

Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Oostvaarderskwartier

Naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Oostvaarderskwartier' in Hazerswoude- Dorp.

Behoort bij het besluit van de gemeenteraad van de gemeente Alphen aan den Rijn van 26 september 2024 (zaaknummer 3157501)

HOOFSTUK 1 INLEIDING

1.1. Aanleiding

Van 3 augustus tot en met 14 september 2023 heeft het ontwerpbestemmingsplan ‘Oostvaarderskwartier, Hazerswoude– Dorp’ ter inzage gelegen. Het plan voorziet in de realisatie van 64 woningen, waarvan 58 sociale huurwoningen, op het derde voetbalveld van de Hazerswoudse– Boys. Er zijn 68 zienswijzen ingediend tegen het plan. De zienswijzen worden in deze beantwoordingsnota behandeld.

1.2. Algemene Verordening Persoonsgegevens

In deze Nota beantwoording zienswijzen zijn de NAW–gegevens (naam, adres, woonplaats) van de indieners van de zienswijze weggelaten. Dit weglaten, de ‘anonimiseringsverplichting’, vloeit voort uit de Algemene verordening persoonsgegevens (AVG). Daarin is bepaald dat NAW–gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen zijn. Dit geldt niet voor ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (bijvoorbeeld een BV of een vof) en voor personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure. De NAW–gegevens van de indieners zijn wel bekend bij de gemeente.

Wel valt uit de Nota beantwoording zienswijzen ter herleiden op welke locatie de zienswijze betrekking heeft. Dit heeft er mee te maken dat de locatie benodigd is voor een goede beantwoording van de zienswijze en het daarmee samenhangende af te wegen belang.

HOOFDSTUK 2 BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

2.1. Behandeling ingekomen zienswijzen met reactie gemeente

Zienswijze zaak Nr.	Samenvatting onderdeel zienswijze	Reactie gemeente
Zienswijze zaaknummer 3199442	Indiener van zienswijze stelt dat er een verkeerde volgorde wordt toegepast. Eerst zou de rotonde (de aansluiting op de N209) moeten worden gerealiseerd voordat er nieuwe woningen kunnen worden gerealiseerd. Indiener voorziet veel verkeersproblemen als deze volgorde niet gehanteerd zou worden.	In de situatie dat het Oostvaarderskwartier gereed is, maar de rotonde nog niet is aangelegd (fase 2) zal het drukker worden op enkele bestaande wegen. Goudappel heeft verschillende varianten voor dit scenario uitgewerkt met te nemen verkeersmaatregelen om de doorstroming en veiligheid van het verkeer zo goed als mogelijk te kunnen waarborgen. Variant E is er voor fase 2 als voorkeusvariant uitgekomen. Het verkeersonderzoek met de verschillende fasen en voorkeursvarianten is als bijlage 1 opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast is er in bijlage 1 van dit verkeersonderzoek een overzicht gegeven van de minimale en maximale wegcapaciteit die landelijk als richtlijn geldt voor erftoegangswegen. Geconcludeerd kan worden op basis van het verkeersonderzoek dat door de toevoeging van de woningen geen maximale wegcapaciteiten worden overschreden. De uitvoering van de woningbouw hoeft niet afhankelijk te zijn van de realisatie van de rotonde, wijst het onderzoek van Goudappel uit. De komende jaren zal verder worden gestreefd naar de verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. Deze doelstelling kan samengaan met de woningbouwopgave van Habeko. Conclusie: zienswijze 3199442 leidt niet tot planaanpassing

Zienswijze zaak nr. 3200814 3203278	Indiener van Zienswijze geeft aan dat de Sportparklaan in de toekomstige situatie eenrichtingsverkeer wordt en daardoor zal de reistijd fors toenemen omdat hierdoor ruim 1,5 kilometer omgereden moet worden via De Heerelaan, Gerelaan en de Dorpsstraat om op de Gemeneweg uit te komen. Indiener stelt dat 1,5 kilometer omrijden niet veel lijkt, maar verwacht wordt dat hier minimaal 10-15 minuten langer over wordt gedaan vanwege drukte tijdens de ochtendspits. Indiener kondigt daarom aan niet van plan te zijn om de rijrichting te volgen, maar tegen de richting op de Sportparklaan, of tegen de richting op de Burg. Waraarkade bij het kruispunt met de Heerelaan te rijden richting de Gemeneweg. Dit om reistijd te besparen. Daarnaast maakt indiener van de zienswijze zich zorgen over de verkeersveiligheid omdat er veel kinderen fietsen in het gebied. Het toevoegen van dusdanig veel woningen en daarmee dusdanig veel verkeer brengt de verkeersveiligheid in het gebied in het geding.	Om de verkeersveiligheid van schoolgaande kinderen te kunnen borgen is er bij voorkeursvariant E in fase 2 sprake van eenrichtingsverkeer van Zuid naar Noord op de Sportparklaan en van Noord naar Zuid op de Heerelaan. Hierdoor neemt het aantal verkeersverplaatsingen op de Sportparklaan in aantallen niet toe als de woonwijk is gerealiseerd. Om te komen tot voorkeursvariant E is er ook gekeken naar de andere varianten welke gezamenlijk zijn getoetst op m.n. verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Tussen de bewonersavonden door zijn nog extra tellingen verricht om alle verkeersfunctionaliteiten goed in beeld te hebben. Hieruit bleek een hoge intensiteit fietsverkeer op de Boschstraat en Sportparklaan naar de scholen, m.n. in de ochtendspits. Mede hierdoor is tijdens de bewonersavonden de keuze gemaakt om tijdens fase 2 éénrichtingsverkeer in te voeren op de Sportparklaan, zodat tijdens de ochtendspits het meeste fietsverkeer in dezelfde richting rijdt als het autoverkeer. Op de Heerenlaan wordt ook éénrichtingsverkeer ingesteld. Uit berekeningen is gebleken dat met deze maatregelen het autoverkeer op de Sportparklaan ongeveer gelijk blijft en het verkeer op de Boschstraat iets afneemt. In combinatie met de hoge intensiteit fietsverkeer met schoolgaande kinderen is dit alleen maar gunstig. De keerzijde is dat door het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan en de Heerenlaan het verkeer op de Gerelaan en de Heerenlaan daardoor zal toenemen. Dit betreft niet een dusdanige toename dat deze wegen dit niet aankunnen. Het aantal toekomstige verplaatsingen blijft onder de maximale capaciteit van deze wegen. De Heerelaan wordt ook verbreed zodat de weg berekend is op de toename van het verkeer.
---	---	---

		Uiteindelijk betekent het bovenstaande dat door het instellen van het eenrichtingsverkeer, de indiener van de zienswijde inderdaad moet omrijden. Dit omwille van de verkeersveiligheid en om te borgen dat het aantal verplaatsingen op de Sportparklaan niet toeneemt. Tegen het verkeer inrijden, zoals indiener zegt te gaan doen, is overigens niet de bedoeling vanwege de verkeersveiligheid. Het individuele belang van indiener, die aangeeft het vervelend te vinden om te moeten omrijden, weegt niet op tegen de grote maatschappelijke behoefte aan meer woningen. Het toevoegen van 65 woningen op het voetbalveld zorgt er over het algemeen voor dat het iets drukker zal worden op de bestaande wegen. Door het instellen van het eenrichtingsverkeer is dat echter niet bij iedere weg het geval. De toename van het verkeer op de wegen waar het aantal verplaatsingen wel toeneemt (Heerelaan en Gereweg) is niet zodanig dat deze wegen de toename van het aantal verkeersverplaatsingen niet zouden kunnen verwerken. Daarnaast wordt opgemerkt dat het een tijdelijke situatie betreft en dat de verkeersintensiteiten in het dorp zullen afnemen als de rotonde voor de aansluiting op de N209 is gerealiseerd en de overige verkeersmaatregelen zijn getroffen. De woningbouwontwikkeling en de ambitie van de gemeente om te streven naar een verbeterde verkeersveiligheid in Hazerswoude- Dorp kunnen samengaan. De komende jaren worden er ook diverse verkeersingrepen gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Conclusie: De zienswijzen leiden niet tot planaanpassing.
--	--	--

Zienswijze zaak nr.		
3201166 3201476 3201482 3201497 3201760 3202069 3202080 3202085 3202183 3202197 3202208 3202220 3202885 3202890 3202910 3202942 3203027 3203035 3203042 3203043 3203044 3203243 3203494 3203496 3203499 3203500 3203628	Indieners van de zienswijze voeren aan dat er in het bestemmingsplan gefocust wordt op fase 3 (eindsituatie waarin woningbouw en rotonde gerealiseerd zijn). Er is niet voldoende aandacht voor fase 2 (waarin de woningbouw gerealiseerd is, maar de rotonde nog niet). Juist fase 2 roept de grootste zorgen op. Het extra toevoegen van autobewegingen in een gebied dat in de huidige situatie al onacceptabel druk is, is vragen om problemen. Met name op de volgende punten worden problemen voorzien. <i>a.</i> Op- en afrit van de Burgemeester Warnaarkade West naar de Gemeneweg (door het toevoegen van nog meer auto's op een al onveilige situatie); <i>b.</i> Kruising Heerenlaan, Gerelaan en Burgemeester Warnaarkade Oost (met name doordat de helling zorgt voor snelheid, veel ongemotoriseerd verkeer en onoverzichtelijke bochten); <i>c.</i> Kruising Sportparklaan en Burgemeester Warnaarkade (met name door het ontstaan van een kiss and ride voor het afzetten van grotere schoolgaande kinderen naast de al bij	Er wordt door indiener van de zienswijze terecht aangegeven dat er in de toelichting van het bestemmingsplan veel aandacht uitgaat naar fase 3 (woningbouw en rotonde gerealiseerd) en dat fase 2 (wel woonwijk en geen rotonde) onderbelicht is in de toelichting van het bestemmingsplan. In bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan (het verkeersonderzoek) komt fase 2 wel uitgebreid aan bod, met diverse scenario's en varianten. In het vast te stellen bestemmingsplan zal in de toelichting ook meer aandacht worden gevestigd op fase 2 (wel een woonwijk, maar nog geen rotonde) en fase 1 (bouwverkeer). Dit omdat de zorgen van omwonenden juist over deze fases gaan en het belangrijk is om de gemeentelijke standpunten te verduidelijken. De verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan wordt dus verduidelijkt met de diverse fases en met een beschrijving van wat dit betekent voor de ontsluiting en verkeersveiligheid van het gebied per fase. In de situatie dat het Oostvaarderskwartier gereed is, maar de rotonde nog niet is aangelegd (fase 2) zal het drukker worden op enkele bestaande wegen. Goudappel heeft verschillende varianten voor dit scenario uitgewerkt met te nemen verkeersmaatregelen om de doorstroming en veiligheid van het verkeer zo goed als mogelijk te kunnen waarborgen. De voorkeursvariant, zoals opgenomen in bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan, is variant E. Deze variant houdt rekening met eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan (van Zuid naar Noord) en eenrichtingsverkeer op de Heerenlaan (van Noord naar Zuid). Bij deze variant nemen de intensiteiten op de Sportparklaan niet significant toe t.o.v. de bestaande situatie. Vanwege de situering van

3204162 3205058 3205352 3206611 3213650 3201494 3202920 3203030 3203032 3203034 3203039 3205252 3249891	de gemeente bekende verkeersproblemen op dit punt); d. T-splitsing Gerelaan met de Dorpsstraat (met name door de vele geparkeerde auto's, het bijna verdubbelen van de verkeersstromen op de Gerelaan en de reeds onoverzichtelijke verkeerssituatie bij de T-splitsing naar de Dorpsstraat).	de scholen aan de Sportparklaan en door het instellen van het eenrichtingsverkeer, kan de veiligheid van de schoolgaande kinderen het beste worden geborgd. Immers nemen het aantal verplaatsingen niet toe t.o.v. bestaande situatie en beweegt al het verkeer in dezelfde richting. Dit voorkomt conflicterende verkeerssituaties. Omwille van de verkeersveiligheid en het groot aantal fietsverplaatsingen op de Sportparklaan en de Boschstraat is variant E de beste optie. In de zienswijze wordt onder A gesteld dat de op- en afrit van de Burgermeester Warnarkade West naar de Gemeneweg een onveilige situatie betreft door het toevoegen van nog meer auto's. Zoals te zien op pagina 40 van bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan (het verkeersonderzoek) neemt het aantal verkeersverplaatsingen niet toe op de kruising van de Warnarkade West en de Gemeneweg bij deze voorkeursvariant E. Ook voor de Sportparklaan, aangehaald in de zienswijze onder C, geldt dat het aantal verkeersverplaatsingen niet toeneemt. Dit omdat men moet omrijden vanwege de eenzijdige rijrichting op de Sportparklaan van zuid naar noord en op de Heerenlaan van noord naar Zuid. Men zal daardoor via de Gerelaan en de Dorpsstraat moeten omrijden om op de Gemeneweg uit te komen. Het verkeer neemt daardoor, in tegenstelling tot wat indiener beweert, niet toe op de locaties zoals genoemd onder a en c. Zoals in de zienswijze onder B en D gesteld, zullen op de Heerelaan en ook aan de Gerelaan de verkeersintensiteiten tijdelijk toenemen bij de voorkeursvariant E, zolang de rotonde nog niet gerealiseerd is. Op de Heereweg neemt de intensiteit toe van 295 naar 640 verplaatsingen. Op de Gerelaan neemt het aantal verplaatsingen per etmaal toe van
---	---	---

		550 naar 945 verplaatsingen. Uit bijlage 1 van het verkeersonderzoek van Goudappel blijkt dat erftoegangswegen zoals de Sportparklaan, Heerelaan en Gerelaan op zijn minst een maximale capaciteit van 2500 motorvoertuigverplaatsingen per etmaal hebben. De toename van het verkeer op de Heerelaan en Gerelaan blijft dus ruimschoots onder deze maximale capaciteit, waardoor de conclusie moet worden getrokken dat de woningbouwontwikkeling conform de landelijke richtlijnen ook zonder infrastructurele uitbreidingen kan worden ingepast. De Heerelaan wordt aangepast naar een woonstraat. Het betreft nu een landelijke ontsluitingsroute. Dit heeft geen gevolgen voor de wegcapaciteit. De toename van het aantal verplaatsingen kan worden opgevangen binnen de bestaande wegcapaciteit. Aanvullend wordt nog benadrukt dat de situatie in fase 2 tijdelijk is, omdat door de aanleg van de rotonde in de toekomst een geheel nieuwe ontsluitingsroute zal ontstaan die de verkeersintensiteiten in het dorp zullen doen verminderen.
--	--	--

