



# **REACTIENOTA ZIENSWIJZEN PARTIELE HERZIENING BEHEERSVERORDENING NATUURGEBIEDEN (STANDPLAATSEN)**

11 mei 2022

## INLEIDING

Het gemeentebestuur van Terschelling heeft op 26 januari 2022 besloten om het ontwerp van de Partiële herziening Beheersverordening Natuurgebieden (standplaatsen) vrij te geven voor de wettelijke procedure. Deze herziening ziet op het planologisch vastleggen van alle bestaande standplaatsen binnen het plangebied. De ontwerp herziening is met ingang van 11 februari 2022 zes weken ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. Er zijn 2 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien, waarbij is nagegaan óf en hóe het plan bijgesteld moet worden.

Tegelijkertijd met de herziening is voor de rest van het eiland en de daar aanwezige standplaatsen een paraplubestemmingsplan gemaakt. Tegen dat bestemmingsplan heeft de provincie een zienswijze ingediend. Als gevolg van die zienswijze is er aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. Die aanpassingen zijn ook relevant voor voorliggende herziening. Om die redenen zijn de aanpassingen ambtshalve in deze reactienota meegenomen.

Deze Reactienota is het eindresultaat. Met deze nota neemt de gemeenteraad een besluit over de vaststelling van de herziening. De schriftelijke zienswijzen zijn in deze Reactienota vrijwel integraal overgenomen. De volledige inhoud van de zienswijzen is op het gemeentehuis in te zien.

## BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Bij de beantwoording van de zienswijzen is allereerst de zienswijze weergegeven. Vervolgens volgt de gemeentelijke reactie op de zienswijzen en tenslotte is in een apart voorstel aangegeven in hoeverre de zienswijze aanleiding geeft tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

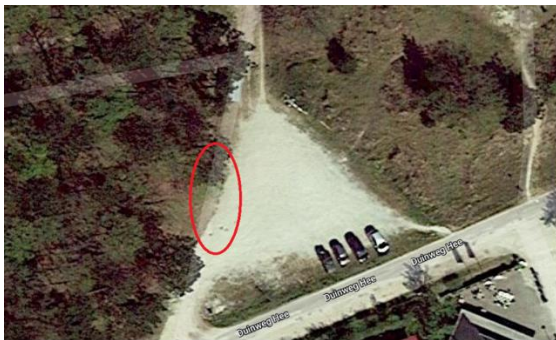
### Reclamant 1

#### **Zienswijze**

Reclamant richt zich op het gebruik van de door hem ingenomen standplaats bij het Duinmeer. In de tekening behorende bij het plan staat enkel de parkeerplaats ingekleurd. Echter vanwege de herinrichting een aantal jaren geleden is de hoofdtoegangsroute van de gasten naar het meertje niet meer langs de parkeerplaats. Doordat een hele strook bomen gerooid is, is er aan de zuidwestkant een nieuwe route ontstaan waar de meerderheid van gebruik maakt. Reclamant heeft daarvoor foto's bijgevoegd. Om deze reden heeft reclamant in overleg eerder al eens een jaar aan de westkant, direct aan het meertje gestaan. Ook vorig jaar werd de standplaats daar ingenomen. De zienswijze behelst dat dit gebruik in de tekening opgenomen wordt door dit in te tekenen aan westkant of zuidwestkant van het meertje. Dit in overleg met de grondeigenaar en diens goedgevinden vanzelfsprekend. De tekening die nu in het concept opgenomen is perkt de mogelijkheden behoorlijk in ten opzichte van de huidige situatie

#### **Reactie**

De herziening heeft enkel als doel om de bestaande situaties op basis van het bestaande beleid vast te leggen en van een planologisch kader te voorzien. Er worden binnen deze herziening geen veranderingen en/of andere locaties toegekend of afgewogen. Dat betekent in dit geval dat de locatie voor de bestaande standplaats op het parkeerterrein wordt vastgelegd. Met die locatie is de grondeigenaar, Staatsbosbeheer, akkoord. Het gaat daarbij om de locatie zoals hieronder weergegeven.



Staatsbosbeheer is wel bereid om in de toekomst eventueel te kijken naar een andere plek bij het water, maar dan willen ze wel dat de uitstraling van de kar wordt aangepast aan de natuurlijke omgeving.

