

Nota van beantwoording zienswijzen

behorende bij het bestemmingsplan Schellingwouderdijk 339-341

1. Inleiding

Deze Nota van beantwoording zienswijzen behoort bij het bestemmingsplan Schellingwouderdijk 339-341. Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan Schellingwouderdijk 339-341 met ingang van 8 augustus 2019 voor de duur van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld om schriftelijk of mondeling een zienswijze ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken. Kennisgeving van de ter inzagelegging en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen is in de edities van de Staatscourant en op de website van de gemeente Amsterdam gepubliceerd.

Naar aanleiding van de terinzagelegging is één zienswijze kenbaar gemaakt. Deze zienswijzen is in deze nota beantwoord voorafgegaan door de zienswijze zelf. De zienswijze heeft niet geleid tot wijzigingen in het bestemmingsplan. Wel is de toelichting bij het bestemmingsplan aangevuld en bijgewerkt naar aanleiding van de zienswijzen. Het bestemmingsplan is ook ambtshalve niet gewijzigd. De Nota van beantwoording zienswijzen maakt onderdeel uit van het te nemen raadsbesluit over de vaststelling van het bestemmingsplan Schellingwouderdijk 339-341.

2. Zienswijzen

Eerst wordt nader ingegaan op de formele aspecten van de zienswijzen. Daarna volgt de inhoudelijke behandeling.

Formele aspecten

Volgens artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken. Deze termijn vangt, gelet op het tweede lid van dit artikel, aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd, in dit geval op 8 augustus 2019. Een zienswijze is tijdig ingediend als deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd, mits niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. De termijn eindigde op 18 september 2019.

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is één zienswijze ingediend door de volgende adressanten:

1. [adressanten 1a en 1b];

Inhoudelijke behandeling

De zienswijze is samengevat. Dit betekent overigens niet dat onderdelen van de zienswijze, die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De reacties zijn in zijn geheel beoordeeld.

Adressant 1

Adressanten hebben de volgende opmerkingen/bezwaren ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan:

Zienswijze 1.1 (eerdere afspraken)

Door de laatste, reeds gerealiseerde uitbreiding van de versmarkt in het plangebied, de Landmarkt, en de nu geplande twee bedrijfsverzamelgebouwen, waarin onderhavig bestemmingsplan voorziet, onttrekt de gemeente zich via een salamitactiek aan de eerdere afspraken om geen verdere schaalvergroting toe

te staan. Ook gaat het in tegen het beleid dat gold toen de vestiging van de Landmarkt werd toegestaan. Eerdere beloftes en uitspraken worden niet waargemaakt, aldus adressanten. Zij willen dat de gemeente zich aan de eerder afspraken houdt. Zij merken hierover het volgende op:

- In het destijds geldende beleid konden supermarkten niet in de periferie worden toegestaan. De Landmarkt was hierop een uitzondering. Die uitzondering betrof een duurzame, overdekte landelijke markt waar streekproducten, zoveel mogelijk biologisch, uit de regio (40 km) zou worden verkocht. Verdere uitbreiding van de Landmarkt staat haaks op het beleid om terughoudend om te gaan met het toestaan van detailhandel in de periferie. Men zou juist moeten kiezen voor het versterken van bestaande winkelgebied.
- Een duurzame, streekgebonden supermarkt is de Landmarkt niet geworden. De uitzonderingspositie van een duurzame, streekgebonden supermarkt klopt niet. Het bedrijf houdt zich niet aan de beloftes van streekgebonden en duurzaam beleid ten aanzien van lucht en geluidsoverlast. Van een biologische, duurzame supermarkt is geen sprake met het enorme aantal vrachtwagens en busjes dat spullen uit de hele wereld komt brengen. Vele vrachtwagens voeren producten aan vanuit de hele wereld. Ook de verhouding van 70% agrarische producten en 30% andere goederen wordt niet gehaald. Een verschil met een gewone supermarkt is niet te zien.
- Het terrein zou nooit een bedrijventerrein worden. De functies op het terrein zouden niet groter worden dan de het voorheen aanwezige tuincentrum. Er zou nog een rustig bedrijf bij komen en woningen.
- Op illegale wijze is er aan schaalvergroting gedaan door een bedrijfsruimte, die bestemd was voor derden, bij de versmarkt te betrekken. De versmarkt werd daardoor groter dan eerst toegestaan. Ook werd er een laad- en losplek gemaakt, terwijl die bij de hoofdingang van de versmarkt zou komen.
- Dit illegale gedrag werd door de gemeente beloond met een wijziging van het bestemmingsplan. Daarmee werd de gemeente voor adressanten onbetrouwbaar. Zij vragen zich af of er nu geen sprake gaat zijn van het achteraf legaliseren van overtredingen.
- De bedrijfsverzamelgebouwen houden een vergroting van het concept van de Landmarkt in en kan daarom niet los daarvan gezien worden. Het wordt een combinatie van detailhandel en leisure, bedoeld om meer publiek te trekken. De Landmarkt is in zijn huidige omvang al meer dan groot genoeg. Het totale eindconcept is te groot voor deze plek.

