



Bestemmingsplan Schellingwouderdijk 339-341
Inspraak- en overlegnota

Colofon

<i>Opdrachtgever</i>	<i>Gemeente Amsterdam, stadsdeel Noord</i>
<i>Opdrachtnemer</i>	<i>Ruimte en Duurzaamheid, team Noord</i>
<i>Datum</i>	<i>april 2019</i>
<i>Planstatus</i>	<i>eindversie</i>

Algemeen

Op basis van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening heeft het voorontwerpbestemmingsplan Schellingwouderdijk 339-341 met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen. Hiertoe heeft op 15 augustus 2018 een publicatie plaatsgevonden in de Staatscourant en op de website van de gemeente Amsterdam (<https://www.amsterdam.nl/actueel/bekendmakingen>). Tevens zijn omwonenden per brief geïnformeerd en uitgenodigd voor een inloopbijeenkomst over het voorontwerpplan, die op 4 september 2018 plaatsvond.

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 16 augustus 2018 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen en het voorontwerpplan was raadpleegbaar via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens de terinzageligging hadden belanghebbenden de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen bij het dagelijks bestuur van stadsdeel Noord. Gedurende de genoemde periode is het voorontwerpbestemmingsplan tevens verzonden naar de overlegpartners in het kader van overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Behandeling inspraak- en overlegreacties

1.1 Formele aspecten

Inspraak

Gedurende de inzage van het voorontwerpbestemmingsplan zijn drie inspraakreacties ontvangen. De inspraakreacties zijn tijdig ingediend. Van de volgende insprekers is een reactie ontvangen op het voorontwerpbestemmingsplan:

nr.	inspreker	adres	datum ontvangst
1	[inspreker 1]	[adres]	4 september 2018
2	[inspreker 2a] en [inspreker 2b]	[adres]	27 september 2018
3	[inspreker 3a], [inspreker 3b] en vereniging Schellingwoude Behouden	[adres]	27 september 2018

Overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is naar de volgende partners gezonden voor overleg in het kader van artikel 3.1.1 Bro:

- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Provincie Noord-Holland

Van de volgende overlegpartners is een reactie in het kader van artikel 3.1.1 Bro ontvangen op het voorontwerpbestemmingsplan:

nr.	adressant	adres	datum ontvangst
4	Provincie Noord-Holland		29 augustus 2018

1.2 Inhoudelijke behandeling inspraakreacties

Inspreker 1

Opmerking

Inspreker merkt op dat op het gedeelte van de Schellingwouderdijk ten oosten van de kruising met de Zuiderzeeweg (tussen Schellingwouderbrug en de A10) er vaak (te) hard wordt gereden. Omwonenden, waaronder inspreker, parkeren hun auto in de berm van deze weg. Door de combinatie van smalle weg, hoge snelheden en parkeren langs de weg komt de verkeersveiligheid in het gedrang. Volgens inspreker leidt het bestemmingsplan tot meer (zwaar) verkeer en is dit alleen verantwoord als er maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren (bijvoorbeeld drempels of inhammen) ofwel de bouwplannen in omvang te beperken.

Beantwoording

Het bestemmingsplan gaat niet over de verkeerssituatie op de Schellingwouderdijk, maar over een van de percelen aan de Schellingwouderdijk: het perceel van de Landmarkt. Voor het bestemmingsplan is verkeersonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de Schellingwouderdijk de extra verkeersbewegingen, als gevolg van het plan, goed kan verwerken op basis van de huidige inrichting van de weg. Deze toename bestaat overigens voor een relatief klein deel uit vrachtverkeer (76 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal).

De verkeerssituatie op de Schellingwouderdijk, in de omgeving van het plangebied, is nu niet optimaal. 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 rijdstroken zonder fysieke snelheidsremmers). Daarom wordt momenteel onderzocht of en hoe deze situatie kan worden verbeterd. 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.

