



Reactienota zienswijzen ontwerpomgevingsvergunning

**Visvlonders parkeerhavens Steenwijkerdiep
Zuid te Scheerwolde**

Afdeling: Ruimtelijke en Economische ontwikkeling

Auteur: mw. L.J. Vis

Datum: 12-5-2016

Versie: 1

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Overzicht zienswijzen.....	3
3. Ontvankelijkheid.....	4
4. Beantwoording van de zienswijzen	4
4.1. Wettelijk kader.....	4
4.1.1. Artikel 5.16 Wet milieubeheer (luchtkwaliteit).....	4
4.2. Zienswijze	4
4.2.1. Algemeen	5
4.2.2. Vergunning Waterwet.....	6
4.2.3. Welstand.....	6
4.2.4. Evenementen	7
4.2.5. Goede ruimtelijke onderbouwing.....	7
4.2.6. Parkeerhavens	8
4.2.7. Luchtkwaliteit/Stof.....	9
4.2.8. VNG zonering.....	9
4.2.9. Verkeersveiligheid/externe veiligheid	9
4.2.10. Geluidsoverlast.....	10
4.2.11. Natuur	11
4.2.12. Aantasting woongenot	11
4.2.13. Maatschappelijke en economische haalbaarheid.....	11
4.2.14. Conclusie	12

1. Inleiding

Het ontwerp omgevingsvergunning Visvlonders Steenwijkerdiep Zuid met de bijbehorende stukken heeft van 2 september 2015 tot en met 12 oktober 2016 (6 weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen op het ontwerp omgevingsvergunning.

Tegen het ontwerp omgevingsvergunning is één zienswijze ingediend, namens diverse bewoners in de omgeving van Steenwijkerdiep Zuid. . In deze reactienota is de inhoud van de zienswijze kort samengevat en van een reactie voorzien.

De reactienota heeft de volgende opzet. In paragraaf 2 wordt een overzicht gegeven van alle indieners van de zienswijzen. In paragraaf 3 wordt kort ingegaan op de ontvankelijkheid van de ingediende zienswijzen. In paragraaf 4 worden de zienswijzen van elke indiener kort samengevat en per onderdeel van een gemeentelijke reactie voorzien.

De indiener van de zienswijze wordt schriftelijk geïnformeerd over de te volgen procedure. Bij de besluitvorming van de omgevingsvergunning door het college en de verklaring van geen bedenking door de gemeenteraad zal tevens de zienswijzennota zijn betrokken. De reactienota zienswijzen heeft tot dat moment de status van conceptnota en zal aan de indiener van zienswijzen worden toegezonden.

2. Overzicht zienswijzen

Tegen de ontwerpbeschikking is door Legalité, mw mr. Y.J. Hullegie-Vletter (Helperpark 286a, 9723 ZA,, Groningen) een zienswijze ingediend namens onderstaande personen:

Nr.	Naam	Adres
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		

20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		

3. Ontvankelijkheid

De zienswijze is binnen de termijn van terinzagelegging van de ontwerp beschikking bij de gemeente Steenwijkerland binnengekomen en dus tijdig ingediend. Daarmee is de zienswijze ontvankelijk.

4. Beantwoording van de zienswijzen

4.1. Wettelijk kader

4.1.1. Artikel 5.16 Wet milieubeheer (luchtkwaliteit)

Indieners vragen zich af of het college in redelijkheid tot het besluit heeft kunnen komen om vrijstelling te verlenen gelet op het artikel 5.16, eerste lid van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteit).

Reactie:

Het verzoek van de hengelsport Federatie Oost Nederland betreft een vijftigtal visvlonders met parkeerhavens in de berm. Het wettelijk toetsingskader luchtkwaliteit is vastgelegd in titel 5.2 (luchtkwaliteitseisen) van de Wet milieubeheer (Wm). Titel 5.2 van de gewijzigde Wm, is op 15 november 2007 in werking getreden, heeft betrekking op de luchtkwaliteitseisen en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Titel 5.2 van de Wm wordt om die reden ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. De wijze waarop het aspect luchtkwaliteit in acht genomen dient te worden overeenkomst de Wet luchtkwaliteit, is geregeld in artikel. 5.16 Wm.

