

ZIENSWIJZENNOTA ONTWERPBESLUIT 1^E FASE OMGEVINGS- VERGUNNING (BOPA) 100 EXTRA WONINGEN LINDEWIJK DEELGEBIED 2 WOLVEGA

1. Inleiding

Deze zienswijzennota geeft een overzicht van de zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerpbesluit 1^e fase omgevingsvergunning voor maximaal 100 extra woningen in Lindewijk te Wolvega, zoals dit vanaf woensdag 11 maart 2026 voor een periode van zes weken (tot en met 21 april 2026) ter inzage heeft gelegen. Ook wordt in deze nota aangegeven of de zienswijzen aanleiding geven tot aanpassingen in het definitieve besluit.

Ingekomen zienswijzen en ontvankelijkheid

Er zijn twee zienswijzen binnengekomen. Ze zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ontvangen en zijn daarom ontvankelijk. Dit betekent dat de zienswijzen inhoudelijk worden beantwoord.

Vanwege de AVG zijn de zienswijzen anoniem, dus zonder vermelding van naam, adres en woonplaats. De zienswijzen zijn daarom in deze nota genummerd. Indien gewenst en noodzakelijk zijn de zienswijzen bij de gemeente in te zien.

2. Samenvatting zienswijzen en reactie

Zienswijze 1

In de zienswijze is aangegeven dat er geen bezwaar is tegen de uitbreiding. In de zienswijze is aangegeven dat er zorgen zijn over de wegenstructuur. Er moeten gemiddeld 2 auto's per woning (ongeveer 110 woningen/appartementen) dus ongeveer 220 auto's over 1 brug rijden om het eiland deel aan de IJsvogelvinder te kunnen bereiken. De vraag is dan of er drempels of een knik in de weg komen aan de IJsvogelvinder om te voorkomen dat dit een racebaan wordt. Dit in verband met de veiligheid/overlast voor bewoners en kinderen.

Op de tekening zoals deze er nu ligt lijkt de brug tussen Icarusblauwtje en IJsvogelvinder een fietsbruggetje te worden. Niet duidelijk is waarom hiervoor is gekozen. In de bestaande situatie geeft het voldoende doorstroom en tijdens piekmomenten een logische doorloop door de wijk heen. In de bijgevoegde plattegrond is aangeduid om welke wegen het gaat.



Figuur 1 Inrichtingstekening Lindewijk, brug rood omcirkeld

Reactie zienswijze 1

De gemeente onderschrijft het belang van een verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte. Uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat de gehele woonwijk wordt ingericht als een 30 km/uur-gebied. Dit sluit aan bij het gemeentelijke verkeers- en mobiliteitsbeleid, waarbij verkeersveiligheid, leefbaarheid en een veilige woonomgeving centraal staan.

Aandachtspunt is dat er een veilige doorstroming is door de wijk. De tijdelijke bouwweg wordt te zijner tijd verwijderd. Een autobrug op deze plaats is niet haalbaar en het maakt ook een klein verschil in de verkeersafwikkeling. Er komen in dit gebied niet veel woningen bij als gevolg van de toe te voegen woningen. De houten fietsbrug is altijd in de planvorming meegenomen. De houten fietsbrug wordt eind 2026 gerealiseerd.

Zienswijze 2

De zienswijze bestaat uit de volgende onderdelen. Hier is een reactie op gegeven.

1. Onjuiste procedure/procedurefout

Zienswijze

Een juiste tijdige publicatie van de aanvraag ontbreekt. De aanvraag is gedaan op 17 juni 2025, een publicatie ontbreekt voor de 100 extra woningen. Het plan is niet voldoende concreet, met de vergunning zouden 100 woningen kunnen worden toegevoegd. Hoe dit eruit moet komen te zien is niet duidelijk, met 80 woningen is dat wel duidelijk. Een BOPA-procedure lijkt daarom onjuist. Het IPLO geeft ook aan hoe voldoende concreet er uit moet zien. Het is voor de indiener van de zienswijze dan ook niet duidelijk op welke wijze een goed woon- en leefklimaat kan worden behouden. Voor elk plan moet opnieuw een BOPA worden afgegeven, elke keer moet dan worden gecontroleerd of sprake is van ETFAL. Ook is het niet van belang van de toekomstige aanvragers dat er elke keer een BOPA moet worden aangevraagd met extra kosten.