Dat bezoekers nu vooral hun fiets parkeren aan de zuidwestkant van het meer en niet langs de standplaats van reclamant komen, is niet wenselijk. De fietsen staan dan dicht op de doorgaande weg en bepalen in sterke mate het aanzicht. De gemeente zal kijken of er met bebording voor gezorgd kan worden dat daar niet langer geparkeerd mag worden en dat fietsers worden verwezen naar het parkeerterrein.

## **Voorstel**

De zienswijze is ongegrond en geeft geen aanleiding tot aanpassing van de herziening. Ambtshalve wordt wel de bestaande locatie op de verbeelding nader verfijnd tot een deel van het parkeerterrein op grond van bovenstaande luchtfoto.

## Reclamant 2

### **Zienswijze formeel**

Deze zienswijze wijst de gemeente erop dat de herziening van de beheersverordening op de manier waarop de gemeente die nu wenst te realiseren niet mogelijk is. Deze zienswijze kan vanwege het instrument beheersverordening niet leiden tot een bezwaar en/of beroep indien de gemeente de herziening toch vaststelt. Een eventueel later vergunningtraject voor de standplaats bij het Duinmeertje kan wel leiden tot bezwaar en beroep, wat dan alsnog kan (en waarschijnlijk zal) leiden tot vernietiging van de herziene beheersverordening, waarmee niet alleen de gemeente maar ook de standplaatshouders in het plangebied kunnen worden gedupeerd. Hoewel deze zienswijze dus niet noodzakelijk is voor het kunnen instellen van bezwaar en beroep tegen een eventuele vergunning, laat Camping Cupido door de zienswijze toch in te dienen hiermee betrokkenheid zien en het probleem voor te willen zijn en juist te willen voorkomen dat straks een onzorgvuldige procedure leidt tot problemen bij standplaatshouders.

### **Reactie**

In de navolgende reactie wordt namens de gemeente aangegeven dat de gemeente dit standpunt van reclamant niet deelt. De gemeente is van mening dat het instrument van de beheersverordening wel kan en mag worden toegepast en dat er op voorhand dus geen zekerheid is dat de beheersverordening niet in stand zal blijven. Met de herziening wil de gemeente juist een situatie creëren die in het belang van de standplaatshouders, maar ook voor alle betrokkenen is, omdat daarmee duidelijkheid wordt gegeven over het bestaande beleid en de regels met betrekking tot de bestaande standplaatsen. Bovendien biedt de beheersverordening een duidelijker basis voor de vergunningverlening. Binnen afzienbare tijd worden alle ruimtelijke plannen van de gemeente vervangen door het gemeentelijke omgevingsplan. In dat plan worden de standplaatsen opnieuw meegenomen. Mocht er tegen een verleende vergunning beroep worden aangetekend en mocht onverhoopt voor die locatie de Beheersverordening haar rechtskracht verliezen, dan zal het omgevingsplan dat gat snel op kunnen vullen.

## **Voorstel**

De zienswijze is ongegrond en geeft geen aanleiding tot aanpassing van de herziening.

### **Zienswijze inhoudelijk**

Deze zienswijze is specifiek gericht tegen de aanduiding 'Overige zone - standplaats' bij de locatie 'Het Duinmeertje' gelegen op korte afstand van Camping Cupido, waarbij de gehele parkeerplaats bij het Duinmeertje is aangeduid als zone voor een standplaats.

In de vigerende beheersverordening natuurgebieden bestaat deze aanduiding niet en is het niet toegestaan een standplaats in de omgeving in te nemen.

In de zienswijze worden eerst de regels aangehaald die nu in het ontwerp zijn opgenomen.

### *Belangen Camping Cupido*

Camping Cupido is gelegen op ongeveer 100 meter afstand van de toegevoegde zone. Om die reden zal de toevoeging van een standplaats op die plek gevolgen hebben voor Camping Cupido op de gebieden van geur, geluid en verkeer en op de realisatiemogelijkheden van de camping voor zover het stikstofdepositie betreft. In het verleden is gebleken dat een eerdere standplaats op die plek voor verrommeling in de omgeving zorgde.

