikkelaar.

Verdere procedure
Publicatie in het gemeenteblad en ter inzage legging van het besluit en de vastgestelde welstandscriteria.

Juridische aspecten
De procedure is geregeld in artikel 12 en 12a van de Woningwet en de inspraak is geregeld in artikel 150 van de Gemeentewet en uitgewerkt in de gemeentelijke Verordening Inspraak en Interactieve beleidsvorming Lansingerland 2018.
Tegen het vaststellingsbesluit staat geen bezwaar en/of beroep open.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
- De welstandscriteria zijn afgestemd met de ontwikkelaar, de stedenbouwkundige en de gemeente Rotterdam.
- De ontwerpwelstandscriteria hebben vanaf 26 april tot en met 6 juni 2019 voor een ieder ter inzage gelegen.

Duurzaamheid
In het plan voor de Hordijk-locatie is ruim aandacht besteed aan het thema duurzaamheid. Dit is ook vastgelegd in de anterieure overeenkomst. Er is bekeken welke thema's kansen bieden. Deze thema's zijn, waar nodig, verwerkt in de welstandscriteria.

Bijlage
1. Welstandscriteria "Hordijk-locatie" (T19.11495)

Toelichting

Beoogd maatschappelijk effect
De gewenste beeldkwaliteit voor de Hordijk-locatie borgen in de Welstandsnota.

Kernargumenten
1. Er zijn geen reacties binnengekomen op de (ontwerp)welstandscriteria
In de periode dat de welstandscriteria ter inzage hebben gelegen zijn geen reacties ontvangen.

2. De welstandscriteria geven een toetsingskader voor de Welstand voor de beoogde ontwikkeling van de Hordfijk-locatie
Gezien de oppervlakte van de Hordijk-locatie, het ontbreken van een bestaande ruimtelijke structuur en ruimtelijke karakteristieken in het gebied in combinatie met de functiewisseling van het gebied van bedrijf naar wonen zijn de gebiedsgerichte welstandscriteria uit de welstandsnota niet goed bruikbaar. De welstandscriteria geven de welstandscommissie een toetsingskader, zodat het hoge ambitieniveau voor de woningen ook gerealiseerd wordt.

Raadsbesluit

Datum Raad
3 oktober 2019
Registratienummer
BR1900095

Onderwerp
Vaststelling welstandscriteria "Hordijk-locatie"

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het voorstel

Overwegende dat
- de welstandscriteria "Hordijk-locatie" (hierna te noemen: welstandscriteria) worden toegevoegd aan de welstandsnota voor de beoordeling van aanvragen om een omgevingsvergunning voor de woningen op de Hordijk-locatie;
- de welstandscriteria een aanvullende werking hebben op de vastgestelde regels in de Welstandsnota in hoofdstuk 4.7;
- de welstandscriteria zes weken ter inzage hebben gelegen van 26 april tot en met 6 juni 2019 en een ieder een inspraakreactie heeft kunnen indienen;
- er tijdens de inzageperiode geen inspraakreacties zijn ontvangen op de welstandscriteria.

Gelet op
- artikel 12 en 12a van de Woningwet;
- artikel 150 Gemeentewet (inspraak);
- de gemeentelijke Verordening Inspraak en Interactieve beleidsvorming Lansingerland 2018.

Besluit
De Welstandsnota uit april 2012 partieel te herzien door toevoeging van de welstandscriteria “Hordijk-locatie” aan de Welstandsnota.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Welstandscriteria Hordijk-locatie

Voor de ontwikkellocatie Hordijk zijn welstandscriteria geformuleerd. Deze criteria moeten ervoor zorgen dat het gewenste kwaliteitsbeeld uit het stedenbouwkundige plan ook in de realisatiefase wordt gerealiseerd. Deze criteria vormen het toetsingskader op basis waarvan de welstandscommissie bouwaanvragen toetst aan redelijke eisen van welstand.

NB: bij strijdigheid van de onderstaande criteria met de bepalingen uit het bestemmingsplan prevaleren de bepalingen uit het bestemmingsplan.

Algemeen

- Toepassing van materialen die (bij normaal onderhoud) op een zodanige manier verouderen dat ze geen negatieve impact hebben op de uitstraling van het gebouw.
- Detaillering is zorgvuldig en ondersteund het architectonisch concept.
- Toepassing van hoogwaardige natuurlijke materialen zoals bijvoorbeeld baksteen, hout, zink, metselwerk en keramische dakpannen.
- Bij het materiaalgebruik dient uitgegaan te worden van natuurlijke aardse kleurstellingen of (incidenteel) wit gekeimd.
- Het gebruik van signaalkleuren is niet toegestaan.
- Erfscheidingen met een hoogte tot 1,0 meter worden uitgevoerd als groenblijvende haag.
- Erfscheidingen hoger dan 1,0 meter en grenzend aan het openbaar gebied worden uitgevoerd als klimplant langs gaashek, groenblijvend en gecombineerd met diversiteit aan bloeiende klimplanten.

Specifiek

Woningen Bonfut

- Woningen hebben een zadeldak en zijn georiënteerd op het openbare gebied. Bij de entree naar de wijk kan een kapaccent worden opgenomen en dient de kopgevel minimaal 2 ramen te hebben.
- De woningrij dient een samenhangende eenduidige uitstraling te krijgen die past bij de Bonfut.

Appartementengebouw

- Appartementengebouw wordt als alzijdig volume ontworpen
- De bovenste laag kan deels uitgevoerd worden in een andere kleur of ander verband metselwerk of dakpannen.
- Balkons kunnen deels gekoppeld worden.
- De galerijzijde dient zorgvuldig te worden uitgewerkt (passend bij het alzijdig karakter van het appartementsgebouw).
- De koppen kunnen verbijzonderd worden middels een hoogteaccent, de lange zijdes worden opgeknipt in te onderscheiden eenheden (bijvoorbeeld middels een andere kleur metselwerk).
- Er dient een directe verbinding vanaf de Brink te zijn naar de entreehal.

(Schier)Eiland(en)

- Woningen zijn georiënteerd op het openbare gebied, de kapvorm bestaat uit zadeldaken of samengestelde daken.
- Aanbouwen zijn afgestemd op de architectuur van het hoofdvolume.
- Woningen hebben een traditioneel ontwerp met kappen en klassieke maatvoeringen passend bij de landelijke en traditionele omgeving waaraan de locatie grenst en ook deel van uitmaakt.
- De detaillering is zorgvuldig; zoals bijvoorbeeld goten die deel uitmaken van een betimmerd overstek of topgevels met verholen goten.
- Voordeuren zijn geprofileerd en/of worden geaccentueerd door een kader of een luifel.

Rijwoningen

- Woningen zijn georiënteerd op het openbare gebied, de kapvorm bestaat uit zadeldaken of samengestelde daken of incidenteel een plat dak.
- De kopwoningen dienen een tweezijdige oriëntatie te hebben en hier kan een kapaccent worden opgenomen. De kopgevel dient minimaal 2 ramen te hebben.
- Aanbouwen zijn afgestemd op de architectuur van het hoofdvolume.
- Woningen hebben een traditioneel ontwerp met klassieke maatvoeringen passend bij de landelijke en traditionele omgeving waaraan de locatie grenst en ook deel van uitmaakt.
- Lange rijen dienen te worden vermeden door de zadeldaken af en toe te onderbreken door dwarskappen of gevelsprongen.
- De detaillering is zorgvuldig; zoals bijvoorbeeld goten die deel uitmaken van een betimmerd overstek of topgevels met verholen goten.
- Voordeuren zijn geprofileerd en/of worden geaccentueerd door een kader of een luifel.

Openbaar gebied

Voor de openbare ruimte gelden een aantal kwaliteitscriteria. Deze criteria hebben als doel om ervoor te zorgen dat de bebouwing en de openbare ruimte na realisatie tezamen een eenheid vormen en elkaar in uitstraling en kwaliteitsniveau versterken.

NB: bij strijdigheid van de onderstaande criteria met de bepalingen uit de Leidraad inrichting openbare ruimte (Lior) prevaleren de bepalingen uit het Lior.

- De verharding ter plaatse van de Brink straalt eenheid uit.
- Aan de voorzijde van de rijwoningen aan de Brink wordt een Delftse stoep gecreëerd.
- Verharding in het hele plan heeft een ambachtelijke uitstraling door genuanceerd kleurgebruik en afwisseling van formaten en verbanden.
- Kleurgebruik van verhardingen wordt afgestemd op het kleurgebruik van de gevels van de woningen.
- Eiland en schiereiland worden uitgevoerd op wijze die uniciteit en ‘eilandgevoel’ onderstreept, door de kleurstelling en uitwerking van het straatprofiel.
- Eiland en schiereiland worden op één niveau uitgevoerd, zonder separaat voetpad en rijbaan. De wegbreedte varieert en krijgt een inrichting waaruit blijkt dat de auto te gast is, legverbanden en steenformaten onderstrepen het karakter van dubbelgebruik. De inrichting werkt snelheidsremmend.
- De boomkeuze benadrukt de beleving van de seizoenen. Er wordt gekozen voor bomen die bloeien en voor bomen die mooi verkleuren in voorjaar en herfst. Door de diversiteit aan soorten verandert het beeld voortdurend.
- De boomkeuze wordt gebaseerd op de bomenlijst van de gemeente.
- Plantkeuze en keuze van onderbegroeiing stimuleert de biodiversiteit en ondersteunt de beleving van de seizoenen.
- Vrijliggende paden in het groen worden in een vorm van halfverharding uitgevoerd.
- De Brink wordt ingericht als een groen verblijfsgebied met spelaanleidingen voor kinderen van 0 tot 6 en gelegenheid tot ontmoeting.
- Het Park wordt groen ingericht, waarbij de dijk zichtbaar wordt en spelaanleidingen voor oudere kinderen worden geïntegreerd.
- Publieke oevers worden zoveel mogelijk natuurlijk uitgevoerd.