Inspreker 2

De reactie van insprekers bevat vier hoofdonderdelen. Eerst beschrijven zij de voorgeschiedenis. Daarna geven zij hun kijk op de huidige situatie. Vervolgens gaan zij in op de toekomstige situatie als het bestemmingsplan gerealiseerd wordt. Afsluitend trekken zij hun conclusies. De diverse aspecten waarop de insprekers reageren komen in elk van de vier hoofdonderdelen in meer of mindere mate terug. Om doelmatig tot een goede beantwoording van de reactie te komen, wordt de inspraakreactie daarom themagewijs beantwoord.

Opmerking 1 (eerdere afspraken)

Het bestemmingsplan gaat tegen eerdere afspraken in:

1. Het aantal vierkante meters dat de Landmarkt mag uitbaten is strikt vastgesteld in het geldende bestemmingsplan: maximaal 1500 m². Dit om te voorkomen dat ongewenste schaalvergroting zou optreden. De afspraak was dat het nooit groter zou worden dan het voorheen aanwezige tuincentrum. Met de voorgenomen uitbreidingen wordt het toch groter. Er is dus sprake van een salamitactiek en van schaalvergroting. Er worden steeds meer faciliteiten bij en de bezoekersstroom groeit. In de volgende fase is het uitgegroeid tot

Inspraak- en overlegnota

- een volwaardige foodattractie, waar de winst alleen maar naar het bedrijf gaat. Hierdoor is de plek uiteindelijk niet geschikt voor mensen om te wonen.
2. De resterende ruimte op het terrein voor de Landmarkt zou worden gebruikt voor woningbouw. Dit zou zich goed voegen in de bestaande omgeving en het zou voorkomen dat zich hier functies met een hoge milieubelasting kunnen vestigen. Daarnaast zou sprake zijn van een nieuw bedrijfsgebouw, zonder een aantrekkende werking voor zwaar verkeer. Nu wordt dit alles veranderd voor een verkapte uitbreiding van de Landmarkt in de vorm van twee bedrijfsverzamelgebouwen.
 3. De Landmarkt is mogelijk gemaakt als uitzondering op het destijds geldende detailhandelsbeleid. Die uitzondering betrof een duurzame, overdekte, landelijke markt waar streekproducten uit de regio (40 km) worden verkocht. De praktijk laat zien dat dit niet is waargemaakt. Ter plekke worden producten uit de hele wereld verkocht. Het streekgebonden concept is inmiddels ook uit het bestemmingsplan geschreven.

Beantwoording

Dat in het verleden meerdere malen is aangegeven dat geen verdere uitbreiding van de Landmarkt wordt voorgestaan, wordt niet ontkend. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is ook dat geen verdere uitbreiding van de Landmarkt wordt toegestaan. Ook de beperkingen die worden gesteld aan het mogelijk te voeren assortiment worden niet veranderd met het nieuwe bestemmingsplan. Dit neemt niet weg dat het de erfpachters van het perceel vrijstaat om in de toekomst nieuwe plannen in te dienen voor het terrein. Die zullen dan op hun merites beoordeeld worden.

In dezelfde lijn heeft de erfpachter van het perceel verzocht het bestemmingsplan te herzien voor het realiseren van twee bedrijfsverzamelgebouwen voor voedselgerelateerde bedrijvigheid. Wij hebben beoordeeld of dusdanige bezwaren tegen de beoogde ontwikkeling bestaan dat geen medewerking kan worden verleend aan het verzoek, bijvoorbeeld vanwege de gevolgen voor de omgeving. Dat was niet het geval. Het initiatief leidt tot een verbijzondering van een bijzondere functie op een bijzondere plek, passend bij de kwaliteiten van omgeving. Vervolgens is het voorontwerp van het bestemmingsplan opgesteld en ter inzage gelegd.

De bedrijfsfuncties die in de bedrijfsverzamelgebouwen mogelijk worden gemaakt zijn producerend van aard. Deze functies vormen dan ook geen verkapte uitbreiding van de detailhandelsfuncties van de Landmarkt.