Beantwoording

In het verleden is inderdaad meerdere malen aangegeven dat geen verdere uitbreiding van de Landmarkt wordt toegestaan. Begrijpelijk is dat adressanten vinden dat dit nog steeds van toepassing is. Dit stond immers mede aan de basis van de vestiging van de versmarkt op de locatie. De tijd is echter verder gegaan. Er zijn sindsdien nieuwe aanvragen ingediend, waarop nieuwe besluiten genomen moesten worden. Dat is ook gebeurd. Zeker sinds de vaststelling van het bestemmingsplan Schellingwoude in 2013, moet de permanente aanwezigheid van een versmarkt in het plangebied, als een gegeven worden beschouwd. Als het al zou kunnen, is het daarmee al langere tijd niet meer redelijk om een bedrijf ontwikkelingsmogelijkheden te ontfangen om de enkele reden dat in een eerder verleden beweerd is dat er geen verdere uitbreidingen komen. Bovendien voorziet het (nieuwe) bestemmingsplan ook niet in de uitbreiding van de versmarkt. De Landmarkt is in haar bestaande en vergunde omvang (laatste vergunning van 31 januari 2018) vastgelegd in dit bestemmingsplan, zonder verdere uitbreidingsmogelijkheden. Ook in functionele verruiming is niet voorzien. De genoemde verhouding van 70%-30%, is toereikend en blijft ongewijzigd. Wat dat betreft is een discussie over de ontstaansgeschiedenis, duurzaamheidsconcepten en de geschiktheid van de locatie voor een versmarkt hier niet zinvol. Het gaat om een reeds lang toegestane en aanwezige functie.

Voor de bedrijfsverzamelgebouwen heeft de erfpachter van het perceel verzocht een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Om de eenvoudige reden dat geen detailhandel wordt toegestaan, betreft dit geen uitbreiding van de Landmarkt. Tegelijkertijd kan het inderdaad niet los gezien worden van de Landmarkt. De Landmarkt is nu een bijzondere functie op een bijzondere plek. Dat wordt aangegrepen en versterkt door te voorzien in verzamelgebouwen voor voedselgerelateerde bedrijven. Zoals bij het

bestemmingsplan uitgebreid gemotiveerd is, is dat passend in de omgeving. Dit voornemen houdt ook in dat door de erfpachter afscheid is genomen van het idee om woningen en een enkel bedrijfsgebouw te realiseren in het plangebied. Dat idee was overigens geen zekerheid. Voor beide ontwikkelingen moest nog een ruimtelijke procedure (wijzigingsplan) doorlopen worden.

In het licht van het voorgaande is het ook een niet te beantwoorden vraag of in de toekomst geen sprake gaat zijn van het achteraf legaliseren van overtredingen. Het antwoord op die vraag ligt immers in de toekomst. In beginsel moeten wij optreden tegen overtredingen van het bestemmingsplan. Tegelijkertijd kan een gebruiker/eigenaar op elk moment een aanvraag omgevingsvergunning indienen voor een activiteit die niet in het bestemmingsplan past. Een aanleiding dat sprake gaat zijn van overtredingen wordt overigens niet gezien.

Zienswijze 1.2 (structuurvisies)

Het bestemmingsplan is volgens adressanten strijdig met lokale en bovenlokaal beleid::

- De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (van het ministerie van I&M) geeft aan dat door zorgvuldig ruimtegebruik overprogrammering voorkomen moet worden en heeft als een van de hoofddoelen: het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. In het plan worden natuurlijke en cultuurhistorische waarden op diverse punten getreden. Door de verkeersaantrekkende werking is er een einde gekomen aan het dorp Schellingwoude zoals het was.
- Gelet op de Ladder voor duurzame verstedelijking uit het Besluit ruimtelijke ordening vragen adressanten zich waarom de andere supermarkten niet in de behoefte van de versmarkt kunnen voorzien? De Landmarkt is geen versmarkt, maar een leuke hippe supermarkt, die niet duurzaam is vanwege een enorme CO₂-footprint. Ook vragen adressanten zich af in welke behoefte de 9 bedrijven voorzien? Volgens adressanten is dat meer de behoefte van Landmarkt zelf die daarmee met zijn hippe, maar niet duurzame bedrijf, nog meer geld kan verdienen. Van leegstand is in het plangebied geen sprake.
- In het provinciale beleid wordt geschreven over 'behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen' en het slim combineren van functies en goede bereikbaarheid binnen de ruimtelijke hoofdstructuur. Daarom zou het beter zijn om het Buikslotermeerplein aan te pakken en niet om in een dorp en in de periferie ruimte te bieden aan grote bedrijven, met hun verkeersaantrekkende werking. Landschappelijk gezien gaat het mooie, rustige en landelijke dorp Schellingwoude gaat hier naar de knoppen. Dat is een misinterpretatie van het provinciale beleid.
- Adressanten halen de gemeentelijke structuurvisie aan: 'voor het realiseren van een duurzame milieukwaliteit is samenhang tussen ruimtelijke ordening en milieu noodzakelijk. Milieukwaliteiten zoals externe veiligheid, bodem, geluid en lucht zullen daarom integraal onderdeel moeten zijn van de gebiedsontwikkeling. Adressanten vinden dat deze visie totaal niet wordt toegepast. De gemeente weigert de Landmarkt te houden aan hun oorspronkelijke visie: streekgebonden producten uit een straal van 40 km rond het bedrijf. Producten uit de hele wereld worden nu per vrachtwagen aangeleverd, met meer vrachtwagens dan voor een normale supermarkt. Dat terwijl wethouder Ivens op 28 augustus 2019 in het Parool nog pleitte voor het meer lokaal kopen van voedsel om transportbewegingen te verminderen. Ook met de nu voorliggende uitbreiding wordt niet gemonitord op duurzaamheid voor milieu en omgeving. Het wordt tijd dat bedrijven zoals Landmarkt en haar partners door de gemeente worden aangesproken op de duurzaamheid van hun bedrijfsvoering.
- Het niet handhaven van de structuurvisie en het duurzame beleid van de gemeente, het meewerken aan een nieuw bestemmingsplan en het voordeel van economisch belang geven aan bedrijven boven zijn burgers is laakbaar gedrag van de gemeente.