	2. Achter de woningen van de indieners van de zienswijze is er een eigen weg. Door het plaatsen van een nieuwe woonwijk, ontstaan er meer verkeersbewegingen achter onze woningen. Daardoor is er meer risico op het gebruik van onze eigen weg door mensen die daar niet horen. Voor de bewoners is het niet te doen om de 'verboden' toegang op onze eigen weg te handhaven. 3. De scholen en landvliethal zijn ook aan vervanging toe. Tevens is het een recreatiegebied waar in gebouwd gaat worden. Het lijkt indieners logisch om eerst het hele gebied in kaart te brengen, omdat er meer woningnood is en er meer huizen bij gebouwd moeten worden. Een logische indeling lijkt om de schaatsbaan of het scholeneiland op het 3e veld te situeren en de huizen bij elkaar. Op die manier blijft recreatie bij recreatie en voorkom je gevaarlijke verkeerssituaties op de Heerelaan.	2. In de zienswijze onder 2 wordt ingegaan op de eigen weg achter de woningen. Door de toename van het verkeer op de Heerenlaan, is men bang voor een toename van het gebruik van deze eigen weg door onbevoegden. Het is echter de verantwoordelijkheid van weggebruikers zelf om zich aan de verkeersregels te houden. Ook in de toekomstige situatie dient men zich aan de verkeersregels te houden en is het gebruiken van een eigen weg door onbevoegden niet toegestaan. Mogelijk kunnen de bewoners bordjes met 'eigen weg' en 'verboden voor onbevoegden' plaatsen voor zover dat nog niet is gedaan. Voor het overige is het niet zo dat de omwonenden kunnen eisen dat de omgeving vrij blijft van ruimtelijke ontwikkelingen omdat zij een eigen weg hebben. De eigen weg van de omwonenden is geen reden om het bestemmingsplan niet vast te stellen. 3. Indiener stelt dat de Landvliethal en de scholen ook aan vervanging toe zijn en stelt voor om dit hele gebied nader te onderzoeken en zodoende tot een integrale oplossing te komen voor een grotere gebiedsontwikkeling omdat de woningnood groot is. Echter spelen er dan ook meer belangen mee en worden er dan op korte termijn geen woningen gerealiseerd. Woningbouwcorporatie Habeko heeft nu een grondpositie op het 3^e veld van de Hazerswoudse Boys, waardoor zij op relatief korte termijn een zeer wenselijke bijdrage aan sociale huurwoningen kunnen ontwikkelen. De gemeente heeft zich door het sluiten van een overeenkomst met de ontwikkelaar gecommitteerd aan het mogelijk maken van deze ontwikkeling.
--	--	--

	4. Er wordt heel veel tegen de richting in gereden op de Burgemeester Warnarkade– Oost wat zorgt voor onveilige situaties. Dit probleem wordt door woningbouw gestimuleerd. Maar ook doordat in de voorgestelde verkeerssituatie ouders die kinderen brengen naar school of kinderopvang niet meer de Sportparklaan omhoog kunnen rijden, maar om moeten rijden achter de Landvliethal langs naar de Dorpsstraat over het drukke kruispunt. Het is onwaarschijnlijk dat verkeerdeelnemers dit gaan doen. Wat het tegen de richting in rijden op de Burgemeester Warnarkade Oost stimuleert. 5. Het is niet duidelijk hoe de gemeente dit gaat handhaven. De belangen van de omwonenden zijn bij de voorbereiding en besluitvorming onvoldoende meegenomen en worden bij het tot uitvoering brengen van het plan ernstig geschaad. Het participatietraject is in de ogen van de indieners van de zienswijze dan ook onvoldoende vormgegeven, doordat communicatie slecht is uitgevoerd. Daarnaast wordt aangegeven dat het planproces in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur is, omdat de nadelige gevolgen van het bouwen van de woonwijk op de	4. Indiener stelt dat het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan en de Heerenlaan ervoor zal zorgen dat men tegen de richting zal inrijden op de Burg. Warnarkade vanaf de Heerenlaan. Dit omdat men anders te ver moet omrijden via de Gerelaan en Dorpsstraat. Het is echter de verantwoordelijkheid van weggebruikers zelf om zich aan de verkeersregels te houden. Ook in de toekomstige situatie dient men zich aan de verkeersregels te houden en is het tegen de richting inrijden verboden en riskeert men een boete. Het feit dat sommige mensen zich klaarblijkelijk niet aan verkeersregels houden, is geen reden om het bestemmingsplan niet vast te stellen. 5. Indiener stelt dat de belangen van omwonenden op voorhand onvoldoende zijn meegenomen en deze zouden bij het tot uitvoering brengen van de plannen ernstig worden geschaad. Omwonenden eisen dat de rotonde eerst gerealiseerd wordt voordat de woningbouw kan plaatsvinden. De gemeente heeft echter geen invloed op de snelheid waarmee de Provincie het proces van het Provinciaal inpassingsplan doorloopt en dus ook niet op de snelheid waarmee de rotonde kan worden gerealiseerd. De gemeente heeft enkel invloed op de snelheid van het proces van het woningbouwplan van Habeko. Uit verkeersonderzoek (bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan) blijkt bovendien dat de toename van het verkeer als gevolg van het woningbouwplan niet zodanig is, dat dit niet kan worden opgevangen door de bestaande wegcapaciteit. Het feit dat de bewoners iets niet willen, betekent nog niet dat het participatietraject
--	--	---

	verkeersveiligheid niet in verhouding staat tot het doel dat deze woonwijk dient.	niet geslaagd is. De verkeerstoename is onderzocht en die is relatief beperkt, het is immers ook niet een hele grootschalige ontwikkeling. De toename van het verkeer kan binnen bestaande wegcapaciteit worden opgevangen. Er bestaan landelijke richtlijnen voor de maximale capaciteit van erftoegangswegen. Die richtlijnen worden nergens overschreden door de ontwikkeling van het Oostvaarderskwartier. Andere stakeholders in het gebied zoals de scholen, de tennisclub en de voetbalclub hebben geen bezwaar en voor hen is het participatietraject kennelijk wel geslaagd. Van een handeling in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur is geen sprake. Er is uitgebreid onderzoek verricht. De toename van het aantal verkeersverplaatsingen is dusdanig gering dat de bestaande wegcapaciteit de ontwikkeling kan opvangen. Het voldoet aan de landelijke richtlijnen van de maximale capaciteit die aan erftoegangswegen worden toebedeeld. Volgens de gemeente kan de woningbouwontwikkeling naast de ambitie voor het verbeteren van de verkeersveiligheid bestaan. De gemeente treft ook verkeersmaatregelen om het verkeer beter spreiden. De verkeersmaatregelen en het bestemmingsplan voor het Oostvaarderskwartier zijn echter onafhankelijke trajecten. Conclusie zienswijzen: Er wordt door indieners van zienswijze terecht aangegeven dat de toelichting van het bestemmingsplan te veel nadruk legt op de eindfase terwijl het scenario waarin de rotonde nog niet gerealiseerd is, maar de woonwijk wel, op korte termijn het meest reëel is. De verkeersparagraaf zal daarom worden gewijzigd en er zal meer nadruk worden gelegd op de beschrijving van fase 2 waarin de woonwijk wel al gerealiseerd is, maar de rotonde niet. Fase 2 leidt
--	--	---

		echter niet tot overschrijding van de maximale wegcapaciteiten. De zorgen van de indieners van zienswijze over de verkeersveiligheid en de toename van het verkeer op de wegen leiden daarom niet tot de conclusie dat het bestemmingsplan voor de woningbouwontwikkeling niet vastgesteld zou moeten worden. Er is een grote behoefte aan sociale huurwoningen en de toename van het verkeer is niet zodanig dat het de landelijke erkende richtlijnen overschrijdt. Dat blijkt ook uit het rapport van Goudappel. De toename van het aantal verkeersverplaatsingen door de woningbouwontwikkeling is dus niet onevenredig en leidt niet tot een onaanvaardbaar aantal verkeersverplaatsingen gelet op de capaciteit van de wegen. De zienswijze leidt er dus niet toe dat het woningbouwplan pas kan worden vastgesteld nadat de rotonde is gerealiseerd. Uit onderzoek is gebleken dat beide ontwikkelingen onafhankelijk van elkaar kunnen plaatsvinden.
--	--	---

Zienswijze zaaknummer 3201466 (zienswijze provincie Zuid Holland)	Bij het wettelijk vooroverleg conform artikel 3.1.1. bro is door de provincie eerder al aangegeven dat er onvoldoende rekening gehouden wordt met de provinciale belangen. Naar aanleiding van de ontvangst van het ontwerpbestemmingsplan ‘Oostvaarderskwartier’ constateert de provincie dat er over het algemeen afdoende gehoor gegeven is aan de eerdere opmerkingen van de provincie. Er blijft echter een formeel aandachtspunt over wat naar oordeel van de provincie om aanpassing vraagt. Dit aandachtspunt vormt aanleiding voor de provincie om een zienswijze in te dienen. Het bestemmingsplan Oostvaarderskwartier legt bestemmingen op gronden waarvoor eerder al het ontwerp Provinciaal inpassingsplan N207– Zuid ter inzage gelegen heeft. In het ontwerpbestemmingsplan Oostvaarderskwartier wordt daar in zoverre een invulling aan gegeven dat de verbeelding en regels overeenkomstig het provinciaal inpassingsplan zijn overgenomen zodat er in materiele zin geen verschil is tussen de regeling in het ontwerpbestemmingsplan Oostvaarderskwartier en het Pip.	De gemeente Alphen aan den Rijn is ambtelijk in overleg met de provincie over de ingediende zienswijze. De suggesties van de provincie zal worden overgenomen in het bestemmingsplan waardoor de provinciale belangen met het oog op uitvoering van het PIP niet in het geding zijn. In het vast te stellen bestemmingsplan is daarom een aanvullende gebruiksregel toegevoegd. Er is een aanvullende gebruiksregels toegevoegd aan het bestemmingsplan (artikel 10.2.). Hierin is het volgende bepaald: Ter plaatse van de gronden die gelegen zijn in het (ontwerp) PIP N207 Zuid, gelden de volgende regels: a. de daar geldende bestemmingen gelden tot aan de vaststelling van het PIP N207– Zuid; b. tot die tijd dient bij de verlening van een omgevingsvergunning tevens te worden voldaan aan de regels van het ontwerp PIP N207– Zuid c. een vergunning kan pas worden verleend nadat advies gevraagd is aan de provincie (betreffende punt a en b). Inmiddels heeft de provincie bevestigd in te kunnen stemmen met de aanpassing in de regels van het bestemmingsplan die tegemoetkomen aan het voorstel van de provincie. conclusie: De zienswijze heeft tot de hierboven beschreven aanpassingen geleid.
---	--	--

	De reden om de gronden van het ontwerpbestemmingsplan Oostvaarderskwartier overeenkomstig het ontwerp Pip te bestemmen is om bij de uitvoering van de ontsluiting van het Oostvaarderskwartier niet te hoeven wachten op vaststelling van het PIP. Daar heeft de provincie met het oog op het belang van de woningbouw alle begrip voor en staat niet ter discussie. Omdat het aannemelijk is dat het bestemmingsplan Oostvaarderskwartier eerder wordt vastgesteld dan het Provinciaal Inpassingsplan en het niet is uit te sluiten dat na vaststelling van het Oostvaarderskwartier er ambtshalve wijzigingen zullen plaatsvinden aan het provinciaal inpassingsplan, kunnen er in materiele zin na vaststelling van het provinciaal inpassingsplan alsnog verschillen ontstaan tussen de regels en verbeeldingen van beide plannen. Omdat dit risico's kan opleveren voor de uitvoering van het PIP is dit niet wenselijk. Naar oordeel van de provincie is dit te ondervangen door een bestemmingsplanregeling op te nemen die regelt dat: – De daar geldende bestemmingen gelden tot vaststelling van het provinciaal inpassingsplan N207 Zuid – Tot die tijd bij verlening van de omgevingsvergunning tevens voldaan moet	
--	---	--

	worden aan de in dat gebied geldende regels in het ontwerp provinciaal inpassingsplan N207- Zuid - Een omgevingsvergunning pas verleend kan worden na afstemming met de provincie. Hierover is op 29 augustus 2023 ambtelijk gesproken met de gemeente. De gemeente heeft aangegeven deze regeling op te nemen.	
--	---	--

Zaaknummer zienswijze 3202192	De zienswijze betreft de volgende drie ingebrachte punten: 1. De locatie is midden in een recreatiegebied met sportaccommodaties, kinderopvangcentra en scholen. Woningbouw tast de rust ruimte en natuur aan. 2. Er wordt veel tegen de richting in gereden op de Burg. Warnaarkade. Dit probleem wordt door de woningbouw gestimuleerd. Onduidelijk is hoe de gemeente dit wil handhaven	In reactie op de ingebrachte punten wordt het volgende aangevoerd: 1. De woningbouw vindt inderdaad plaats op een locatie waar in de bestaande situatie diverse sportaccommodaties, kinderopvangcentra en scholen aanwezig zijn. Er kan daarmee niet worden gesproken van een rustig gebied waarin sprake is van rust, ruimte en natuur. De woningbouwlocatie maakt onderdeel uit van het bestaande stedelijk gebied (bebouwde kom). Er is een grote vraag naar sociale huurwoningen. Woningbouw op het derde veld is gezien de binnenstedelijke ligging een passende ontwikkeling. Er zijn diverse omgevingsonderzoeken uitgevoerd die aantonen dat het plan geen gevolgen heeft voor flora en fauna en ook de toename van het verkeer is niet onevenredig gebleken. Dit kan worden opgevangen door de bestaande wegcapaciteit. 2. Uit het onderzoek van Goudappel is gebleken dat in de bestaande situatie sprake is van 275 verkeersverplaatsingen per etmaal over de Burg. Warnaarkade. Ten gevolge van de woningbouw en het instellen van het eenrichtingsverkeer is er bij voorkeursvariant E (voor fase 2) op de Sportparklaan en de Heerenlaan een toename van het aantal verkeersverplaatsingen met 50 naar 325 verplaatsingen per etmaal. Dit is geen significant hoger aantal. Bovendien is men verplicht om zich te houden aan de rijrichting. Indien dit niet het geval is riskeert men een boete.
--	---	--

	3. Alle scenario's in fase 2 (wel woonwijk maar geen rotonde) leveren onacceptabele problemen op voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Het toevoegen van extra autobewegingen is ondenkbaar want de situatie is nu al problematisch. Het levert ook extra fiets en wandelbewegingen op.	3. Voor wat betreft het argument dat eerst de ontsluitingsweg gerealiseerd moet zijn voordat de woningbouw kan plaatsvinden wordt verwezen naar hetgeen eerder is benoemd bij de eerder beantwoorde zienswijzen met de volgende nummers: 3201166, 3201476, 3201482, 3201497 Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat ten behoeve van de woningbouw nergens de maximale capaciteit van de wegen wordt bereikt. Er wordt dus voldaan aan de landelijke richtlijnen waardoor er kan worden geconcludeerd dat de toevoeging van het aantal verkeersverplaatsingen niet zodanig is, dat de ontwikkeling niet kan plaatsvinden. Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van de hiervoor beantwoorde zienswijze over dit punt. Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot planaanpassing.
--	--	---