Reactie zienswijze

Op 23 juni 2025 is de kennisgeving van de ontvangst van de aanvraag gedaan voor de bouw van 100 woningen ([Gemeentebld 2025, 270304 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen](#) en zie bijlage 1). Het ontwerpbesluit 1^e fase omgevingsvergunning (BOPA) voor maximaal 100 extra woningen in Lindewijk deelgebied 2 te Wolvega is gepubliceerd op 11 maart 2026 ([Ontwerp 1e fase omgevingsvergunning \(BOPA\) 100 extra woningen Lindewijk deelgebied 2](#) en zie bijlage 2). Zowel de aanvraag als het ontwerpbesluit zijn tijdig en op de juiste wijze gepubliceerd. In de kennisgeving van de aanvraag is aangegeven dat het gaat om de bouw van 100 woningen. In de publicatie van het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning is aangegeven dat het gaat om de 1^e fase voor het toevoegen van maximaal 100 extra woningen aan de eerder toegestane 200 woningen in het bestemmingsplan *Wolvega Lindewijk – Deelgebied 2* (vastgesteld 15-11-2021 en onherroepelijk). Het is duidelijk dat het gaat om het aanpassen van het toegestane aantal woningen in Lindewijk deelgebied 2. De nieuwe woningen worden binnen de bestemmings- en bouwvlakken van de bestemming 'Wonen' gerealiseerd van dit bestemmingsplan (die deel uitmaakt van het Omgevingsplan *gemeente Weststellingwerf*). Het gaat dus om het verdichten van de bouwvlakken. De aanvraag is daarmee voldoende concreet. De opvolgende BOPA (BOPA's) moeten voldoen aan het planologisch basisbesluit, de eerste BOPA waarbij wordt afgeweken van het aantal woningen, en aan deze regels van het omgevingsplan. Bij een opvolgende BOPA blijft sprake van een BOPA. De afweging of sprake is van ETFAL voor het afwijken van het aantal woningen, is daarbij al voornamelijk gedaan in de 1^e fase. Bij de beoordeling van een opvolgende BOPA beoordeelt het college van burgemeester & wethouders alleen nog de onderdelen van het bouwplan waarin de eerdere vergunning niet voorziet.

2. Parkeren

Zienswijze

De parkeerbehoefte neemt fors toe door 100 extra woningen. Er wordt gerekend met een parkeernorm van 1,3 per huishouden, dit is in de praktijk niet reëel. Dat zien wij nu ook al in de wijk. De bedachte parkeercoffers zijn helemaal dramatisch. De mensen willen niet een heel stuk hoeven lopen naar de auto en dit leidt tot conflicten. Voortuinen worden daarom misschien helemaal bestraat en er worden nu regelmatig auto's op de weg geparkeerd, omdat er te weinig parkeerplekken bij de woningen worden gerealiseerd. Dit belemmert de doorstroom. Daarnaast stelt het beeldkwaliteitsplan ook eisen aan het parkeren; hier kan in veel gevallen nu niet aan worden voldaan.

Reactie zienswijze

In paragraaf 5.4.3 in de onderbouwing is het parkeren beoordeeld. In de mobiliteitstoets is aangegeven dat de gemeente Weststellingwerf wat betreft de parkeernormen aansluit bij de CROW-parkeernormen. De parkeerbehoefte van het beoogde woonprogramma zal binnen de plangrenzen worden opgevangen. Op de volgende manieren wordt gezorgd voor voldoende ruimte om te parkeren en om overlast in de omgeving te voorkomen:

- langsparkeren langs de straat;
- parkeerpockets tussen of achter de woningen;
- parkeren op eigen terrein.