Tevens ziet Camping Cupido de standplaats in het licht van rechtsongelijkheid en willekeur nu op de standplaats diensten mogen worden aangeboden die Camping Cupido niet zijn toegestaan, waarvoor geen goede verklaring is gegeven.

### *Bezwaren tegen de herziening*

#### 1. Het instrument 'beheersverordening' wordt op een oneigenlijke manier gebruikt

Een beheersverordening is een instrument waarmee zonder de noodzaak van een nieuw bestemmingsplan de huidige situatie vastgelegd kan worden zonder dat hiertegen beroep of bezwaar open staat.

Bezwaar en beroep staan niet open juist doordat een beheersverordening geen nieuwe activiteiten mogelijk kan maken. Dit houdt automatisch in dat zodra nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt worden, dit niet met het instrument 'beheersverordening' geregeld kan worden. De vigerende beheersverordening staat de aanwezigheid van standplaatsen niet toe, zoals ook door de gemeente is bevestigd.

Nu de herziening het wel mogelijk maakt is hier sprake van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling die niet kan plaatsvinden door middel van een beheersverordening.

De beheersverordening wordt geregeld in hoofdstuk 3A van de Wro en artikel 3.38 lid 1 is hiervan de eerste bepaling die de beheersverordening mogelijk maakt en als volgt luidt:

*Onverminderd de gevallen waarin bij of krachtens wettelijk voorschrift een bestemmingsplan is vereist, kan de gemeenteraad in afwijking van artikel 3.1 voor die delen van het grondgebied van de gemeente waar geen ruimtelijke ontwikkeling wordt voorzien, in plaats van een bestemmingsplan een beheersverordening vaststellen waarin het beheer van dat gebied overeenkomstig het bestaande gebruik wordt geregeld.*

Er is vastgesteld dat er wél sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling en misschien is het goed hierbij nog te vermelden dat er géén bestaand gebruik is aangezien het gebruik wat er was niet in overeenstemming was met het bestemmingsplan en hoe dan ook al enige tijd (meer dan een jaar) om die reden gestaakt is en dus geen bestaand gebruik meer is. Het toestaan van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is alleen mogelijk voor de gemeenteraad door gebruikmaking van een bestemmingsplan of vergelijkbaar instrument.

### **Reactie**

In de aangehaalde tekst van artikel 3.38 lid 1 Wro staat dat een beheersverordening mag worden vastgesteld als daarmee het bestaande gebruik wordt geregeld. Bestaand gebruik kan daarbij ook een gebruik zijn dat legaal op grond van andere wetgeving aanwezig is, en waar het bestemmingsplan zich niet expliciet tegen verzet.

Van een 'nieuwe ruimtelijke ontwikkeling' is geen sprake. De bevoegdheid tot het vaststellen van een beheersverordening is, zoals in artikel 3.38 is geregeld, begrensd. Met de beheersverordening kan ruimtelijk niet méér mogelijk worden gemaakt dan wat het geldende bestemmingsplan toestond op het moment van de vaststelling van de beheersverordening. De beheersverordening is er namelijk op gericht de bestaande planologische situatie te bevriezen. In onderhavige situatie is er, ten opzichte van de geldende regeling, sprake van een aangepaste planologische situatie, die zich alleen uitstrekt tot het legaliseren van de bestaande, ruimtelijk aanwezige standplaatsen. De standplaatsen functioneren ter ondersteuning van het extensief dagrecreatief medegebruik van het natuurgebied. Extensief dagrecreatief medegebruik is expliciet benoemd in de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Natuur' en daarmee binnen de geldende beheersverordening toegelaten.

De standplaatsen worden al gedurende vele jaren ingenomen. Daarvoor worden ook telkens opnieuw vergunningen verleend op grond van de APV. Tegen die vergunningen staan rechtsmiddelen open. Belanghebbenden hebben zich al die tijd via deze vergunningen tegen het gebruik van de gronden als standplaats kunnen verzetten. Het is een inmiddels jarenlang bestaand gebruik met gebruikmaking van objecten die op basis van de jurisprudentie moeten worden aangemerkt als bouwwerken. Er zijn dus al die tijd ook al bouwwerken toegelaten binnen het bestaande gebruik. De geldende bestemming 'Natuur' laat bouwwerken toe ten

behoefte van het extensief dagrecreatief medegebruik, echter geen gebouwen. De standplaatsen zijn in juridische zin aan te merken als gebouwen. Dat de gemeente de regeling derhalve aanpast om ten behoeve van het bestaande gebruik ook gebouwen te plaatsen is bedoeld om duidelijkheid te creëren over de toelaatbaarheid en de reikwijdte van de standplaatsen. Dit doet niets af aan het feit dat er inmiddels sprake is van een langdurig bestaand gebruik.