Bonfut

Kapaccent mogelijk bij entree wijk

Eenduidige uitstraling van de rij

Rijwoningen

Lange rijen worden onderbroken door dwarskappen of gevelsprongen

De landelijke en traditionele stijl met zadeldaken in rijwoningen af en toe te onderbreken door dwarskappen, dakkapellen of gevelsprongen met de voordeuren geprofileerd en/of geaccentueerd door een kader of een luifel.

(Schier)eiland

Topgevels met verholen goten Getimmerde goten met overstek

Landelijke en traditionele stijl met natuurlijke aardse kleurstellingen of (incidenteel) wit gekeimd

Getimmerde goten met overstek

Erfafscheidingen

Erfscheidingen met een hoogte tot 1,0 meter worden uitgevoerd als groenblijvende haag.
Erfscheidingen hoger dan 1,0 meter en grenzend aan het openbaar gebied worden uitgevoerd als klimplant langs gaashek, groenblijvend en gecombineerd met diversiteit aan bloeiende klimplanten.

Raadsvoorstel

Datum Raad
3 oktober 2019

Portefeuillehouder
Kathy Arends

Registratienummer
BR1900097

Onderwerp
Vaststelling Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs

---

Gevraagde beslissing
De Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland vast te stellen.

Samenvatting

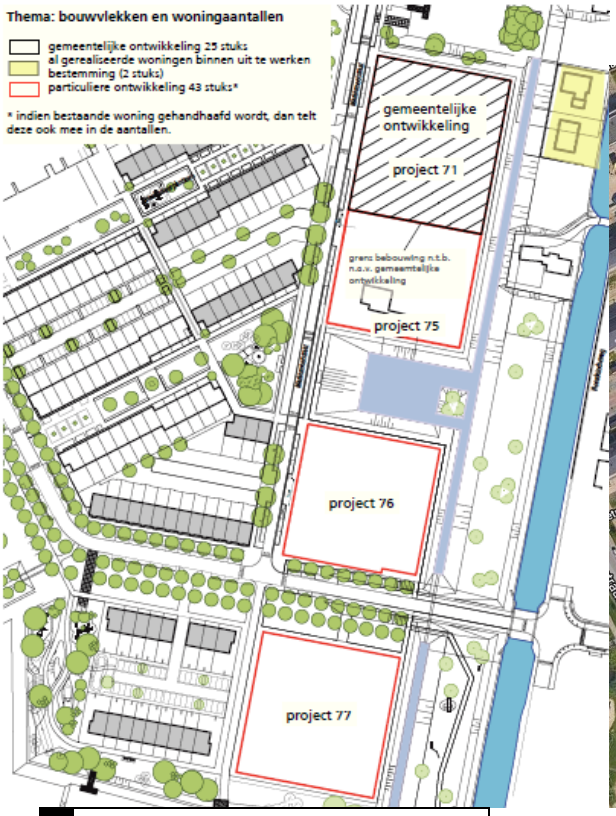
Op 24 april 2019 informeerden wij u per brief over de ter inzage legging van de ontwerpgeurverordening Noordeindseweg 11b te Berkel en Rodenrijs met de bijbehorende geurgebiedsvisie in het kader van de zienswijzetermijn. De ontwerpen hebben vanaf 2 mei tot en met 12 juni 2019 voor iedereen ter inzage gelegen. In deze periode zijn geen zienswijzen ingediend. De geurverordening kan nu ongewijzigd door de gemeenteraad worden vastgesteld.

Aanleiding
De gemeente wil met ontwikkelende partijen in gesprek gaan om eengezinswoningen te bouwen in project 71 in de Meerpolder, tussen de Noordeindseweg en de Markermeerstraat ter hoogte van de Slotermeerstraat. Nabij de ontwikkellocatie zit aan de Noordeindseweg 11b een paardenhouderij (Van der Burg). Hoewel de bestemming ter plaatse van de paardenhouderij, net als in project 71, 'Wonen - uit te werken 1' is, is er sprake van een overgangssituatie en dient er rekening gehouden met de afstands-normen uit de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) tussen de nieuwe woningen en de paardenhouderij. Voor de onderhavige locatie geldt een afstand van 100 m tussen het (emissiepunt) van het dierenverblijf/ stal en de toekomstige woningen. Om woningbouw op de locatie 'project 71' mogelijk te maken, is een aanpassing van de wettelijke afstand voor geur van de aanwezige paardenhouderij noodzakelijk.

Werking en inhoud verordening
De wet biedt de mogelijkheid om met een verordening af te wijken van afstanden uit de Wgv. De gemeenteraad kan bepalen dat voor (delen van) het grondgebied andere waarden of afstanden gelden, die moeten worden vastgelegd in een gemeentelijke verordening. Bij het opstellen van een verordening moet een afweging gemaakt worden. De verordening wordt onderbouwd met bijgaande geurgebiedsvisie.

Op basis van de verordening mag in dit gebied een afstand van dierenverblijven c.q. emissiepunten tot de woningen van 50 in plaats van 100 meter worden aangehouden. Met de geurverordening verslechtert het woon- en leefklimaat niet; er zijn al bestaande woningen in de nabijheid van het bedrijf aanwezig. Vanuit de bestaande woningen, waar de geurcirkel al overheen liep, zijn geen overlastmeldingen bekend. Gezien het kleinschalige karakter van de paardenhouderij en het een kindgerichte voorziening voor de wijk betreft, geeft aan dat het bedrijf als acceptabel wordt beschouwd. Verder zullen de aspecten stof vanuit de stal en geluid in verband met aan- en afrijdend verkeer, gelet op de afstand tot het plangebied respectievelijk de kleinschaligheid van de activiteiten, niet leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat. Omdat er nu ook al woningen binnen de geurcontour bevinden, is er ook geen sprake van

aantasting van bestaande rechten. Het bedrijf kan ook niet meer uitbreiden, omdat de gronden al bestemd zijn voor wonen.



geurcirkel 50 meter vanaf stal

geurcirkel 100 meter vanaf stal

Financiële consequenties
De kosten voor het opstellen van de geurgebiedsvisie en de –verordening en de begeleiding van de procedure worden gedekt uit de grondexploitatie van Meerpolder.

Verdere procedure
Publicatie in het gemeenteblad en ter inzage legging van het besluit en de verordening.

Juridische aspecten
Het vaststellen van een geurverordening is geregeld in de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) en de Algemene wet bestuursrecht. Er is geen beroep mogelijk tegen een geurverordening.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
- Er is voor de woningbouw contact met 3B Wonen en een andere partij.
- Over de geurverordening en geurvisie is geadviseerd door de DCMR.
- Aangezien het beleid geen direct rechtsgevolg heeft, is alleen een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze kenbaar te maken.

Duurzaamheid
Niet van toepassing.

Bijlagen
- Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland (T19.11554)
- Geurgebiedsvisie Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs (T19.11553)

Toelichting

Beoogd maatschappelijk effect
De geurverordening maakt het mogelijk om (sociale) woningen te bouwen nabij de paardenhouderij en de paardenhouderij de mogelijkheid te bieden om de bedrijfsvoering voort te zetten.

Argumenten
1.1 Met de geurverordening wordt woningbouw mogelijk gemaakt zonder dat het woon- en leefklimaat verslechtert.
De geurverordening maakt het mogelijk om (sociale) woningen te bouwen nabij de paardenhouderij en de paardenhouderij de mogelijkheid te bieden om de bedrijfsvoering voort te zetten zonder dat het woon- en leefklimaat van de woningen wordt aangetast. Binnen de geurcirkel van het bedrijf zijn al bestaande woningen aanwezig. Vanuit deze woningen zijn geen overlastmeldingen bekend. Gezien het kleinschalige karakter van de paardenhouderij en het een kindgerichte voorziening voor de wijk betreft, geeft aan dat het bedrijf als acceptabel wordt beschouwd. Verder zullen de aspecten stof vanuit de stal en geluid in verband met aan- en afrijdend verkeer, gelet op de afstand tot het plangebied respectievelijk de kleinschaligheid van de activiteiten, ook niet leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat.

1.2 De rechten van het bedrijf worden niet aangetast.
Omdat er zich nu ook al woningen binnen de geurcontour bevinden, is er geen sprake van aantasting van bestaande rechten. Het bedrijf kan ook nu niet meer uitbreiden, omdat de gronden al bestemd zijn voor wonen.

Raadsbesluit

Datum Raad
3 oktober 2019
Registratienummer
BR1900097

Onderwerp
Vaststelling Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs

---

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- de onderbouwing van deze verordening is opgenomen in de bij deze verordening behorende geurgebiedsvisie Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs (bijlage 2).

Gelet op
- artikelen 6 en 8 van de Wet geurhinder en veehouderij en de Algemene wet bestuursrecht.