Opmerking 2 (gevoerde procedures)

Bij de gevoerde procedure voor de komst van de Landmarkt bleven insprekers als enige belanghebbenden over. Hierdoor is de bereidheid bij anderen in de omgeving om op te plannen te reageren sterk afgenomen, terwijl men wel vindt dat de bij de Landmarkt horende verkeersdrukte teveel is. Opmerkelijk is ook dat slechts een deel van het dorp Schellingwoude was uitgenodigd voor de informatie-avond over het bestemmingsplan. Alleen de omwonenden werden uitgenodigd. De dorpsraad werd niet uitgenodigd. Dit geeft een verdeel- en afdekbeleid van de gemeente en de Landmarkt weer.

Beantwoording

De Landmarkt en de ontwikkelaar van de bedrijfsverzamelgebouwen hebben de omgeving en de dorpsraad op diverse momenten geïnformeerd over hun voornemens,

Inspraak- en overlegnota

voorafgaand aan de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan. Van dat laatste moment is kennis gegeven via de gemeentelijke website en de (digitale) Staatscourant. Vervolgens konden belanghebbenden desgewenst een inspraakreactie indienen. Aanvullend zijn omwonenden schriftelijk geïnformeerd. Het bepalen van het verspreidingsgebied voor een dergelijke brief is bijna altijd arbitrair. Van het bewust niet informeren van betrokkenen is geen sprake. De terinzagelegging is immers op de gebruikelijke, voor iedereen te volgen wijze kenbaar gemaakt. Dat andere mensen zich laten weerhouden tot het indienen van een reactie, vanwege het risico om niet als belanghebbende aangemerkt te worden, is een afweging waar de gemeente buiten staat. In de verdere procedure is het uiteindelijk ook niet aan de gemeente, maar aan de bestuursrechter om daarover te oordelen. Buiten dat, constateren wij ook dat naast de insprekers, nog vier andere personen een inspraakreactie hebben ingediend.

Opmerking 3 (verkeersintensiteit)

De verkeersaantrekkende werking van de Landmarkt is alleen maar meer en meer geworden. Op initiatief van de insprekers is overleg gevoerd over de routing van het verkeer, maar niet over een afname. De toename van het verkeer laat zien dat er door de Landmarkt geen rekening wordt gehouden met de bewoners.

De hoeveelheid vrachtverkeer dat de Landmarkt bezoekt is enorm. Oorzaken voor de grote hoeveelheid verkeer zijn:

- Het niet hebben van een logistiek centrum.
- De Landmarkt dient ook als overslagpunt voor de vestiging van het bedrijf in het centrum.
- De Landmarkt dient ook als logistiek punt voor de eigen online bezorgdienst.
- De speciaalzaken in de winkel kennen elk hun eigen leveranciers.
- Diverse facilitaire dienstverleners.

Vanwege de hoeveelheid vrachtverkeer zou de gemeente tenminste als eis moeten stellen dat de Landmarkt een logistiek aanvoerpunt buiten het dorp Schellingwoude had moeten hebben, voordat tot verdere uitbreiding overgegaan kan worden.

Het verkeersonderzoek bij het bestemmingsplan geeft ook een scheef beeld van het aantal vrachtwagens. Het rapport is gebaseerd op tellingen die gehouden zijn tussen 8:00 en 18:00. Een noemenswaardig aantal vrachtwagens komt echter al voor 8:00 het terrein op. Afspraken uit het verleden, dat vrachtwagens niet eerder mogen komen dan 8:00 en niet op zondagen, worden niet nageleefd.

Uit het verkeersonderzoek is af te leiden dat in de bestaande situatie per week sprake is van 98 vrachtwagens, 215 bestelwagens en 3608 personenauto's die plangebied bezoeken (elk voertuig staat voor twee vervoersbewegingen). In de nieuwe situatie komen daar 188 vrachtwagens en 5248 personenauto's bij. (Over het aantal bestelbussen geeft het rapport geen duidelijkheid.) Dit is bijna een verdubbeling van het aantal vrachtwagens per week, waarvan insprekers de meeste overlast veroorzaken.

Insprekers vragen waar het laden en lossen komt van de bedrijfsverzamelgebouwen. In de plannen zijn geen laad- en losplekken voor de bedrijven in die beide gebouwen ingetekend.

De nieuwe horeca en de nieuwe bedrijven zullen een sterk verkeersaantrekkende werking hebben, die niet past in de omgeving.