Op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Terschelling is het verboden om zonder vergunning van het college van B&W een standplaats voor ambulante handel in te nemen. Het college kan een vergunning verlenen voor het innemen van een standplaats, waarbij wordt getoetst aan de regels die zijn opgenomen in de APV en de beleidsregels die zijn opgenomen in de Beleidsnotitie Standplaatsen. In deze beleidsregels is opgenomen onder welke voorwaarden de vergunning verleend kan worden. De standplaatsen die met de beheersverordening planologisch worden geregeld zijn dus alle reeds vergunde, bestaande situaties. De beheersverordening regelt daarmee uitsluitend het beheer van het betreffende gebied overeenkomstig de bestaande gebruiks- en bouwmogelijkheden.

De gemeente is derhalve van mening van het instrument van de beheersverordening in deze situatie ingezet kan worden.

### **Voorstel**

De zienswijze is ongegrond en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 2. Regels rond het realiseren van bouwwerken zijn onzorgvuldig

Het bestemmingsplan staat de realisering van bouwwerken ten behoeve van standplaatsen toe. De enige beperking hieraan is dat het bouwwerk maximaal 4 meter hoog is en dat er maximaal één bouwwerk mag worden gerealiseerd. Er is echter geen beperking in oppervlakte. Dit betekent in het specifieke geval van het Duinmeertje dat in principe de hele parkeerplaats één groot bouwwerk mag worden, dat is een gebouw van zo'n 900 m<sup>2</sup> tot een hoogte van 4 meter. Bovendien stelt de APV hierover dat indien er een bouwwerk wordt gerealiseerd voor standplaatsen, de regels rond welstand niet van toepassing zijn. Nu de definitie van een standplaats een 'fysiek middel' toestaat en hierbij niet staat omschreven dat dit fysieke middel tijdelijk van aard moet zijn, mobiel, etc., biedt dit allerlei mogelijkheden die de raad nooit voor ogen zal hebben gehad.

### **Reactie**

De gemeente volgt reclamant in deze zienswijze. De Provincie heeft de gemeente hier ook al op gewezen. De aanduiding wordt aangepast en de omvang van de standplaats wordt vastgelegd zodat daarmee de daadwerkelijke grootte en plek zijn geregeld.

Als op een standplaats een object langer dan 31 dagen aanwezig is, is er sprake van een bouwwerk. Het maakt niet uit of dat bouwwerk nagelvast aan de grond zit of verrijdbaar is of anderszins. De herziening moet dus iets voor een bouwwerk regelen. Exploitanten weten dat ze de standplaats maar een deel van het jaar in mogen richten. Dat betekent dat het bouwwerk verplaatsbaar moet zijn. Dat kan op meerdere manieren. De herziening legt dat niet vast. In de vergunningen die worden verleend, wordt de tijdelijkheid geregeld.

In de herziening zullen in verdergaande mate regels worden toegevoegd om zo dicht mogelijk bij de verleende vergunningen te blijven. In de gebruiksregels zal om die reden ook de tijdelijkheid worden vastgelegd en wordt de bouwhoogte verlaagd tot een maximale bouwhoogte van 2,80 m waarbinnen alle bestaande standplaatsen kunnen worden begrepen.

### **Voorstel**

De zienswijze is gegrond en geeft aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan. De verbeelding zal worden aangepast, zodanig dat de aanduiding meer specifiek de locatie van

de standplaats omvat en niet het hele parkeerterrein. In de regels zullen regels worden toegevoegd over de oppervlakte, de tijdelijkheid en de bouwhoogte (zie ambtshalve aanpassingen).

### 3. Er is sprake van rechtsongelijkheid/willekeur

Zoals aangegeven in de APV wordt bij het vergunnen van de standplaats rekening gehouden met het effect van de standplaats op het lokale voorzieningenniveau en is dit in lijn met de Dienstenrichtlijn. In dit verband ziet de herziening van de beheersverordening kennelijk geen effect van het verkopen van snacks en andere etenswaren op het lokale voorzieningenniveau.