Zienswijze zaak nr. 3202695 3202703 3202757 3203202 3203213 3213657 3202703 3203221	De ingediende zienswijze ziet toe op een aantal hoofdthema's. Deze thema's worden hieronder samengevat. 1. Onstluiting plangebied. De zienswijze heeft o.a. betrekking op zorgen die er bij de indieners van de zienswijze zijn over de ontsluiting van het plangebied in het scenario dat de woningbouw gerealiseerd wordt voordat de rotonde er is (het PIP). Er leven zorgen m.b.t. de ontsluiting van het gebied, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.	Hieronder wordt ingegaan op de door indieners van zienswijze ingebrachte hoofdpunten. 1. Ontsluiting plangebied. In de situatie dat het Oostvaarderskwartier gereed is, maar de rotonde nog niet is aangelegd (fase 2) zal het drukker worden op enkele bestaande wegen. Goudappel heeft verschillende varianten voor dit scenario uitgewerkt met te nemen verkeersmaatregelen om de doorstroming en veiligheid van het verkeer zo goed als mogelijk te kunnen waarborgen. De voorkeursvariant voor fase 2, zoals opgenomen in bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan, is variant E. Deze variant houdt rekening met eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan (van Zuid naar Noord) en eenrichtingsverkeer op de Heerelaan (van Noord naar Zuid). Bij deze variant nemen de intensiteiten op de Sportparklaan niet significant toe t.o.v. de bestaande situatie. Vanwege de situering van de scholen aan de Sportparklaan en door het instellen van het eenrichtingsverkeer, kan de veiligheid van de schoolgaande kinderen het beste worden geborgd. Immers nemen het aantal verplaatsingen niet toe t.o.v. bestaande situatie en beweegt al het verkeer in dezelfde richting. Dit voorkomt conflicterende verkeerssituaties. Omwille van de verkeersveiligheid en het groot aantal fietsverplaatsingen op de Sportparklaan en de Boschstraat is variant E de beste optie. Uit het onderzoek naar de verkeersstromen van Goudappel blijkt dat het op sommige bestaande wegen inderdaad iets drukker zal worden
---	--	---

		door de woningbouw. De verkeersdrukke is echter niet zodanig dat daarmee de bestaande wegcapaciteiten worden overschreden. De bestaande wegen kunnen de toename van het verkeer aan zoals ook blijkt uit het onderzoek van Goudappel. Het verkeer zal door het eenrichtingsverkeer via de Gerelaan en Dorpsstraat moeten omrijden om op de Gemenelaan uit te komen. Dit kan betekenen dat het iets drukker gaat worden op de Dorpsstraat en dan met name in de spits. Dit is echter niet zodanig dat het verkeer vastloopt. Daarnaast betreft het slechts een tijdelijke situatie en zal dit worden aangepakt middels het maatregelenpakket en de provinciale aansluiting op de N209. Op de Heerenlaan en ook aan de Gerelaan zullen de verkeersintensiteiten tijdelijk toenemen bij de voorkeursvariant E, zolang de rotonde nog niet gerealiseerd is. Op de Heerenlaan neemt de intensiteit toe van 295 naar 640 verplaatsingen. Op de Gerelaan neemt het aantal verplaatsingen per etmaal toe van 550 naar 945 verplaatsingen. Uit bijlage 1 van het verkeersonderzoek van Goudappel blijkt dat erftoegangswegen zoals de Sportparklaan, Heerenlaan en Gerelaan op zijn minst een maximale capaciteit van 2500 motorvoertuigverplaatsingen per etmaal hebben. De toename van het verkeer op de Heerelaan en Gerelaan blijft dus ruimschoots onder deze maximale capaciteit, waardoor de conclusie moet worden getrokken dat de woningbouwontwikkeling conform de landelijke richtlijnen ook zonder infrastructurele uitbreidingen kan worden ingepast. De Heerelaan wordt aangepast naar een woonstraat. Het betreft nu een landelijke ontsluitingsroute. Dit heeft geen gevolgen voor de wegcapaciteit. De toename van het aantal verplaatsingen kan worden opgevangen binnen de bestaande wegcapaciteit.
--	--	---

	2. het participatietraject is niet goed doorlopen De omwonenden en scholen zijn niet meegenomen in de aanwijzing van het 3^e veld als ontwikkellocatie. Het participatietraject had alleen betrekking op het inhoudelijke bouwplan en niet op de aanwijzing van het perceel als bouwlocatie. Bewoners hadden graag op een hoger niveau en in een eerder stadium meegedacht. De gemeente heeft verzuimd om te communiceren en de verzoeken van omwonenden niet op een juiste manier in behandeling genomen. Alle alternatieve woningbouwlocaties zijn van de hand gewezen. Het participatietraject is niet goed doorlopen.	Aanvullend wordt nog benadrukt dat de situatie in fase 2 tijdelijk is, omdat door de aanleg van de rotonde (in combinatie met het maatregelenpakket) in de toekomst een geheel nieuwe ontsluitingsroute zal ontstaan die de verkeersintensiteiten in het dorp zullen doen verminderen. 2. Het participatietraject is niet goed doorlopen Het participatie traject is zorgvuldig gevoerd in Covid omstandigheden. – na een huis aan huis informatieflyer heeft er een geagendeerde bijeenkomst plaatsgevonden voor alle omwonenden en openbare belanghebbenden betreffende de school en de verenigingen. – aansluitend zijn er bijeenkomsten geweest, waarbij direct aanwonenden met verschillende belangen als privacy, uitzicht, verkeersvoorzieningen in de plannen zijn betrokken en daarbij zijn gekomen tot een ruimtelijke uitwerking. – de scholen zijn afzonderlijk betrokken in het proces middels bijeenkomsten, waarbij de verkeersstructuur in de verschillende fasen is besproken rekeninghoudend met de normen en criteria. – de voetbalvereniging kan zich vinden in de ontwikkeling en met TeHaDo is een vaststellingsovereenkomst afgesloten voor de voorzieningen. – in de bijeenkomsten van de N209 is er aanwezigheid geweest ten aanzien van de actuele planvorming en heeft het plan het PIP gevolgd. – tijdens de participatie is de ruimtelijke invulling overeengekomen en afgerond ten aanzien van de tijdelijke verkeersafwikkeling is in samenhang met de bestaande verkeerssituatie van bewoners aan de Burg. Warnaarkade een vraagstelling voorgelegd met
--	---	---

	3. De bebouwing heeft negatieve gevolgen voor het ecosysteem. Bomen en gras verdwijnen door parkeerplaatsen en tegels. Het behoud van een paar enkele bomen en de mogelijke compensatie van bomen weegt niet op tegen het verlies van groen en bomen. De nadelige gevolgen van het plan zijn onevenredig met het plan te dienen doelen.	keuzemogelijkheden voor een alternatieve route. Hiervan is geen gebruik gemaakt. De gemeente heeft daarom zelf een knoop doorgehakt en gekozen voor het meest verkeersveilige alternatief variant E voor fase 2 en variant D voor fase 3. 3. De bebouwing heeft negatieve gevolgen voor het ecosysteem. Er heerst een groot landelijk tekort aan woningen en met name in de categorie waarin Habeko gaat bouwen (sociale woningen). Het plan levert een belangrijke bijdrage aan het woningtekort en de behoefte aan sociale huurwoningen in de gemeente Alphen aan den Rijn. Het plan levert daarmee een belangrijke maatschappelijke bijdrage. Met het plan zullen er inderdaad bomen gekapt moeten worden. Er wordt echter gestreefd naar het zoveel mogelijk compenseren van bomen en groen binnen het plangebied en er zullen in de nieuwe wijk diverse plekken met nieuw groen en waterpartijen worden aangebracht. Stedenbouwkundig en landschappelijk is het plan door specialisten beoordeeld en akkoord bevonden. Ook op het gebied van flora en fauna zijn er onderzoeken gedaan en worden er maatregelen getroffen indien nodig zoals te lezen valt in de toelichting van het bestemmingsplan.
--	---	---

	4. waardedaling woningen Er worden waardedalingen verwacht voor de woningen aan de Burg. Warnaarkade. Dit met name door de verandering van privacy, uitzicht en veiligheid en toename van verkeer.	4. Waardedaling woningen Het lijkt de gemeente erg onwaarschijnlijk dat het woningbouwplan waardedalingen tot gevolg heeft die boven het normaal maatschappelijk risico zullen vallen. De appartementencomplexen liggen op voldoende grote afstand om niet te zorgen voor een onevenredige impact op de privacy van bewoners aan de Burg. Warnaarkade. Het betreft een ontwikkeling binnen de bebouwde kom en binnen de stedelijke contour. Dergelijke ontwikkelingen zijn te verwachten binnen de bebouwde kom. Niemand die binnen de bebouwde kom woont heeft de zekerheid dat een woonomgeving vrij blijft van ruimtelijke ontwikkelingen. Er bestaat dus ook geen wetgeving die recht op vrij zicht garandeert. In de bebouwde kom moeten huiseigenaren rekening houden met dergelijke ontwikkelingen. Dat hoort bij het normaal maatschappelijk risico. De toename van verkeer is aan de orde, maar dit is niet dusdanig significant dat dit een dusdanig effect zal hebben dat er waardedalingen van de woningen zullen optreden. Daarnaast blijkt uit het verkeersonderzoek dat de omliggende wegen rondom de Burg. Warnaarkade de toename aan verkeer kunnen verwerken. Het is zeer onwaarschijnlijk dat de woningen aan de Burg. Warnaarkade in waarde zullen dalen als gevolg van de woningbouwontwikkeling.
--	--	--

	5. Eigen weg achter Burg. Warnaarkade Achter de Burg. Warnaarkade ligt een eigen weg. De bewoners verlenen elkaar hier overpad. Het bord verboden toegang wordt regelmatig genegeerd. Het toevoegen van een woonwijk zorgt waarschijnlijk voor een toename van dit oneigenlijke gebruik. 6. Overgang van woon- naar recreatiegebied De prettige overgang van woon- naar recreatiegebied zal er niet meer zijn. Het recreatie en natuurgebied komt verder weg te liggen. Dit doet ernstig afbreuk aan het woongenot van de bewoners die gekozen hebben voor het wonen direct aan een recreatie en natuurgebied.	5. Eigen weg Achter woningen Burg. Warnaarkade Het feit dat de bewoners aan de Burg. Warnaarkade een eigen weg hebben achter de woning, betekent niet dat er in de omgeving geen ruimtelijke ontwikkelingen zouden moeten plaatsvinden. De toename van het verkeer in het gebied ten behoeve van dit woningbouwplan is niet dusdanig dat er een significante of onacceptabele toename van het verkeer te verwachten is op de omliggende wegen. Individuen zijn zelf verantwoordelijk om zich aan de verkeersregels te houden. De woningbouwontwikkeling zorgt niet voor extra problemen op de eigen weg van omwonenden omdat het niet is toegestaan voor onbevoegden om een eigen weg te gebruiken. 6. Overgang van woon- naar recreatiegebied. Zoals eerder aangegeven kan aan niemand de garantie worden gegeven dat de woonomgeving vrij blijft van ruimtelijke ontwikkelingen. Dergelijke woningbouwontwikkelingen horen bij het normaal maatschappelijk risico. Zeker in de bebouwde kom zijn dergelijke ontwikkelingen te verwachten. Aangegeven wordt dat het natuur- en recreatie gebied verder weg komt te liggen. Feitelijk moet er worden gesproken over een woningbouwontwikkeling op een locatie waar nu een sportbestemming geldt. Het voorgaande gebruik betrof een voetbalveld. Een voetbalveld betreft een functie waar geluidshinder van uitgaat en op basis van milieuwetgeving zijn hier richtafstanden aan verbonden die aangehouden moeten worden t.o.v. nabijgelegen woningen. In de toekomstige situatie worden er woningen gerealiseerd. Woningen zijn geen geluid producerende functies en er geldt ook geen richtafstand voor woningen. Vanuit akoestisch oogpunt is de toekomstige situatie gunstiger voor omwonenden. Het
--	--	--

	7. de Parkeervakken De parkeerplaatsen komen dicht bij de woningen te liggen. Dit zorgt voor overlast door naar binnen schijnende koplampen en een toename aan geluid.	recreatiegebied blijft verder gewoon in stand. De bestaande sportverenigingen blijven in het gebied gevestigd. Er wordt alleen nieuw gebouwd op het 3e voetbalveld. 7. De parkeervakken Aangevoerd wordt dat de parkeervakken voor geluidsoverlast zorgen en inschijnende koplampen opleveren. Binnen de bebouwde kom is het normaal dat er binnen een woonwijk parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Een rechtmatig beroep op geluidsoverlast kan niet worden gedaan door omwonden. Het gaat hier om een woonerf waar enkel stapvoets gereden wordt. De Wet Geluidhinder is niet van toepassing op een woonerf. Voor wat betreft lichthinder van inschijnende koplampen wordt opgemerkt dat er tussen de parkeerplaatsen en de woningen aan de Burg. Waraarkade een groenstrook behouden blijft die ook met struiken en/of bomen zal worden ingevuld. Dit is ook in het participatietraject al besproken. Op die manier kan lichthinder vanwege parkeerplaatsen worden uitgesloten. Planologisch wordt in het vast te stellen bestemmingsplan geborgd dat hier een groenvoorziening wordt gerealiseerd die hinder van inschijnende koplampen zal voorkomen. Zie artikel 3.3.1 van het vast te stellen bestemmingsplan.
--	--	---

	8. makkelijke manier woningbouw ontwikkelen. Verweten wordt dat de gemeente op een makkelijke manier het bouwen van sociale huurwoningen wil realiseren op een opzichzelfstaande postzegel in plaats van een zorgvuldige afweging te maken voor het totale gebied rekening houdend met alle factoren en een doordachte lange termijn visie.	8. Makkelijke manier woningbouw ontwikkelen. Men verwijt de gemeente dat er op een makkelijke manier woningbouw gerealiseerd wordt op een opzichzelfstaande postzegel zonder lange termijnvisie. De gemeente merkt op dat het bouwplan een initiatief is van Habeko Wonen. Er is een grote behoefte aan sociale woningen binnen de gemeente. Dit plan levert een mooie bijdrage aan het verminderen van het tekort. De behoefte naar de woningen die met dit plan mogelijk worden gemaakt is urgent en voor het plan zijn alle ruimtelijk af te wegen aspecten onderzocht. Op het 3e veld is de grond beschikbaar gekomen voor de toevoeging van deze woningen. Hiervoor heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden en er zijn diverse omgevingsonderzoeken uitgevoerd. Dit is verwoord in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende omgevingsonderzoeken. Uit de toelichting en bijbehorende onderzoeken blijkt niet er sprake is van een strijd met een goede ruimtelijke ordening. De belangen afweging heeft daarom op correcte wijze plaatsgevonden.
--	---	---