Deze systematiek en motivatie blijft ook bij de verhoging van het woningbouwprogramma van 200 naar 300 woningen van toepassing. In Lindewijk deelgebied 2 is voldoende ruimte om dit te faciliteren. Daarnaast is in de planregels van het bestemmingsplan *Wolvega Lindewijk – Deelgebied 2* (artikel 13), opgenomen dat een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, niet kan worden gebouwd of gebruikt wanneer op het bouwperceel of in de omgeving daarvan niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien en in stand wordt gehouden.

Bij een omgevingsvergunning wordt op basis van de normen die zijn neergelegd in de CROW-uitgave 2018 'Toekomstbestendig parkeren' bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid, met dien verstande dat als voornoemde uitgave gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met die wijziging. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in sub a en kan worden toegestaan dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, mits dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie.

In de zienswijze wordt niet duidelijk gemaakt om welke reden niet kan worden voldaan aan de eisen uit het beeldkwaliteitsplan, hier kan dan verder ook niet op worden ingegaan.

3. Doelgroepen

Zienswijze

Er gaat meer ingestoken worden of de middencategorie en sociale huur. Hierdoor gaat de samenstelling van onze wijk veranderen. Dit leidt tot ander gedrag en heeft consequenties voor veiligheid van reclamant en geeft een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Daarnaast heeft reclamant zorgen of (de) inwoners een (sociale) binding hebben met Wolvega. Wanneer alle inwoners uit Nederland hier mogen komen wonen, krijgen inwoners uit Weststellingwerf nog niet veel kansen op de woningmarkt.

Reactie zienswijze

Eenieder mag de nieuwe woningen betrekken, zonder dat voorrang wordt gegeven aan inwoners uit Weststellingwerf.

Sociale veiligheid is een ruimtelijk relevant belang, omdat de sociale veiligheid van belang is voor de leefbaarheid van de woon- en leefomgeving. Het gaat daarbij dan veelal wel om bijzondere doelgroepen als arbeidsmigranten en asielzoekers. Tegelijkertijd moet de manier waarop nieuwe bewoners integreren in de lokale gemeenschap bij ETFAL worden betrokken. De gevolgen van de toevoeging van een grote woonlocatie zijn hier niet van toepassing.¹ De BOPA voorziet in het toevoegen van 100 woningen in een wijk, waar al 200 (nieuwe) woningen zijn toegestaan. Het toevoegen van 100 woningen

¹ [Waarom/wanneer moet je sociale veiligheid onderzoeken bij ETFAL - PONT Omgeving](#)
[ECLI:NL:RBGEL:2024:2126, Rechtbank Gelderland, AWB 24/1700 en AWB 24/1710,](#)
[ECLI:NL:RBGEL:2023:3098, Rechtbank Gelderland, AWB - 22_2628 en AWB - 22_2633 TUS](#)

zal naar verwachting niet leiden tot een andere manier van integreren van de nieuwe bewoners in de lokale gemeenschap anders dan de bewoners die de 200 woningen hebben betrokken die dan al zijn gebouwd. De bouw van de extra woningen zal ook fasegewijs plaatsvinden. De wijk wordt overzichtelijk ingericht op basis van het beeldkwaliteitsplan. In de huidige situatie is de sociale veiligheid goed. Voor zover bekend zijn bij de gemeente geen meldingen, klachten of incidenten geregistreerd die wijzen op structurele problemen op het gebied van sociale veiligheid. Er zijn dan ook geen aanwijzingen dat de huidige situatie leidt tot gevoelens van onveiligheid of aantasting van het woon- en leefklimaat.

4. Behoeft

Zienswijze

De behoefte is niet goed genoeg onderzocht en had misschien te maken met nog te verkrijgen subsidie. Misschien was er wel meer vraag naar woningen in de kleine dorpen.