Inspraak- en overlegnota

Met de komst van de Sluisbuurt zal het autoverkeer van en naar het plangebied nog verder toenemen.

Beantwoording

Voor het verkeersonderzoek zijn tellingen uitgevoerd. Deze tellingen zijn uitgevoerd buiten de dagperiodes die insprekers noemen. Hierom zijn in het onderzoek de resultaten van de tellingen 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. De inspraakreactie geeft geen aanleiding om hier anders over te denken. Specifieke afspraken over tijdvensters voor het laden en lossen bestaan niet tussen de gemeente en de Landmarkt. Binnen de kaders van het bestemmingsplan en het Activiteitenbesluit is het mogelijk dat vrachtwagens voor 8:00 en/of op zondagen op het terrein rijden.

Het uitgevoerde verkeersonderzoek (tabel 4.2 op pagina 19) laat zien dat in de bestaande situatie, waarin de Landmarkt reeds aanwezig was inclusief de verkeersbewegingen die daarbij horen, sprake is van 1.392 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. 46 bewegingen daarvan betreft vrachtverkeer. In die nieuwe situatie (met vergunde uitbreiding van Landmarkt en de bedrijfsverzamelgebouwen) komen daar 600 motorvoertuigbewegingen per etmaal bij. 30 bewegingen daarvan betreft vrachtverkeer. Dit komt neer op een toename van ruim 40% van de verkeersintensiteit naar en vanaf het terrein. Vervolgens is in het verkeersonderzoek beschouwd hoe de geprognostiseerde toename vanaf het Landmarkt-terrein op de Schellingwouderdijk zich verhoudt tot de beschikbare capaciteit van die weg. 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 uitbreidingen 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. Te verwachten is dat het laden en lossen in de open lucht 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.

Inspiraak- en overlegnota

Opmerking 4 (verkeersontsluiting)

De infrastructuur is niet geschikt voor de bedrijvigheid en het bijbehorende verkeer. De uitbreiding van het concept 'leisure en detailhandel' komt door de uitbreiding nog sterker naar voren. Dit past niet in de periferie, niet in de het dorp Schellingwoude en ook de fijnmazige infrastructuur is hier niet op berekend.

Ook wordt de verplichte rijrichting op de Liergouw regelmatig genegeerd. Hierdoor loopt het verkeer regelmatig vast. Bezoekers bezoeken en verlaten de Landmarkt via de Liergouw. Bij deze straat en de dijk, met geparkeerde auto's, is daarvoor niet geschikt. Twee auto's kunnen elkaar niet passeren. Op overtreding van de verbodsborden wordt niet gehandhaafd.

Op de Schellingwouderdijk en eventueel de Liergouw veroorzaakt het personenvervoer gevaarlijke verkeerssituaties. De weg is te smal voor personenauto's om elkaar te passeren en aan beide zijden van de weg worden auto's geparkeerd. Hierdoor ontstaan opstoppen en gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers. Bezoekers van de Landmarkt parkeren ook niet altijd op de parkeerplaats van de Landmarkt, maar regelmatig ook op de dijk. Er is een tekort aan parkeerplaatsen op de dijk. Geparkeerde auto's staan tot voorbij de Schellingwouderbrug. De hoeveelheid zwerfvuil in de bermen is ernstig toegenomen. Het aanzicht van het dorp Schellingwoude is hier enorm verloederd.

Een integraal verkeersonderzoek voor het oostelijke gedeelte van het dorp is dan ook hard nodig en had uitgevoerd moeten worden voordat aan het bestemmingsplan werd gewerkt.

Beantwoording

Zoals onder het vorige punt 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.

Opmerking 5 (geluid)

Doordat alle aanvoer langs de woning van insprekers voert, met een tussenliggende afstand van 10 meter, ervaren insprekers veel geluidsoverlast. Hierbij worden de volgende zaken genoemd:

- De aanvoer start vaak al rond half zeven in de ochtend en vindt zeven dagen per week plaats.
- Het achteruitrijden van vrachtwagen veroorzaakt een uitermate irritant piepgeluid.
- De zogenoemde geluidreducerende omheining op het perceel van insprekers is te laag en werkt onvoldoende.
- Motoren blijven vaak draaien als de voertuigen stilstaan.