	9. Rechtspositie burgers De rechtsbeschermingspositie van burgers is in het volledige traject op diverse malen afgezwakt. Zo zijn ingediende bezwaren en klachten niet in behandeling genomen, omdat er geen formeel besluit genomen was. Verder wordt voor de ondermijning van de rechtsbescherming verwezen naar de volgende situaties: A. een participatieverslag van Habeko van een bijeenkomst op 1 september 2020 waarin zou staan dat er geen kans is op bezwaar. B. Het WOB- verzoek van 4 maart 2021 werd niet in behandeling genomen C. en het op 29 juni 2021 ingediende bezwaar werd niet in behandeling genomen omdat er geen besluit lag.	9. Rechtspositie burgers Aangevoerd wordt dat de rechtspositie van burgers op diverse malen is afgezwakt omdat klachten en bezwaren niet in behandeling genomen zijn omdat er geen concreet besluit was genomen. De gemeente kan inderdaad geen klachten en bezwaren in behandeling nemen over plannen waar geen besluit over genomen is door het bevoegd gezag. Verder wordt verwezen naar een participatieverslag vanuit Habeko waarin zou staan dat er geen kans is op bezwaar. Uiteraard wil de gemeente benadrukken dat iedereen de mogelijkheid heeft om hun bezwaren kenbaar te maken. Vandaar ook de gelegenheid die geboden is om zienswijzen in te dienen. Daar heeft u gebruik van gemaakt. U heeft ook de mogelijkheid om na de vaststelling van het plan in beroep te gaan. Alleen het beroep van belanghebbenden zal ontvankelijk worden verklaard. Bij het Wob- verzoek dat niet in behandeling genomen werd is ook gemotiveerd waarom het niet in behandeling genomen werd. Dit besluit is niet aangevochten door omwonenden. Het op 29 juni 2021 ingediende bezwaar werd terecht niet in behandeling genomen. Als er geen besluit ligt, kan er ook geen bezwaar over een niet bestaand besluit in behandeling worden genomen.
--	---	---

	10. Onduidelijkheid ontsluiting verkeer Er blijft onduidelijkheid bestaan over hoe het verkeer de wijk uit kan komen en hoe dit wordt geregeld in de verschillende fases. In het bestemmingsplan en bijbehorende stukken staan verschillende opties benoemd. In de afronding van het participatietraject wordt gesproken over bestaande wegen die geen aanpassingen vereisen. Echter is er nu nog geen weg langs de sporthal. Voor een ontsluiting langs de sporthal zal er eerst een nieuwe weg gecreëerd moeten worden. In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over herinrichting van de Heerelaan en ontsluiting via de Sportparklaan. Dit komt ook terug in het collegevoorstel. De gemeente handelt daarmee in strijd met rechtszekerheid van behoorlijk bestuur. Wanneer een bestemmingsplan niet duidelijk is over wat er aan bouw en gebruiksmogelijkheden is toegestaan, biedt het plan niet de rechtszekerheid die burgers ervan mogen verwachten. Het ontwerpbestemmingsplan kan op verschillende manieren worden uitgelegd doordat het niet eenduidig is in de wijze waarop het plangebied wordt ontsloten.	10. Onduidelijkheid ontsluiting Bij omwonenden blijft onduidelijkheid bestaan over hoe het verkeer in de toekomstige situatie de wijk in en uit kan gaan. Er zijn verschillende varianten uitgewerkt voor de toekomstige verkeersontsluiting in fase 2 (woonwijk wel gerealiseerd en rotonde niet). Deze varianten zijn uitgewerkt in de bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan (het verkeersrapport). Naar aanleiding van de zienswijze is de voorkeursvariant benoemd in de toelichting van het bestemmingsplan, zodat er geen onduidelijkheid meer hoeft te bestaan over de wijze waarop het verkeer gaat worden afgewikkeld in de tijdelijke situatie (fase 2). Het gaat om voorkeursvariant E zoals eerder beschreven in deze zienswijze. Daar staat exact beschreven welke verkeersmaatregelen worden getroffen. Dit wordt nader uitgewerkt in de toelichting van het bestemmingsplan. Verder wordt aangevoerd dat de gemeente handelt in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel omdat de te nemen verkeersmaatregelen niet overeen zouden komen met wat er gecommuniceerd is in het participatietraject. In het participatietraject zou zijn gesproken over bestaande wegen die geen verkeersaanpassingen behoeven en in het bestemmingsplan valt te lezen dat de Heereweg wordt geherstructureerd en de sportparklaan wordt aangepast. Dit komt niet overeen en schept onduidelijkheid. Het is de bewoners niet duidelijk welke bouw mogelijkheden het bestemmingsplan biedt. Een bestemmingsplanprocedure wordt gekenmerkt door de mogelijkheid tot aanpassing van toelichting, regels en of verbeelding gedurende de diverse fases van de procedure. Het participatietraject werd gestart voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure.
--	--	---

		Vervolgens zijn de resultaten van het participatietraject meegewogen bij de verdere opstelling van het bestemmingsplan. Dat er in het bestemmingsplan aanpassingen aan bestaande wegen worden genoemd ter verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming, is juist positief voor de belangen van de indieners van de zienwijze. Deze aanpassingen aan de genoemde wegen Heerelaan komen dus tegemoet aan het belang van de indiener van de zienswijze. Daarnaast wordt door de gemeente bestreden dat het bestemmingsplan niet duidelijk zou zijn over welke bouwmogelijkheden er zijn. De verbeelding en de planregels vormen het juridisch bindende kader en daaruit blijkt wat er volgens het bestemmingsplan aan bebouwing is toegestaan. Dat er in de toelichting van het bestemmingsplan enkele zaken genoemd zijn, die mogelijk niet benoemd zijn in het participatietraject betekent nog niet dat daarmee in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel gehandeld wordt. Immers wordt een bestemmingsplantraject gekenmerkt door het doorvoeren van wijzigingen gedurende de verschillende planfasen ter verbetering van het plan.
--	--	---

	11. Bestaande ontsluitingswegen ongeschikt De beoogde tijdelijke ontsluitingswegen in fase 2 zijn ongeschikt t.o.v. CROW richtlijnen. De breedte van de Heerenlaan, Burg. Waraarkade en de bruggen rondom het plangebied zijn niet breed genoeg. De verbreding van de Heerelaan ten behoeve van de ontsluiting is kapitaalsvernietiging omdat deze verbreding niet nodig is als de rotonde wordt gerealiseerd.	11. Bestaande ontsluitingswegen ongeschikt Aangevoerd wordt dat de bestaande omliggende ontsluitingswegen ongeschikt zouden zijn voor de afvoer van het toenemende verkeer. Echter blijkt uit het rapport van Goudappel dat is gebaseerd op de CROW richtlijnen dat de maximale capaciteit van de omliggende wegen niet overschreden wordt. Daarnaast wordt door indiener van de zienswijze de verbreding van de Heereweg kapitaalsvernietiging genoemd omdat dit niet nodig is als eerst de rotonde met ontsluiting op de N209 wordt gerealiseerd. Echter moet de Heereweg wel gaan aansluiten op de Sportparklaan. Ook voor de toekomstige ontsluiting. Daarvoor dient de Heereweg te worden aangepakt. Verder heeft de gemeente geen invloed op de het proces van het provinciaal inpassingsplan. De provincie is bevoegd gezag. De gemeente wil wel iets doen om het woningtekort op te lossen en kan daar ook een bijdrage aan leveren. Omwille van de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer wordt de Heerenlaan daarom verbreed en doorgetrokken op de Sportparklaan.
--	--	---

	12. Onduidelijkheid aantal woningen. Er blijft onduidelijkheid over het aantal woningen. In het ontwerpbestemmingsplan en het besluitformulier wordt gesproken over 64 woningen en in de verkeersanalyse in bijlage 1 is uitgegaan van 65 woningen. Eerder in het proces (zo blijkt uit de beantwoording van de artikel 40 vragen) van de VVD) was sprake van 58 woningen. Er is niet transparant gecommuniceerd over het stijgen van het aantal woningen. 13. In de stikstofberekening worden onjuiste uitgangspunten gehanteerd. – een voetbalveld is een sportveld en geen landbouwgrond – er wordt geen doorrekening gemaakt van fase 2. Er wordt uitgegaan van fase 3.	12. Onduidelijkheid aantal woningen. In de vast te stellen versie van het bestemmingsplan bestaat geen onduidelijkheid over het toekomstige aantal woningen. Dit wordt namelijk exact vastgelegd in de planregels en op de verbeelding. Er bestaat geen onduidelijkheid over de realisatie van het aantal woningen. Er worden maximaal 64 woningen gerealiseerd, waarvan minimaal 58 sociaal. Er is daarmee geen ruimte voor discussie over hoeveel woningen er gerealiseerd gaan worden. Dit aantal van maximaal 64 woningen is planologisch vastgelegd in de regels en verbeelding van het vast te stellen bestemmingsplan. 13. Onjuiste uitgangspunten stikstofberekening Omdat er in de zienswijze wordt aangevoerd dat fase 2 niet is gemodelleerd in de stikstofberekening, heeft initiatiefnemer ook fase 2 gemodelleerd in de stikstofberekening om aan te tonen dat ook gedurende de tijdelijke variant geen negatieve effecten op Natura 2000 gebieden te verwachten zijn. Ook de stikstofberekening van fase 2 is akkoord bevonden door de Omgevingsdienst Midden Holland en deze berekening is naast de bestaande berekening voor fase 3 als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan. t.a.v. het punt dat een voetbalveld geen landbouwgrond is wordt opgemerkt dat het geen wezenlijk verschil maakt voor de uitkomst van de stikstofberekening.
--	---	---

	14. Ecologische quickscan In de ecologische quickscan wordt gesteld dat vleermuisverblijven en uilennesten in de bomen rondom het voetbalveld zijn uitgesloten. Dit is niet correct. De omwonenden zeggen dat er regelmatig (baby) uilen worden waargenomen in en rondom de bomen. Daarnaast staat op pagina 58 dat de geplande werkzaamheden aan het water geen negatieve effecten hebben op de platte schijfhoren, terwijl op pagina 59 staat dat dit weldegelijk het geval is.	14. Ecologische quickscan De ecologische quickscan is uitgebreid met een onderzoek naar uilen en spechten. Het onderzoek is toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit het onderzoek is gebleken dat er geen sporen aangetroffen die duiden op broedlocaties van uilen of spechten. Het is mogelijk dat in de omgeving van het plangebied jonge uilen aanwezig zijn. Het is daarbij ook mogelijk dat het plangebied wordt gebruikt als foerageergebied van de uilen of spechten. Migratie- en/of foerageergebied van uilen of spechten is niet beschermd. Tijdens het locatiebezoek zijn alleen een merel en een koolmees waargenomen. Het uitvoeren van de geplande werkzaamheden kan plaatsvinden zonder schade aan de gunstige staat van instandhouding van uilen en spechten. t.a.v. de platte schijfhoren wordt opgemerkt dat bekend is dat deze soort zich in de watergangen rondom het plangebied begeeft. Voor de werkzaamheden aan de watergang is daarom een ontheffing nodig van de Wet Natuurbescherming. In de toelichting van het bestemmingsplan staat ook benoemd dat deze soort voorkomt rondom het plangebied. Verderop staat echter weer per abuis dat de platte schijfhoren niet voorkomt. Dit wordt aangepast in het bestemmingsplan.
--	---	--

	15. De watertoets De watertoets in paragraaf 5.4 wordt niet toereikend geacht. Om de doorgang naar de sportparklaan te maken moet de sloot achter de Landvliethal gedempt worden. Op pagina 38 wordt beschreven dat het plangebied is gelegen buiten de beschermingszone van primaire en overige wateren. De verbinding van de Heerelaan op de Sportparklaan heeft weldegelijk invloed op het primaire oppervlaktewater omdat dit moet wijken voor de verbinding. 16. Schade woningen indiener van zienswijze is bang voor schade aan de woningen vanwege heiwerkzaamheden en eisen een nulmeting om de bestaande situatie in kaart te brengen en dit te vergelijken met de toekomstige situatie na de bouwwerkzaamheden.	15. De watertoets achter de landvliethal moet een ontsluitingsweg komen om de sportparklaan te ontsluiten vanaf de Heerenlaan. Het klopt dat dit invloed heeft op de nabijgelegen watergang die verlegd moet worden. Het betreft hier echter geen primaire watergang. Het feit dat er werkzaamheden gaan plaatsvinden betekent niet dat er ontwikkelingen binnen beschermingszones van beschermde waterkeringen/ watergangen worden gerealiseerd. Het hoogheemraadschap heeft ook geen opmerkingen gemaakt over dit planonderdeel. 16. Schade woningen Initiatiefnemer zal voor de bouwaanvraag een nulmeting laten uitvoeren voor de woningen die zich binnen het invloed gebied van de ontwikkeling bevinden. Op die manier kan eventuele schade in beeld worden gebracht na de realisatie van het plan.
--	---	--

	17. Geluidsbelasting omgeving Op dit moment zijn er diverse geluidsbronnen in de omgeving die goed waarneembaar zijn zoals de Gemeneweg en de scholen en sportvoorzieningen in de omgeving. Het is nu nog overdag redelijk rustig. De toename van 65 woningen zorgt voor een geluidstoename in het nu nog overwegend stille gebied. De geluidstoename heeft effect op de leefbaarheid van de omwonenden.	17. Geluidsbelasting omgeving Woningen zijn geen geluidsproducerende functies. Er is geen richtafstand gekoppeld aan een woning of woonwijk. De wet schrijft geen akoestische onderzoeksverplichting voor die inzichtelijk zou moeten maken wat de geluidsuitstraling van een toekomstige woonwijk zou zijn op bestaande woningen. Het heeft geen significante impact op het woon- en leefklimaat van omwonende. Conclusie: De zienswijze heeft geleidt tot een aantal aanpassingen in het bestemmingsplan: - In de verkeersparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan wordt per fase nadrukkelijker beschreven hoe de verkeerssituatie gaat zijn. Ten onrechte is in de toelichting nu ingezoomd op fase 3, terwijl een scenario van fase 2 ook reëel lijkt. - In de planregels wordt voor de bestemming 'wonen' exact vastgelegd hoeveel woningen mogen worden gerealiseerd. Namelijk maximaal 64. - Een stikstofberekening voor fase 2 is toegevoegd aan de bijlagen van het bestemmingsplan. Deze stikstofberekening is akkoord bevonden door de Omgevingsdienst Midden Holland. - Het ecologisch onderzoek is uitgebreid met een onderzoek naar babyuilen. Dit onderzoek maakt onderdeel uit van de bijlagen behorend bij de plantoelichting - De verschrijving in de toelichting van het bestemmingsplan dat het plan geen effect heeft op de platte schijfhoren wordt aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan.
--	--	--

Zienswijze zaak Nr.	Samenvatting onderdeel zienswijze	Reactie gemeente
3202698	Samengevat worden de volgende punten benoemd in de zienswijze: 1. De woningen worden gebouwd zonder dat er een goede ontsluiting wordt gerealiseerd. 2. Op de Burg. Warnaarkade wordt veel tegen de richting in gereden. Door het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan moet men straks via de Gerelaan en Dorpsstraat omrijden. Het is onwaarschijnlijk dat men dit gaat doen en waarschijnlijk gaat men meer tegen de richting in rijden op de Burg. Warnaarkade 3. Achter de woning van indiener bevindt zich een eigen weg. De woningbouwontwikkeling stimuleert onrechtmatig gebruik van de eigen weg.	Opgemerkt wordt dat deze zienswijze op een groot aantal punten gelijkwaardig of identiek is aan zienswijzen die eerder zijn beantwoord in deze nota. Waar mogelijk wordt voor de beantwoording van deze zienswijze verwezen naar de antwoorden op de eerder behandelde zienswijzen. 1. Bij de eerder beantwoorde zienswijzen is al uitgebreid ingegaan op het feit dat de bouw van de woningen niet afhankelijk hoeft te zijn van de aanleg van de rotonde op de N209. Verwezen wordt naar de eerdere beantwoording van de zienswijzen in dit document. 2. In de voorgaande beantwoording van de zienswijze is dit onderdeel ook al aan de orde gekomen. Verwezen wordt naar de beantwoording van de eerdere zienswijzen. Het is de verantwoordelijkheid van weggebruikers zelf om zich aan de verkeersregels te houden. Ook in de toekomstige situatie dient men zich aan de verkeersregels te houden en is het tegen de richting inrijden verboden en riskeert men een boete. Dit is geen reden om het bestemmingsplan niet vast te stellen. 3. In voorgaande beantwoording is al ingegaan op gebruik van de eigen weg door onbevoegden. Zoals eerder aangegeven is het de verantwoordelijkheid van weggebruikers zelf om zich aan de verkeersregels te houden. Ook in de toekomstige situatie dient men zich aan de verkeersregels te houden en is het gebruiken van een eigen weg door onbevoegden niet toegestaan.

