

**Bestemmingsplan  
'Boddens Hosangweg 118a, Woubrugge'**

**Nota van beantwoording zienswijzen**

**december 2022**

Het ontwerpbestemmingsplan 'Boddens Hosangweg 118a, Woubrugge' heeft van 22 september t/m 2 november 2022 ter inzage gelegen. In deze periode zijn in totaal drie zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn hieronder samengevat en beantwoord. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen van het bestemmingsplan.

<b>Zienswijze 1</b>		
1.1	<p>Reclamant stelt dat door het omdraaien van de woonboot en de bunkerboot de woonfunctie juist niet geclusterd wordt ten opzichte van het dubbele woonhuis aan de Boddens Hosangweg 118 en 120. De clustering van de bedrijfsfunctie komt tussen die woonfunctie en die van de te verplaatsen woonboot te liggen.</p>	<p>Er wordt nergens in het bestemmingsplan gesteld dat met deze bestemmingsplanwijziging de woonfuncties geclusterd worden. Het betreft juist een clustering van de bedrijfsactiviteiten (veerpont, recreatieve verhuur, bunkerboot, gasdepot, etc.). Hierdoor worden het wonen en de bedrijfsactiviteiten op het perceel Boddens Hosangweg 118w en 118a beter van elkaar gescheiden. In de huidige situatie is de woonark ook niet geclusterd aan nummers 118 en 120, aangezien er nu een bestemmingsvlak Recreatie tussen ligt.</p> <p><i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.</p>
1.2	<p>Reclamant verwacht dat er vaker gevaarlijke situaties zullen ontstaan, doordat wachtende boten en de veerpont door de verplaatsing van de bunkerboot zich meer in elkaars vaarwater zullen begeven. Bovendien zal dit plaatsvinden in een iets smaller en drukker gedeelte van het Paddegat. Nu ligt de bunkerboot – en dus ook de boten die liggen te wachten tot zij kunnen tanken – in een iets breder gedeelte van het Paddegat, of in ieder geval iets dichterbij het bredere gedeelte van de waterkruising Paddegat, Woudwetering en Wijde Aa.</p>	<p>Wachtende vaartuigen varen door langs de pont en bunkerboot en sluiten daar aan in de rij. Dit gebeurt in de huidige situatie nu ook. Schepen die dat niet doen bevinden zich aan de verkeerde zijde van het vaarwater en dit is verboden op het vaarwater/in de vaarweg. Iedereen behoort de wal aan stuurboord te houden. Daarnaast is het ook niet toegestaan om in de vaarroute van een veerpont stil te gaan liggen. Bovendien komt dit alleen bij extreem mooi weer voor. Over het algemeen zijn er geen wachtrijen voor de bunkerboot. Met inachtneming van de vaarregels, zal er geen gevaar ontstaan.</p> <p>In de nieuwe situatie komt de bunkerboot circa 20 meter dichterbij de veerpont te liggen. Voor wachtende vaartuigen betreft dit een beperkt verschil. Ook qua drukte maakt dit weinig verschil, omdat 20 meter terug dezelfde verkeersbewegingen op het water plaatsvinden. Tevens ligt de bunkerboot in de huidige situatie verder van de kant dan in de nieuwe situatie. Er komt zodoende juist meer ruimte in de breedte van het Paddegat. Overigens is het Paddegat een provinciale hoofdvaarweg die ongeveer drie keer zo breed is als bijvoorbeeld de Woudwetering en Oude Wetering, die beiden ook provinciale vaarwegen betreffen. Het argument van de breedte gaat dan ook niet op.</p> <p><i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.</p>
1.3	<p>Reclamant stelt dat de bunkerboot op dit moment min of meer wegvalt in de</p>	<p>De bunkerboot komt in de nieuwe situatie dichterbij de wal te liggen. Hierdoor is van een meer opvallende plek</p>