Inspraak- en overlegnota

- In het voorontwerp wordt gezegd dat er akoestisch onderzoek is gevoerd. Bij de insprekers zijn echter nooit metingen uitgevoerd.
- Bovenop alles, zorgen onderhoudswerkzaamheden en de afvalinzameling op het terrein voor extra geluidsoverlast. Insprekers wensen dat de afvalinzameling wordt verplaatst naar elders in Schellingwoude, zodat de overlast kan worden verminderd.
- Honden, winkelwagentjes, schreeuwende/huilende kinderen, autoradio's, autoalarmen en claxonneren, behoren ook tot de huidige geluidsoverlast.
- Met de komst van een bakkerij kunnen er ook 's nachts verkeersbewegingen komen, met zeer ongewenste overlast.
- Indien er 9 bedrijven komen, kunnen die bedrijven ook evenementen organiseren. Het organiseren leidt tot een verdere verslechtering van het woongenot van de insprekers.

Beantwoording

De woning van inspreker is gelegen op een afstand van 15 meter en meer tot het gedeelte van het plangebied waar bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn, De versmarkt zelf is gelegen op een afstand van 40 meter en meer. De afstand tot de nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen bedraagt 70 meter en meer. Hier komt bij dat het voor een groot deel om een bestaande, vergunde situatie gaat. Alleen de bedrijfsverzamelgebouwen zijn nieuw. Gezien de situatie, wordt in het voorontwerpbestemmingsplan, gelet op de gebruikelijke richtafstanden, geconcludeerd dat sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat in de omliggende woningen.

In de inspraakreactie worden echter tal van omstandigheden genoemd die erop duiden dat insprekers desondanks overlast ervaren. Hoewel het hier grotendeels om een bestaande situatie gaat, leidt het bestemmingsplan ook tot een toename van de bedrijfsactiviteiten op het terrein en derhalve tot meer geluid. Voor het bestemmingsplan was reeds onderzoek uitgevoerd naar de akoestische gevolgen van de geplande uitbreidingen door een toename van het verkeer op de Schellingwouderdijk. Gelet op de genoemde omstandigheden is daarnaast zorgvuldigheidshalve specifiek akoestisch onderzoek uitgevoerd naar bedrijfslawaai (van de activiteiten op het perceel zelf). Bij een dergelijk onderzoek wordt de geluidsbelasting op de omgeving niet gemeten, maar berekend. In het onderzoek zijn de geluidproducerende activiteiten in beeld gebracht bij een representatieve, maximale invulling van de mogelijkheden van het bestemmingsplan biedt. Hoewel niet representatief voor de toekomstige situatie op het terrein (waarin geen vrachtwagens voor 7 uur 's ochtends het terrein oprijden), is het, voor het verkrijgen van een goed beeld, daarbij niet uitgesloten dat het kan voorkomen dat in de nachtperiode toch enkele vrachtwagens het terrein op en af rijden.

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 insprekers. Na realisatie van de bedrijfsverzamelgebouwen, kunnen de daar gevestigde bedrijven bevoorraad worden en hun producten produceren en leveren, zonder dat dit onaanvaardbare gevolgen qua met zich meebrengt voor insprekers. Het onderzoek is toegevoegd aan de bijlagen bij de plantoelichting.

Inspraak- en overlegnota

Naar aanleiding van het verlenen van de omgevingsvergunning voor de meest recente uitbreiding van de versmarkt op het perceel zijn afspraken gemaakt tussen insprekers en het bedrijf. Onderdeel hiervan is het beëindigen van de overeenkomst tussen de Landmarkt en de gemeente voor de plaatsing van containers/bakken voor de gemeentelijke afvalinzameling en recycling. Hiermee is reeds voorzien in de wens van insprekers.

Opmerking 6 (trillinghinder)

Het zware vrachtverkeer heeft een enorme impact op het veengebied in de omgeving. De bezoekers die met hun auto naar de Landmarkt komen, rijden vaak hard en remmen pas bij de inrit van de Landmarkt.