Beantwoording

Zoals reeds uiteengezet in de beantwoording van zienswijzepunt 1, is de aanwezigheid van de Landmarkt een gegeven en verandert dat niet met dit bestemmingsplan. Hier hoort ook bij dat de Landmarkt verkeer aantrekt. Met het bestemmingsplan worden, binnen het reeds aanwezige bedrijfsterrein, twee

bedrijfsverzamelgebouwen geïntroduceerd van beperkte omvang. Vooral omdat de beide gebouwen op een bestaande bedrijfsperceel zijn geprojecteerd, zijn er geen landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten in het geding. Met de beide gebouwen kan, binnen bestaand stedelijk gebied, in een behoefte naar nieuwe, kleinschalige bedrijfsruimten worden voorzien. Het extra verkeer dat hiermee wordt gegenereerd, kan goed worden afgewikkeld door de bestaande infrastructuur, zie de beantwoording van zienswijzepunt 3.

Verder wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan niet per definitie voorziet in een uitbreiding met 9 bedrijven en nieuwe horeca. Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om twee bedrijfsverzamelgebouwen te realiseren, waarin zich voedselgerelateerde bedrijven en een horecavestiging kunnen vestigen. Dat kan inhouden dat zich 9 bedrijven in de beide gebouwen vestigen. Maar, binnen de voorwaarden van het bestemmingsplan, kunnen het ook meer of minder bedrijven zijn.

Zienswijze 1.3 (verkeerstoename)

Adressanten ervaren in de huidige situatie de grootste overlast van de vrachtwagens die het plangebied bezoeken. Uit het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan leiden zij af dat dit aantal in de nieuwe situatie gaat verdubbelen. Zij willen een betere bescherming van het woon- en leefgenot tegen het geluid van de vrachtwagens. Zij merken hierover het volgende op:

- In de nieuwe situatie komen er in totaal 188 vrachtwagens en 5248 personenauto's per week. Dat is bijna een verdubbeling.
- Het verkeersrapport bij het bestemmingsplan geeft daarbij geen zuiver beeld van het aantal verkeersbewegingen. Door het verkeer vanaf 8 uur 's ochtends te tellen, zijn de grote vrachtwagens, die voor die tijd komen, niet meegeteld.
- Door een gebrek aan een logistiek centrum komen er nu gemiddeld per week 108 zeer grote vrachtwagens niet meer dan 1 pallet lossen. Daarnaast zijn er nog 250 kleine vrachtwagens die af en aan rijden. Met nog meer bedrijven en nog meer horeca zal dat toenemen.
- De locatie is een overslagpunt geworden voor de winkel die de Landmarkt elders in de stad heeft. Grote vrachtwagens voeren de producten aan en met de eigen, kleinere vrachtwagen wordt het verder vervoerd.
- De eigen online bezorgdienst van de Landmarkt leidt tot nog meer verkeer.
- De fietsenwinkel, de bakker, de slager, de viswinkel, de kaasboer, de bierverkoper en de wijnverkoper hebben hun eigen aanvoer met bestelbussen en kleine vrachtwagens. Dat zijn er gemiddeld 215 per week. Met nog meer bedrijven en nog meer horeca zal dat toenemen.
- Voor het legen van de bakken voor de recycling van onder andere karton, glas en horecavet komen er drie vrachtwagens per week. Ook dat zal in de nieuwe situatie toenemen.
- Ook voor het onderhoud komt er veel verkeer en komt er in de nieuwe situatie nog meer verkeer.
- Diverse supermarkten hebben gemiddeld 1 à 2 vrachtwagens per dag nodig om een winkel te bevoorraden. Dat zou de norm moeten zijn.
- Adressanten wensen dat de hoeveelheid vrachtverkeer significant wordt verminderd, in aansluiting op de duurzaamheidsvisie van de Landmarkt en haar partners.
- De gemeente had tenminste als eis moeten stellen dat de Landmarkt een logistiek aanvoerpunt buiten Schellingwoude had moeten realiseren voordat het bedrijf toestemming kon krijgen om uit te breiden. De uitbreiding zal nog meer zwaar verkeer genereren.
- Als de bedrijfsverzamelgebouwen er komen, is het terrein te klein voor de toename van het verkeer. Het personeel van de Landmarkt neemt nu al de helft van de geplande parkeerplaatsen op het achterterrein in. Er zijn geen laad- en losplekken ingetekend. Dat zal leiden tot nog meer wachtende en manoeuvrerende vrachtwagens op het terrein. De nieuwe bedrijven zullen niet alleen van de Landmarkt kunnen leven en zelf hun grondstoffen gaan aanvoeren en hun producten naar elders uitleveren.
- De komst van een bakkerij zal leiden tot nachtelijke verkeersbewegingen, met een zeer ongewenste overlast tot gevolg.
- Door de komst van de Sluisbuurt zal het autoverkeer van en naar het plangebied nog verder toenemen.