Dit is vreemd, want het is juist Camping Cupido niet toegestaan snacks en andere etenswaren aan passerende gasten aan te bieden met als onderbouwing dat het wel toestaan een onaanvaardbaar negatief effect zou hebben op het voorzieningenniveau in de dorpen (zoals vastgesteld in de Horecanota). Het is onduidelijk hoe Camping Cupido bij het verkopen van snacks en etenswaren aan passanten een negatief effect op het lokale voorzieningenniveau zou kunnen hebben, terwijl een standplaats 100 meter verderop dit niet zou hebben. In die zin stelt Camping Cupido dat als een standplaats wordt toegestaan op deze locatie ook een eventueel argument tegen het realiseren van eenzelfde dienst op het terrein van Camping Cupido vervalft.

### **Reactie**

De bestemmingsplannen voor de kampeerterreinen, waaronder Camping Cupido, laten o.a. de verkoop van snacks en andere etenswaren toe. Voor alle campings op het eiland is daarbij de restrictie opgenomen dat een snackbar, restaurant of een anderszins eetgelegenheid uitsluitend mag functioneren ten behoeve van de eigen gasten. De gemeenteraad heeft die keuze expliciet in de bestemmingsplannen vastgelegd. Gezien het aantal campings en de omvang die de eetgelegenheden of verkooppunten kunnen innemen, is deze restrictie opgenomen om de vergelijkbare voorzieningen in de dorpen niet negatief te beïnvloeden. In eerste instantie horen die voorzieningen in de dorpen thuis. Het gebruik is vervolgens onder restricties aan de campings toegekend om de gebruiksmogelijkheden van de campings te vergroten. Het loslaten van deze restrictie bij Camping Cupido als gevolg van deze zienswijze, betekent dat de restrictie op alle campings losgelaten moet worden. De precedentwerking en de gevolgen daarvan zijn ruimtelijk ongewenst en om die reden niet aanvaardbaar.

Voor de standplaatsen geldt een eigen beleid. In de eerste plaats zijn standplaatsen juist bedoeld om ten behoeve van passanten te functioneren. De standplaatsen staan dan ook op plekken waar zich mensen verzamelen en voor korte duur aanwezig zijn of passeren. De beperkte oppervlakte van de standplaatsen maakt dat er alleen sprake kan zijn van een beperkte voorziening die gericht is op het verstrekken van etenswaren aan passanten. Het specifieke gebruik, de daaraan gestelde voorwaarden en de beperkte omvang maakt dat standplaatsen per definitie niet vergelijkbaar zijn met de ruimte die er planologisch op de campings toegelaten is. Het gaat om twee verschillende grootheden die niet met elkaar vergelijkbaar zijn om reden waarvan de gemeenteraad er ook ander beleid en andere regels aan ten grondslag heeft gelegd.

### **Voorstel**

De zienswijze is ongegrond en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### 4. De berekeningen qua stikstof zijn ondeugdelijk

De realisatie van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling moet worden getoetst aan de stikstofregels. Hiervoor zijn berekeningen gemaakt voor wat betreft de stikstofuitstoot per standplaats waaruit zou moeten kunnen worden geconcludeerd dat er geen significant

negatief effect is te verwachten op stikstofgevoelige gebieden in de omgeving. De uitgangspunten hiervoor zijn echter niet te volgen.

Bladzijde 3/7 van de memo stikstofemissie en depositie die als bijlage bij de herziening zit stelt:

*De gegevens van de verschillende emissiebronnen (gasverbruik, wegverkeer) zijn opgehaald bij de standplaatshouders.*

Hierbij wordt aangegeven dat bij het Duinmeer er sprake zal zijn van 56 motorvoertuigbewegingen per jaar en dat het hier gaat om middelzware motorvoertuigen. Dit kan echter niet als uitgangspunt genomen worden om de volgende redenen:

- Het aantal motorvoertuigbewegingen bij andere standplaatsen loopt wild uiteen. De ene standplaats levert 730 mvt/jaar op, de andere 31 mvt/jaar. Het is duidelijk dat de standplaatshouders hier zelf een opgave konden doen, echter de Dienstenrichtlijn schrijft voor dat de vergunning niet exclusief aan die standplaatshouders kan worden vergeven en dat er dus rekening moet worden gehouden met een andere standplaatshouder gedurende de looptijd van de beheersverordening die mogelijk heel andere cijfers genereert. Daarom had er moeten worden gerekend met algemene kengetallen en niet ondernemers specifieke getallen.