De overgang van de oprit naar het terrein van de Landmarkt is niet egaal. Het rijden over deze ongelijke aansluiting veroorzaakt een grote trilling in het veengebied. Deze trilling is voelbaar tot in de woning van de insprekers. Het achterhuis van de woning van insprekers is sinds de komst van de Landmarkt met 3 tot 4 centimeter gezakt. Anders dan in andere delen van Waterland, hebben insprekers hiervoor nog geen enkele schadevergoeding voor toegewezen gekregen. Zij wensen dat wel. Het vrachtwagenverbod in Schellingwoude zou uitgebreid moeten worden, zodat de aanvoer van de Landmarkt met minder zware vrachtwagens moet gebeuren. Er mogen op de dijk geen verkeersdrempels komen om trillingschade door vrachtwagens aan de dijk te voorkomen. Maar, vreemd genoeg, mogen er wel 90 vrachtwagen per week de dijk afrijden naar de Landmarkt met trillingschade tot gevolg bij de woning van insprekers.

Beantwoording

Bodemdaling is een ontwikkeling die op landelijke schaal optreedt en die niet (alleen) wordt veroorzaakt door vrachtverkeer. Dat de bodem daalt en dat de ondergrond minder stabiel is dan zand- of kleigrond is eigen aan een veenbodem. Daarnaast betreft het hier een bestaande situatie. De Landmarkt is ter plekke reeds gevestigd en heeft recent een uitbreiding gepleegd op basis van een onherroepelijke omgevingsvergunning. Ter plekke vinden nu al voertuigbewegingen met vrachtwagenbewegingen plaats. Dat daarbij trillingen kunnen optreden voor de omliggende bebouwing is daarbij een gegeven en de afstand tussen de woningen en de plek waar vrachtwagens rijden is niet ongewoon klein. Met de nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen zal het vrachtverkeer beperkt toenemen. In absolute zin gaat het om toename van 17 bewegingen per etmaal. Gezien deze situatie zien wij in trillingsaspecten geen aanleiding om aan de aanvaardbaarheid van de ontwikkeling te twijfelen.

Ter ondersteuning van bovenstaande conclusie heeft de ontwikkelaar van het plan, in overleg met de gemeente en met medewerking van insprekers, trillinghinderonderzoek uit laten voeren voor de woning van insprekers. Dit onderzoek laat zien dat zowel in de bestaande situatie als de nieuwe situatie geen sprake is van onaanvaardbare trillinghinder, waarbij geldt dat in de nachtperiode sprake kan zijn van lichte hinder. Dat laatste 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 die het bestemmingsplan biedt en net als in de bestaande situatie, dat het rijden van vrachtwagens over het terrein in de nachtperiode niet representatief is en in die zin niet aan de orde is.

Inspraak- en overlegnota

Derhalve valt ook geen onaanvaardbare trillinghinder in de nachtperiode te verwachten. Insprekers hebben afschrift ontvangen van het trillinghinderonderzoek.

Opmerking 7 (luchtkwaliteit)

Door het teveel aan vrachtwagens en personenauto's hebben een enorme impact op de luchtkwaliteit en dus de gezondheid. In de nieuwe situatie zal dat nog meer achteruitgaan. De verslechtering van de luchtkwaliteit zit al flink aan het maximum. De horeca en de viswinkel verspreiden in de bestaande situatie, als de wind verkeerd staat en vette baklucht die 'op je longen slaat'. Dit hoort ook bij het verslechteren van de luchtkwaliteit. Door de beoogde uitbreidingen zal dit alleen maar toenemen. Wanneer er 9 foodgerelateerde bedrijven in het plangebied worden gevestigd zal ook daarvan ongewenst geuroverlast ontstaan. Ook in het plangebied en de omgeving zou een milieuzone ingesteld moeten worden om oude diesels te weren.

Beantwoording

Gezien de Grootchalige 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. 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.