	4. Indiener merkt op dat het in de huidige situatie al onoverzichtelijk is om vanaf de eigen weg achter de Burg. Warnaarkade de Heereweg op te rijden. Als er meer verkeer op de Heereweg komt wordt dit nog lastiger. Indiener zou graag een verkeersspiegel zien worden geplaatst voor het veilig op en afrijden op de Heerelaan. 5. De belangen van omwonenden zijn onvoldoende meegenomen. Het participatietraject is onvoldoende vormgegeven en verlopen omdat de bezwaren van bewoners onvoldoende zijn gewogen. 6. Indiener verwacht een waardedaling van de woning als gevolg van verandering privacy, uitzicht, rust en veiligheid. Ook het verkeer zal toenemen.	4. Zoals eerder is aangegeven in de beantwoording van de zienswijzen neemt het verkeer op de Heereweg niet dusdanig toe dat hierdoor de landelijke richtlijnen voor een dergelijk type weg (erftoegangsweg) wordt overschreden. Voor een dergelijke weg geldt een maximale capaciteit van 3000 motor voertuigen per etmaal. Het plan Oostvaarderskwartier zorgt niet voor een aantal verplaatsingen op de Heereweg die in de buurt komt bij de maximale toegestane wegcapaciteiten. Volgens de landelijke richtlijnen is er geen aanleiding om aan te nemen dat de situatie voor het bereiken van de Heerelaan vanaf de uitrit van de eigen weg aantoonbaar verkeersonveilig is. Indiener vraagt om het plaatsen van een verkeersspiegel. Er staat echter al een spiegel op deze kruising. Een tweede spiegel is niet nodig. In de toekomstige situatie is er bovendien sprake van eenrichtingsverkeer op de Heerelaan van noord naar zuid. Dat maakt de kruising verkeersveiliger. 5. In zienswijzennummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202 3203213, 3213657, 3202703 zijn punten van gelijke strekking aangedragen over het participatietraject. Er wordt voor de beantwoording van dit punt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen met hierboven genoemde zaaknummers. Er is in verschillende bijeenkomsten overleg geweest met betrokkenen. 6. In zienswijzennummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202 3203213, 3213657, 3202703 zijn punten van gelijke strekking aangedragen over het argument dat het plan zou zorgen voor een daling van de woningprijzen aan de Burg. Warnaarkade. Er wordt naar de beantwoording van de zienswijze met bovenstaande nummers verwezen.
--	---	---

	7. De ontwikkeling heeft een negatieve impact op het ecosysteem. De verharding neemt toe en dit gaat ten koste van groen. De beperkte groencompensatie en watercompensatie weegt hier niet tegen op. 8. De parkeerplaatsen worden aangrenzend aan het perceel van indiener gerealiseerd. Dit zal zorgen voor geluidshinder en lichthinder door inschijnende koplampen. Indiener stelt voor de groenstrook te willen kopen en te onderhouden. 9. Indiener is bang voor schades aan de woning en geeft aan de gemeente aansprakelijk te stellen. Indiener eist een nulmeting voor uitvoering van de werkzaamheden.	7. In zienswijzennummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202 3203213, 3213657, 3202703 zijn punten van gelijke strekking aangedragen over het argument dat het plan een negatief effect zou hebben op het ecosysteem en er groen verloren gaat. Er wordt naar deze eerdere beantwoording verwezen. 8. In zienswijzennummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202, 3203213, 3213657, 3202703 zijn punten van gelijke strekking aangedragen over het argument dat het plan zou zorgen voor geluidshinder en lichthinder vanwege de nabijgelegen parkeerplaatsen t.o.v. de woningen aan de Burg. Warnarkade. Er wordt naar deze beantwoording verwezen. Aanvullend merkt de indiener van zienswijze op eventueel belangstelling te hebben in de aankoop van de aangrenzende groenstrook. Dit kan in overleg met Habeko en of de gemeente worden besproken. Dit hoeft echter niet in het kader van het bestemmingsplan geregeld te worden. Grondaankoop betreft een privaatrechtelijke kwestie tussen partijen. Het bestemmingsplan is een bestuursrechtelijke kwestie. 9. In zienswijzennummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202 3203213, 3213657, 3202703 werd ook gevraagd om het uitvoeren van een nulmeting. Een nulmeting zal voor de omgevingsvergunning voor het bouwen worden uitgevoerd voor de woningen die zich binnen het invloedgebied van de ontwikkeling bevinden. Op die manier kan eventuele schade in beeld worden gebracht na de realisatie van het plan.
--	---	--

	10. Indiener merkt op dat de algemene beginselen van behoorlijk bestuur worden geschaad doordat er een woonwijk wordt gerealiseerd zonder goede ontsluiting.	10. In de eerdere zienswijzen is er al ingegaan op de mening van omwonenden dat er in strijd met beginselen van behoorlijk bestuur zou worden gehandeld. Er wordt dan ook verwezen naar de eerdere beantwoording van de zienswijzen. Van een handeling in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur is geen sprake. Er is uitgebreid onderzoek verricht. Er zijn gesprekken geweest met omwonenden om ze te informeren en mee te laten denken over de ontwikkeling. Daarnaast is uit onderzoek gebleken dat de toename van het aantal verkeersverplaatsingen dusdanig gering is, dat de bestaande wegcapaciteit de ontwikkeling kan opvangen. Het voldoet aan de landelijke richtlijnen van de maximale capaciteit die aan erftoegangswegen worden toebedeeld. Er bestaat daarmee geen aanleiding om te veronderstellen dat de beginselen van behoorlijk bestuur in het geding zouden zijn. Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding voor aanpassing van het plan.
--	---	--

Zaaknummer zienswijze 3202747	In de zienswijze worden een aantal hoofdpunten aangedragen. 1. Het ontstaan van het plan Het plan is qua uiterlijk niet verkeerd maar niet op zijn plek in een omgeving waar sport en recreatie nu de bestemming is. Nu al worden vraagtekens gezet door bijvoorbeeld Tehado die padel banen wil bouwen, of dit geen overlast gaat geven voor een woonwijk die er misschien komt. Straks zijn de huidige sportaccommodaties de dupe van een woonwijk die beter elders in het dorp op zijn plek had geweest. Door bewoners zijn diverse andere locaties aangedragen. Dit is verder nooit goed onderzocht. Er zijn bestaande percelen die niet van bestemming veranderd hoeven te worden en die ook kunnen voorzien in het woning aanbod van het dorp.	Een aantal van de onderwerpen die worden aangedragen in de zienswijze zijn eerder al aan de orde gekomen in deze beantwoordingsnota. Daar waar mogelijk wordt verwezen naar de eerdere beantwoording. 1. het ontstaan van het plan Indiener geeft aan dat het plan niet op zijn plek is op een locatie die nu bestemd is voor recreatie. In de toelichting van het bestemmingsplan en bijbehorende onderzoeken is uitgebreid gemotiveerd waarom de locatie wel geschikt is voor woningbouw. Indiener noemt de bezwaren van tennisvereniging Tehado, maar de tennisvereniging heeft geen zienswijze ingediend tegen het plan. Er zijn geen bezwaren bekend van de tennisvereniging. Daarnaast blijkt uit het akoestisch onderzoek ook dat de tennisvereniging en woningbouw samen kunnen gaan in dit gebied. De bestaande sportaccommodaties zijn niet de dupe van de woningbouw. Bewoners hebben diverse andere locaties aangedragen maar deze zijn volgens indiener van zienswijze nooit goed onderzocht. De aangedragen locaties zijn echter wel bekeken en onderzocht maar hebben niet geleid tot een haalbare planstudie. Voor het 3^e veld is er wel een haalbaar plan ontwikkeld vandaar dat dit plan verder is uitgewerkt en voor ligt bij de raad ter vaststelling.
--	---	---

	2. type woningen Dit plan omvat 58 sociale huurwoningen en 6 koopwoningen. Dit plan is niet op zijn plaats in deze omgeving, er is al redelijk veel sociale huurwoning aanbod in dit gebied Boschstraat, Lindelaan, Kastanjelaan, Gerelaan, Oostdreef. Het toevoegen van een sociaal huureiland van 58 woningen staat niet in verhouding tot de huidige bebouwing, namelijk 49 woningen in de gehele Burgemeester Warnaarkade. Indiener stelt dat er geen behoefte is aan sociale woningen en vrije sector woningen in Hazerswoude-Dorp. Er wordt voor een verkeerde doelgroep gebouwd.	2. type woningen De gemeente vindt het belangrijk dat nieuwbouwplannen aansluiten op de kwantitatieve en kwalitatieve woonbehoefte en de langetermijnvisie van de gemeente. Hiertoe heeft de gemeente een afwegingskader opgesteld om zo de woningbouwplannen te kunnen prioriteren, passend binnen de provinciale context. Plannen dienen te passen binnen de behoefteraming, zoals opgenomen in de Regionale Woonagenda. Vervolgens is regionale afstemming over het woningbouwprogramma vereist. Dit plan is tegen het afwegingskader en de woningbehoefteraming gehouden. Uit de woningmarktverkenner van maart 2021 die door Companen is uitgevoerd blijkt dat er in de periode 2019–2030 een woonbehoefte is om de woningvoorraad van Hazerswoude-Dorp uit te breiden met 190 – 290 woningen. Dit vraagt om een plancapaciteit van 270–315 woningen in de periode 2021–2030. De huidige plancapaciteit blijft met ca. 200 woningen (incl. dit plan) hierop achter. Het toevoegen van 58 sociale huurwoningen en 7 koopwoningen draagt dus bij aan de woonbehoefte. Uit de woningmarktverkenner is gebleken dat er in Hazerswoude-Dorp een kwalitatieve behoefte is aan grondgebonden- en meergezinswoningen in het sociale huursegment. Ook is er behoefte aan grondbonden koopwoningen. Het plan biedt differentiatie qua oppervlaktes en woningtype. De locatie van het voetbalveld is gezien de grootte en ligging geschikt om te voorzien in de behoefte aan eengezinswoningen voor starters
--	--	--

	3. Woning tekort. Dat er een woning tekort is in Nederland weten we allemaal. Maar er wordt hier de komende jaren en in de laatste jaren, al veel gebouwd. In het ontwerp bestemmingsplan is beschreven dat nieuwbouw de laatste 5 jaar niet is gelukt. Indiener van zienswijze verwijst naar verschillende nieuwbouwprojecten in het dorp en omgeving en vraagt zich af of de nieuwbouw van het Oostvaarderskwartier dus wel nodig is. Verwezen wordt naar: - het appartementenblok Weidelanden - Het Westvaartpark - Nieuw Rein met 102 woningen - Voormalig Carrier terrein - hof van Rijenburg, 28 woningen. - Uitbreiding Weidelanden vanaf de peildatum 2020, - De Korf 20 woningen, - Bentwijck 205 woningen. Daarbij komt dat het nu in ontwerp zijnde Voorweg 14bc kavel ook nog ontwikkeld gaat	en gezinnen. De vraag naar betaalbare huisvesting voor één- en tweepersoonshuishoudens, zowel voor jongeren als ouderen, is enorm gestegen. Het toevoegen van appartementen voorziet ook deze doelgroep in de behoefte. 3. woning tekort Er is inderdaad een landelijk woning tekort en dat tekort is er ook binnen de gemeente Alphen aan den Rijn en de regio. Het Oostvaarderskwartier draagt bij aan het verminderen van het woningentekort. Indiener van zienswijze merkt op dat er in de omgeving al diverse woningbouwprojecten zijn en vraagt zich af of er nog steeds extra behoefte is aan woningbouw en waarom het Oostvaarderskwartier gerealiseerd zou moeten worden. Een deel van de projecten die indiener opnoemt stonden in een eerdere fase al op de planlijst en tellen niet mee voor de huidige behoefte aan woningen en zijn ook niet meegenomen in de behoefte verkenner. Ook na realisatie van de genoemde woningbouwprojecten is er nog steeds een latente vraag naar betaalbare woningen in de gemeente en in de regio. Het plan Oostvaarderskwartier voorziet hierin.
--	---	--

	worden. Iets waar waarschijnlijk nauwelijks weerstand tegen is, een locatie die door meerdere bewoners ook is aangedragen als mogelijk ontwikkelingsgebied omdat daar nu al bebouwing is, het een perfecte ontsluiting heeft en het nauwelijks tot geen overlast zal zorgen. 4. verkeer In het ontwerp bestemmingsplan wordt vooral gefocust op Fase 3, de woonwijk en een ontsluiting via de rotonde op de Gemeneweg. Maar deze rotonde ligt er nog niet, sterker nog, wellicht komt hij er nooit. Fase 2, wel een woonwijk, geen rotonde, is vanaf het begin al een absoluut onacceptabele situatie voor iedereen die hier kinderen op school heeft, voor de bewoners en voor de scholen en alle andere voorzieningen. Er is geen enkele toezegging vanuit de provincie dat deze er binnen een aantal jaar ligt en wellicht komt hij nooit. Deze rotonde is namelijk onderdeel van het PIP en hangt samen met alles wat daarin zit. Er wordt al 30 jaar over aanpassingen van de Gemeneweg gepraat en dat zal niet ineens zo klaar zijn en dan ook nog meteen ontwikkeld binnen een paar jaar. Ik blijf daarom bij de stelling: Geen ontsluiting is een woonwijk.	4. Verkeer De ingebrachte punten over het verkeer en de ontsluiting op de N207 is in eerdere zienswijze al uitgebreid aan de orde geweest. Verwezen wordt naar de beantwoording van de eerdere zienswijzen
--	--	--