Reactie zienswijze

In paragraaf 4.4.2 van de BOPA-onderbouwing is de opgave en behoefte aangegeven. Deze is door de raad vastgesteld in de *Woonvisie gemeente Weststellingwerf*. De opgave is niet specifiek voor Lindewijk benoemd, maar voldoet wel aan de opgave van de bouw van 600 woningen in de periode 2022-2033, waarbij ook wordt voldaan aan het criterium dat inbreiding voor uitbreiding gaat. De gemeenteraad heeft daarnaast op 26 januari 2026 besloten voorlopig in te stemmen met de aanvraag 1^e fase omgevingsvergunning. Indien er geen zienswijzen tegen de 1^e fase ontwerpvergunning worden ingediend, wordt dit raadsbesluit beschouwd als bindend advies voor de definitieve vergunningverlening. Dit betekent dat de gemeenteraad bij de besluitvorming is betrokken.

5. Belangenafweging

Zienswijze

De belangen van reclamant zijn niet voldoende afgewogen. Door de toevoeging van 100 woningen, komt de verbinding tussen wonen en natuur in het geding en het ruime en groen opgezette karakter van de wijk.

Reactie zienswijze

De gemeente wil meer woningen in deelgebied 2 toestaan om zo meer betaalbare koop- en huurwoningen te kunnen realiseren. Dit is een uitwerking van de Woningbouwimpuls (WBI) subsidie van € 1.070.000,- die de gemeente in april 2024 toegekend heeft gekregen van het ministerie van Binnenlandse Zaken. De subsidie is gericht op een toename van het aantal betaalbare woningen.

De 100 extra woningen moeten worden gebouwd binnen de bestaande bestemmings- en bouwvlakken. De groen-, verkeers- en wegenstructuur zijn in het huidige bestemmingsplan vastgelegd overeenkomstig het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan. De bestemmingsvlakken voor de openbare ruimte zijn tot uitdrukking gebracht in de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer – Verblijfsgebied' en 'Water'. Deze BOPA-omgevingsvergunning brengt hier geen verandering in teweeg.

De eisen vanuit het beeldkwaliteitsplan blijven in stand. Deze zijn, waar mogelijk, vertaald in de regels van het bestemmingsplan *Lindewijk, deelgebied 2*. Hieraan worden de aanvragen omgevingsvergunning voor het bouwen, dus de opvolgende BOPA's, getoetst. De BOPA voor de eerste fase ziet op de strijdigheid voor wat betreft de overschrijding van het aantal woningen, niet op strijdigheden met de bouwregels uit het omgevingsplan (waarvan het bestemmingsplan *Lindewijk, deelgebied 2*, deel uitmaakt). Aanvragen voor het bouwen van de woningen, moet hieraan blijven voldoen. De strijdigheid met het aantal woningen is in de eerste fase al onderbouwd in het kader van ETFAL, hieraan moeten de opvolgende aanvragen ook blijven voldoen. Wanneer de bouwplannen concreet zijn is er een 2^e fase (opvolgende) omgevingsvergunning nodig. De 2^e fase richt zich alleen op onderdelen die in de eerste fase nog niet konden worden onderbouwd. Die 2^e/opvolgende fase is aan

de orde wanneer voor de woning “nummer 201 en verder” een aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend. Die vergunning voorziet dan in het bouwplan voor de specifieke woningen zelf, met een technische beoordeling en een welstandstoets. Daarnaast wordt een 2^e fase BOPA met onderbouwing ten aanzien van de exacte locatie van de woningen opgesteld. Aangetoond moet dan worden dat het straat- en bebouwingsbeeld door de specifieke woningen niet onevenredig wordt aangetast met een omschrijving van het bouwplan in relatie tot de ontwikkeling van de wijk als geheel. Er geldt een hoge kwaliteitsstandaard in het beeldkwaliteitsplan voor Wonen aan het water.

6. Participatie

Zienswijze

Participatie is uitgevoerd door middel van een inloopbijeenkomst. Reclamant is teleurgesteld dat de opgehaalde reacties/zienswijzen niet zijn meegenomen. In de krant wordt geschetst dat reclamant en anderen voornamelijk positief zijn, dat is niet waar. De reacties worden voornamelijk weerlegd. Onze belangen blijven staan, hierin kan ook worden tegemoetgekomen. Het zou volgens reclamant echte participatie zijn als er nu extra parkeerplaatsen of een extra ontsluitingsweg gerealiseerd zou worden en minder woningen worden toegevoegd en er een concretere uitwerking zou komen in het kader van ETFAL en een goed woon- en leefklimaat.