Het bestemmingsplan reguleert overigens ook niet specifiek dat zich 9 foodgerelateerde bedrijven zullen vestigen. Het bestemmingsplan reguleert het maximale oppervlakte van de geplande bedrijfsverzamelgebouwen en de maximale omvang per bedrijfsvestiging. Dat kan leiden tot de vestiging van 9 bedrijven, maar ook meer of minder.

Het bestemmingsplan is niet het instrument om milieuzones in te stellen. Bovendien is de luchtkwaliteit in het plangebied en de omgeving van dusdanig niveau dat dit geen aanleiding geeft om een milieuzone in te stellen.

Opmerking 8 (verlichting)

Rondom het gebouw van de Landmarkt hangen gloeilampen. Deze branden overdag en in de avond. Het overdag laten branden van zoveel lampen lijkt insprekers niet milieubewust en niet duurzaam.

De grote hoeveelheid verlichting doet ook afbreuk aan het leefmilieu van insprekers. De lampen gaan elke dag aan om 6 uur in de ochtend en gaan na 11 uur 's avonds pas uit. Insprekers hoeven daardoor zelf geen lampen aan te doen buiten hun woning. Dit is voor dit stukje van de ecologische hoofdgroenstructuur en landelijk gebied er veel lichtvervuiling en niet duurzaam richting de omgeving.

Inspraak- en overlegnota

Beantwoording

Een bestemmingsplan is geen instrument om te reguleren in welke mate verlichting wordt gebruikt. Het betreft een bestaande situatie en volgens ons wordt het terrein van de Landmarkt niet meer verlichting toegepast dan verwacht mag worden bij de functies zoals die op het terrein aanwezig zijn.

Opmerking 9 (locatie)

Insprekers merken op dat zij geen verandering in het geldende bestemmingsplan wensen. Zij wensen geen verdere uitbreiding van de Landmarkt (schaalvergroting) door nog meer andere food gerelateerde bedrijven en een restaurant toe te voegen. De vergroting van het concept gebeurt in samenwerking met de Landmarkt en kan daarom niet los van elkaar gezien worden. Voorts merken zij op dat zij geen clustervorming, geen verdere uitbreiding van leisure en detailhandel en geen horeca wensen in de periferie en in het dorp Schellingwoude. Het totale eindconcept is veel te groot voor deze plek aan de rand van het dorp Schellingwoude en natuurgebied. Het concept is ook rechtsongelijk naar andere ondernemers die niet op een uitzonderingspositie als de Landmarkt zijn gevestigd.

Beantwoording

De Landmarkt is een gevestigde functie. Het is al vele jaren een bijzondere functie op een bijzondere plek. In het bestemmingsplan wordt de Landmarkt vastgelegd op de bestaande, vergunde omvang, zonder ruimte te bieden voor verdere uitbreidingen. De toevoeging van de bedrijfsverzamelgebouwen kan inderdaad niet los worden gezien van de aanwezigheid van de Landmarkt. Daarom is het gebruik van die gebouwen ook beperkt tot voedselgerelateerde bedrijvigheid en aan maatvoeringen gebonden. Wij denken dat hiermee de plek bijzonderder kan worden gemaakt, zonder in te boeten op het groene karakter van de plek.

Opmerking 10 (MER)

Er is geen MER gemaakt. Insprekers wensen dat dit alsnog gebeurd.

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 naar aanleiding van de inspraakreactie een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de plantoelichting toegevoegd.

Inspreker 3

Opmerking 1

Insprekers merken op dat de uitbreiding van de Landmarkt en de nieuwe functies zullen leiden tot een aanzienlijk extra verkeersbelasting voor de Schellingwouderdijk ten oosten van de kruising met de Zuiderzeeweg. Geparkeerde auto's van toeristen en omwonenden (in de berm van de Schellingwouderdijk) hinderen reeds in de huidige situatie een goede verkeersafwikkeling. Bovendien zal de recente vestiging van een jachthaven aan de westzijde tegen de Zeeburgertunnel op termijn tot extra parkeeroverlast leiden.