Besluit
De Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland

Artikel 1 Begrippen
In deze verordening wordt verstaan onder:

Dierenverblijf: al dan niet overdekte ruimte waarbinnen dieren worden gehouden;

Geurgevoelig object: gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt;

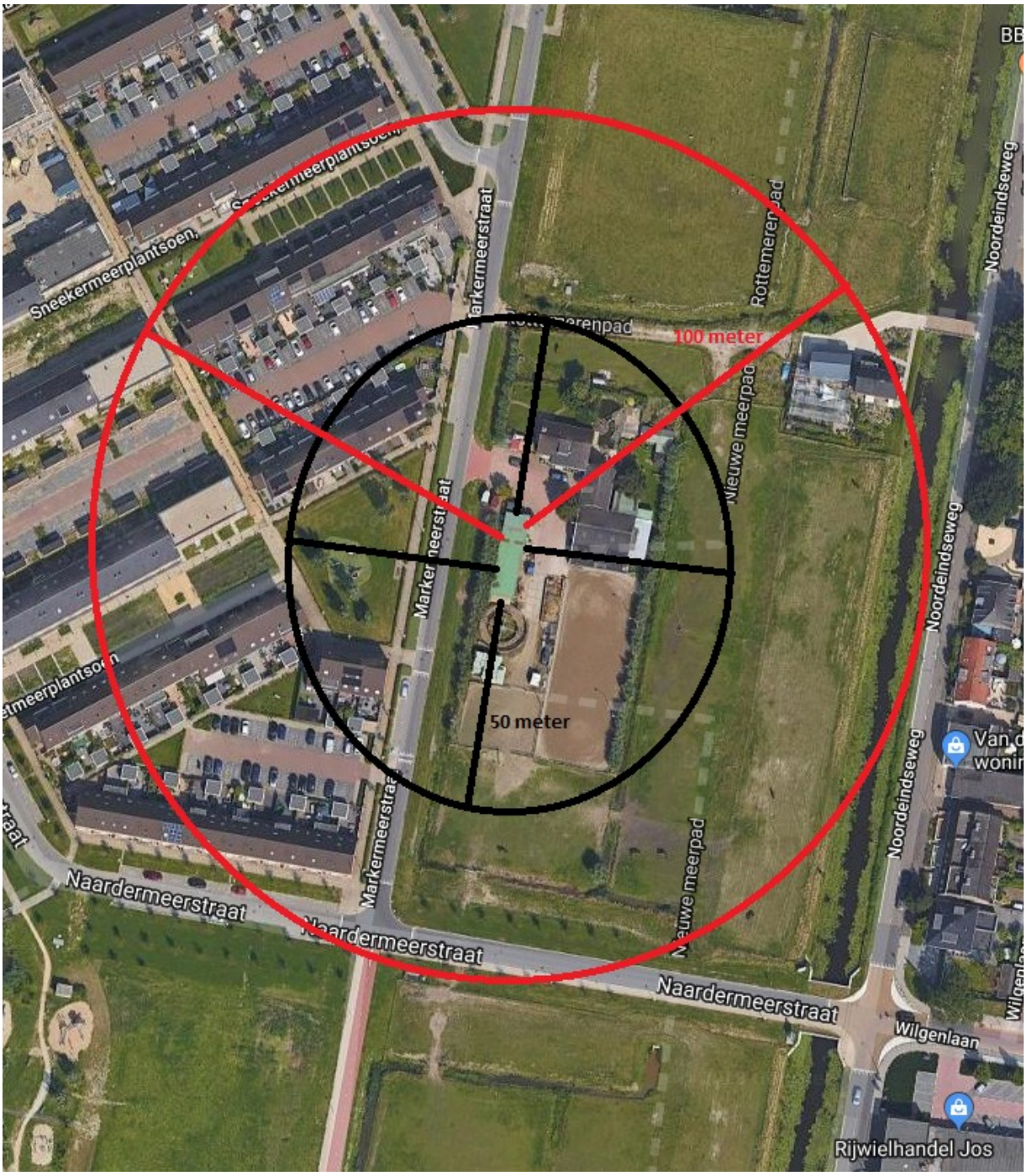
Veehouderij: inrichting die tot een krachtens artikel 1.1, derde lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht aangewezen categorie behoort en is bestemd voor het fokken, mesten, houden, verhandelen, verladen of wegen van dieren.

Artikel 2 Aanwijzing gebieden
Als gebieden als bedoeld in artikel 6 lid 3 van de Wet geurhinder en veehouderij worden aangewezen het deel van het grondgebied zoals dat is aangegeven op de bij deze verordening behorende kaart, bijlage 1.

Artikel 3 Andere afstanden
In het gebied als omschreven in artikel 2 van deze verordening, geldt tussen het dierenverblijf en de mestopslag van Noordeindseweg 11b te Berkel en Rodenrijs en geurgevoelig objecten een minimale afstand van 50 meter in plaats van 100 meter.

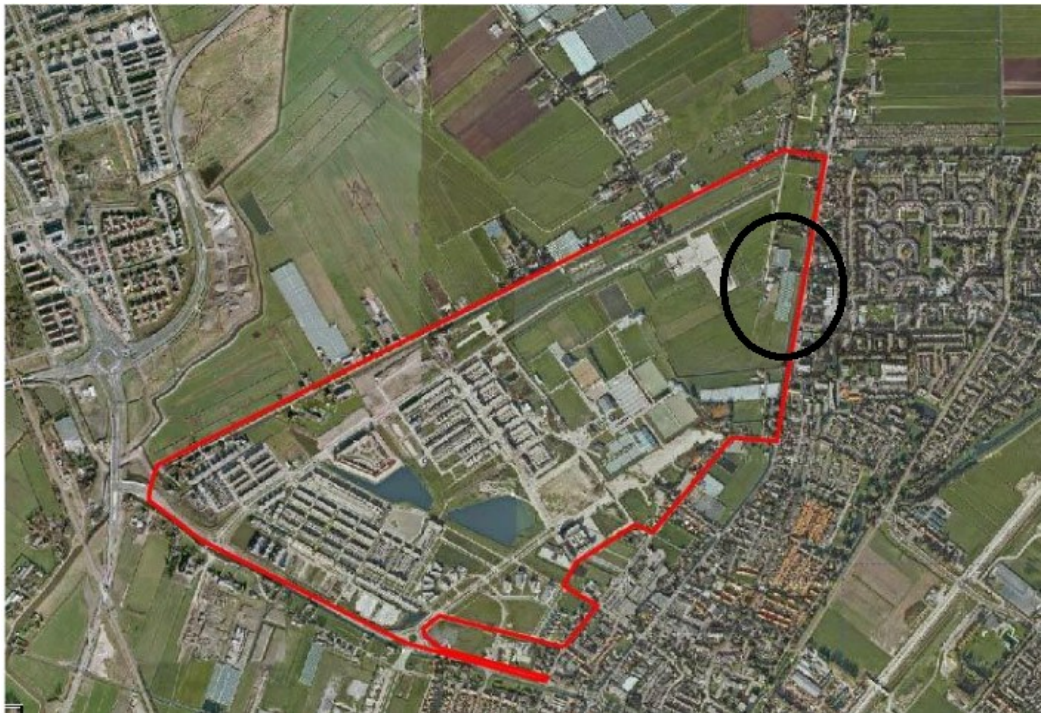
Artikel 4 Inwerkingtreding en citeertitel
- Deze verordening treedt in werking met ingang van 17 oktober 2019;
- Deze verordening wordt aangehaald als ‘Geurverordening Noordeindseweg 11b, Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland’.

Bijlage 1


100 meter
50 meter
Naardermeerstraat
Markermeerstraat
Noordeindseweg
Nieuwe meerpad
Rottemerenpad
Wilgenlaan
Rijwielhandel Jos

Geurgebiedsvisie
Noordeindseweg 11b,
Berkel en Rodenrijs

ten behoeve van de gelijknamige geurverordening



Auteur(s) :A.J. Hulstkamp
Afdeling :Account en Omgeving
Documentnummer :9999106113_9999539789
Datum :18 december 2018

DCMR Milieudienst Rijnmond
Parallelweg 1
Postbus 843
3100 AV Schiedam
T 010 - 246 80 00
F 010 - 246 82 83
E info@dcmr.nl
W www.dcmr.nl

Inhoud

Samenvatting 4

1 Inleiding 5

1.1 Locatie 5
1.2 Situatie plangebied 5
1.3 Achtergrond 7
1.4 Procedure 7
1.5 Doelstellingen 8

2 Wettelijk kader 8

2.1 Afstandseisen 8
2.2 Afwijken afstandseisen 9
2.3 Activiteitenbesluit 10
2.4 Definitie geurgevoelig object 11
2.5 Definitie bebouwde kom 11

3 Gemeentelijke verordening 11

3.1 Afweging 12
3.2 Conclusie 15

Literatuur 15

Samenvatting

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) biedt de mogelijkheid om, onder voorwaarden, op gebiedsniveau af te wijken van de voorgeschreven afstanden. Daarvoor moet op gebiedsniveau worden gezocht naar afstanden die passen bij de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De afstanden moeten in een gemeentelijke verordening worden vastgelegd. De verordening wordt onderbouwd met deze visie.

Gelet op de gewenste ontwikkelruimte voor woningbouw nabij de paardenhouderij aan de Noordeindseweg 11b in Berkel en Rodenrijs, is het noodzakelijk om andere geurnormen vast te stellen dan die in de Wgv zijn opgenomen. Uit een beschouwing van de criteria, die opgenomen zijn in artikel 8 van de Wgv, is gebleken dat het vaststellen van andere geurnormen in een gemeentelijke verordening mogelijk is. Hierdoor mag in dit gebied een kleinere afstand van dierenverblijven c.q. emissiepunten tot geurgevoelige objecten worden aangehouden. Er mag in dit gebied binnen de bebouwde kom een afstand van 50 meter in plaats van 100 meter worden aangehouden. Met de geurverordening verslechtert het woon- en leefklimaat niet; er zijn al bestaande woningen in de nabijheid van het bedrijf aanwezig. Vanuit de bestaande woningen, waar de geurcirkel al overheen liep, zijn geen overlastmeldingen bekend. Verder zullen de aspecten stof vanuit de stal en geluid in verband met aan- en afrijdend verkeer, gelet op de afstand tot het plangebied respectievelijk de kleinschaligheid van de activiteiten, niet leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat.
Omdat er nu ook al woningen binnen de geurcontour bevinden, is er overigens geen sprake van aantasting van bestaande rechten.

In de verordening wordt deze afstand vastgesteld voor delen van de straten:

- Naardermeerstraat
- Markermeerstraat
- Nieuwe Meerpad (toekomstig)
- Rottemerenpad
- Noordeindseweg
- Rietmeerpad
- Rietmeerplantsoen

Deze geurvisie en bijbehorende geurverordening geldt voor paardenhouderijen.