Gelet hierop is op 8 april 2016 een onderzoek luchtkwaliteitseisen omgevingsvergunning afwijken beheersverordening ten behoeve van de visvlonders Steenwijkerdiep Zuid te Scheerwolde, opgesteld. Uit deze berekeningen volgt dat sommatie van de heersende achtergrondconcentraties, de bijdrage van regulier lokaal verkeer en de bijdrage van het rijden van voertuigen van en naar de visvlonders niet leidt tot overschrijding van grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit de Wm.

Conclusie

Gelet op de uitkomsten van genoemd onderzoek vormt de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor de gevraagde vergunning.

4.2. Zienswijze

4.2.1. Algemeen

Cliënten van de indiener van de zienswijze stellen zich op het standpunt dat bestreden besluit ondeugdelijk is gemotiveerd en dat de betrokken belangen op onzorgvuldige wijze tegen elkaar zijn afgewogen en vrezen dat de activiteiten zullen leiden tot overlast. Vervolgens is het onvoldoende duidelijk hoeverre rekening is gehouden met de omwonenden en de nu al geregistreerde overlast. Bovendien zijn de parkeergelegenheden onrealistisch en van een onwenselijke kwaliteit. Afmetingen van parkeervakken kloppen niet en gevreesd wordt voor het parkeren van auto's op locaties die overlast zullen veroorzaken. Ook worden de effecten voor het niet georganiseerd gebruik niet in beeld gebracht.

Reactie

Het bestreden besluit is ons inziens deugdelijk en gemotiveerd tot stand gekomen. Dit blijkt onder andere uit de diverse onderzoeken die hebben plaatsgevonden en aantonen dat er sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast zijn er diverse voorwaarden opgenomen in de vergunning die ertoe bijdragen de eventuele overlast voor de omgeving tot een minimum te beperken. De meeste voorwaarden zijn tot stand gekomen tijdens de (mediation)gesprekken die gevoerd zijn tussen de initiatiefnemer de omwonenden en de gemeente. De afspraken die tijdens deze gesprekken zijn gemaakt zijn vastgelegd in het convenant dat als bijlage is toegevoegd bij de vergunning.

De geldende bestemming laat bij recht parkeervoorzieningen toe. Wel is een aanlegvergunning nodig in verband met de dubbelbestemming maar het gebruik laat de bestemming toe, wat ook een logische voorziening is, en hoort bij een verkeerbestemming. In de ruimtelijke onderbouwing die tijdens de ontwerpfase ter inzage heeft gelegen zijn parkeerhavens benoemd met de afmetingen van maximaal 2 bij maximaal 5 meter. Deze afmeting is gebaseerd op het normale gebruik van voertuigen. Daarnaast betreft het hier een parkeergelegenheid voor dagrecreatie waarvoor een normale afmeting, zoals hierboven genoemd, meer dan voldoende is. Het is aannemelijk dat de meeste vissers met een kleine aanhanger zullen arriveren. De parkeerhavens bieden echter voldoende ruimte voor de auto's zodat goed geparkeerd kan worden. Dat een kleine aanhanger daar iets achter zal staan zal nauwelijks problemen opleveren en de doorrijroute zeker niet belemmeren.