- Bovendien lijkt het dat sommige standplaatshouders een wel heel lage schatting hebben gedaan. De berekening gaat uit van de aanwezigheid van 213 dagen per jaar op de standplaats (hoewel ook hier geen beperking in is aangegeven in de APV of beheersverordening, dus het kunnen ook 355 dagen per jaar worden), een opgave van 55 motorvoertuigbewegingen per jaar bij het Duinmeertje betekent dan dat ongeveer eens in de 8 dagen een motorvoertuig naar de standplaats zal bewegen. Dit gaat om zowel bevoorrading als de voertuigbewegingen zelf, maar ook mensen die met de auto een patatje komen halen.

Als je uitgaat van 365 dagen per jaar aanwezigheid van de standplaats betekent het dat ongeveer tweemaal per maand een motorvoertuig richting de standplaats zal zijn. Elke beweging meer maakt deze berekening van stikstofdepositie onjuist.

Dit lijkt volstrekt onrealistisch. Er is ook in het geheel niet onderbouwd hoe het mogelijk is dat er zo weinig bevoorrading plaats zal vinden en waarom mensen niet met de auto richting de standplaats zullen gaan. Daarbij staat het de eigenaar vrij er bijvoorbeeld een afgiftepunt van goederen van te maken volgens de bestemmingsplanregels in combinatie met de APV. Dit kan mogelijk behoorlijk wat verkeer genereren met bijbehorende stikstofuitstoot. Het is allemaal onduidelijk hoe dit wordt geborgd.

- Gesteld wordt dat de standplaatshouders opgave hebben gedaan van hun voertuigbewegingen en emissiebronnen. In het geval van het Duinmeertje is er echter geen standplaatshouder, aangezien er het afgelopen jaar en het jaar daarvoor geen vergunning is geweest (nog afgezien ervan dat u gezien de Dienstenrichtlijn sowieso de standplaats niet met voorrang aan dezelfde standplaatshouder zou mogen toewijzen). Mocht er al een nieuwe vergunning te verloten zijn dan zal de loting weer open moeten staan voor iedereen en kan er geen voorrang worden verleend aan één ondernemer. Daarom is het vreemd uit te gaan van de cijfers van 'de standplaatshouder' die er niet is.

## **Reactie**

In de zienswijze richt reclamant zich op meerdere standplaatsen. Reclamant ondervindt evenwel van andere standplaatsen, anders dan die aan het Duinmeertje, geen gevolgen die de belangen van reclamant raken en/of schaden. De camping van reclamant is op grote afstand gelegen van de overige standplaatsen, zodat de gemeente reclamant niet belanghebbend acht in zijn zienswijze gericht tegen de overige standplaatsen. De zienswijze richt zich derhalve alleen tegen de standplaats gelegen nabij het Duinmeertje.

In de eerste zin haalt reclamant aan dat het plan moet worden getoetst aan de stikstofregels. De gemeente neemt aan dat reclamant daarbij verwijst naar de provinciale beleidsregels stikstof en de Wet stikstofreductie en natuurverbetering. Aan deze wet- en regelgeving is getoetst en dit is opgenomen en uiteengezet in hoofdstuk 2 van het stikstofonderzoek.



Verder gaat reclamant in op de vergunningverlening van de standplaatshouders waarin zou moeten worden getoetst aan de Dienstenrichtlijn. Reclamant stelt dat op basis van de Dienstenrichtlijn er met algemene kengetallen had moeten worden gerekend. Het stikstofonderzoek is uitgevoerd in het kader van een beheersverordening-/bestemmingsplanprocedure en niet in het kader van een vergunningverleningsprocedure. De verwijzing naar vergunningverlening van standplaatshouders is niet gerelateerd aan deze beheersverordeningprocedure en daarom ongegrond. Beoordeling van de gevolgen van stikstof vindt op planniveau anders plaats dan op vergunningenniveau.