1 Inleiding

1.1 Locatie

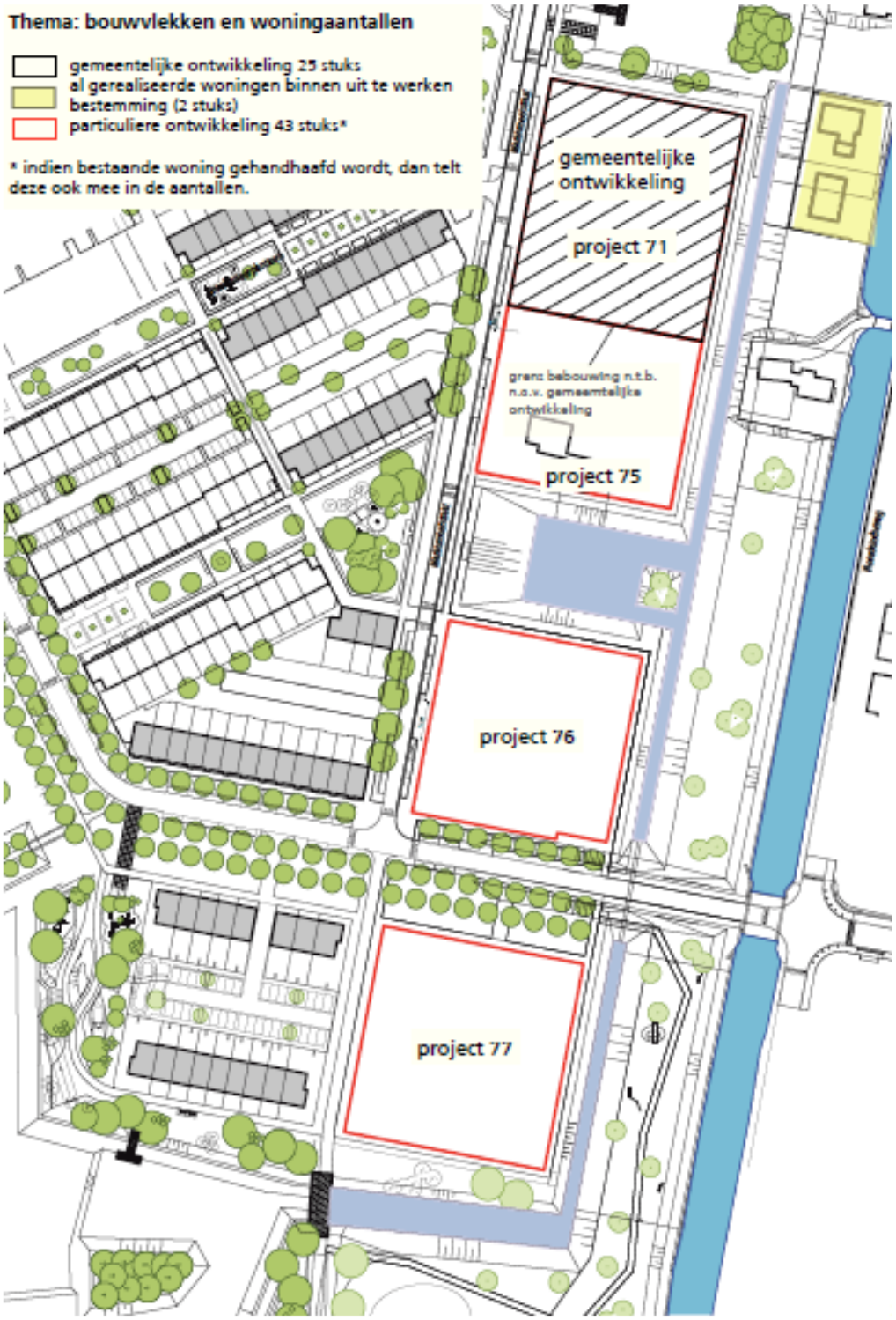
De DCMR Milieudienst Rijnmond is gevraagd een geurgebiedsvisie met een geurverordening op te stellen in verband met de ruimtelijke ontwikkelingen nabij de bestaande paardenhouderij Van de Burg aan de Noordeindseweg 11b te Berkel en Rodenrijs op basis van het advies van 7 juli 2014 van de DCMR, waarin was verzocht na te gaan welke afstanden er aangehouden moesten worden in verband met de paardenhouderij en de nieuwbouwontwikkelingen.
Deze geurgebiedsvisie dient als onderbouwing voor het opstellen van een geurverordening, waarbij op grond van de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) wordt afgeweken van de wettelijke normstelling. Deze verordening dient door de gemeenteraad te worden vastgesteld.

Figuur 1. Luchtfoto omgeving Noordeindseweg 11b Berkel en Rodenrijs (Bron: Google)

1.2 Situatie plangebied

Het plangebied betreft project 71 en ligt ten noorden van een paardenhouderij aan de Noordeindseweg 11b in Berkel en Rodenrijs. Dit is in figuur 2 aangegeven als gemeentelijke ontwikkeling. Het toekomstige gebied wordt aangemerkt als bebouwde kom en als rustige woonwijk gezien, omdat de wijk

Meerpolder overwegend een woonbestemming heeft. In figuur 2 is de ligging van het plangebied, inclusief een deel van de inmiddels gerealiseerde woningbouwlocatie weergegeven. De geplande gemeentelijke ontwikkeling (project 71) heeft betrekking op de bouw van 25 woningen. De huidige paardenhouderij aan de Noordeindseweg 11b ligt ter hoogte van de toekomstige woningbouwontwikkeling ‘project 75’, de paardenhouderij zelf ligt ten zuiden van ‘project 75’ in de geplande waterpartij en in ‘project 76’. De bedrijfswoning aan de Markermeerstraat 10 behorende bij de paardenhouderij valt eveneens onder de geplande ontwikkeling. ‘Project 75’ maakt samen met de zuidelijker gelegen ‘projecten 76 en 77’ onderdeel uit van een toekomstige particuliere woningbouwontwikkeling.



Figuur 2. Ligging plangebied projecten met ontwikkelingen (bron: gemeente Lansingerland)

1.3 Achtergrond

Ten westen van de kern Berkel en Rodenrijs in de gemeente Lansingerland, wordt de nieuwbouwwijk Meerpolder ontwikkeld. Voor diverse locaties in Meerpolder is in het geldende bestemmingsplan “Meerpolder 2012” een uit te werken bestemming opgenomen. Door middel van uitwerkingsplannen wordt invulling gegeven aan dit bestemmingsplan. Het plangebied maakt deel uit van de wijk Meerpolder, waarvan inmiddels al het grootste deel is gerealiseerd. Volgens het bestemmingsplan “Meerpolder, 2012” is het plangebied als bestemming wonen aangegeven (bestemming ‘Wonen – uit te werken 1’). Dit betekent dat er sprake is van een overgangssituatie en dat de aanwezige paardenhouderij in de loop van de tijd zal verdwijnen. Het bedrijf is inmiddels wegbestemd tot de bestemming ‘Wonen – uit te werken 1’.

Voordat de wijk Meerpolder werd gebouwd was de polder in gebruik voor agrarische activiteiten. Het plangebied betreft een bijzonder historisch polderlint met een bijzondere karakteristiek doordat het asymmetrische dwarsprofiel nog zeer goed herkenbaar is en er nog veel historische bebouwing aanwezig is. Daarnaast beschikt het lint over een nadrukkelijk landschappelijk kader, bestaande uit een watergang. Het lint bestaat uit diverse deelgebieden met hun eigen karakteristiek. Volgens de stedenbouwkundige uitgangspunten van het bestemmingsplan is het wenselijk dat gelet op de openheid van het gebied en de ontwikkeling van Meerpolder het lint versterkt wordt.
In het kader van de VINEX-taakstelling is in 2001 gestart met bouwen en de laatste woningen worden naar verwachting in 2022 opgeleverd. Het plangebied ligt aan de noordoostzijde van de Meerpolder. De nadruk in de wijk Meerpolder ligt op de woonfunctie, in totaal worden circa 3.000 woningen gerealiseerd waarvan er ruim 2.800 gerealiseerd zijn. Het voorzieningenpakket in Meerpolder is toegesneden op de snelle (bevolkings)groei van de gemeente. Kenmerkend voor snelgroeiende gemeenten zijn veel jonge gezinnen en relatief hoge inkomens. Aan de Noordeindseweg, staan relatief veel historische boerderijen, meestal met een nieuwe functie.

Afweging

Om woningbouwmogelijkheden op de locatie ‘project 71’ mogelijk te maken, is een aanpassing van de wettelijke geurnorm van de aanwezige paardenhouderij aan de Noordeindseweg 11b noodzakelijk. De aanwezige paardenhouderij is kleinschalig en gericht op kinderen, heeft een wijkgebonden functie en voorziet in een behoefte. De paardenhouderij heeft geen plannen voor uitbreiding, er zijn geen klachten uit de omgeving bekend en is als zodanig in de wijk geaccepteerd. Volgens het Activiteitenbesluit kan een bedrijf niet meer uitbreiden (of wijzigen) als zich geurgevoelige objecten binnen de relevante geurcirkels bevinden, tenzij het aantal dieren gelijk blijft en de afstand van de dierenverblijven tot deze geurgevoelige objecten niet afneemt. Gezien het tijdelijke karakter van de bedrijfsmatige activiteiten (overgangssituatie) en de nuttige functie in de wijk is een beperking van de wettelijke afstanden acceptabel te noemen.
Een paardenhouderij wordt in het kader van de milieuwetgeving aangemerkt als veehouderij. Bedrijfsmatige paardenstallen zijn vaak gesloten gebouwen. Een buitenbak voor paarden is niet het dierenverblijf. De te bepalen afstanden worden gemeten vanaf de buitenkant van de dierenverblijven.

1.4 Procedure

Voor het opstellen van een geurgebiedsvisie geldt geen vaste (wettelijke) procedure. Het opstellen van een geurgebiedsvisie en het vaststellen van een verordening wordt als zelfstandige procedure doorlopen. We adviseren echter de verordening en de bijbehorende geurgebiedsvisie conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gedurende 6 weken ter inzage te leggen. Gedurende deze termijn van inzage kunnen derden hun zienswijzen hierop kenbaar maken. Deze zienswijzen zullen worden behandeld en meegewogen bij het vaststellen van de geurverordening. Het betreft een besluit van algemene strekking. Er is na het besluit van de raad geen bezwaar en beroep mogelijk omdat het beleid geen direct rechtsgevolg heeft.
Voor het vaststellen van de geurverordening en geurgebiedsvisie “Noordeindseweg 11b" door college en gemeenteraad worden de volgende stappen genomen:

A. De (ontwerp)visie en de (ontwerpverordening) worden op grond van artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht voor inspraak ter inzage gelegd. Gedurende een periode van 6 weken ligt de notitie ter inzage en kunnen bewoners en andere belanghebbenden hun zienswijze kenbaar maken.