Het materiaal van de parkeerhavens is te vergelijken met de reeds bestaande weg waardoor de kwaliteit van de parkeerhavens meer dan voldoende gewaarborgd is. Immers de bestaande weg functioneert al geruime tijd en heeft te maken met een intensiever gebruik ten opzichte van de parkeerhavens. Door het aanleggen van de parkeerhavens wordt het parkeren gereguleerd en zal de doorrijroute open blijven wat van groot belang is voor de omwonenden en aanliggende bedrijven en zal de te verwachten overlast met betrekking tot het parkeren, zoals door de indieners van de zienswijzen wordt gevreesd, juist worden beperkt. Door de parkeerhavens nog groter te maken wordt afbreuk gedaan aan het huidige karakter van de berm. Ook de indieners van de zienswijzen geven aan dit karakter zoveel mogelijk te willen behouden.

Met de aanleg van de parkeerhavens wordt rekening gehouden met de doorrijbreedte die nodig is voor het landbouwverkeer. Dit betekent dat de parkeerhavens niet direct langs de rijbaan worden geplaatst maar iets verder uit de rijbaan. Per saldo worden de parkeerplaatsen dan iets breder.

Voor wat betreft de effecten op het niet georganiseerd gebruik het volgende. Als individuele visser is het qua bestemming niet verboden te vissen op de betreffende locatie. Er is in principe sprake van een openbare ruimte. Deze effecten zullen echter niet groter zijn dan het georganiseerde gebruik, waardoor er geen overlast is voor de omgeving.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande zijn aanpassingen niet nodig.

4.2.2. Vergunning Waterwet

Verzocht wordt om de vergunning die door de provincie is verleend toe te voegen.

Reactie

Hier wordt de Waterwetvergunning van het voormalige Waterschap Reest en Wieden bedoeld. Het gaat hier om twee Waterwetvergunningen die verleend zijn op 18-2-2014 ten behoeve van de visvlonders en 12-10-2015 ten behoeve van de parkeerhavens. De vergunning d.d. 18-2-2014 heeft tijdens de ontwerp fase ter inzage gelegen. De vergunning ten behoeve van de parkeerhavens d.d. 12-10-2015 wordt bij de definitieve besluitvorming toegevoegd.

Conclusie

Beide Waterwetvergunningen van het Waterschap Reest en Wieden, d.d. 18-2-2014 en 12-10-2015 worden bij de definitieve besluitvorming toegevoegd.

4.2.3. Welstand

Betwist wordt of de toestemming van de welstandscommissie op een zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden. Deze mening is gebaseerd op het feit dat het aangeleverde materiaal incompleet is en de commissie niet ter plaatse heeft gekeken. Betoogd wordt dat het welstandsadvies veel gebreken vertoont en dat het college dit niet ten grondslag had mogen leggen.

Reactie

Uit vaste rechtspraak blijkt dat het college, hoewel het niet aan een advies is gebonden en de verantwoordelijkheid bij hem berust, aan het advies in beginsel doorslaggevende betekenis mag toekennen. Tenzij het advies naar inhoud of wijze van totstandkoming zodanige gebreken vertoont dat het college dit niet – of niet zonder meer – aan zijn oordeel ten grondslag heeft mogen leggen, behoeft het overnemen van een advies in beginsel geen nadere toelichting. Dit is anders indien de aanvrager een advies overlegt van een andere deskundig te achten persoon of instantie, dan wel gemotiveerd aanvoert dat het advies in strijd is met de geldende criteria. Het college heeft tot op heden (nog) geen tegenadvies van een deskundige ontvangen. Verder is onvoldoende gemotiveerd aangevoerd waarom het advies van de welstand- en monumentencommissie niet voldoet aan de welstandsnota. Het ter plaatse kijken is geen gebruikelijke werkwijze van de welstandscommissie en vindt alleen in zeer uitzonderlijke situaties plaats. De huidige aanvraag is voldoende duidelijk en gaf voor de welstandscommissie geen aanleiding voor een bezoek ter plaatse.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande is aanpassing niet nodig.

4.2.4. Evenementen

In de beschikking wordt gesproken over evenementen. In de aanvraag wordt niet gesproken over evenementen maar over wedstrijden. Verzocht wordt om nader in te gaan wat de aanvraag nu behelst.