Beantwoording

Voor het bestemmingsplan is door Goudappel Coffeng een verkeersonderzoek uitgevoerd. Voor het onderzoek zijn ook tellingen uitgevoerd. Al het verkeer van en naar het terrein is daarbij geteld. Hierbij klopt het dat een klein deel van de dagperiode niet geteld is. De resultaten van de tellingen zijn daarom geëxtrapoleerd naar de niet getelde dagperiodes. Zodoende is de verkeersintensiteit voor de gehele dag bepaald. Hiermee geeft het verkeersonderzoek ook op dit punt een goed beeld van de bestaande situatie. Ook omdat in het onderzoek sprake is van een waarschijnlijk te zware schatting van de verkeersintensiteit, wat wij hierna zullen toelichten, is er dus geen verkeer buiten beeld gebleven.

Uit het verkeersonderzoek volgt ook dat van een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen geen sprake is. De bedrijfsverzamelgebouwen leiden tot een verkeerstoename van 184 bewegingen per etmaal. 17 bewegingen daarvan betreft vrachtverkeer. De totale hoeveelheid verkeersbewegingen van en naar een plangebied wordt geprognoseerd op 1.992 motorvoertuigenbewegingen per etmaal, waarvan 49 bewegingen met vrachtverkeer. De bedrijfsverzamelgebouwen nemen in de totale verkeersgeneratie nog geen 10% voor hun rekening. Voor de bewegingen met vrachtverkeer is dat aandeel hoger: 42%. De bedrijfsverzamelgebouwen leiden tot een beperkte verhoging van de verkeersintensiteit.

De verwachte, totale verkeersintensiteit is in het verkeersonderzoek worst case benaderd en waarschijnlijk te hoog ingeschat. Bij het inschatten van de verkeersgeneratie is in het verkeersonderzoek namelijk de verkeersgeneratie van de laatste uitbreiding van de Landmarkt niet geteld, maar geprognoseerd op basis van kengetallen. Die uitbreiding was ten tijde van het onderzoek namelijk nog niet gerealiseerd. De hoeveelheid vrachtverkeer is daardoor zwaarder ingeschat dan strikt genomen nodig. De kengetallen gaan namelijk uit van de fictie dat de groei van het vrachtverkeer gelijke tred houdt met de groei van het brutovloeroppervlak van de aanwezige versmarkt en het bestaande restaurant daarbij. In werkelijkheid valt te verwachten het grotere verkoopvolume zich logistiek voor een groot deel laat oplossen door het bestaande aantal vrachtwagens meer producten te laten vervoeren.

Bepalend voor de verkeerskundige aanvaardbaarheid van de ontwikkeling is ook niet sec de toename van het aantal verkeersbewegingen. Meer bepalend is de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de beschikbare wegcapaciteit. Daarom is in het verkeersonderzoek beschouwd hoe de verwachte toename zich verhoudt tot de beschikbare capaciteit van de Schellingwouderdijk. Hieruit blijkt dat ruimschoots voldoende capaciteit beschikbaar is voor de geplande uitbreidingen. In de nieuwe situatie bedraagt de intensiteit op de weg ruim 2.100 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De capaciteit van de weg is in het onderzoek begrensd op 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De weg zit dus op circa 35% van zijn capaciteit. Verkeerskundige knelpunten als gevolg van de bedrijfsverzamelgebouwen zijn dan ook niet te verwachten. Daarmee is er ook geen aanleiding om eisen te stellen aan de bevoorrading van het terrein, zoals het maken van een logistiek aanvoerpunt elders.