Reactie zienswijze

De participatie is voldoende uitgevoerd met de inloopmiddag op 8 juli 2025 en de mogelijkheid tot een schriftelijke reactie tot 29 juli 2025. Het betreft voor het overige geen volledig te ontwikkelen nieuw gebied. Het is niet zo dat het stellen van vragen of een inbreng tijdens de participatie altijd leidt tot een voor participant gewenste uitkomst of van een beslissende betekenis is of moet zijn.

7. AERIUS

Zienswijze

Een AERIUS-berekening voor de aanlegfase van de bouw van 100 extra woningen kan nooit op 0 uitkomen, daarom wordt niet voldaan aan de stikstofregels.

Reactie zienswijze

Reclamant heeft geen andere berekening voorgelegd, of beargumenteerd dat nooit op 0 kan worden uitgekomen. Op dit punt kan niet op de zienswijze worden ingegaan. De AERIUS-berekening is via de gebruikelijke weg tot stand gekomen.

8. Verkeer en vluchtwegen

Zienswijze

Uit het verkeersrapport blijkt dat de toename geschat wordt op 7.611 motorvoertuigen per etmaal. Dit is veel en wordt onderschat. Tijdens de spits moeten kinderen veilig naar school kunnen fietsen. Er zijn slechts twee ontsluitingswegen, wat leidt tot drukte bij de scholen. Onze belangen en praktijksituaties verdienen een zorgvuldige afweging, niet alleen een verkeersrapport. De bypass is onderzocht, maar werd te snel afgewezen wegens vermeende impact zonder voldoende onderbouwing. Het plan lijkt hierdoor niet haalbaar, ook omdat passende oplossingen uit het rapport niet worden uitgevoerd. De verkeersintensiteit op de Grote vuurvinder is volgens ons nauwelijks acceptabel. Naast veiligheid willen we als bewoners ook vlot kunnen rijden zonder hinder van fietsers of geparkeerde auto's; dit aspect wordt onvoldoende meegewogen. Bovendien ontbreekt er informatie over vluchtwegen bij calamiteiten en een Aerijs-berekening van de gebruiksfase; deze kan nooit 0 zijn met een toename van zoveel verkeer.

Reactie zienswijze

Het rapport waarnaar wordt verwezen is de 'Analyse verkeersafwikkeling Lindewijk Wolvega' van Antea, dat is uitgebracht op 18 november 2025. In het rapport wordt breder gekeken dan alleen naar Lindewijk deelgebied 2. In plaats daarvan heeft Antea de verkeerseffecten van Lindewijk in totaal onderzocht in de toekomstige situatie. In dit rapport is in hoofdstuk 3 de verkeersgeneratie van Lindewijk in de huidige en de toekomstige situatie berekend. In de huidige situatie zorgen de bestaande woningen in Lindewijk voor een verkeersgeneratie van 4.961 mvt/etmaal. Voor de toekomstige situatie is de verkeersgeneratie behorende bij de te realiseren woningen uit deelgebieden 1 en 2 toegevoegd, waarmee de totale verkeersintensiteit stijgt naar 7.611 mvt/etmaal. Ten opzichte van de huidige situatie is de toename dus $(7.611 - 4.961 =) 2.650$ mvt/etmaal in plaats van 7.611 mvt/etmaal, waarvan wordt uitgegaan in de zienswijze. In het rapport van Antea is benoemd dat deze aantallen een worstcaseberekening betreffen. Op basis van verkeerstellingen liggen de huidige verkeersintensiteiten in Lindewijk lager dan berekend. Verder blijkt uit de conclusies dat ook rekening houdende met de gehanteerde worstcaseberekening de capaciteit en verkeersveiligheid van de ontsluitende wegen voldoende geborgd zijn. Wat betreft de oostelijke bypass blijkt uit het onderzoek van Antea dat een bypass onvoldoende effect heeft op de verkeersstromen, tenzij ingrijpende maatregelen worden genomen in de verkeersstructuur van Lindewijk. Uit de rest van het onderzoek bleek dat ook in de situatie zonder bypass geen problemen worden voorzien in de doorstroming bij de oostelijke kruising van de Grote vuurvliinder met de Lycklamaweg. Daarom is gekozen om de oostelijke bypass niet nader te onderzoeken.