Reactie

De aanvraag behelst het aanleggen van 50 visvlonders en 50 parkeerhavens gelegen aan Steenwijkerdiep Zuid te Scheerwolde tussen de Kooiwegbrug en de Smalleweg, kadastraal bekend gemeente IJsselham, sectie P, nummers 1616 deels, 1618 deels, 1623 deels en 1625 deels.

Op deze locatie worden al meer dan 20 jaar viswedstrijden georganiseerd. De viswedstrijden zijn geen evenementen, het gaat hier om kleinschalige viswedstrijden. In de situatie voorafgaand aan de realisatie van de plas dras oever, door de provincie, werden er gemiddeld 0.73 wedstrijden per week georganiseerd waarbij per wedstrijd gemiddeld dertig wedstrijdvisser's deelnamen. Dankzij de visvlonders zullen de vissers zich op een handige en overzichtelijke manier kunnen verdelen langs de oever. Gezien het gemiddelde van 30 wedstrijdvisser's is de verwachting dat niet bij iedere wedstrijd het maximaal aantal vlonders van 50 zal worden benut.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande zijn aanpassingen niet nodig.

4.2.5. Goede ruimtelijke onderbouwing

Betwist wordt dat er sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing. Dit is gebaseerd op de onzorgvuldige rapportage van IJsselland. Zo wordt er gesproken dat er geen belangen van derden zijn (pag.4). Verder zou er geringe invloed zijn op de oevers en er geen sprake zijn van stofoverlast of invloed op de luchtkwaliteit en zou de VNG Brochure niet van toepassing zijn. De verkeersveiligheid is in het geding en er is contact gezocht met Veilig Verkeer Nederland. Het traject vormt voor boomkwekerij Hanekamp en veeteelt bedrijf Vendrig een belangrijke verbinding tussen de bedrijfswoning en de bedrijfskavels. De hiervoor beschreven effecten staan op gespannen voet met de bedrijfsvoering en de gezondheid van de medewerkers. De bedrijfsvoering wordt wel degelijk beïnvloed.

Reactie

De rapportage van IJsselland geeft op pagina 4 aan dat de belangen van derden niet onevenredig worden geschaad door dit project. Gelet hierop zijn de belangen van derde belanghebbenden wel degelijk benoemd en is er geen sprake van onzorgvuldigheid. Dat de visvlonders een geringe invloed hebben op de oever is gebaseerd op de constructie en plaatsing van deze visvlonders. De vlonders worden geplaatst op palen in de rietkraag. Hierdoor wordt de oever niet aangetast. Dit betekent dat er geen graafwerkzaamheden aan de oevers en rietkraag plaatsvinden. Op deze manier blijven de oevers behouden er is er een geringe invloed op de natuurwaarden van de oever. Volgens de VNG Brochure gaat het in het onderhavige geval niet om een gevoelige functie. In de VNG brochure Bedrijven en milieuzonering is de activiteit "vissen op visvlonders" niet specifiek benoemd.

Voornoemde brochure is hierbij derhalve buiten beschouwing gelaten. Wel is vanuit het garanderen van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat nader onderzoek gedaan naar de aspecten geluid- en stofhinder waaruit is gebleken dat de betreffende ontwikkeling binnen de daarvoor gestelde normen blijft. Bij de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit is onderzocht of voldaan wordt