B. Eventuele zienswijzen zullen worden verwerkt in de definitieve visie en verordening.

C. De definitieve visie en verordening worden door het college van burgemeester en wethouders voorgelegd aan de gemeenteraad van Lansingerland, waarna deze de geurgebiedsvisie en geurverordening kan vaststellen.

Verder wordt opgemerkt dat in het kader van de Omgevingswet deze visie onderdeel zal uitmaken van de toekomstige op te stellen omgevingsvisie van de gemeente Lansingerland.

1.5 Doelstellingen

De belangrijkste doelstelling van het beleid is om woningbouw mogelijk te maken nabij een paardenhouderij en om aan de paardenhouderij aan de Noordeindseweg 11b de mogelijkheid te bieden om de bedrijfsvoering te kunnen voortzetten. Daarnaast dient het beleid rechtszekerheid te bieden voor burgers en het bedrijf. De bescherming van burgers dient in stand te blijven en qua geursituatie dient de huidige situatie zo dicht mogelijk te worden benaderd.

2 Wettelijk kader

De regelgeving inzake geurhinder van veehouderijen is vastgelegd in de Wet geurhinder en veehouderij (verder te noemen Wgv) die op 1 januari 2007 in werking is getreden. Het kader van de Wgv geldt alleen voor inrichtingen waar dieren binnen worden gehouden. Het geeft geen normen voor dieren in de wei of opslag van mest. De wet biedt de lokale overheid bevoegdheid tot het zelf stellen van normen (binnen zekere grenzen) waarmee zij de mogelijkheid krijgt om haar geurbeleid voor de veehouderij af te stemmen op de bredere doelstellingen van haar gebiedsgerichte beleid, zoals woningbouw waar hier sprake van is.

2.1 Afstandseisen

De Wgv kent diercategorieën waarvoor een geuremissiefactor is vastgesteld, zoals vleesrunderen, varkens, schapen en legkippen. Daarnaast kent de Wgv de “vaste afstandsdieren”. Voor bedrijven met melkrundvee en paarden gelden vaste afstanden. Deze visie met bijbehorende verordening is gericht op deze laatste categorie. De Wgv maakt onderscheid in binnen en buiten de bebouwde kom. Op grond van de Wgv moet de afstand vanuit het dierenverblijf tot aan een geurgevoelig object binnen de bebouwde kom minimaal 100 meter zijn. Als het geurgevoelige object buiten de bebouwde kom ligt, dan geldt een afstand van minimaal 50 meter. Deze afstand wordt gemeten vanuit het emissiepunt van het dierenverblijf. Een weiland is in dit kader dus geen dierverblijf.
Het uitgangspunt voor de wettelijke afstanden is geregeld in artikel 4 van de Wgv:

Artikel 4
1. De afstand tussen een veehouderij waar dieren worden gehouden van een diercategorie waarvoor niet bij ministeriële regeling een geuremissiefactor is vastgesteld, en een geurgevoelig object bedraagt:
- a. ten minste 100 meter indien het geurgevoelige object binnen de bebouwde kom is gelegen, en
- b. ten minste 50 meter indien het geurgevoelige object buiten de bebouwde kom is gelegen.
2. In afwijking van het eerste lid wordt de afstand of de geuremissiefactor voor pelsdieren vastgesteld bij ministeriële regeling.
3. Indien de afstand, bedoeld in het eerste of tweede lid, kleiner is dan aangegeven in dat lid, wordt een omgevingsvergunning, in afwijking van die leden, niet geweigerd indien de afstand tussen de veehouderij en het geurgevoelig object dat binnen de in het eerste of tweede lid bedoelde afstand is

gelegen, niet afneemt en het aantal dieren van één of meer diercategorieën waarvoor geen geuremissiefactor is vastgesteld niet toeneemt.

2.2 Afwijken afstandseisen

De Wgv biedt door middel van artikel 6 de mogelijkheid om, onder voorwaarden, af te wijken van deze afstanden. Met een geurbeleid kunnen gebieden worden aangewezen, waarbij de genoemde afstand kan worden verkleind. In de bebouwde kom kan de afstand van 100 meter worden verkleind naar 50 meter. In het buitengebied kan de afstand worden verkleind van 50 meter naar 25 meter. In onderhavige situatie is er sprake van afstanden en de gemeente Lansingerland bepaalt door middel van een geurverordening een andere afstand tot wettelijke norm, namelijk van 100 meter naar 50 meter.
Voor de gemeente Lansingerland betekent dit dat het gebiedsgerichte geurbeleid als sturingsinstrument kan worden gebruikt om de gewenste geurontwikkelruimte mogelijk te maken.

Artikel 6 Wgv:
1. Bij gemeentelijke verordening kan worden bepaald dat binnen een deel van het grondgebied van de gemeente een andere waarde van toepassing is dan de desbetreffende waarde, genoemd in artikel 3, eerste lid, met dien verstande dat deze andere waarde:
- a. binnen een niet-concentratiegebied, binnen de bebouwde kom niet minder bedraagt dan 0,1 odour unit per kubieke meter lucht[1] en niet meer dan 8,0 odour units per kubieke meter lucht;
- b. binnen een niet-concentratiegebied, buiten de bebouwde kom niet minder bedraagt dan 2,0 odour units per kubieke meter lucht en niet meer dan 20,0 odour units per kubieke meter lucht;
2. Bij gemeentelijke verordening kan worden bepaald dat een bij die verordening vast te stellen andere waarde of afstand als bedoeld in artikel 3 of 4 van toepassing is voor geurgevoelige objecten die onderdeel hebben uitgemaakt van een veehouderij.
3. Bij gemeentelijke verordening kan worden bepaald dat binnen een deel van het grondgebied van de gemeente een andere afstand van toepassing is dan de afstand, genoemd in artikel 4, eerste lid, met dien verstande dat deze:
- a. binnen de bebouwde kom ten minste 50 meter bedraagt;
- b. buiten de bebouwde kom ten minste 25 meter bedraagt.

In de memorie van toelichting van de Wgv heeft de wetgever het als volgt verwoord:

Het bevoegd gezag is ruimte geboden om rekening te houden met de ruimtelijke en milieuhygiënische feiten en omstandigheden in een concreet gebied en met de gewenste (toekomstige) ruimtelijke inrichting van dat gebied.

De gemeenteraad is bevoegd in een verordening voor (delen van) zijn grondgebied een andere waarde of een andere afstand vast te leggen, die door het bevoegd gezag bij vergunningverlening moet worden gehanteerd.

Verder is ook artikel 8 van belang, bij het opstellen van een verordening moeten in ieder geval de volgende aspecten uit artikel 8, lid 1 Wgv worden betrokken:
a. de huidige en de te verwachten geursituatie vanwege de veehouderijen in het gebied;
b. het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging, en
c. de noodzaak van een even hoog niveau van de bescherming van het milieu.

[1] Europese geureenheid (ouE)

Eén odour unit is de hoeveelheid geurstoffen die, bij verdamping in één kubieke meter neutraal gas onder standaardcondities, een fysiologische respons oproept bij een panel (detectiegrens) gelijk aan de respons die optreedt bij verdamping van 123 µg n-butanol (CAS-Nr. 71-36-3) in één kubieke meter lucht onder standaard condities (concentratie is 0,040 µmol/mol). (bron: Infomil)

De huidige en te verwachten geursituatie voor de omgeving van het plangebied wordt beschreven. Verder wordt het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging en de noodzaak van een even hoog niveau van de bescherming van het milieu besproken. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met één van de volgende twee criteria (artikel 8, lid 2 Wgv):

d. de gewenste ruimtelijke inrichting van het gebied, óf
e. de afwijkende relatie tussen geurbelasting en geurhinder.

Bij het opstellen van een gemeentelijke verordening op basis van de Wgv moet het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging worden betrokken. Met het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging wordt bedoeld dat afwenteling van de verontreiniging op een ander milieucompartiment moet worden voorkomen. Hierbij moet een hoog niveau van bescherming voor het milieu in zijn geheel worden bevorderd. Bij het opstellen van een gemeentelijke verordening moet derhalve niet alleen worden gekeken naar de geursituatie, maar ook naar de gevolgen daarvan voor andere milieucompartimenten (zoals ammoniak, geluid, energie en dergelijke).

De gebiedsvisie en verordening hebben op zichzelf geen invloed op de gevolgen, anders dan de huidige situatie voor de andere milieucompartimenten.

Verder moet de noodzaak van een “even hoog niveau van de bescherming van het milieu” worden betrokken.
“Een even hoog niveau van de bescherming van het milieu” wil zeggen dat het bereikte niveau van bescherming door het stellen van algemene regels in plaats van individuele regels even hoog moet zijn als in het geval van een toets aan de individuele regels. Bij het opstellen van een verordening worden geen generieke regels gesteld die individuele regels vervangen. Het beschermingsniveau voor de toepassing van de individuele regels wordt aangepast. Gesteld kan worden dat er voor het milieu in zijn geheel een gelijkwaardig niveau van bescherming is gewaarborgd in vergelijking met de feitelijke situatie, waarin de milieusituatie overall niet verder verslechtert.

Deze gebiedsvisie met de gemeentelijke afweging resulteert in een andere normstelling, die valt binnen de wettelijk bepaalde afstandsgrenzen. Het voorgaande geeft voldoende garantie dat voor het milieu in zijn geheel een gelijkwaardig niveau van bescherming is gewaarborgd.