	5. eigen weg Achter onze woningen (nr █████) ligt een eigen weg. Het illegale gebruik van onze weg/grond door weggebruikers van deze nieuwe wijk zal zeker gaan gebeuren als zij daar komen te wonen. Dit plan resulteert er dus in dat wij als eigenaren van onze eigen tuin/pad op kosten gejaagd gaan worden omdat het onderhoud oploopt. Ook zullen wij als eigenaren als politieagent moeten gaan optreden in onze eigen tuinen om dit te gaan weren. Er is geen enkele oplossing geboden aan ons als bewoners terwijl deze bezwaren al vanaf het begin kenbaar zijn gemaakt aan Habeko en gemeente. 6. Zwaar verkeer Zoals ook al jaren bekend ondervinden onze huizen zeer veel problemen met zwaar verkeer in de straat. De weg wordt als het ware weggedrukt en tegengehouden door onze huizen waar kelders onder zitten. De huizen schudden dus heen en weer als er zwaarverkeer door de straat rijdt. Dit is al een enorm probleem maar zal door deze woonwijk zonder de eindfase met rotonde alleen maar problematischer worden. Dit alles is bekend bij Habeko en Gemeente.	5. eigen weg De ingebrachte punten over de eigen weg zijn in eerdere zienswijzen ook al uitgebreid behandeld. Verwezen wordt naar de eerdere beantwoording. In de basis kan een woningeigenaar niet claimen dat de omgeving vrij moet blijven van ruimtelijke ontwikkelingen omdat de woningeigenaar een eigen weg heeft en men bang is voor een toenemende kans op oneigenlijk gebruik door onbevoegden. Daarnaast dienen weggebruikers zich aan de verkeersregels te houden. Het blijft speculeren of de eigen weg mogelijk in de toekomst vaker oneigenlijk wordt gebruikt door onbevoegden. Dergelijke risico's horen nu eenmaal bij het hebben van een woning met een eigen weg die een openbaar karakter heeft. Het feit dat de bewoners een eigen weg hebben, is geen reden om het bestemmingsplan niet vast te stellen en niet in woningbouw te voorzien. 6. zwaar verkeer Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt er een nulmeting uitgevoerd bij woningen die binnen het invloedsgebied van de ontwikkeling vallen. Indien er sprake is van schade die verband houdt met de werkzaamheden in het plangebied is de ontwikkelaar daarvoor aansprakelijk. Er wordt echter alles aan gedaan om de bouwwerkzaamheden zonder schade voor de omgeving uit te voeren. Daarnaast zal het bouwverkeer niet langs de Burg. Warnarkade komen omdat er een tijdelijke bouwweg wordt aangelegd die aansluit op de Sportparklaan en Heerelaan. Het bouwverkeer zal daarom via de Noordkant naar het plangebied rijden.
--	--	--

	7. Participatie. De belangen van de omwonenden zijn bij de voorbereiding en besluitvorming onvoldoende meegenomen en worden bij het tot uitvoering brengen van het plan ernstig geschaad. Het participatietraject is in mijn ogen dan ook onvoldoende vormgegeven, doordat communicatie slecht is uitgevoerd en bezwaren vanuit bewoners niet ter harte zijn genomen.	<i>7. participatie</i> Het participatie traject is zorgvuldig gevoerd in Covid omstandigheden. – na een huis aan huis informatieflyer heeft er een geagendeerde bijeenkomst plaatsgevonden voor alle omwonenden en openbare belanghebbenden betreffende de school en de verenigingen. – aansluitend zijn er bijeenkomsten geweest, waarbij direct aanwonenden met verschillende belangen als privacy, uitzicht, verkeersvoorzieningen in de plannen zijn betrokken en daarbij zijn gekomen tot een ruimtelijke uitwerking. – de scholen zijn afzonderlijk betrokken in het proces middels bijeenkomsten, waarbij de verkeersstructuur in de verschillende fasen is besproken rekeninghoudend met de normen en criteria. – de voetbalvereniging kan zich vinden in de ontwikkeling en met TeHaDo is een vaststellingsovereenkomst afgesloten voor de voorzieningen. – in de bijeenkomsten van de N209 is er aanwezigheid geweest ten aanzien van de actuele planvorming en heeft het plan het PIP gevolgd. – tijdens de participatie is de ruimtelijke invulling overeengekomen en afgerond ten aanzien van de tijdelijke verkeersafwikkeling is in samenhang met de bestaande verkeerssituatie van bewoners aan de Burg. Warnarkade een vraagstelling voorgelegd met keuzemogelijkheden voor een alternatieve route. Hiervan is geen gebruik gemaakt. De gemeente heeft daarom zelf een knoop doorgehakt en gekozen voor het meest verkeersveilige alternatief variant E voor fase 2 en variant D voor fase 3.
--	---	---

	8. behoorlijk bestuur De algemene beginselen van behoorlijk bestuur vanuit de Algemene wet Bestuursrecht (Awb) zijn onvoldoende opgevolgd. Met name het evenredigheidsbeginsel is in ernstige mate geschaad. De nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid door het realiseren van een woonwijk zonder goede ontsluitingsweg, staan onevenredig in verhouding tot het doel wat deze beoogde woonwijk dient (artikel 3.4 lid 2 van Awb). 9. planschade Mocht dit plan onverhoopt toch doorgang vinden sta ik open voor een gesprek over eventuele planschade of compensatie voor de overlast die wij gaan ondervinden als buurtbewoners en eigenaren van onze eigenweg. In de zienswijze worden een aantal hoofdpunten aangevoerd.	8. behoorlijk bestuur. De argumenten over het niet opvolgen van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn eerder aangehaald en verwezen wordt naar de eerdere beantwoording in deze zienswijze. Van onbehoorlijk bestuur is geen sprake. 9. planschade Dit onderdeel van de zienswijze wordt ter kennisgeving aangenomen. De gemeente staat altijd open voor het aangaan van een gesprek met inwoners. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot planaanpassing. In reactie op de zienswijze wordt het volgende opgemerkt.
--	---	---

Zaaknummer zienswijze 3202848 3204174 3204143	1. Het plangebied ligt deels op perceel [REDACTED] met de bestemming verkeer en is gedeeltelijk in eigendom bij de indieners van de zienswijze. 2. In paragraaf 3.2.1 van de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat de ontsluiting aan de zuidzijde (Heerelaan en Gerelaan) uitsluitend in geval van calamiteiten zal worden gebruikt voor autoverkeer. Dit blijkt echter niet uit de verdere onderdelen van het ontwerpbestemmingsplan. Er is geen aanduiding op de perceelsootsluiting gelegd waarin is opgenomen dat hier uitsluitend fietsverkeer mag plaatsvinden. Er is ook geen fysieke afscheiding ingetekend tussen het deel dat de bewoners van Waraarkade [REDACTED] gebruiken om hun percelen te verlaten ([REDACTED]) en het deel van de Heerelaan dat toebehoort aan het ontwerpbestemmingsplan ([REDACTED]). De eigenaar van het perceel geeft geen toestemming voor gebruik van de weg vanwege de verzwaring van het verkeer op deze weg die in eigendom is van de indiener van zienswijze. Bewoners achten de toekomstige situatie een onredelijke verzwaring van het eigendomsrecht	1. De gemeente is zich bewust van het feit dat een klein gedeelte van het plangebied ligt op het particuliere eigendom van de indiener van zienswijze. Het betreft een weg die volgens de wegenverkeerswet overigens wel aangemerkt wordt als openbare weg. De gemeente doet ook al jarenlang het onderhoud op deze kruising die onderdeel is van het plangebied. De weg is openbaar en mag openbaar worden gebruikt. Het minimale extra verkeer hebben de eigenaren daarom te dulden. 2. De toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is hier en daar onduidelijk over de ontsluiting van het gebied gedurende de verschillende te onderscheiden projectfasen. In fase 2 (woonwijk gerealiseerd en rotonde niet) zal de Heerelaan en Gerelaan middels eenrichtingsverkeer inderdaad dienen als tijdelijke ontsluiting van het gebied. Ook voor gemotoriseerd verkeer. In de eindsituatie waarin de rotonde gerealiseerd is zal de Heerelaan en Gerelaan niet meer dienen als ontsluitingsweg en uitsluitend voor calamiteiten worden gebruikt voor gemotoriseerd verkeer. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de situatie omtrent de ontsluiting in de verschillende fasen verduidelijkt in de verkeersparagraaf. Aangevoerd wordt dat indiener van zienswijze geen toestemming geeft voor het gebruik van zijn perceel. Indiener vindt dat er door de toename van het verkeer sprake is van een onredelijke verzwaring van het eigendomsrecht en dit is strijdig met artikel 1 van het eerste protocol van EVRM zegt indiener. Artikel 1 van het eerste protocol van EVRM is echter niet in het geding. Er is hier weliswaar sprake van particulier eigendom, maar tegelijkertijd is hier tevens sprake van een openbare weg conform de weg en verkeerswet. Deze weg is openbaar
---	--	---

	en dit is strijdig met artikel 1 van het eerste protocol van EVRM. 3. Het verbaast indiener van zienswijze dat de ontwikkelaar en gemeente op geen enkel moment toestemming hebben gevraagd voor het gebruiken van het eigendom van cliënten voor deze ontwikkeling.	toegankelijk. Dat er in de omgeving sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk zorgt voor iets meer verplaatsingen op de weg is daarbij niet relevant. De weg blijft openbaar toegankelijk en het extra verkeer moet worden geduld door de indiener van zienswijze. Dat hoort bij het normaal maatschappelijk risico dat men loopt als men eigenaar is van een openbare weg. Daarnaast doet de gemeente ook al jarenlang het onderhoud op de betreffende kruising die onderdeel is van het plangebied. De weg is daarmee openbaar en voor een ieder openbaar toegankelijk. 3. Er hebben verschillende participatietrajecten met de omgeving plaatsgevonden. Indiener had zichzelf kunnen informeren over de woningbouwplannen. Daarnaast gaat het hier weliswaar om een klein stukje weg dat particulier eigendom is en in het plangebied wordt betrokken. Er vinden echter geen werkzaamheden plaats in dit particuliere stukje en ook de planologische situatie wijzigt niet. Zowel in de bestaande als in de toekomstige situatie blijft het een weg. Het aantal verkeersverplaatsingen neemt iets toe als gevolg van het woningbouwplan. Deze toename past echter binnen de maximale capaciteit van de Heereweg. Indiener van zienswijze is eigenaar van een openbaar stukje weg. De toename van het verkeer heeft de indiener van de zienswijze te dulden. Dat is namelijk onderdeel van het maatschappelijk risico als men een openbare weg in eigendom heeft. Daarnaast wordt ook opgemerkt dat de gemeente al jarenlang het onderhoud doet op deze kruising.
--	--	---

	4. Indiener verzoekt de gemeente om bij uitvoering van de werkzaamheden het perceel █████ te laten markeren door het kadaster en indiener geeft nadrukkelijk geen toestemming voor de aanleg van nieuwe wegen, het oprichten van bouwsels, of het gebruik door bouw- en werkverkeer en de toekomstige bewoners van het Oostvaarderskwartier. 5. Vanwege de zeer smalle breedte van de Heerelaan en de brug wordt de ontsluiting van het Oostvaarderskwartier via deze wegen onveilig geacht. Mede ook met inachtneming van schoolgaand fietsverkeer. De tijdelijke oplossing voor fase 1 en 2 is niet veilig. Eerst moet de rotonde worden gerealiseerd voordat het gebied veilig kan worden ontsloten.	4. Indiener van zienswijze geeft geen toestemming voor aanleg van nieuwe wegen, oprichten van bouwsels, of het gebruik door bouw- en werkverkeer en de toekomstige bewoners van het Oostvaarderskwartier. Er is geen sprake van de aanleg van nieuwe wegen, het bouwen van bouwsels en ook werkverkeer zal niet langs dit deel van de Heereweg gaan omdat er een tijdelijke bouwweg wordt aangelegd ter bescherming van omliggende woningen. Deze wordt ter hoogte van de sportparklaan aangesloten op de Heereweg. Het bouwverkeer hoeft dus niet over het eigendom van de indiener van zienswijze te rijden. Indiener van zienswijze heeft echter wel het toekomstige verkeer van het Oostvaarderskwartier op de openbare weg te dulden. De weg is dan wel particulier eigendom, maar dit betekent niet dat de weg niet openbaar is. Een openbare weg mag door een ieder worden gebruikt. Daarnaast voert de gemeente ook al decennia het onderhoud uit voor dit stukje weg. 5. Voor wat betreft de argumenten die betrekking hebben op de verkeersveiligheid en de smalle Heereweg wordt verwezen naar de eerdere beantwoording van de andere zienswijzen. Uit onderzoek van Goudappel is gebleken dat de maximale intensiteiten van de openbare wegen niet worden overschreden. De wegen kunnen de toename van het aantal verplaatsingen dus verwerken. Er bestaat daarmee geen noodzaak om de realisatie van de rotonde af te wachten voordat het woningbouwplan kan worden ingepast. Daarnaast gaat de gemeente er vanuit dat het slechts een tijdelijke situatie betreft totdat de rotonde er is. Conclusie: De zienswijze leidt niet tot planaanpassing.
--	---	--

Zienswijze zaaknr. 3206346 3203175 3203295	Indiener van de zienswijze voert een aantal hoofdpunten aan in de zienswijze. 1. het bouwplan Oostvaarderskwartier lijkt een compensatie te zijn voor het ontbreken van sociale woningen in het project Weidelanden. 2. Het plan zorgt voor meer verkeer in het dorp. 3. Het plan houdt geen rekening met de dorpsbewoners omdat het plan zonder ontsluiting wordt gerealiseerd. 4. De verkeerssituatie is onveilig vanwege het vele verkeer, naar schoolgaande jeugd en de smalle wegen.	De onderwerpen in deze zienswijzen zijn eerder aangehaald. Waar mogelijk wordt daarom verwezen naar eerdere beantwoording. 1. Het plan Oostvaarderskwartier betreft geen compensatieplan van het project Weidelanden. Er is binnen de gemeente Alphen aan den Rijn een grote behoefte aan sociale woningen. Het plan Oostvaarderskwartier bestaat vanwege deze grote behoefte en vraag naar dit type woningen. 2. Er wordt verwezen naar de eerdere beantwoording van de zienswijze over de geringe toename van het verkeer in het dorp. De capaciteit van de bestaande wegen kunnen de geringe toename opvangen. 3. Er wordt verwezen naar de eerdere beantwoording voor wat betreft de relatie tussen het plan van de provincie waarin voorzien wordt in een aansluiting op de N209 en de woningbouw van het Oostvaarderskwartier. De bestaande wegcapaciteit kan de relatief geringe toename van het verkeer opvangen. 4. Het verkeer rondom de scholen neemt niet zodanig toe dat daarmee de maximale capaciteit van de wegen wordt bereikt. Het verkeer is dus op te vangen door de bestaande wegen. Daarnaast wordt voor fase 2 met voorkeursvariant E juist maximaal ingezet op de verkeersveiligheid door op de Sportparklaan en Heerenlaan eenrichtingsverkeer in te stellen. Dit zorgt voor een vermindering van conflicterende verkeerssituaties. Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot planaanpassing.
--	--	---