Hoe het laden en lossen van de bedrijfsverzamelgebouwen precies georganiseerd gaat worden, zal bepaald worden als de bouwplannen voor de beide gebouwen uitgewerkt gaan worden. Gezien de aard en de beperkte omvang van de bedrijven die zich in de bedrijfsverzamelgebouwen kunnen vestigen, is te verwachten dat de activiteiten zich tot de dag- en avondperiode beperken en dat het in de nachtperiode stil is. Voor een bakkerij geldt dat die alleen bij recht wordt toegestaan als die, gelet op de productie-omvang, inpasbaar is in een woonomgeving. Ten aanzien van het laden en lossen in de open lucht is te verwachten dat dit plaats gaat vinden aan de voorzijde van de bedrijfsverzamelgebouwen (bezien vanaf de Schellingwouderdijk). Gezien de beperkte omvang van de bedrijfsvestigingen in de gebouwen (maximaal 200 m² bvo) en de beoogde inrichting van de onbebouwde ruimte rond de gebouwen is het goed mogelijk dat vrachtwagens naar de voorzijde van een bedrijfsunit rijden, daar stil gaan staan op te laden en lossen en vervolgens (vooruit) verder rijden om het terrein weer te verlaten. Maar het bestemmingsplan sluit ook andere wijzen van laden en lossen niet uit. Mede gezien de ruime afstanden tot omliggende woningen, valt niet te verwachten de beschreven, maar ook andere oplossingen op dit punt tot onevenredig negatieve effecten voor de omliggende woningen gaan leiden. In paragraaf 4.1 van de plantoelichting is dat uitgebreid toegelicht.

Zienswijze 1.4 (stikstof)

De toename van bouw- en vrachtverkeer, de uitstoot van het verkeer, toename van luchtvervuiling en stikstof zal een negatief effect hebben op de omliggende natuurgebieden (Waterland, de hoofdgroenstructuur en de ecologische groenstructuur). Dit past niet in het Rijksbeleid en het structuurvisiebeleid. De uitbreiding in het plangebied is niet getoetst aan het stikstofbesluit van de Raad van State. Adressanten vragen toepassing van het stikstofbeleid op het bestemmingsplan.

Beantwoording

Naar aanleiding van de zienswijze en naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State waar adressanten op wijzen, is aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie op voor verzuring gevoelige habitats van Natura 2000-gebieden. Uit dit onderzoek blijkt dat dit bestemmingsplan niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie op de genoemde habitats. Negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden zijn daarmee uit te sluiten. Het onderzoek is toegevoegd aan de bijlagen bij de plantoelichting. Het Waterland (als geheel), de Hoofdgroenstructuur en de ecologische groenstructuur zijn niet beschermd tegen verzuring. Die gebieden zijn dan ook verder buiten beschouwing gebleven.

Zienswijze 1.5 (vleermuizen)

Op het terrein van adressanten zijn door een gemeentelijke stadsbioloog vleermuizen gesignaleerd. Hierdoor is de kans zeer groot dat er ook vleermuizen aanwezig zijn op de locatie van de twee bedrijfsverzamelgebouwen. Adressanten zien dat graag onderzocht door de gemeente.

Beantwoording

Voor het bestemmingsplan is reeds natuuronderzoek uitgevoerd (bijlage 4 bij de plantoelichting). Hieruit blijkt dat ter plaatse van de nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen geen vliegrouete of foerageergebied van vleermuizen in het geding is. Er zijn nu ook geen gebouwen aanwezig die als verblijfplaats kunnen dienen. Aanwezige, beschermde flora en fauna staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg. De signaleringen waar adressanten op wijzen betreffen de uitvoering van een stage-opdracht. Dit had als doel om ervaring op te doen met het werken met een batlogger. Dit onderzoek voldoet niet aan het voorgeschreven protocol en kan daarmee niet dienen als basis om concrete uitspraken te doen over de mate van aanwezigheid van vleermuizen.

Zienswijze 1.6 (trillingen)

Bij de toegang van het terrein in het plangebied bestaat de verharding uit betonplaten. Deze betonplaten sluiten niet egaal aan op het asfalt van de openbare weg. Het rijden van vrachtwagens over deze ongelijke aansluiting zorgt voor grote trilling in het veengebied en een voelbare trilling in de woning van adressanten. Dat is niet acceptabel. Bij alle dorpen in Waterland worden maatregelen genomen tegen trillingschade, maar niet bij adressanten. Adressanten eisen een verbod op de gehele Schellingwouderdijk voor grote vrachtwagens.

Beantwoording

Begrijpelijk is dat voelbare trillingen in een woning hinderlijk kunnen zijn. Dat betekent echter niet gelijk dat ook sprake is van onaanvaardbare trillinghinder. Voor het overgrote deel gaat het hier om een bestaande situatie. Die bestaande situatie betreft een versmarkt die zeven dagen per week geopend is, inclusief de aan- en afvoerbewegingen die daarbij horen. Dat daarbij trillingen kunnen optreden is een gegeven en de afstand tussen de woning van adressanten en de plek waar vrachtwagens rijden is niet ongewoon klein: minimaal 30 meter. Met de nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen zal het vrachtverkeer beperkt toenemen. Met dit als situatie wordt geen basis gezien om onaanvaardbare trillinghinder te verwachten.

Naar aanleiding van de inspraakreactie van adressanten op het voorontwerpbestemmingsplan heeft de initiatiefnemer bovendien specifiek trillinghinderonderzoek laten uitvoeren. Dit onderzoek laat zien dat zowel in de bestaande situatie als de nieuwe situatie geen sprake is van onaanvaardbare trillinghinder. Daarbij geldt wel dat in de nachtperiode sprake kan zijn van lichte hinder. Dat is gebaseerd op een worst case scenario dat in de nachtperiode vrachtwagens over het terrein rijden. Daarvoor geldt echter, bij een

representatieve invulling van de nieuwe mogelijkheden en net als in de bestaande situatie, dat het rijden van vrachtwagens over het terrein in de nachtperiode niet representatief is en dus niet aan de orde is. Derhalve valt ook geen onaanvaardbare trillinghinder in de nachtperiode te verwachten.