In paragraaf 5.11 is ingegaan op de vluchtwegen, daarover is het volgende aangegeven.

'Op grond van het oude Bevt moet daarom worden ingegaan op zelfredzaamheid, de bereikbaarheid van hulpdiensten en de vluchtmogelijkheden uit het projectgebied. Brandweer Fryslân heeft voor de aspecten een advies uitgebracht. Ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpdiensten is aangegeven dat het projectgebied vanuit meerdere zijden te bereiken is en dit als voldoende wordt beschouwd. Voor het projectgebied geldt een norm voor de opkomsttijd voor hulpdiensten van 10 minuten. In de praktijk ligt de opkomsttijd voor deze nieuwe wijk rond de 12 tot 13 minuten. Dit leidt niet direct tot knelpunten doordat het gaat om nieuwbouwwoningen waarbij sprake is van bebouwing bedoeld voor zelfredzame personen. Er zijn ook voldoende vluchtmogelijkheden uit het projectgebied.' Hieruit valt te concluderen dat er voldoende vluchtwegen zijn in het projectgebied.

Voor de AERIUS-berekening wordt verwezen naar de stikstofmemo (bijlage 11) uit de ruimtelijke onderbouwing, ook de gebruiksfase is hierin berekend. Reclamant heeft geen andere berekening overlegd, waarbij niet op 0 wordt uitgekomen.

9. Voorzieningen in de wijk

Zienswijze

Er is onvoldoende rekening gehouden met het benodigd aantal voorzieningen in de wijk. De huidige scholen zijn nu al te klein en moeten verbouwd worden. Dit kost geld en is niet voorgelegd aan de gemeenteraad.

Reactie zienswijze

Deze zienswijze heeft betrekking op de algemene behoefte aan maatschappelijke voorzieningen binnen de gemeente en houdt geen rechtstreeks verband met het voorliggende project, dat ziet op het toevoegen van 100 extra woningen binnen een woonwijk. De eventuele noodzaak tot uitbreiding of aanpassing van voorzieningen, zoals scholen, wordt binnen de daarvoor geldende beleids- en besluitvormingstrajecten beoordeeld. Dit aspect vormt daarom geen onderdeel van de afweging die in het kader van dit project voorligt.

10. Netcongestie

Zienswijze

Het stroomnet is nu al overbelast, hierdoor lijken meer woningen niet eens haalbaar. Reclamant wil hier geen last van krijgen.

Reactie zienswijze

Er zijn bij de gemeente geen gegevens bekend dat het stroomnet overbelast is in de Lindewijk en dat hierover klachten zijn. Reclamant heeft ook geen nadere gegevens verstrekt waaruit blijkt dat sprake is van netcongestie.

11. Laadpalen

Zienswijze

De laadpalen zijn niet goed geregeld bij de rijwoningen. Deze mensen mogen dan elders in de wijk een laadpaal aanvragen. Hierdoor kan een laadpaal van een ander voor jouw deur terechtkomen, zoals ook al gebeurd is in de wijk. Om te voorkomen dat een ander een laadpaal voor de deur krijgt moet bij zoveel mogelijk woningen zonnepanelen kunnen worden toegepast (zonnestand) en op deze manier een auto bij de eigen woning kan worden opgeladen.

Reactie zienswijze

De gemeente Weststellingwerf voert een plaatsingsbeleid laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen. Dit beleid regelt hoe en waar (semi-)publieke laadpalen worden geplaatst om in de groeiende laadbehoefte te voorzien.