Zienswijze zaaknr. 3202909	1. In de zienswijze wordt aangevoerd dat het omwille van de woningnood gerechtvaardigd is om het woningbouwplan te ontwikkelen maar indiener vind dat de belangen van omwonenden onvoldoende zijn gewogen. 2. De verkeerssituatie is in de huidige situatie al druk. Het plan zal voor meer verkeer zorgen. Indiener zou graag een nieuwe commissie zien worden opgericht die in gesprek met bewoners gaat om tot een oplossing van het verkeerprobleem te komen. 3. Voor Indiener van de zienswijze is onduidelijk waar de tijdelijke bouwweg voor vrachtverkeer wordt gerealiseerd en hoe die eruit ziet.	1. De belangen van omwonenden zijn voldoende gewogen. Er is onderzoek gedaan naar de capaciteit van de wegen en er zijn tellingen gedaan. De woningbouwontwikkeling zorgt niet voor zodanig meer verkeer dat de maximale capaciteit van de wegen wordt bereikt. Er is een grote behoefte aan (sociale) woningen. Het plan levert een wenselijke bijdrage aan het woningtekort. De toename van het verkeer kan tot aan de aanleg van de rotonde tijdelijk worden opgevangen op de bestaande wegen na het nemen van de nodige verkeersmaatregelen zoals beschreven bij voorkeursvariant E. 2. Naast het woningbouwplan is de gemeente bezig met het implementeren van diverse verkeersmaatregelen die de doorstroming van het verkeer moet verbeteren. Ook is de provincie bezig met een noordelijke ontsluiting van het Dorp op de N207. Deze maatregelen zullen ervoor zorgen dat de doorstroming van het verkeer zal verbeteren. Naar oordeel van de gemeente betekent de relatief geringe toename van het verkeer niet dat de woningbouw niet gerealiseerd kan worden. Die conclusie wordt getrokken omdat op basis van het onderzoek van Goudappel kan worden geconcludeerd dat het verkeer niet zodanig toeneemt dat de maximale capaciteit van de wegen wordt overschreden. Daarnaast betreft het een tijdelijke situatie en werken de gemeente en provincie parallel aan maatregelen om de verkeersveiligheid en de spreiding van het verkeer beter te borgen. 3. de tijdelijke bouwweg wordt weergegeven in de afbeelding op pagina 18 van de toelichting van het bestemmingsplan. Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot planaanpassing.
--	--	--

Zienswijze zaaknr. 3203172	In de zienswijze benoemd indiener een aantal hoofdpunten. 1. Het is onvoldoende doordacht om variant E uit het onderzoek van Goudappel in fase 2 aan te houden. Op Gerelaan loopt het aantal verplaatsingen op naar 945 per etmaal onder de vermelding dat hierbij gekeken is naar de veiligheid leefbaarheid en bereikbaarheid. De conclusie over het aantal aanvaardbare verkeersverplaatsingen wordt getrokken op basis van algemeenheden, maar niet gekeken wordt naar de specifieke omstandigheden ter plaatse. Geen aandacht is er voor de plekken waar het verkeer samenkomt op kruisingen of op tijden wanneer de scholen en sport begint.	In reactie op de ingediende zienswijze wordt het volgende aangevoerd. 1. Bij variant E in fase 2 zal het gemotoriseerd verkeer op de Gerelaan inderdaad toenemen naar 945 verplaatsingen per etmaal. De maximale capaciteit van de Gerelaan bedraagt 3000 motorvoertuigen per etmaal. De toename van het verkeer kan dus worden opgevangen. Gekeken is naar het effect op de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Hierbij is niet gekeken naar algemeenheden maar zijn per aspect de belangrijkste aandachtspunten en afwegingen meegewogen bij de betreffende variant. Het meest in het oog springende voordeel van variant E is dat de veiligheid toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie door het instellen van het eenrichtingsverkeer op de Sportparklaan van Zuid naar Noord en het eenrichtingsverkeer op de Heerelaan van Noord naar Zuid. Het aantal conflictsituatie tussen (schoolgaande) fietsers en gemotoriseerd verkeer neemt af doordat auto's nog maar één richting op kunnen rijden. Potentiële gevaarlijke situaties nemen daardoor af. Het nadeel is dat de bereikbaarheid afneemt doordat er slechts één richting op gereden kan worden en er daardoor omgereden moet worden door het gemotoriseerde verkeer. De gemeente legt de prioriteit echter bij het verbeteren van de veiligheid. Dat gebeurt bij variant E. Het verbeteren van de bereikbaarheid en tevens veiligheid gebeurt middels het verkeersmaatregelenpakket Hazerswoude- Dorp en de aanleg van de rotonde. Dit ligt buiten de invloedssfeer van voorliggend bestemmingsplan.
--	--	---

	2. Het instellen van eenrichtingsverkeer bij variant E zorgt ervoor dat al het verkeer via de Gerelaan en Dorpsstraat moet omrijden. Een toename van het verkeer op de Gerelaan van 550 naar 940 kan niet kloppen omdat de woningbouwontwikkeling al zorgt voor 295 verplaatsingen. Het overige verkeer moet ook omrijden.	Bij de keuze voor variant E wordt niet alleen geredeneerd vanuit algemeenheden. Variant E zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de veiligheid doordat het aantal conflicterende situaties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer (schoolgaande jeugd) afneemt vanwege het in te stellen eenrichtingsverkeer. 2. De redenering van de indiener van zienswijze klopt niet. Vanwege het ingestelde eenrichtingsverkeer in variant E op de Sportparklaan en de Heerelaan, bestaat het toekomstige aantal verplaatsingen op de Sportparklaan uit de helft van het huidige aantal ($690 = 345$ verplaatsingen). Dit omdat er in de toekomstige situatie nog maar 1 kant op gereden kan worden. In de bestaande situatie keert het verkeer op de Sportparklaan om en rijdt in totaal dus 2 keer over de Sportparklaan. Dat mag in de toekomstige situatie niet meer. Ook het verkeer voor de woningbouw dient via de Sportparklaan te rijden. De 300 verplaatsingen voor de woningbouw moeten dus worden opgeteld bij het aantal van 345 toekomstige verplaatsingen op de sportparklaan. Het totaal aantal verplaatsingen op de Sportparklaan bestaat in de toekomstige situatie dus uit 645 verplaatsingen. Dit ligt min of meer gelijk aan het huidige aantal verplaatsingen. Al dit verkeer (645 verplaatsingen) komt vanwege het eenrichtingsverkeer via de Heerelaan uit op de Gerelaan. Daarnaast komt er nog verkeer vanuit de Burg. Waraarkade ± 300 verplaatsingen. Waardoor het totaal aantal verplaatsingen rond de 945 verplaatsingen ligt per etmaal zoals weergegeven in de analyse.
--	---	---

	3. De verkeersanalyse van Goudappel is beperkt tot de Dorpsstraat. De analyse zou pas volledig zijn als de kruising van de Gerelaan met de Dorpsstraat zou worden meegenomen. Dit is buiten de analyse gehouden. Dit is een gevaarlijke kruising waar indiener meerdere malen melding van gemaakt heeft.	3. Het klopt dat in de analyse van variant E in fase 2 de Dorpsstraat niet is meegenomen. Het effect van het woningbouwplan op de Dorpsstraat kan wel vrij gemakkelijk worden beredeneert. Immers geeft het verkeersrapport wel de bestaande intensiteiten op de Dorpsstraat weer. Door het woningbouwplan neemt het verkeer op de Dorpsstraat tijdelijk iets toe t.o.v. de bestaande situatie en dan met name in de spits. Dit kan tijdelijk voor wat vertraging zorgen, maar de toename is niet zodanig dat het verkeer vastloopt. De bestaande intensiteit op de Dorpsstraat-oost is in de huidige situatie 4.100 verplaatsingen per etmaal. De woningbouwontwikkeling zorgt in een worst case scenario ervoor dat dit aantal met 300 verplaatsingen toeneemt per etmaal. Dat betreft een relatief geringe verzwaring van het aantal verplaatsingen op de nu al drukke Dorpsstraat. De gemeente is met het verkeersmaatregelenpakket voor Hazerswoude Dorp bezig met maatregelen om het verkeer beter te spreiden. Dit komt uiteindelijk de bereikbaarheid ten goede. Daarnaast is de provincie bezig met het Provinciaal inpassingsplan voor een noordelijke ontsluiting van het dorp op de N209. Ook dit komt uiteindelijk de bereikbaarheid ten goede en zal het verkeer op de Dorpsstraat doen terugdringen. Het verkeersmaatregelenpakket en het provinciale inpassingsplan liggen echter buiten de invloedssfeer van dit bestemmingsplan. Het feit dat het in de bestaande situatie op de Dorpsstraat al relatief druk is, betekent niet dat er geen woningbouw zou moeten plaatsvinden. Het plan om woningen te realiseren kan in de optiek van de gemeente bestaan naast de doelstelling om de verkeerssituatie in het dorp te verbeteren. Beiden betreffen echter afzonderlijke trajecten met een eigen tijdspad.
--	---	--

	4. Er wordt in de analyse niet ingegaan op de kruising van de Gerelaan met de Burg. Warnaarkade. Dit is een onoverzichtelijke kruising. Door al het verkeer via de Heerelaan naar de Gerelaan te sturen neemt de verkeersveiligheid af. 5. De Gerelaan wordt omschreven als een volwaardige erftoegangsweg waarbij grotendeels in de parkeerkoffers wordt geparkeerd. Dit is een onwerkelijke analyse. De parkeerdruk is hoog en aan beide zijden van de Gerelaan worden auto's geparkeerd. Waardoor er slechts gebruik kan worden gemaakt van 1 rijstrook zonder uitwijkmogelijkheden. 6. Er wordt een woonwijk gerealiseerd zonder dat er eerst een goede ontsluitingsweg wordt gerealiseerd. Dit geeft onacceptabele problemen voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.	4. De Heerenlaan en de Gerelaan kunnen het toekomstig aantal verplaatsingen relatief gemakkelijk opvangen binnen de maximale capaciteit van deze wegen. Daarnaast is de gemeente het niet eens met dat de verkeersveiligheid afneemt. In de bestaande situatie kan de kruising van de Gerelaan met de Burg. Warnaarkade via de Gerelaan in noordelijke richting worden benaderd en kan de Heerelaan worden bereikt vanuit de Gerelaan. Door het toekomstige eenrichtingsverkeer van Op de Heerelaan van noord naar zuid, is het niet meer mogelijk om via de Gerelaan de Heerelaan te bereiken. Het aantal conflicterende rijrichtingen neemt daardoor af waardoor de kruising veiliger wordt ondanks het grotere aantal verplaatsingen. 5. De gemeente staat achter de conclusie dat de Gerelaan een volwaardige erftoegangsweg is omdat over het algemeen geparkeerd wordt in de parkeerkoffers. Over relatief een klein gedeelte van de Gerelaan wordt er langs 1 zijde van de weg geparkeerd. Het overheersende beeld blijft echter dat er grotendeels wordt geparkeerd in de parkeerkoffers. 6. In de voorgaande beantwoording van andere zienswijzen is al diverse keren uitgebreid ingegaan op het argument dat er volgens de bewoners eerst een goede ontsluiting. Op de N209 moet zijn voordat de woningen kunnen worden gebouwd. Verwezen wordt naar de eerdere beantwoording. Conclusie: De inhoud van de zienswijze leidt niet tot planaanpassing.
--	--	---

Zienswijze nr. 3203299	In de zienswijze worden een aantal punten aangevoerd. 1. Het aantal verkeersbewegingen neemt met 295 verplaatsingen per etmaal toe. Momenteel is het al behoorlijk druk op de Burg. Warnaarkade met veel sluipverkeer dat tegen de richting inrijdt. De extra verkeersbewegingen in fase 2 zullen voor nog meer onveilige situaties zorgen. De garantie dat fase 3 (rotonde) gerealiseerd wordt is niet gegeven en de kans is zelfs groot dat fase 2 het eindstation vormt. 2. Het is voor de indiener van de zienswijze onduidelijk hoe de tijdelijke ontsluiting van het bouwverkeer eruit komt te zien. 3. In Hoofdstuk 4.3.2. wordt het volgende geschreven; <i>‘Het plangebied is aan te merken als een inbreidingslocatie. Door de omliggende uitvalswegen, heeft het plangebied een uitstekende bereikbaarheid’</i>. Er wordt niet gesproken over het vrachtverkeer, want daar is maar één uitvalsweg voor (burgemeester Warnaarkade west, met aansluiting op de N209). Is er over nagedacht wat dit voor invloed heeft op de burgemeester Warnaarkade west, incl. invloed op de woningen?	In reactie op de zienswijze wordt het volgende aangevoerd. 1. Het tegen de richting inrijden op de Burg. Warnaarkade is eerder behandeld in deze beantwoordingsnota. Het blijft de verantwoordelijkheid van weggebruikers zelf om zich aan de verkeersregels te houden. Dat blijft ook het geval in de toekomstige situatie en indien men zich niet aan de regels houdt riskeert men een boete. Een bezwaar in de vorm dat men zich niet aan verkeersregels houdt vormt geen valide reden om het bestemmingsplan voor woningbouw niet vast te stellen. 2. de tijdelijke bouwweg wordt weergegeven in de afbeelding op pagina 18 van de toelichting van het bestemmingsplan. 3. Het bouwverkeer wordt volgens een tijdelijke bouwweg aangesloten op de Heereweg achter de landvliethal zoals aangegeven op pagina 18 van de toelichting van het bestemmingsplan. Dit heeft geen invloed op de woningen aan de Burg. Warnaarkade. Hier komt geen bouwverkeer langs.
--------------------------------------	---	---

	4. In hoofdstuk 5.1.3 regionaal waterprogramma 2022–2027 wordt het volgende geschreven; <i>Sport, recreatie, water- en groenbeleving: de provincie streeft naar behoud en versterking van de sportieve en recreatieve belevingswaarde van landschap, water en erfgoed en ontwikkelt en verbindt hiervoor onder meer met name de uit oogpunt van belevingswaarde bijzonder waardevolle gebieden inzake landschap, water en natuur en verbindt sportief en recreatief de groenblauwe netwerken in en om de stad</i>; Het opheffen van een voetbalveld staat in onze beleving recht tegenover het behoud en de versterking van de sportieve en recreatieve belevingswaarde. 5. In hoofdstuk 3 wordt geschreven over het <i>voornemen van de Hazerswoudse boys om het kunstgrasveld op de plek van het huidige trainingsveld te plaatsen, waardoor het zogenaamde derde veld van de Hazerswoudse Boys vrijkomt voor woningbouwontwikkeling</i>. Ons is onduidelijk wat het realiseren van een kunstgrasveld te maken heeft met het realiseren van een woonwijk op een locatie die momenteel sport als bestemming heeft. Het lijkt ons dat juist de gemeente Alphen aan den Rijn een groot voorstander is van sport.	4. Naast het belang van het behoud en versterking van de beleving van sport, recreatie, water en groen, heeft de provincie en de regio ook beleid dat voorziet in het creëren van voldoende woningen, zoals ook beschreven staat in het bestemmingsplan. Er dient een belangen afweging te worden gemaakt. Er is in Nederland, Zuid Holland en de gemeente Alphen aan den Rijn een grote vraag naar woningen. Op het 3^e veld is er ruimte beschikbaar omdat dit veld vrij komt door de aanleg van een kunstgrasveld voor de Hazerswoudse Boys. Dit kunstgrasveld versterkt juist de sportieve en recreatieve belevingswaarde omdat het kunstgrasveld frequenter kan worden gebruikt dan een grasveld en ook om minder onderhoud vraagt. De vrijgekomen ruimte op het 3^e veld kan worden benut door het bouwen van de noodzakelijke woningen waar een grote vraag naar is. 5. De gemeente is een groot voorstander van sport, maar vindt het ook belangrijk dat er voldoende woningen in de gemeente beschikbaar zijn. Er is landelijk een groot tekort aan woningen en dit is binnen de gemeente Alphen aan den Rijn niet anders. Het 3^e veld komt vrij door de realisatie van een kunstgrasveld voor de voetbalclub. Een kunstgrasveld kan frequenter worden gebruikt dan een grasveld en heeft minder onderhoud nodig. Daarmee kan het vrijgekomen veld worden benut voor de realisatie van de broodnodige woningen. Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot planaanpassing.
--	---	---