Zienswijze 1.7 (Schellingwouderdijk)

Adressanten vinden de verkeerssituatie op de Schellingwouderdijk onveilig en niet geschikt voor het verkeer van en naar het plangebied, zeker als daar nieuwe bedrijven bij komen. Deze situatie zou verbeterd moeten worden. Zij voeren het volgende aan:

- Adressanten eisen dat het verbod voor vrachtwagens in Schellingwoude wordt uitgebreid tot aan de aansluiting van de Schellingwouderdijk met de Durgerdammerdijk en dat de aanvoer van vrachtwagens van de Landmarkt met kleinere, minder zware vrachtwagens. Dat Waterland beschermt wordt tegen zwaar verkeer en de adressanten niet, is voor hun niet te begrijpen.
- De dijk en de wegen zijn niet berekend en ingericht op de hoeveelheid verkeer en bedrijvigheid.
- Op de Schellingwouderdijk wordt vaak hard gereden en auto's remmen pas af bij de ingang van de Landmarkt. Het aanleggen van een verkeersdrempel, als maatregel daartegen, mag niet omdat vrachtwagens dan tot ongewenste trillingen in het dijklichaam leiden. Vreemd genoeg mogen er wel 90 vrachtwagens per week de dijk afrijden naar het terrein van de Landmarkt, wat de woning van adressanten laat trillen.
- Op de Schellingwouderdijk is geen voetpad en geen fietspad. Bovendien wordt langs de weg aan beide zijden geparkeerd, waardoor de weg soms te smal wordt om elkaar nog goed te kunnen passeren. Adressanten kunnen niet veilig over straat lopen omdat de weg voor hun woning smal en onoverzichtelijk is. Ook voor voetgangers en fietsers is de situatie op de dijk onveilig. Door de bedrijfsverzamelgebouwen komt er nog meer verkeer en wordt het nog onveiliger, doordat een integrale verkeersoplossing ontbreekt.
- Bezoekers van het plangebied parkeren regelmatig op de Schellingwouderdijk en niet op het parkeerterrein. Dat zal na uitbreiding met de bedrijfsverzamelgebouwen alleen nog maar erger worden. Op de dijk is een tekort aan parkeerplaatsen. Gevolg is dat auto's in de bermen worden geparkeerd, die daar niet voor ingericht zijn. Ook laten de parkeerders zwerfvuil achter. Het aanzicht van Schellingwoude verloederd hierdoor. Ook de landschappelijke cultuurhistorische kwaliteiten van de omgeving, waarover gesproken wordt in het provinciale beleid, sneeuwen onder. Deze vorm van groeiende overlast zou de gemeente niet moeten ontgaan en een integrale aanpak hiervan ontbreekt ten onrechte.
- Nog regelmatig negeren bezoekers de verplichte rijrichting om van en naar de Landmarkt te gaan. Nog steeds wordt daarvoor de Liergouw gebruikt, terwijl die weg daar niet geschikt voor is. Deze weg is niet geschikt om twee auto's elkaar te laten passeren. Vaak moeten adressanten wachten om Schellingwoude uit te rijden. Tegen overtredingen wordt niet opgetreden.

Beantwoording

Zoals bij zienswijzepunt 3 reeds uiteengezet, kan de omliggende infrastructuur de extra verkeersbewegingen als gevolg van de geplande uitbreidingen goed verwerken. Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek blijkt dat ook dat verplichte rijrichting op de Liergouw over het algemeen goed wordt nageleefd.

Dat neemt niet weg dat de verkeerssituatie op de Schellingwouderdijk in de omgeving van het plangebied nu niet optimaal is. Belangrijkste reden hiervoor is het geparkeerd worden van auto's in de berm of half in de berm en half op de weg, buiten de aanwezige parkeerstroken, in combinatie met een weg die als een wijkontsluitingsweg is ingericht (rijbaan met twee rijstroken zonder fysieke snelheidsremmers). Daarom wordt momenteel onderzocht of en hoe deze situatie kan worden verbeterd. Alle mogelijke maatregelen zullen dan onderzocht worden. Op de uitkomsten kan echter nog niet vooruit worden gelopen in dit verband. Wanneer het onderzoek ver genoeg gevorderd is, zal de omgeving worden geïnformeerd.