aan concentratiegrenswaarden uit de Wet milieubeheer ten aanzien van maatgevende stoffen NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} ter plaatse van nabij de visvlonders gelegen woningen. Hieruit is bleken dat de bijdrage van regulier lokaal verkeer en de bijdrage van het rijden van voertuigen van en naar de visvlonder niet leidt tot (dreigende) overschrijding van grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer. Daarnaast is akoestisch onderzoek gedaan naar de aankomst en vertrek van 50 vissers, het praten van deze vissers en aanwijzingen van de wedstrijdleiding. Ook uit dit onderzoek is gebleken dat voldaan wordt aan de maximale richt- en grenswaarden, die gelden voor de betrokken omgeving. Hiermee is aangetoond dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Verder wordt door het aanleggen van de parkeerhavens de doorrijroute behouden zodat de bedrijfsvoering van de omliggende bedrijven niet negatief worden beïnvloed. Daarnaast hebben de vissers meestal een afsteekhengel waarbij ze afhankelijk van de afstand tussen de dobber en de wal de hengel korter of langer kunnen maken door er stukken af te halen of in te schuiven. Mocht onverhoopt een hengel over de weg liggen dan zal de visser uiteraard willen voorkomen dat deze wordt platgereden en de hengel van de weg afhalen.

Wij verwijzen hierbij ook naar de reactie omschreven onder punt 4.2.1. Daarnaast zijn in het convenant dat naar aanleiding van de gesprekken met de omwonenden is opgesteld, diverse huisregels opgenomen dat als bijlage is gevoegd bij de definitieve vergunning.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande is het onderzoek op basis van de Wet luchtkwaliteit en het akoestisch onderzoek toegevoegd. Verdere aanpassing is niet nodig.

4.2.6. Parkeerhavens

Het realiseren van parkeerhavens wordt beschreven als een gebaar richting de omgeving. Benadrukt wordt dat de belanghebbenden niet zijn gekend in deze oplossing en dat het medicijn erger is dan de kwaal. Op deze manier verdwijnt de natuurlijke berm en deze wordt volgestort met puin. Daarbij is de beschreven afmeting te klein van een auto met aanhanger.

Reactie

Er hebben diverse (mediation)gesprekken plaatsgevonden tussen de buurtbewoners, initiatiefnemer en de gemeente om dit initiatief in goed overleg met de omgeving te laten verlopen en de zorgen zoveel mogelijk weg te nemen. Naar aanleiding hiervan is een convenant opgesteld waarin verschillende afspraken zijn opgenomen. Dit document is als bijlage toegevoegd bij de definitieve vergunning.

Eén van de zorgen van de omgeving was het parkeren. Om dit zoveel mogelijk gestructureerd te laten verlopen is voorgesteld om parkeerhavens te realiseren. Om de natuurlijk berm zoveel mogelijk te behouden is er voor gekozen hetzelfde materiaal te gebruiken als de bestaande weg. Hierdoor ontstaat er eenheid en blijft de natuurlijke uitstraling van de berm zoveel mogelijk behouden. Hierbij wordt tevens verwezen naar punt 4.2.1.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande is er geen aanleiding tot aanpassing.

4.2.7. Luchtkwaliteit/Stof

Betoogd wordt dat het luchtkwaliteitsonderzoek onvoldoende zorgvuldig is uitgevoerd. Het college is hiertoe verplicht op grond van 5.16 Wet milieubeheer. Tot slot wordt opgemerkt dat het onduidelijk is waarom het college er niet voor kiest om de weg langs het Steenwijkerdiep te verharderen.

Reactie

Gelet op het luchtkwaliteitsonderzoek wordt verwezen naar punt 4.2.5. Hieruit is gebleken dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en er tevens geen aanleiding is om de bestaande weg te verharderen.

Conclusie

Het toevoegen van het onderzoek op basis de Wet luchtkwaliteit heeft inmiddels plaatsgevonden. Verdere aanpassing is dan ook niet noodzakelijk.

4.2.8. VNG zonerings

Betwist wordt dat de VNG Brochure niet van toepassing is.

Reactie

Zie de reactie onder punt 4.2.5

Conclusie

Aanpassing is niet noodzakelijk.