Verder komen de eisen die daaraan worden gesteld aan de orde bij vergunningverlening en in het algemeen bij het aanvragen van een laadpaal. Het aanvragen van een openbare laadpaal, waarnaar reclamant verwijst, moet voldoen aan een aantal voorwaarden ([Openbare laadpaal aanvragen | Gemeente Weststellingwerf](#)), de aanvrager:

- woont of werkt in de gemeente waarin de laadpaal wordt aangevraagd;
- werkt aantoonbaar minimaal 18 uur per week in de betreffende gemeente;
- beschikt binnenkort over een elektrische auto en kan dit aantonen door middel van een (voorlopig) koop- of leasecontract, eigendomsbewijs of vergelijkbaar document;
- toont aan dat er nog geen openbare laadpaal in de nabije woon- of werkomgeving (maximaal 250 m loopafstand van aanvraagadres) aanwezig is. Is er wel een laadpaal in de woon- of werkomgeving? Dan wordt getoetst of deze laadpaal veel gebruikt wordt. Is dat niet het geval is, dan wordt je aanvraag afgekeurd met als reden dat er al een paal in jouw woon- of werkomgeving is;
- beschikt over een parkeervergunning of parkeeronthefing, wanneer het een aanvraag voor een laadpaal in een vergunningsplichtig gebied of ontheffingshoudersgebied betreft.

Deze voorwaarden vloeien voort uit het *Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, gemeente Weststellingwerf 2025-2030* (geldend met ingang van 1 juli 2025, [Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, gemeente Weststellingwerf 2025-2030 | Lokale wet- en regelgeving](#)). Dit beleid geeft ook nog mogelijkheden voor het privaat laden (onder voorwaarden) in de openbare ruimte. Dit kan door middel van een kabelgoot.

De eisen zijn opgenomen in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Het gaat daarbij onder meer om nieuwe woongebouwen die binnen of buiten het bouwwerkperceel meer dan 10 parkeervakken heeft. Dan moet ieder parkeervak een leidingdoorvoer voor oplaadpunten hebben (artikel 4.160, lid 1 Bbl).

12. Beeldkwaliteitsplan

Zienswijze

De gestelde eisen in het beeldkwaliteitsplan lijken nu niet allemaal meer haalbaar. Ruimte en doorkijken worden nu minder door de dichtheid van 100 extra woningen.

Reactie zienswijze

Zoals bij punt 5 ook is aangegeven, zijn de groen-, verkeers- en wegenstructuur in het huidige bestemmingsplan vastgelegd overeenkomstig het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan. De bestemmingsvlakken voor de openbare ruimte zijn tot uitdrukking gebracht in de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer – Verblijfsgebied' en 'Water'. Deze BOPA-omgevingsvergunning brengt hier geen verandering in teweeg.

De aanvraag omgevingsvergunning voorziet in het mogelijk maken van 100 extra woningen. Bij de opvolgende aanvraag wordt aan het beeldkwaliteitsplan getoetst, deze blijft van toepassing. Nieuwe woningen moeten ook voldoen aan de kwaliteitsstandaard zoals in het beeldkwaliteitsplan is opgenomen. Op de inlooppagina is een voorbeeldverkaveling getoond. Daarop is zichtbaar gemaakt hoe de indeling van Lindewijk deelgebied 2 eruit kan zien met 280 woningen, deze is ook als bijlage 2 is toegevoegd aan deze nota. Met deze schets is een reëel beeld gegeven van de mogelijke toekomstige indeling. Daarnaast is een voorbeeldverkaveling voor Lindewijk deelgebied 2 gemaakt, waarop de indeling te zien is, als er geen woningen bij komen. Deze is opgenomen in bijlage 3 bij deze nota. De voorbeeldverkaveling van 280 woningen laat zien dat het ritme qua bebouwing kan worden voortgezet als gekeken wordt naar de indeling van Lindewijk deelgebied 1. Het noordelijke deel van Lindewijk deelgebied 2 (Tuindorp) is meer gericht op rijwoningen en tweekappers. Het zuidelijke deel (Wonen aan het water) blijft ruim van opzet met grotendeels vrije kavels. Op een paar plekken zijn kleine complexen of rijwoningen toegevoegd in Wonen aan het water. De 1e fase omgevingsvergunning is zoals aangegeven niet gericht op de situering van de woningen en de beeldkwaliteit. De voorbeeldverkaveling geeft een duidelijke richting qua uitwerking en zal in een volgende fase verder worden uitgewerkt. Bij de verdere uitwerking van de ontwikkeling houdt de gemeente de gekozen richting in de voorbeeldverkaveling aan. Deze verkaveling voldoet aan de uitgangspunten van het beeldkwaliteitsplan en het stedenbouwkundig plan.