Zienswijze 1.8 (geluid en licht)

Adressanten ervaren nu geluidsoverlast door de huidige activiteiten in het plangebied. Door de twee bedrijfsverzamelgebouwen zal die overlast toenemen, aldus adressanten. De huidige overlast omvat nu voor hun de volgende zaken:

- De aanvoer van producten vindt zeven dagen per week plaats.
- Het achteruitrijden van vrachtwagens voor het laden en lossen veroorzaakt een uitermate irritant piepgeluid.
- Stilstaande en/of wachtende vrachtwagens laten vaak lang hun motor draaien.
- Aanvoerroute op nog geen 10 meter afstand van de woning van adressanten.
- Geluid dat ver draagt door de ligging in een kom met de dijk.
- Een geluidscherm dat te laag is en onvoldoende werkt.
- Sommige vrachtwagens maken veel lawaai doordat het slechte, oude en/of hele grote wagens zijn.
- Het ophalen en leegmaken van de glasbak en de kartonbak, evenals het ophalen van horecavet.
- Onderhoudswerkzaamheden aan de gebouwen en het terrein.
- Ook de bezoekers maken op diverse manieren geluid (honden, winkelwagentjes, schreeuwende kinderen, autoradio's, autoalarmen, claxonnerende auto's, evenementen, verzamelplek voor motorclubs en touringcars voor dagjesmensen).
- Ook ervaren de adressanten lichthinder door het zware verkeer in het plangebied.
- Er is nog nooit een akoestisch onderzoek op het terrein of bij de woning van de adressanten gedaan. Hun geluidsoverlast wordt daarmee niet serieus genomen.

Beantwoording

De aan- en afvoer van de versmarkt, die voor een deel met vrachtwagens gebeurt, vindt in wezen naast en achter een achtertuin plaatst; i.c. de achtertuin van adressanten. In vergelijking met veel andere plekken in Schellingwoude zal rustig wonen hier niet altijd aan de orde zijn: de bedrijfsactiviteiten op het naastgelegen perceel zijn goed waarneembaar. Zeker gezien de duur van de activiteiten (gedurende de dag) en de veelheid aan mogelijk geluidsbronnen die samenhangen met de bedrijfsvoering, met name het achteruitrijsignaal van vrachtwagens, is het goed voorstelbaar is dat adressanten dit alles als bijzonder hinderlijk ervaren. In de nieuwe situatie zal de beschreven ruimte intensiever voor aan- en afvoer gebruikt gaan worden. Dat adressanten een vergroting van de door hun ervaren hinder vrezen, is dan ook terecht.

Tegelijkertijd betreft het ook een zo gegroeide en bestaande situatie. Het woonperceel grenst al vele jaren aan een bedrijfsperceel. Op het bedrijfsperceel zijn en worden functies toegestaan die, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, naast een woonperceel kunnen bestaan. Voor de functies waar dat niet voor geldt, de nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen, is voldoende afstand aangehouden tot de omliggende woningen. In paragraaf 4.1 van de plantoelichting is dit nader toegelicht. De daadwerkelijke naleving van geluidsnormen vindt in het milieuspoor plaats, hoofdzakelijk via het Activiteitenbesluit.

Ook betekent het ervaren van geluidhinder niet dat ook objectief sprake is van geluidhinder. Dat laatste is wel nodig om de aanvaardbaarheid van een nieuwe ontwikkeling ter discussie te stellen, zeker omdat het hier gaat om functies die inpasbaar zijn in een woonomgeving. Anders gezegd: als er geen geluidsnormen worden overschreden is er ook geen aanleiding om voorwaarden aan een bedrijfsvoering te stellen om aan de geluidsnormen te voldoen.

De omstandigheden die adressanten noemen komen voor een groot deel overeen met de omstandigheden die zijn hierover in hun inspraakreactie hebben aangevoerd. Juist naar aanleiding daarvan is zorgvuldigheidshalve specifiek akoestisch onderzoek uitgevoerd. Om uit een dergelijk onderzoek een goed beeld te krijgen (van een toekomstige situatie) wordt de geluidsbelasting bij een dergelijk onderzoek berekend en niet gemeten. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat ook in de nieuwe situatie sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat in de omliggende woningen, waaronder die van de adressanten. Na realisatie van de bedrijfsverzamelgebouwen, kunnen de daar gevestigde bedrijven bevoorraad worden en hun producten produceren en leveren, zonder dat dit onaanvaardbare gevolgen qua geluid met zich meebrengt voor insprekers. De bedrijfsverzamelgebouwen zelf zijn op voldoende grote afstand van de woning van de adressanten geprojecteerd. Vanuit milieuzoneringen geldt een aan te houden richtafstand van (maximaal) 50 meter. Met een tussenliggende afstand van minimaal 70 meter wordt daar ruimschoots aan voldaan.

Ten aanzien van lichthinder wordt niet gezien hoe vrachtverkeer tot onaanvaardbare lichthinder leidt. Op het terrein rijdt het vrachtverkeer niet recht op de woning af of, waar dat wel gebeurt, blokkeren erfafscheidingen de lichtbundels.

Zienswijze 1.9 (luchtkwaliteit)

De uitlaatgassen van de boten op het Buiten IJ, het autoverkeer op de omliggende verkeerswegen en houtstook door de bewoners van de woonboten aan de andere zijde van de Schellingwouderdijk hebben al maximale impact op de luchtkwaliteit en dus op de gezondheid van de adressanten. Het huis bewijst het: de vensterbanken zijn zwart in plaats van wit. Als er nog meer verkeer komt, zal de luchtkwaliteit nog verder achteruitgaan. Ter plaatse is geen milieuzone ingesteld, dus er zijn auto's toegestaan die in de stad al verboden zijn. Een dergelijke milieuzone zou wel ingesteld moeten worden, aldus adressanten.