Beantwoording

Het bestemmingsplan gaat niet over de verkeerssituatie op de Schellingwouderdijk, maar over een van de percelen aan de Schellingwouderdijk: het perceel van de

Inspraak- en overlegnota

Landmarkt. Voor het bestemmingsplan is verkeersonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de Schellingwouderdijk de extra verkeersbewegingen, als gevolg van het plan, goed kan verwerken op basis van de huidige inrichting van de weg. Deze toename bestaat overigens voor een relatief klein deel uit vrachtverkeer (76 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal).

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.

Opmerking 2

Insprekers wijzen erop dat nabij de entree van het perceel van de Landmarkt, waar langzaam verkeer (fietsers) en snel (vracht)verkeer zich mengen, door het (groot) vrachtverkeer en het verkeer dat het perceel van de Landmarkt verlaat regelmatig gevaarlijke situaties optreden voor het langzaam- en snelverkeer dat op de dijk rijdt. Inspreker is van mening dat door realisatie van het plan deze situatie er niet beter op zal worden.

Beantwoording

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het vrachtwagenverbod op de Schellingwouderdijk (geen toegang voor vrachtwagens met een toegestane massa van meer dan 3.500 kg), tussen de Liergouw en de inrit van de Landmarkt goed wordt nageleefd. Het vrachtverkeer voor het perceel van de Landmarkt betreft dus nagenoeg uitsluitend bevoorradingsverkeer van en naar de Landmarkt (die de route Schellingwouderdijk-Durgerdammerdijk volgt). In paragraaf 4.2.2 van het verkeersonderzoek is de toename van de verkeersintensiteit voor de Schellingwouderdijk (en Durgerdammerdijk), na realisatie van het plan, beschreven. De toename van het verkeer op de Schellingwouderdijk wordt geschat op ca. 552 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal, waarin het aandeel van klein en groot (bevoorradings)vrachtverkeer maar gering is (76 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal). Dit levert in de nieuwe situatie (d.w.z. na realisatie van het totale plan) een verkeersintensiteit op van ca. 2100 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De verkeersintensiteit blijft hiermee ruimschoots onder de capaciteit van de weg: 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hiermee zijn negatieve effecten voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid niet aan de orde.

Opmerking 3

Ter verbetering van de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid van het perceel van de Landmarkt en de leefbaarheid in het dorp, stellen insprekers voor om ten noordoosten van het plangebied een nieuwe ontsluiting richting de Zuiderzeeweg te realiseren, die exclusief bedoeld is voor snelverkeer (vracht- en autoverkeer). De huidige ontsluiting van het Landmarkt-terrein zou dan behouden worden voor langzaam verkeer.

Inspraak- en overlegnota



Toegang terrein Landmark vanaf Zuiderzeeweg

Afbeelding: voorgestelde nieuwe ontsluiting vanaf de Zuiderzeeweg

Beantwoording

Los van het feit dat de door insprekers voorgestelde ontsluiting dwars door de Hoofdgroenstructuur loopt, die hierdoor aangetast zou worden, blijkt uit het verkeersonderzoek dat het extra verkeer (motorvoertuigbewegingen) op de Schellingwouderdijk zonder problemen kan worden afgewikkeld. Er zijn geen negatieve effecten voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid te verwachten. De uitkomsten van het verkeersonderzoek geven dan ook geen aanleiding om de realisatie van een nieuwe ontsluiting, voor uitsluitend autoverkeer, in overweging te nemen.

Opmerking 4

Insprekers merken op dat een integrale benadering van de verkeerssituatie waarin de ontwikkelingen in de omgeving (Zeeburgereiland en de nog te realiseren Sluisbuurt) worden betrokken, ontbreekt. Insprekers zijn van mening dat hiervoor een integraal verkeersplan moet worden opgesteld.

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording van opmerking 1.

1.3 Inhoudelijke behandeling overlegreacties

Provincie Noord-Holland

Opmerking

Adressant merkt op dat paragraaf 3.2.2 van de toelichting van het bestemmingsplan gepreciseerd kan worden op het punt van de datum van vaststelling en inwerkingtreding van de herziene Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Inspraak- en overlegnota

Beantwoording

De toelichting van het bestemmingsplan is op dit punt aangepast.