13. Bouwduur

Zienswijze

Het bouwen van 100 extra woningen kost meer tijd, er zijn meer transportbewegingen, hierdoor is er langer en meer overlast. Ook levert het meer risico op onveilige situaties op door de dode hoek van de grote vrachtwagens.

Reactie zienswijze

Het is op voorhand niet duidelijk hoelang de bouw gaat duren, daarbij is de gemeente afhankelijk van de markt. De aannemer moet zich (onder meer) houden aan de eisen uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl: artikel 7.17 tot en met 7.21). Als dit niet het geval is, kan een verzoek om handhaving bij de gemeente worden ingediend.

14. Scheuren in de woningen

Zienswijze

Gevreesd wordt voor scheuren in de woning tijdens de bouw, meer woningen verhoogt het risico. Niet duidelijk bij wie dan een bouwstop opgevraagd kan worden (kwaliteitsborger) of aansprakelijk kan worden gesteld. Reclamant wil hier meer informatie over. Ook zou de aannemer een nulmeting moeten aanbieden, omdat het in hun belang is om te bouwen en wij daar geen extra werk en kosten van horen te hebben.

Reactie zienswijze

De aannemer moet aan wetgeving voldoen zoals ook onder punt 13 is toegelicht. Artikel 7.18 van het Bbl is erop gericht om te hoge trillingen te voorkomen en daarmee scheuren aan woningen. Naar het aspect trillingen vanuit het spoor is ten tijde van het bestemmingsplan onderzoek gedaan. Zie hiervoor bijlage 13 van de toelichting van het bestemmingsplan *Lindewijk – deelgebied 2*.

15. Nadeelcompensatie

Zienswijze

Reclamant zal een verzoek om nadeelcompensatie indienen wanneer een vermindering van de waarde van de woning wordt verwacht.

Reactie zienswijze

Indien reclamant te maken denkt te hebben met nadeelcompensatie, is hiervoor een wettelijke mogelijkheid aanwezig. De verordening “nadeelcompensatie Weststellingwerf 2022” is hierop van toepassing. Om een claim in behandeling te kunnen nemen, moet een drempelbedrag worden betaald van €300,00. Als de claim wordt toegekend, krijgt reclamant dit drempelbedrag terug. Voor de procedure wordt verwezen naar de gemeentelijke verordening. Een BOPA-omgevingsvergunning 1^e fase kan formeel een schadeveroorzakend besluit zijn (art. 15.1 Ow), maar leidt vaak nog niet tot vergoedbare schade, omdat de activiteit nog niet realiseerbaar is.

Er is een risicoanalyse uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau. Daarbij is de voorbeeldverkaveling (zoals opgenomen in bijlage 2 bij deze nota) als uitgangspunt genomen. Deze analyse is openbaar en kan op verzoek aan reclamant worden toegezonden. De uitkomst van de risicoanalyse is dat de kans op nadeelcompensatie als nihil wordt ingeschat.

3. CONCLUSIE

De zienswijzen zijn door de gemeente beoordeeld. Deze leiden niet tot wijzigingen in het definitieve besluit.

Bijlagen

1. Ingediende zienswijzen (geanonimiseerd)
2. Voorbeeldverkaveling 280 woningen
3. Voorbeeldverkaveling 200 woningen