	<p>natuurlijke omgeving. Met de verplaatsing van deze boot krijgt deze een meer opvallende plek in het Paddegat en wordt dan ook richting het natuurgebied van de Hemmen verplaatst. Een verplaatsing van de bunkerboot komt de kwaliteit van dat gebied en de leefomgeving van de omwonenden niet ten goede, zeker gezien de huidige aanlegplek bij de voormalige wachtplek voor vrachtboten. Het zou om die reden logischer zijn de woonfunctie tussen Boddens Hosangweg 118, 120 en 118w te clusteren en de steiger van de veerpont aan de andere kant van de woonboot te plaatsen. Met het verplaatsen van de aanlegsteiger van de veerpont ontstaat een clustering van de woonfunctie op een rustiger deel van de dijk en wordt de bedrijvigheid bij het parkeergebied en de bunkerboot geclusterd, iets meer aan het begin van de dijk.</p>	<p>geen sprake. De verplaatsing van de woonboot en de bunkerboot komt de kwaliteit van het gebied in zijn geheel ten goede. Dit is uitvoerig door deskundigen (o.a. ecologen) onderzocht en de natuurlijke (her)inrichting is ook een specifieke voorwaarde van zowel de provincie als de gemeente.</p> <p>Het verplaatsen van de veerstoep naar de andere kant zou eenzelfde situatie opleveren als waarvan reclamant bij punt 1.2 stelt dat dit een gevaarlijke situatie zou opleveren. Hier spreekt reclamant zichzelf dus tegen. Verplaatsing van de veerstoep is bovendien geen optie, omdat het juist de wens is om de bedrijvigheid in het plangebied te clusteren. Bovendien kost het verplaatsen van de bunkerboot en woonboot al een substantieel bedrag, maar het verplaatsen van de veerstoep is financieel gezien buitenproportioneel.</p> <p><i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.</p>
<b>Zienswijze 2</b>		
2.1	<p>Reclamant stelt dat de veerpont en de tankboot zo dichtbij elkaar komen te liggen, dat dit gevaarlijke situaties op zou kunnen leveren door de veerpont en plezierboten voor de tankboot langs te laten kruisen.</p>	<p>Met inachtneming van de wet- en regelgeving op het water, welke zijn vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), kunnen er zich geen gevaarlijke situaties voordoen. Daarbij is de vaarweg dermate breed dat er ook geen excuus is om af te wijken van de vaarregels en -wetten. Goed voorbeeld is de pont tussen Kaag en Buitenkaag waar een tankboot op een afstand van circa 10 meter naast het veer is gevestigd. Ook daar zijn geen problemen.</p> <p><i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.</p>
2.2	<p>Reclamant stelt dat boten die nu moeten tanken de mogelijkheid hebben om even rond te varen als zij moeten wachten. De kruising bij de Wijde Aa en het Paddegat is ruimer dan in de nieuwe situatie. In de situatie zoals die nu is heeft niemand last van de boten die moeten wachten op hun beurt voor het tanken. Reclamant vraagt zich hardop af of wachtende vaartuigen in de nieuwe situatie voor hun huis zullen gaan liggen wachten en draaien. Dit zou als onprettig worden ervaren en zwemmen wordt hierdoor gevaarlijk. Op het water gelden natuurlijk ook regels, maar niet iedereen is daarvan op de hoogte volgens reclamant. Een vaarbewijs geldt namelijk pas voor boten vanaf 15 meter lang.</p>	<p>Schepen mogen niet aan verkeerde wal en dus ook niet voor het huis van reclamant gaan liggen wachten, temeer dit ook de vaarweg is van de veerpont. Wet- en regelgeving geeft enerzijds aan dat het verboden is om in de vaarweg van een veerpont stil te liggen of te ankeren dan wel af te meren en anderzijds om aan verkeerde wal te varen. Het Paddegat is een provinciale hoofdvaarweg van wal tot wal en hierin is het verboden te zwemmen. Dit gebeurt wel door de omwonenden en dat is begrijpelijk, maar er kunnen geen rechten aan ontleent worden gelet op artikel 8.08 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR).</p> <p><i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.</p>

	Reclamant is van mening dat de huidige situatie gehandhaafd moet blijven, omdat dit het veiligst zou zijn.	
<b>Zienswijze 3</b>		
3.1	<p>Reclamant stelt dat het opvallend is dat in het ontwerpbestemmingsplan de nadruk vooral op de woonboot van de initiatiefnemer ligt. Hinder van de bedrijfslocatie voor omwonenden wordt min of meer weggeschreven door te stellen dat er niet/nauwelijks iets verandert. Reclamant geeft aan dat er nu reeds overlast ervaren wordt, onder andere van geluid vanaf de bunkerboot of diens directe omgeving. Door het verplaatsen van de boot wordt de afstand tot de woning van reclamant verkleind en de overlast zal hierdoor toenemen. Aspect hierbij is het ontbreken van geluidremming en mogelijk versterking van het geluid door de aanwezigheid van open water tussen bron en doel. De overlast die nu ervaren wordt, en door de verkleining van de afstand dus zal toenemen, betreft dat in bepaalde delen van het jaar stemgeluid, al dan niet elektronisch versterkt, vanaf 's ochtends vaak al vanaf een tijdstip voor zes uur wordt verspreid.</p>	<p>Ten tijde van de oprichting van het bunkerbedrijf is er voor de omgevingsvergunning een geluideffectrapportage opgesteld. De brongeluiden zijn alleen afkomstig van de afleverpompen, welke onder de 40 dB zitten. Ter vergelijking: brommers die gas geven om de veerpont op of af te gaan alsmede het motorgeluid van de veerpont zelf overstijgen de geluiden van de activiteiten op en nabij de bunkerboot. Van meer geluidsoverlast voor reclamant door de wisseling tussen bunkerboot en woonboot zal dan ook geen sprake zijn.</p> <p>Elektronische versterkte stemgeluiden (marifoon) door een buitenspeaker zijn in het begin van het seizoen verwijderd. Schepen kunnen alleen nog telefonisch zich aanmelden om te tanken. De bunkerboot is bovendien geopend van 08:00 tot 17:00 uur en in het weekend van 9:00 tot 17:00 uur, dus het verspreiden van geluiden voor 06:00 uur is niet aan de orde.</p> <p><i>Conclusie</i> De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.</p>