Verder biedt de Wet stikstofreductie en natuurbescherming geen grondslag om te toetsen aan de Dienstenrichtlijn. De argumentatie over het hanteren van algemene kengetallen die de Dienstenrichtlijn voorschrijft zijn daarmee ook ongegrond. Verder bestaan er geen algemene kengetallen voor standplaatsen, waardoor uitvoering hiervan ook praktisch onmogelijk is.

Dat er andere standplaatshouders kunnen komen, die wellicht andere cijfers genereren, doet niets af aan de beoordeling van de uitvoerbaarheid van deze herziening op het moment van vaststelling. Iedere wijziging nadien moet dan op zijn merites worden bekeken.

De gegevens over de emissiebronnen van gasverbruik en verkeersbewegingen zijn opgevraagd bij de standplaatshouders. De opgevraagde gegevens gasverbruik zijn gebaseerd op jaarafrekeningen die zijn verstrekt door standplaatshouders. Deze gegevens zijn niet vrij bepaald en ingeschat. De gegevens van het wegverkeer zijn bepaald op basis van aangeleverde gegevens over bevoorrading en het vervoer van personeel en zijn vervolgens door Rho Adviseurs aannemelijk geacht.

Om nader in te gaan op de bepaling van de verkeersbewegingen en intensiteit is het van belang om vast te stellen dat er in de berekening een onderscheid is gemaakt tussen lichte motorvoertuigen (auto's) en middelzware motorvoertuigen (vrachtwagens). De verkeersbewegingen van middelzware motorvoertuigen (vrachtwagens) behoren allen tot wegverkeer voor de bevoorrading van de kramen. De verkeersbewegingen van lichte motorvoertuigen behoren tot het wegverkeer van personeel en tevens voor de bevoorrading van de kramen. Bestelbussen voor de bevoorrading vallen ook onder lichte motorvoertuigen. Voor de standplaatsen met kramen met enkel verkeersbewegingen van lichte motorvoertuigen geldt dat de bevoorrading enkel plaatsvindt door bestelbussen, waardoor er geen verkeersbewegingen van middelzware motorvoertuigen plaatsvinden. Voor de standplaatsen met kramen met enkel verkeersbewegingen van middelzware voertuigen geldt dat er enkel verkeersbewegingen zijn van vrachtwagens voor de bevoorrading waarbij vervoer van personeel plaatsvindt met de fiets. Hierbij dient in het achterhoofd te worden gehouden dat vrachtwagens per rit in meer bevoorrading kunnen voorzien dan bestelbussen, waardoor er in het geval van bevoorrading door vrachtwagens minder verkeersbewegingen nodig zijn dan in vergelijking tot bestelbussen. Dit verklaart mogelijk het verschil in het aantal verkeersbewegingen tussen de verschillende kramen op de standplaatsen.

De verkeersbewegingen van klanten die de kramen op de standplaatsen bezoeken zijn niet meegenomen in de berekening. Juist door de situering van standplaatsen op knooppunten waar mensen al bijeen komen, is er niet of verwaarloosbaar zelfstandige aantrekkende werking van de kramen. De kramen op de standplaatsen hebben geen aanwijsbare verkeersaantrekkende werking van klanten. De knooppunten, waar de standplaatsen staan, bijvoorbeeld het strand of het duinmeer, hebben die aantrekkende werking wel. Het bezoeken van de kramen op de standplaatsen vormt niet de hoofdactiviteit van klanten, dat is het bezoeken van het strand of het duinmeer, waarbij het eten van een patatje of een ijsje een subactiviteit is. Als dit in een enkel geval niet zo is, gaat die verkeersbeweging op in de dagelijkse verkeersbewegingen ter plaatse. De verkeersbewegingen van de klanten zouden in theorie moeten zijn meegenomen in een stikstofberekening van de exploitatie van het strand of het duinmeertje. De verkeersbewegingen van klanten hoeven om bovenstaande

redenen dan ook niet mee te worden genomen in het stikstofonderzoek voor de exploitatie van de standplaatsen.