4.2.9. Verkeersveiligheid/externe veiligheid

Door de smalle bermen in dit traject heeft parkeren en vissen al snel effect op de weg. Hierbij kan hinder en gevaarlijke situatie ontstaan met name bij het passeren van brede landbouwvoertuigen. In het verleden hebben verkeersonveilige situaties voorgedaan doordat materieel/hengels en auto's over de weg staken. Dit wordt niet behandeld in de ruimtelijke onderbouwing. Regulering door de vereniging zal enkel mogelijk zijn bij georganiseerd gebruik zoals wedstrijden. Bij ongereguleerd recreatief gebruik is dit niet mogelijk.

Reactie

Bij de toetsing van deze aanvraag is rekening gehouden met de afmetingen van de weg en de berm. In verband met landbouwverkeer is een doorrijbreedte van minimaal 4 meter nodig. Met de aanleg van de parkeerplaatsen wordt hier rekening mee gehouden. Dit betekent dat niet direct langs de rijbaan, maar iets verder uit de rijbaan de parkeerhavens worden aangelegd. De huidige afmeting van de weg is gelegen tussen 3.20 meter en 4 meter. De berm is aan weerszijden voldoende breed om parkeerplaatsen te realiseren waarbij voldoende passeerruimte overblijft. Voor de reactie met betrekking tot het ongereguleerde gebruik wordt verwezen naar de reactie onder punt 4.2.1. Voor de reactie met betrekking tot het de verkeersonveilige situaties naar aanleiding van het materieel/hengels wordt verwezen naar punt 4.2.5.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande is de verkeersveiligheid niet in het geding en geeft dan ook geen aanleiding tot aanpassingen.

4.2.10. Geluidsoverlast

In de ruimtelijke onderbouwing ontbreekt een onderzoek naar de verkeersbewegingen en een akoestisch onderzoek.

Reactie

In de ontwerp beschikking heeft geen akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden vooruitlopend op de besluitfase.

Hieruit is gebleken dat zowel ten gevolge van het verkeer (dichtslaan van een portier of langsrijden voertuig) als van het schreeuwen ten behoeve van het einde/begin van de wedstrijd sprake is van overschrijding van de richtwaarde voor het landelijk gebied in de dag- en avondperiode. Echter, voldaan wordt aan de maximale grenswaarden van 70 dB(A) in de dagperiode en 65 dB(A) in de avondperiode. Dat de berekende maximale geluidniveaus aanvaardbaar zijn, wordt als volgt onderbouwd.

De optredende maximale geluidniveaus worden veroorzaakt door het (langsrijden) van voertuigen, het dichtslaan van portieren of één enkele schreeuw van één persoon bij aanvang en het eind. Teneinde de optredende maximale geluidniveaus te verlagen moet de geluidemissie van voormelde geluidbronnen verlaagd worden. Hiertoe kan bijvoorbeeld aan de visser worden verzocht om portieren zacht dicht te doen. Dit wordt in het wedstrijdreglement opgenomen. Verlaging van de maximale geluidniveaus vanwege langsrijdende voertuigen is echter niet mogelijk, omdat de Hengelsportvereniging hier geen zeggenschap over heeft. Wel kan daarom een instructieregel worden opgenomen in het wedstrijdreglement om behoedzaam te rijden op de ontsluitingsweg, teneinde onnodige maximale geluidniveaus te beperken danwel te voorkomen. Maatregelen ter verlaging van de geluidemissie van het stemgeluid is redelijkerwijs niet haalbaar. Immers, de vissers moeten weten wanneer de wedstrijd aanvangt en eindigt.

Naast voormelde mogelijke instructieregels in het wedstrijdreglement is het echter ook van belang dat de maximale grenswaarden van 70 dB(A) in de dagperiode en 65 dB(A) in de avondperiode ook aanvaardbaar zijn. Dit volgt immers uit diverse uitspraken van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State, waarin is aangegeven dat de in de Handreiking vermelde grenswaarden van de maximale geluidniveaus als aanvaardbaar beschouwd kunnen worden.