Artikel 8
1. Bij het bepalen van de andere waarde of afstand, bedoeld in artikel 6, betrekt de gemeenteraad in elk geval:
a. de huidige en de te verwachten geursituatie vanwege de veehouderijen in het gebied;
b. het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging, en
c. de noodzaak van een even hoog niveau van de bescherming van het milieu.
2. Bij het bepalen van de andere waarde of afstand betrekt de gemeenteraad tevens:
a. de gewenste ruimtelijke inrichting van het gebied, of
b. de afwijkende relatie tussen geurbelasting en geurhinder.

2.3 Activiteitenbesluit

Voor de op het terrein aanwezige mestopslag geldt het Activiteitenbesluit. Een geurcirkel is hierop niet van toepassing. De gemeente kan op basis van artikel 3.46 door de eigenaar maatregelen tegen geurhinder laten treffen.

Artikel 3.46
1.Het opslaan van agrarische bedrijfsstoffen vindt plaats op tenminste:
a. 100 meter afstand tot een geurgevoelig object dat binnen de bebouwde kom is gelegen, of
b. 50 meter afstand tot een geurgevoelig object dat buiten de bebouwde kom is gelegen.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op het opslaan van agrarische bedrijfsstoffen, indien de plaats waar deze bedrijfsstoffen zijn opgeslagen, is gelegen binnen een van de afstanden genoemd in dat

lid, het opslaan reeds voor 1 januari 2013 plaatsvond en verplaatsing van de opgeslagen bedrijfsstoffen redelijkerwijs niet kan worden gevergd.
3. Indien het tweede lid van toepassing is:
a. treft degene die de inrichting drijft maatregelen of voorzieningen die geurhinder voorkomen of tot een aanvaardbaar risico beperken, en
b. geeft degene die de inrichting drijft op verzoek van het bevoegd gezag aan welke maatregelen of voorzieningen hij daartoe heeft getroffen of zal treffen..

2.4 Definitie geurgevoelig object

Uit artikel 1 Wgv geeft de definitie van 'geurgevoelig object'. Daaruit blijkt dat het moet gaan om:

- een gebouw
- bestemd voor bewoning of verblijf
- geschikt voor bewoning of verblijf
- permanent - of daarmee vergelijkbaar - gebruik

Het moet gaan om een gebouw bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt, waarbij onder «gebouw, bestemd voor menselijk wonen of menselijk verblijf» wordt verstaan: elk bouwwerk, dat

- voor mensen toegankelijk is
- overdekt is en
- helemaal of voor een deel met wanden omsloten is

(vergelijk artikel 1 van de Woningwet). Gebouwen zijn bijvoorbeeld woningen, woonboten (met vaste ligplaats) en woonwagens (met vaste standplaats), maar ook andere gebouwen, zoals kantines of kantoren.

2.5 Definitie bebouwde kom

De Wgv geeft geurgevoelige objecten binnen de bebouwde kom meer bescherming dan erbuiten. De Wgv geeft geen definitie van het begrip 'bebouwde kom'. Als bebouwde kom is volgens de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel van de Wgv aan te merken:

'het gebied dat door aaneengesloten bebouwing overwegend een woon- en verblijffunctie heeft' en waarin (dus) veel mensen per oppervlakte-eenheid daadwerkelijk wonen of verblijven." Verder staat er, dat de grens van de bebouwde kom 'niet wordt bepaald door de Wegenverkeerswetgeving, maar evenals in de ruimtelijke ordening door de aard van de omgeving. Binnen een bebouwde kom is de op korte afstand van elkaar gelegen bebouwing geconcentreerd tot een samenhangende structuur.'

3 Gemeentelijke verordening

Met artikel 6 Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) kan een gemeente met een verordening afwijken van de waarden of afstanden van de Wgv. De gemeenteraad kan bepalen dat voor (delen van) het grondgebied andere waarden of afstanden gelden.

De afwijkende geurnormen en afstandseisen moeten worden vastgelegd in een gemeentelijke verordening. Bij het opstellen van een verordening moeten in ieder geval de volgende aspecten worden betrokken (artikel 8, lid 1 Wgv):

a. de huidige en de te verwachten geursituatie vanwege de veehouderijen in het gebied;
b. het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging, en
c. de noodzaak van een even hoog niveau van de bescherming van het milieu.

Verder wordt het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging en de noodzaak van een even hoog niveau van de bescherming van het milieu besproken. Daarnaast moet ook rekening worden gehouden met één van de volgende twee criteria (artikel 8, lid 2 Wgv):

d. de gewenste ruimtelijke inrichting van het gebied, óf
e. de afwijkende relatie tussen geurbelasting en geurhinder.

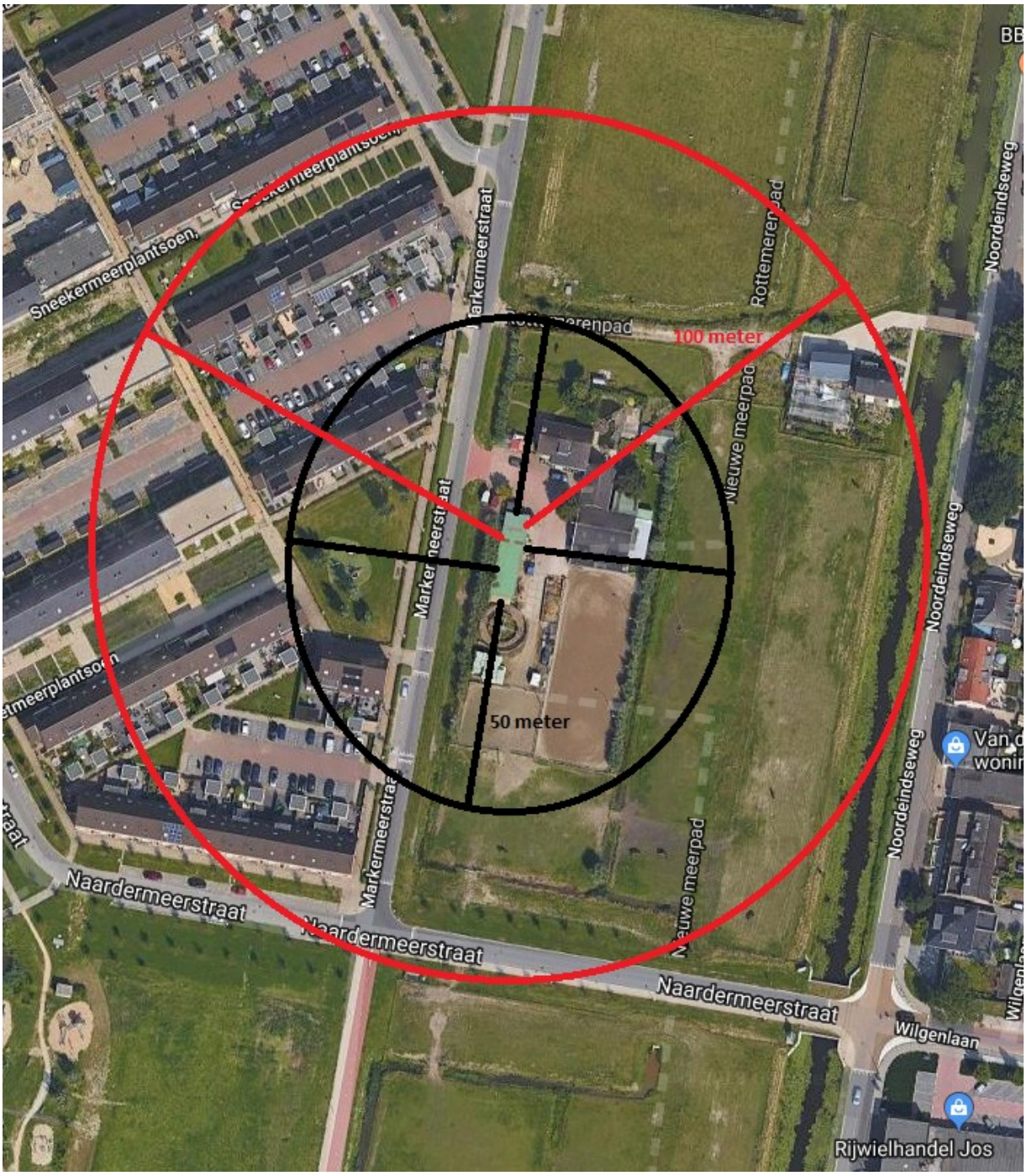
3.1 Afweging

a. Situatie

Het woon- en leefklimaat voor geur wordt bepaald door de emissiepunten van de stallen, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de locatie waar de mest is opgeslagen. In de Wet geurhinder en veehouderij wordt voor paarden een vaste afstand gehanteerd tot geurgevoelige objecten in de bebouwde kom van 100 meter. In de huidige situatie ligt de 100 meter grens over een deel van de recent gebouwde wijk ten westen van de locatie. Gezien het kleinschalige karakter van de paardenhouderij, het een wijkgebonden activiteit en kindgerichte voorziening voor de wijk betreft, het feit dat er geen klachten uit de omgeving bekend zijn en het bedrijf niet zal uitbreiden maar zelfs een tijdelijke voorziening betreft (overgangssituatie) bestemd voor wonen, geeft aan dat het bedrijf als acceptabel wordt beschouwd. Een kortere afstand van 50 meter (zwarte cirkel) zorgt er voor dat toekomstige nieuwbouwplannen ten noorden van de locatie eveneens als acceptabel zijn te beschouwen. De rechtspositie van de betrokkenen blijft hiermee in stand: het bedrijf kan zijn activiteiten blijven uitvoeren en (toekomstige) bewoners mogen uitgaan van het belang van een goed woon- en leejfklimaat. Als wordt uitgegaan van de feitelijke situatie is bij een substantieel deel van de bestaande geurgevoelige objecten en de woningbouwlocatie ‘project 71' sprake van een goed woon- en leefklimaat; er zijn al bestaande woningen in de nabijheid van het bedrijf aanwezig. Vanuit de bestaande woningen, waar de geurcirkel al overheen liep, zijn geen overlastmeldingen bekend.. Omdat er nu ook al woningen binnen de geurcontour bevinden, is er overigens geen sprake van aantasting van bestaande rechten. Over het algemeen geldt dat de geurbeleving bij paarden anders wordt ervaren dan bij een meer intensieve veehouderij zoals met varkens of kippen. Bij deze laatste bedrijven zijn doorgaans meer klachten te verwachten dan bij paardenhouderijen.