De standplaatshouder bij het Duinmeertje is nog altijd vergunninghouder. Er is de afgelopen twee jaar een bijzondere situatie geweest met COVID 19, waar de gemeente rekening mee wil houden. De gemeente wil de regels coulant toepassen en rekening houden met ondernemers die deze periode hebben moeten doorstaan. Dat de standplaats enige tijd niet ingenomen is geweest, is daarom vooralsnog geen reden om de standplaats niet op te nemen.

### **Voorstel**

De zienswijze is ongegrond en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### **5. Het besluit is gebaseerd op beleid wat niet meer van kracht is**

De herziening van de beheersverordening is gebaseerd op de beleidsnotitie standplaatsen 2006 die als bijlage is toegevoegd en integraal onderdeel is van de herziening. Echter, deze beleidsnotitie heeft een beperkte geldigheidsduur. Dit staat op bladzijde 19 onder het kopje 'Geldigheidsduur beleid' en daar staat:

*Het in deze notitie vastgelegde beleid, heeft een geldigheidsduur van 5 jaar*

Deze notitie is dus maximaal tot 2011/2012 geldig geweest en is al zo'n tien jaar niet meer van kracht. Er is geen verlenging geweest of een besluit van die strekking waar wij weet van hebben. Om die reden steunt de herziening van de beheersverordening al niet op een deugdelijke onderbouwing. Wij hebben u hierop gewezen en voorgesteld eerst het standplaatsbeleid te herzien maar u staat er toch op eerst een herziening te realiseren voordat het standplaatsbeleid wordt vernieuwd. Dat zorgt automatisch voor een ondeugdelijke onderbouwing van de herziening.

### **Reactie**

De constatering van reclamant is juist. Desalniettemin heeft de gemeente dit beleid als zodanig als voortdurend beleid ter motivering toegepast bij de vergunningverlening. De gemeente is evenwel van mening dat een en ander nu goed en duidelijk geregeld moet worden. De gemeente wil een en ander eerst planologisch vastleggen vanuit het bestaande beleid. Want als het bestaande planologisch niet geregeld is, kan daar ook geen nieuw beleid voor worden gemaakt. Er mag dan immers geen standplaats ingenomen worden. De gemeente wil eerst het bestemmingsplan en de herziening van de beheersverordening vaststellen.

### **Voorstel**

De zienswijze is ongegrond en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### **Conclusie**

Deze beheersverordening kan niet ongewijzigd vastgesteld worden. Dit zou teveel afbreukrisico voor de gemeente opleveren. Het niet aanpassen van de beheersverordening kan niet leiden tot bezwaar en beroep maar zou onmiddellijk na vaststelling ingaan. Dit zou ertoe leiden dat een potentiële standplaatshouder zich zou kunnen inschrijven voor de locatie. Dit leidt er weer toe dat de gemeente mogelijk een vergunning voor de standplaats afgeeft en dat dit pas het eerste moment is waarop Camping Cupido de beheersverordening juridisch kan laten toetsen (omdat er geen bezwaar en beroep heeft opengestaan kan alsnog om toetsing van de beheersverordening worden gevraagd via bezwaar en beroep op de vergunningverlening). Indien Camping Cupido hierin gelijk krijgt kan dit ertoe leiden dat de gehele herziening wordt teruggedraaid door de bestuursrechter. Dit leidt er dan weer toe dat een eventuele vergunde standplaatshouder (maar mogelijk ook andere standplaatshouders) wederom juridisch gezien tussen uw gemeente en de camping in zou komen te staan.

Camping Cupido wijst erop dat in het belang van een eventuele standplaatshouder die straks rekent op de vergunning die de gemeente afgeeft er NU een situatie moet worden gecreëerd die legaal is en dat indien de gemeente geen rechtmatige beheersverordening vaststelt het eventueel vernietigen van de herziening en de potentiële kosten qua schade opgelopen door een ondernemer met een vergunning aanzienlijk kunnen zijn.

## AMBTSHALVE AANPASSINGEN

De zienswijze van de provincie Fryslân gericht tegen het Paraplu bestemmingsplan Standplaatsen Terschelling geeft ook aanleiding om de herziening van de beheersverordening aan te passen. Het gaat dan om het toevoegen van het ecologisch onderzoek aan de toelichting en het aanpassen van de regels qua gebruikstermijn, oppervlakte en bouwhoogte. Zie daarvoor de reactienota bij het paraplu bestemmingsplan.