Beantwoording

Gezien de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland van het RIVM is ter plaatse van de woning van insprekers sprake van een goed woon- en leefklimaat gezien de luchtkwaliteit. Er wordt ruimschoot voldaan aan de wettelijke streefwaarden voor luchtkwaliteit. Voor de komende 10 jaar, laten deze kaarten zien dat een verbetering van de luchtkwaliteit wordt verwacht. Het bestemmingsplan zelf levert geen relevante bijdrage aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. Verwezen wordt ook naar paragraaf 4.6 van de plantoelichting.

Overigens zal vanaf november 2020 binnen Amsterdam een groene milieuzone voor personenauto's met een dieselmotor gaan gelden. De milieuzone beslaat het gehele gebied binnen de Ring A10 en daarmee ook het plangebied. Personenauto's met een dieselmotor mogen alleen de milieuzone in als ze emissieklasse 4 of hoger hebben. Personenauto's met een dieselmotor en een emissieklasse 3 of lager hebben geen toegang meer. Hiermee wordt een verdere verbetering van de luchtkwaliteit bereikt.

Zienswijze 1.10 (geur)

De bedrijven in de nieuwe gebouwen zullen tijdens hun productie ongewenste reukoverlast veroorzaken. Nu al is, als de wind verkeerd staat, een vette baklucht te ruiken van de horeca en de viswinkel in de Landmarkt. Dat zal door de uitbreiding alleen maar toenemen.

Beantwoording

Ten aanzien van geur geldt dat het bestemmingsplan grotendeels voorziet in een bestaande situatie. Gezien de afstand tussen de versmarkt en de woning van insprekers valt onaanvaardbare geurhinder niet te verwachten. Wanneer daar toch sprake van is, is milieuregelgeving het kader om hier maatregelen voor te treffen. Ook voor de nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen geldt dat de tussenliggende afstand, 70 meter en meer, zo ruim is dat geurhinder niet te verwachten is. Ook ten aanzien van geur is dan ook sprake van een goed woon- en leefklimaat in de woning van insprekers.

Zienswijze 1.11 (evenementen)

Indien ieder bedrijf in de nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen een paar keer per jaar evenementen gaat organiseren, gaat het in totaal om vele evenementen per jaar. Adressanten vragen hoe de gemeente dat gaat beperken of dat zij daarvoor de prijs moeten betalen. Het toestaan van meer evenementen zal grensoverstijgend zijn ten opzichte van het woongenot van adressanten.

Beantwoording

Het bestemmingsplan staat geen evenementen toe, anders dan eigen aan de bedrijfsvoering van de toegestane bedrijven (bijvoorbeeld proeverijen en open dagen). In die zin is de vrees van adressanten onterecht. De mogelijke evenementen zijn eigen aan de mogelijke bedrijfstypen en overstijgen daarmee ook niet de ruimtelijke effecten van die bedrijven. Die effecten zijn hier, zoals in het bestemmingsplan uitgebreid toegelicht, inpasbaar. Dit neemt overigens niet weg dat voor een bedrijfseigen evenement een vergunningplicht kan bestaan vanuit de APV.

Wanneer in het plangebied toch niet-incidentiele en niet-bedrijfseigen evenementen worden georganiseerd is daarvoor een omgevingsvergunning nodig. In het kader van een aanvraag daarvoor moet dan worden

beoordeeld of sprake zal zijn van onaanvaardbare hinder voor omwonenden. Het woongenot van adressanten wordt dan in de afweging betrokken.

Zienswijze 1.12 (MER)

Er is door de gemeente nooit een Milieu Effect Rapport gemaakt of een integraal verkeersonderzoek gemaakt over de effecten van het aanwezige bedrijf.

Beantwoording

Het bestemmingsplan voorziet niet in een ontwikkeling waarvoor de plicht bestaat tot het opstellen van een milieueffectrapport (MER) of wat per definitie aanleiding heeft tot het uitvoeren van een m.e.r. beoordeling. Wel is een vormvrije m.e.r.-beoordeling in de plantoelichting opgenomen.

Zienswijze 1.13 (planschade)

Adressanten wensen schadevergoeding voor zichzelf en voor hun woning. Het gaat dan om een vergoeding voor de overlast en het verlies van woongenot als het bestemmingsplan voor de bedrijfsverzamelgebouwen wordt vastgesteld.

Beantwoording

Het staat adressanten vrij om, na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, planschade te claimen. Dat zal dan de daarvoor ingestelde procedure moeten doorlopen. Op het eerste oog wordt niet verwacht dat planschade optreedt die zo hoog is dat het voor een vergoeding in aanmerking komt. Het gaat om het toevoegen van twee bedrijfsgebouwen van in totaal maximaal 748 m² groot bvo op een bestaand bedrijfsperceel dat ruim 1 hectare meet.

Conclusie:

De zienswijze is ontvankelijk, leidt niet tot wijzigingen van het bestemmingsplan en leidt wel tot aanvulling van de toelichting (op het onderdeel stikstof).