Ook voor het aspect stof is de stal de dichtstbijzijnde emissiebron. Voor stof geldt een richtafstand van 30 meter voor dergelijke activiteiten. Gelet op de afstand van 50 meter tot het plangebied zal dit aspect niet leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat.

Voor het aspect geluid is het aan- en afrijdend verkeer vermoedelijk de belangrijkste bron. Gelet op de kleinschaligheid van de activiteiten wordt ook voor dit aspect geen aantasting van het woon- en leefklimaat verwacht. Bovendien bevinden zich in de huidige situatie al woningen dichterbij het bedrijf, zodat deze bepalend zijn.



Figuur 3. Afstanden vanaf het dierenverblijf. (Bron: Google)

	50 meter vanaf stal
	100 meter vanaf stal

In de verordening wordt deze afstand vastgesteld voor delen van de straten (zie figuur 3):

- Naardermeerstraat
- Markermeerstraat
- Nieuwe Meerpad (toekomstig)
- Rottemerenpad
- Noordeindseweg
- Rietmeerpad
- Rietmeerplantsoen

De op het terrein gelegen opslag van vaste mest is niet te koppelen aan de geurverordening. Hiervoor gelden de regels uit het Activiteitenbesluit en is een geurcirkel voor het emissiepunt van de mestopslag niet aan de orde. Voor de ontwikkeling van de woonwijk moet in de ruimtelijke onderbouwing worden gemotiveerd dat de mestopslag geen invloed heeft op een goed woon- en leefklimaat. Hierbij speelt dat de opslag al aanwezig was voor 1 januari 2013 en er al woningen aanwezig zijn op kortere afstand van de mestopslag (circa 45 meter). De beoogde ontwikkeling voor nieuwbouw ligt op circa 70 meter. Eventueel kan de gemeente op basis van het Activiteitenbesluit maatregelen stellen aan de voorziening om geurhinder te voorkomen (art. 3.46, lid 3b).

Figuur 4. Overzicht terrein met stal en mestopslag (Bron: Globespotter)

b. Geïntegreerde aanpak verontreiniging

Bij het opstellen van een gemeentelijke verordening op basis van de Wgv moet het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging worden betrokken. Met het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging wordt bedoeld dat afwenteling van de verontreiniging op een ander milieucompartiment moet worden voorkomen. Hierbij moet een hoog niveau van bescherming voor het milieu in zijn geheel worden bevorderd. Bij het opstellen van een gemeentelijke verordening moet derhalve niet alleen worden gekeken naar de geursituatie, maar ook naar de gevolgen daarvan voor andere milieucompartimenten (zoals ammoniak, geluid, energie en dergelijke). De gebiedsvisie en verordening hebben op zichzelf geen invloed op de gevolgen, anders dan de huidige situatie voor de andere milieucompartimenten. Er is geen groei van de paardenhouderij mogelijk.

c. Beschermingsniveau milieu

Bij het opstellen van een gemeentelijke verordening op basis van de Wgv moet verder de noodzaak van een “even hoog niveau van de bescherming van het milieu” worden betrokken.
“Een even hoog niveau van de bescherming van het milieu” wil zeggen dat het bereikte niveau van bescherming door het stellen van algemene regels in plaats van individuele regels even hoog moet

zijn als in het geval van een toets aan de individuele regels. Bij het opstellen van een verordening worden geen generieke regels gesteld die individuele regels vervangen. Het beschermingsniveau voor de toepassing van de individuele regels wordt aangepast. Zoals hiervoor is aangegeven zal vanwege het wijzigen van de geurnormen het aantal veehouderijen in de omgeving van het plangebied niet toenemen. Dit resulteert er in dat voor het milieu in zijn geheel een gelijkwaardig niveau van bescherming is gewaarborgd in vergelijking met de feitelijke situatie, waarin de milieusituatie overall niet verder verslechtert.

Deze gebiedsvisie met de gemeentelijke afweging resulteert in een andere normstelling, die valt binnen de wettelijk bepaalde afstandsgrenzen. Gezien de kleinschalige functie van de paardenhouderij, de wijkgebonden en kindgerichte voorziening voor de wijk, het feit dat er geen klachten uit de omgeving bekend zijn en het bedrijf niet zal uitbreiden maar zelfs een tijdelijke voorziening betreft (overgangssituatie), geeft aan dat de paardenhouderij als acceptabel wordt beschouwd. Het voorgaande geeft voldoende garantie dat voor het milieu in zijn geheel een gelijkwaardig niveau van bescherming is gewaarborgd.

Het toewijzen van een andere afstandsnorm van 50 meter ten opzichte van een beperkt aantal bestaande en mogelijk toekomstige geurgevoelige objecten in het plangebied biedt derhalve een aanvaardbaar beschermingsniveau, mede gezien het karakter van de veehouderij (paarden).

3.2 Conclusie

Gelet op de gewenste ontwikkelruimte voor woningbouw nabij de paardenhouderij aan de Noordeindseweg 11b in Berkel en Rodenrijs, is het noodzakelijk om andere geurnormen vast te stellen dan die in de Wgv zijn opgenomen. Uit een beschouwing van de criteria, die opgenomen zijn in artikel 8 van de Wgv, is gebleken dat het vaststellen van andere afstandsnormen in een gemeentelijke verordening mogelijk is.

Literatuur

- Gemeente; Bestemmingsplan “Meerpolder 2012”; vastgesteld 31-01-2013; geraadpleegd via www.ruimtelijkeplannen.nl;
- Ministerie van Volkshuisvesting; Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer; Wet geurhinder en veehouderij, oktober 2006;
- Ministerie van Volkshuisvesting; Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer; Regeling geurhinder en veehouderij, Staatscourant 28 december 2009.

Raadsvoorstel

Datum Raad
3 oktober 2019

Advies BAC aan raad

Registratienummer
BR1900113

Onderwerp
Opdrachtverlening accountantscontrole boekjaren 2019 t/m 2021 en optioneel 2022 en 2023

Gevraagde beslissing
De opdracht voor de accountantscontrole voor de boekjaren 2019 t/m 2021, met de optie deze te verlengen voor de begrotingsjaren 2022 en 2023, te gunnen aan Publieke Sector Accountants B.V.

Samenvatting
Op 28 maart 2019 besloot de Raad om het contract –in overleg- met Mazars Accountants BV voor de accountantscontrole een jaar eerder te beëindigen en te starten met de aanbesteding voor de accountantscontrole voor de jaren 2019 t/m 2021. De Raad verzocht de BAC deze aanbesteding te begeleiden. De BAC heeft vervolgens de begeleiding van het traject in handen gelegd van drie van haar leden, die ook participeerden in de selectiecommissie.

Gezien de opdrachtwaarde is een Europese Aanbestedingsprocedure doorlopen, waaraan een marktconsultatie vooraf ging. Zowel de marktconsultatie als de Europese Aanbestedingsprocedure leidde niet tot partijen die inschreven. Wel was er een beperkt aantal partijen dat interesse toonde voor de controle vanaf begrotingsjaar 2020. In de handreiking van de VNG over ‘opdrachtgeverschap’ accountantscontrole staat als advies om dan gericht deze partijen te benaderen. Deze partijen zijn benaderd met de vraag onder welke condities zij wel in zouden willen schrijven voor 2019. Een van deze partijen (Publieke Sector Accountants B.V., hierna: PSA) kwam met een concreet voorstel hiertoe.

Dit voorstel wijkt iets af van de voorwaarden uit de oorspronkelijke aanbestede opdracht, maar er is geen sprake van zogenoemde ‘wezenlijke’ wijzigingen in de opdracht. De aanbestedingsrichtlijnen maken het dan mogelijk om alsnog aan een partij te gunnen.

De selectiecommissie heeft kennis gemaakt met PSA en de wederzijdse verwachtingen afgestemd. Hierbij is vooral ook gekeken of de werkwijze van de accountant past bij de wens van de Raad: de accountant is primair de opdrachtnemer van de Raad en ondersteunt de Raad ook echt in haar controlerende en kaderstellende rol. De selectiecommissie was, op basis van dit gesprek, unaniem positief.

Zoals in het raadsvoorstel van 28 maart opgenomen, is de markt voor de accountantscontroles voor gemeenten op dit moment een zogenoemde ‘aanbiedersmarkt’. Gemeenten kunnen met moeite een accountant vinden. Dit heeft een prijsopdrijvend effect. Dit zien we ook terug in de prijs die PSA vraagt. Voor het eerste controlejaar is de prijs € 120.000, mede vanwege de inhuur van extra capaciteit door de accountant om het controlejaar 2019 uit te kunnen voeren. De jaren erna daalt deze prijs naar € 90.000 per jaar. Dit betreft wel een ‘fixed-price’ gekoppeld aan duidelijke afspraken

over de kwaliteit van de door de gemeente voor te bereiden ‘interne controles’ en jaarrekeningdossiers. In de zomerrapportage 2019 stellen we het budget voor de accountantskosten bij.

Financiële consequenties
Voor het eerste controlejaar is de prijs € 120.000. De jaren erna daalt deze prijs naar € 90.000 per jaar. Dit betreft wel een ‘fixed-price’ gekoppeld aan duidelijke afspraken over de kwaliteit van de door de gemeente voor te bereiden ‘interne controles’ en jaarrekeningdossiers. Na het eerste controlejaar evalueren we met PSA de afspraken. De budgetten zijn prijspeil 2020. Vanaf 2021 (voor het controlejaar 2020) vindt indexatie plaats op basis van het CBS-prijsindexcijfer voor ‘Accountantsdiensten’.