De conclusie van dit onderzoek is dat voldaan wordt aan de richt- en grenswaarden, die gelden voor de betrokken omgeving, en dat vanuit akoestisch oogpunt sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Daarbij wordt opgemerkt dat deze geluidsniveaus ook al kunnen ontstaan als gevolg van verkeersbewegingen, dichtslaan van portieren en pratende personen, die op grond van de huidige bestemmingen van de beheersverordening al zijn toegestaan. Ook in dat opzicht leidt de omgevingsvergunning voor het realiseren van 50 visvlonders en 50 parkeerhavens voor de Steenwijkerdiep Zuid te Scheerwolde niet tot een ontoelaatbare intensievere belasting met piekgeluiden.

Ook moet niet uit het oog worden verloren dat vissers vanuit het oogpunt van verstoring van vis, zelf al stil zijn. Behoudens het convenant en gangbare wedstrijdreglementen spreken vissers elkaar onderling aan op hun bedrag. Hierdoor wordt op een normale manier rekening met elkaar en de

maatschappij gehouden. Behoedzaam rijden op een zand/halfverharde weg en niet met deuren slaan valt hieronder.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande is genoemd akoestisch onderzoek toegevoegd bij de definitieve beschikking. Hiermee is voldaan aan de onderzoeksplicht.

4.2.11.Natuur

In de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven dat verder onderzoek naar de impact op de natuur niet noodzakelijk is.

Reactie

Tijdens de ontwerpfase heeft er geen onderzoek plaatsgevonden op basis van ecologie. In de besluitfase is er voor gekozen een ecologische beoordeling van de realisatie van visvlonders en parkeerhavens te laten uitvoeren. Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd. Deze ecologische beoordeling leidt tot de volgende conclusies. Voor wat betreft de gebiedsbescherming veroorzaakt de beoogde herinrichting geen conflict met de ecologische wet- en regelgeving ten aanzien van de Natuurbeschermingswet, het Natuurnetwerk Nederland en overige natuurbescherming (Ganzenfoeragegebied of Weidevogelgebied). Voor wat betreft de soortbescherming veroorzaakt de aanleg van de vlonders en parkeerhavens geen conflict met de Flora- en faunawet mits er tijdens de aanleg geen verstoring plaatsvindt van broedende vogels en hun in gebruik zijnde nesten.

Conclusie

Het ecologische onderzoek is als bijlage toegevoegd bij het definitieve besluit.

4.2.12.Aantasting woongenot

Het is zeer aannemelijk dat het plan zal leiden tot aantasting van het leef- en woongenot, door het gewijzigde uitzicht en de te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen. Het effect is zodanig dat aan het leef- en woongenot onevenredige afbreuk wordt gedaan.

Reactie

Gelet hierop wordt verwezen naar punt 4.2.1 t/m 4.2.11 waar rekening is gehouden met het woon- en leefklimaat van de omgeving door middel van het stellen van voorwaarden aan de vergunning alsmede de conclusies van de diverse onderzoeken.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande is aanpassing niet nodig.

4.2.13.Maatschappelijke en economische haalbaarheid

In de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat er een planschade overeenkomst is gesloten met de aanvrager. Niet is onderzocht hoe hoog de schade zal zijn. De door cliënten ingeschakelde taxateur bevestigt dat door de komst van de 50 visvlonders een substantiële waardevermindering van de woning van cliënten oplevert.

Reactie

Bij het aangaan van deze overeenkomst heeft de initiatiefnemer van te voren een inschatting gemaakt of deze eventuele lasten financieel te dragen zijn. Met deze overeenkomst wordt voldaan aan de economische uitvoerbaarheid van het plan. Daarnaast is hier sprake van een gebruikelijke werkwijze.

Conclusie

Gelet op het bovenstaande is aanpassing niet nodig.

4.2.14. Conclusie

Gelet op het bovenstaande is het besluit zorgvuldig tot stand gekomen en zijn de betreffende belangen daarbij voldoende afgewogen en kan het besluit definitief worden vastgesteld.