De concerncontroller is het eerste ambtelijke aanspreekpunt voor de externe accountant. Mocht de kwaliteit van voorbereiding naar de mening van de accountant onvoldoende zijn dan stemmen de accountant en de concerncontroller (bijgestaan door de betrokken afdelingen) de gevolgen hiervan af. Dit kan betekenen dat er sprake is van meerwerk of dat de gemeente herstelacties doet en alsnog de afgesproken kwaliteit levert. Meerwerk kan alleen in rekening worden gebracht indien hiervoor schriftelijk de Concerncontroller akkoord heeft gegeven. In onderling overleg bepalen de Concerncontroller en de Opdrachtnemer dan op welke wijze deze situatie wordt opgelost.

Verdere procedure
Na besluit van uw Raad wordt de gunningsbeslissing van de onderhandelingsprocedure zonder aankondiging inclusief verplichte verslaglegging conform AW 2012, artikel 213.2 bekendgemaakt en gepubliceerd op Tenderned. De gunning vindt zowel voorlopig als definitief plaats zodat er op 4 oktober tot contractering kan worden overgegaan. Dit zal ook op deze wijze worden verwerkt op Tenderned. De burgemeester tekent het contract met PSA.

Juridische aspecten
Aanbestedingswet 2012 en Gemeentewet artikel 213.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
Niet van toepassing.

Duurzaamheid
In het oorspronkelijke Programma van Eisen en Wensen was het aspect ‘duurzaamheid’ opgenomen als wens, evenals SROI. Nu er geen inschrijvingen zijn ontvangen en we toch een accountant nodig hebben, zijn deze wensen ‘los’ gelaten.

Bijlagen
Geen

Toelichting

Inleiding
Zie samenvatting.

Beoogd maatschappelijk effect
- De gemeente voldoet aan de wettelijke verplichting om de jaarrekeningen te laten controleren;
- Met de controleverklaring kan de gemeente aan de maatschappij laten zien dat zij op een transparante en rechtmatige wijze handelt.

De kernargumenten en kanttekeningen
1. *Op de Europese aanbesteding en de marktconsultatie zijn geen inschrijvingen binnen gekomen.*
   - De aanbesteding heeft van 12 juli tot en met 5 september 2019 op Tenderned gestaan. Bij de sluitingstermijn waren er geen inschrijvingen.

- De Marktconsultatie die hieraan vooraf ging leverde ook geen inschrijvingen of reacties op.
- Wel zijn er door één kantoor vragen gesteld. Die zijn beantwoord via de Nota van inlichtingen. Ook deze partij heeft uiteindelijk niet ingeschreven.
- Ondanks dat er geen inschrijvingen zijn, is de aanbesteding niet onredelijk.
- Uit navraag bij diverse (potentiële) inschrijvers tijdens de marktconsultatie en aanbesteding blijkt dat vooral het boekjaar 2019 en het gebrek aan personeelscapaciteit bij de betreffende kantoren het 'probleem' is. Dit is een landelijk herkenbaar probleem. De VNG publiceert hier ook regelmatig over.

2. *Het vervolgtraject is besproken met de afvaardiging van de BAC*.
Met de afvaardiging van de BAC zijn mogelijke alternatieven besproken, zoals de inzet van de eigen accountantsdiensten van grote steden. Het contact opnemen met kantoren die eerder belangstelling hebben getoond, heeft op korte termijn geleid tot een concreet voorstel en afspraak met PSA.

3. *De accountant is een belangrijke adviseur voor de raad.*
De afvaardiging van de BAC heeft uitvoerig gesproken over het belang van een goede relatie tussen raad en accountant. PSA is vooral werkzaam in de publieke sector en heeft ervaring met andere gemeenten van deze omvang. PSA hanteert bijvoorbeeld een vragenuur en heeft ervaring met onder andere de gemeenschappelijke regelingen SVHW en GR Jeugdhulp Rijnmond.

4. *PSA stelt eisen aan interne controles*
Het voorstel van PSA gaat uit van een kwalitatief goede interne beheersing. De accountant en de organisatie maken werkafspraken over de verbijzonderde interne controles (VIC) en er wordt een werkprogramma opgesteld.

5. De accountant hanteert vastgestelde data voor interim controle en controle jaarrekening.
De interim-controle vindt in overleg plaats tussen week 48 2019 en week 4 van 2020. De controle van de jaarrekening vindt in overleg plaats in de periode 1 juni 2020 tot en met 14 juli 2020. Het gezamenlijke doel is de jaarrekening vóór 15 juli te kunnen indienen bij de toezichthouder provincie Zuid-Holland. De behandeling van de jaarrekening door de raad vindt later plaats dan gewoonlijk, maar in ieder geval voor het zomerreces. Indien de jaarrekening in de laatste raadsvergadering voor het zomerreces 2020 wordt behandeld, wordt met Provincie afgesproken dat de jaarrekening -zonder consequenties- een paar dagen later volgt.

Raadsbesluit

Datum Raad
3 oktober 2019
Registratienummer
BR1900113

Onderwerp
Opdrachtverlening accountantscontrole boekjaren 2019 t/m 2021 en optioneel 2022 en 2023

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat
- De Europese Aanbesteding voor de accountantscontrole 2019 t/m 2022 niet tot inschrijvingen hebben geleid;
- Daarna een aantal partijen gericht is benaderd met de vraag onder welke voorwaarden zij alsnog de controle 2019-2022 willen uitvoeren;
- PSA hierbij een binnen de marges van de aanbesteding liggende aanbieding heeft gedaan;
- Een kennismaking tussen de selectiecommissie en PSA unaniem tot een positief advies leidt voor opdrachtverlening;

Gelet op
- Artikel 213 van de Gemeentewet en de Aanbestedingswet 2012

Besluit(en)
De opdracht voor de accountantscontrole voor de boekjaren 2019 t/m 2021, met de optie deze te verlengen voor de begrotingsjaren 2022 en 2023, te gunnen aan Publieke Sector Accountants B.V.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Raadsvoorstel

Datum Raad
3 oktober 2019

Portefeuillehouder

Registratienummer
BR1900118

Onderwerp
Verzoek om uitstel bestuurlijke lus reparatie bestemmingsplan Groenzoom, perceel Noordersingel 127 a

---

Gevraagde beslissing
De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State met bijgaande brief (U19.07499) te verzoeken de termijn voor het vastleggen van een voorlopige maatbestemming voor Noordersingel 127a in bestemmingsplan Groenzoom te verlengen tot na de raadsvergadering van 31 oktober 2019.

Toelichting
De advocaat van de eigenaren van het bedrijf aan de Noordersingel 127a had uw commissie Ruimte een brief gestuurd. Door omstandigheden is die niet bij de commissieleden terecht gekomen en is dus niet bij de inhoudelijke behandeling betrokken. Daarom heeft de advocaat verzocht het punt op de volgende raadscyclus opnieuw te behandelen. Daar kunnen wij ons in vinden. Het vereist een formeel verzoek aan de Raad van State om de termijn van hun opdracht te verlengen. Daartoe dient bijgaande brief.

Financiële consequenties
Geen.

Verdere procedure
We informeren de advocaat en het bedrijf over ons verzoek; we sturen hen een afschrift van de brief. De Raad van State zal formeel reageren. We verwachten dat dat positief is, omdat beide partijen het met uitstel een zijn.

Juridische aspecten
Geen inhoudelijke consequenties.

Extern draagvlak/burgerparticipatie
Geen bijzonderheden.

Duurzaamheid
Niet van toepassing.

Bijlagen
- Brief aan de raad van state: U19.07499

Raadsbesluit

Datum Raad
3 oktober 2019
Registratienummer
BR1900118

Onderwerp
Verzoek om uitstel bestuurlijke lus reparatie bestemmingsplan Groenzoom, perceel Noordersingel 127a

---

De raad van de gemeente Lansingerland;
gelezen het bijgaande voorstel

Overwegende dat

- Het wenselijk is dat alle beschikbare informatie wordt betrokken bij de inhoudelijke behandeling van het voorstel;
- De wederpartij heeft verzocht om het voorstel opnieuw te agenderen in de volgende raadscyclus;
- De doorlooptijd van de zaak met slechts een aantal weken wordt verlengd;

Gelet op

- De Algemene wet bestuursrecht
- De tussenuitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 26 juni 2019

Besluit(en)

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State met bijgaande brief (U19.07499) te verzoeken de termijn voor het vastleggen van een voorlopige maatbestemming voor Noordersingel 127a in bestemmingsplan Groenzoom te verlengen tot na de raadsvergadering van 31 oktober 2019.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 3 oktober 2019,

de griffier,

drs. Marijke Walhout

Ruimte & Economie
Ruimtelijk & Economisch beleid
Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Jitske van Dijk
Telefoon
14 010
E-mail
Jitske.van.Dijk@lansingerland.nl
Website
www.lansingerland.nl

Raad van State
Afdeling bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

Verzenddatum 4 oktober 2019
Ons kenmerk U19.07499
Uw kenmerk 2018011541R3
Uw brief van

Onderwerp **Verzoek uitstel termijn bestuurlijke lus**

Geachte Raad van State,

Op 26 juni heeft u ons opgedragen binnen 16 weken het bestemmingsplan Groenzoom te herstellen.

Hierbij verzoeken wij u de termijn van 16 weken te verlengen.

Het te herstellen bestemmingsplan is tijdens de commissievergadering van 17 september besproken en de besluitvorming was voorzien op 3 oktober.

De wederpartij heeft ons echter verzocht het bestemmingsplan nogmaals in de commissie Ruimte bespreken omdat zijn ingezonden brief abusievelijk niet in de inhoudelijke behandeling was betrokken.

Wij willen graag aan dit verzoek tegemoet komen. Hierdoor zal de besluitvorming over de invulling van uw opdracht niet eerder dan 31 oktober plaatsvinden. Dit is enkele weken na de door u gestelde termijn van 16 weken.

Wij vernemen graag of u akkoord gaat met het verlengen van de termijn.

Met een vriendelijke groet,
gemeenteraad van Lansingerland

drs. Marijke Walhout
Griffier