Zienswijze zaaknummer 3203311	In de zienswijze worden een aantal hoofdpunten aangedragen: 1. In Hazerswoude– Dorp is behoefte aan woningen voor starters. Het is jammer dat de gemeente hier opnieuw geen prioriteit van maakt. 2. Indiener is tegen de beoogde ontsluitingsweg zoals weergegeven in fase 3. Indiener van zienswijze ziet liever dat de Katjesweg wordt gebruikt als ontsluitingsweg (wordt verbreed) mede met het oog op de tijdelijke woningen die de gemeente daar wil plaatsen. 3. In het ontwerp bestemmingsplan wordt met name gefocust op fase 3 (eindsituatie van woningbouw met ontsluitingsweg door middel van een rotonde op de Gemeneweg). Er wordt voorbij gegaan aan de zeer grote bezwaren en zorgen ten aanzien van fase 2 (woonwijk is ontwikkeld, maar de ontsluitingsweg is er nog niet). Naar mijn mening leveren alle scenario's bij fase 2 onacceptabele problemen op voor veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.	In reactie op de zienswijze worden de volgende punten aangedragen. 1. Er is binnen de gemeente Alphen aan den Rijn naast de behoefte aan de woningen voor starters ook behoefte aan sociale huurwoningen. Het plan voorziet hierin. 2. Het plan Oostvaarderskwartier wordt aangesloten op het Provinciale inpassingsplan. Het provinciale inpassingsplan vindt aansluiting op de Sportparklaan. Het Oostvaarderskwartier wordt hier dus ook op aangesloten. Het verbreden van de Katjesweg en de katjesweg gebruiken als ontsluiting is geen optie voor gemeente en Provincie. De Katjesweg zal ook worden afgesloten van de N207 als de provinciale ontsluitingsroute er is. 3. Punt 3 van de zienswijze is identiek aan eerder ingebrachte zienswijzen. Er wordt verwezen naar het antwoord op deze zienswijzen. Het betreft de zienswijze die veelvuldig is ingediend met o.a. de volgende zaaknummers 3201166, 3201476, 3201482.
---	--	--

	4. In de voorgestelde verkeerssituatie (fase2) mogen ouders die kinderen brengen naar school of kinderopvang niet meer de Sportparklaan omhoog rijden. Zij moeten omrijden achter de Landvliethal langs naar de Dorpstraat over het drukke kruispunt. Ook de extra auto's van de nieuwe woonwijk, moeten via Dorpstraat over het kruispunt rijden. Dit is een goed voorstel van de gemeente, maar op dit moment wordt er al heel veel tegen de richting in gereden op de Burgemeester Warnaarkade Oost. Het is hoogst onwaarschijnlijk dat verkeerdeelnemers dit gaan Doen. 5. Door de extra woningen achter de burgemeester Warnaarkade, komt er ook meer Zwaar gemotoriseerd verkeer op de burgemeester warnaarkade zelf. De huizen op de Burgemeester warnaarkade zijn op dit moment al kwetsbaar voor trillingen. 6. In het bestemmingsplan wordt er gesproken over een tijdelijke afrit/weg achter de gemeentewerf. In het plan is niet te vinden hoe deze tijdelijke ontsluiting eruit komt te zien / Waar deze komt te liggen. Graag zouden wij hier duidelijkheid over willen krijgen van de gemeente. Zoals eerder aangegeven zou volgens ons een ontsluiting via de reeds bestaande katjesweg passender zijn.	4. Ook het tegen de richting inrijden op de Burg. Warnaarkade is al veelvuldig behandeld in deze beantwoordingsnota. Verwezen wordt naar de eerdere beantwoording betreffende dit punt o.a. met zaaknummer 3203299. 5. Er komt geen extra zwaar gemotoriseerd verkeer langs de Burg. Warnaarkade. De tijdelijke bouwweg voor fase 1 wordt aangesloten via Sportparklaan en Heerelaan. Het vrachtverkeer komt dus niet langs de Burg. Warnaarkade. 6. Op pagina 18 in de toelichting van het bestemmingsplan is weergegeven waar de tijdelijke bouwweg komt te liggen. De ontsluiting via de Katjesweg is niet bespreekbaar voor gemeente en provincie. Conclusie: Deze zienswijze leidt niet tot planaanpassing.
--	--	---

Zienswijze zaaknr. 3203974	In de zienswijze worden een aantal punten aangedragen, te weten: 1. In het bestemmingsplan wordt hoofdzakelijk gefocust op fase 3. Het toevoegen van woningen met ruim 300 verplaatsingen extra is onverantwoordelijk zolang er geen goede ontsluiting is. De vrees is dat fase 2 zorgt voor onveilige verkeerssituaties. 2. indiener zegt te begrijpen dat de woningnood moet worden opgelost, maar voert vervolgens aan dat zij de dupe zouden zijn van het project Weidelanden waarin onvoldoende sociale woningbouw gerealiseerd zou zijn. Ook zouden er alternatieve plannen zijn zoals het bouwen van woningen op de ijsbaan en de ijsbaan verplaatsen naar 3^e veld.	Een aantal onderwerpen die in de zienswijze aan de orde komen zijn in de eerdere beantwoording al behandeld. Waar mogelijk wordt verwezen naar een eerdere beantwoording. 1. Verwezen wordt naar de eerdere beantwoording van dit punt in de zienswijze nota. Dit onderwerp is al veelvuldig aan bod gekomen. O.a. in de beantwoording van de zienswijzen met de nummers: 3201166 3201476, 3201482. 2. Een ontwikkeling op de locatie van de ijsbaan is momenteel niet realistisch. Op het 3^e veld is een mooie kans ontstaan om de broodnodige woningen te kunnen realiseren. Er is een grote behoefte aan woningen in de gemeente Alphen aan den Rijn waaronder ook aan sociale woningen. Het plan voorziet hierin. Omwonenden zijn niet de dupe van woningbouw omdat er een grote vraag is naar woningen. Een huiseigenaar kan niet eisen dat de omgeving vrij blijft van ruimtelijke ontwikkelingen. Dat er in de omgeving ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden hoort bij het maatschappelijk risico dat iedere woningeigenaar loopt. Het plan voorziet in de broodnodige woningen waardoor er een wezenlijke maatschappelijke bijdrage wordt geleverd aan een urgent probleem, het woningtekort.
--	--	---

	3. Het bouwplan heeft een negatieve impact op het ecosysteem. Er zullen bomen, gras en groen verdwijnen en extra verharding en parkeerplaatsen worden aangelegd. De beperkte groencompensatie en toevoeging van water weegt niet op tegen het verlies aan groen. 4. indiener van zienswijze verwacht een waardedaling van de woning vanwege het verlies van uitzicht, privacy, rust en (verkeers)veiligheid. 5. Achter de woning aan de Burg. Warnaarkade ligt een eigen weg. Het toevoegen van woningen zorgt in toenemende mate van oneigenlijk gebruik van deze eigen weg door onbevoegden. 6. De prettige overgang van woongebied naar recreatiegebied verdwijnt door de woningbouw. Het natuurgebied komt hierdoor verder weg te liggen.	3. Het bouwen van woningen is inherent aan het verdwijnen van groen. Er wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk behouden van groen en het compenseren van groen binnen het plangebied. 4. De gemeente verwacht geen waardedalingen van de woningen aan de Burg. Warnaarkade omdat de afstand van de nieuw te bouwen woningen minimaal 30 meter bedraagt en daarmee acceptabel is. Van een onevenredige inperking van privacy en uitzicht is daarmee geen sprake. Ook toont verkeersonderzoek aan dat de bestaande wegcapaciteit de ontwikkeling kan opvangen. De verwachting is niet dat het woningbouwplan zal leiden tot een significante waardedaling van omliggende woningen. 5. Dit onderwerp is al veelvuldig behandeld. Er wordt verwezen naar de eerdere beantwoording bijvoorbeeld de beantwoording van zaaknummers 3201166, 3201476, 3201482. 6. Dit onderwerp is al veelvuldig behandeld bijvoorbeeld in de zaaknummers: 3202695, 3202703, 3202757. Er wordt verwezen naar dit eerdere gegeven antwoord.
--	---	--

Zienswijze zaaknr. 3203977	7. In het verslag van de verkeersbijeenkomst van 22-06-2022 wordt gesproken over “ <i>In verband met de vuilophaaldienst komt er ook een aansluiting aan de oostkant op de Heerenweg (...) Het idee van een tweede ontsluiting is nog in een pril stadium het is goed om dit onderwerp te markeren en mee te nemen in de vervolgstappen (...)</i> Echter, in de afronding van het participatieproject is vastgelegd dat de afwikkeling van het verkeer via de noordkant, achter de sporthal langs gaat lopen. 8. Er is onduidelijkheid over het aantal woningen. Toen wij het participatietraject in gingen, lag er een plan dat uitging van 51 sociale huurwoningen en 7 vrije sector woningen. Deze aantallen bleven gedurende het gehele participatietraject. Echter, op de afsluitende bijeenkomst zijn er opeens 58 sociale huurwoningen omdat 2 hoekwoningen veranderd zijn in studio's/appartementen. In het ontwerp bestemmingsplan wordt gesproken over 58 sociale huurwoningen en 6 vrije sector woningen. In de verkeersanalyse wordt uitgegaan van 65 woningen. Er is niet transparant gecommuniceerd over het stijgen van het aantal woningen en de wijze waaarop dit wordt gerealiseerd.	7. Het bestemmingsplan maakt geen ontsluiting aan de Ooskant van de Heereweg mogelijk. 8. Een bestemmingsplanprocedure wordt gekenmerkt doordat de inhoud van het bestemmingsplan kan worden bijgeschaafd gedurende de verschillende planfasen van een bestemmingsplan. Het plan maakt zoals beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan 58 sociale woningen en 6 vrije sector woningen mogelijk. Dit aantal wordt exact vastgelegd in de planregels.
--	--	--

	9. De parkeerplaats aan de zuidzijde van de wijk, tegen ons achterpad aan, is ons een doorn in het oog. De parkeerplaatsen komen heel dicht bij ons huis te liggen. Dit zorgt enerzijds voor overlast in de vorm van naar binnen schijnende lampen en tevens voor toename van het geluid (gebrom van de motor). Gevraagd wordt of er een mogelijkheid is om de groenstrook tussen ontwikkeling en eigendom van de indiener te kopen. 10. Het is onveilig om vanaf de eigenweg van de woningen aan de Burg. Warnarkade de Heerenlaan op te rijden. De kruising is onoverzichtelijk. Bij een toename van het verkeer wordt dit probleem vergroot.	9. Aangevoerd wordt dat de parkeervakken voor geluidsoverlast zorgen en inschijnende koplampen opleveren. Binnen de bebouwde kom is het normaal dat er binnen een woonwijk parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Een rechtmatig beroep op geluidsoverlast kan niet worden gedaan door omwonden. Het gaat hier om een woonerf waar enkel stapvoets gereden wordt. De Wet Geluidhinder is niet van toepassing op een woonerf. Voor wat betreft lichthinder van inschijnende koplampen wordt opgemerkt dat er tussen de parkeerplaatsen en de woningen aan de Burg. Warnarkade een groenstrook behouden blijft die ook met struiken en bomen zal worden ingevuld. Op die manier kan lichthinder vanwege parkeerplaatsen worden uitgesloten. Dit wordt ook planologisch geborgd in het bestemmingsplan middels een voorwaardelijke verplichting. 10. De Heerenlaan en de Gerelaan kunnen het toekomstig aantal verplaatsingen relatief gemakkelijk opvangen binnen de maximale capaciteit van deze wegen. Daarnaast is de gemeente het niet eens met dat de verkeersveiligheid afneemt. In de bestaande situatie kan de kruising van de Gerelaan met de Burg. Warnarkade via meerdere rijrichtingen worden bereikt. Door het toekomstige eenrichtingsverkeer op de Heerenlaan van noord naar zuid, is het niet meer mogelijk de Heerelaan via de Gerelaan te bereiken. Het aantal conflicterende rijrichtingen neemt daardoor af waardoor de kruising veiliger wordt ondanks het grotere aantal verplaatsingen.
--	---	--

	11. Er zijn in de te kappen bomen regelmatig babyuilen waargenomen. In de ecologische quickscan wordt hier niets over gezegd. 12. Op de Burg. Warnaarkade wordt veel tegen de richting in gereden. Dat probleem wordt vergroot door de toename van het verkeer ten gevolge van de woningbouw 13. De brug tussen Gerelaan en Heerenlaan geeft overlast en klappert enorm als er een auto overheen rijdt. Door de toename van het verkeer wordt ook een toename van de overlast verwacht.	11. De ecologische quickscan is uitgebreid met een onderzoek naar uilen en spechten. Het onderzoek is toegevoegd aan het bestemmingsplan. Uit het onderzoek is gebleken dat er geen sporen aangetroffen die duiden op broedlocaties van uilen of spechten. Het is mogelijk dat het plangebied wordt gebruikt als foerageergebied van de uilen of spechten. Migratie- en/of foerageergebied van uilen of spechten is niet beschermd. Tijdens het locatiebezoek zijn alleen een merel en een koolmees waargenomen. Het uitvoeren van de geplande werkzaamheden kan plaatsvinden zonder schade aan de gunstige staat van instandhouding van uilen en spechten. 12. Het tegen de richting inrijden op de Burg. Warnaarkade is al veelvuldig behandeld in deze beantwoordingsnota. Verwezen wordt naar de eerdere beantwoording. Het is aan weggebruikers zelf om zich aan de verkeersregels te houden. 13. Het geluid wat van de brug afkomstig is als er een voertuig overheen rijdt, is geen reden om de woningbouw niet te realiseren. Dit argument weegt niet op tegen het grote maatschappelijke belang van de vraag naar woningen. Als de brug onevenredig veel lawaai maakt, kan er een melding worden gedaan en kan de gemeente bekijken of er iets aan het lawaai kan worden gedaan. Conclusie: Deze zienswijze heeft geleid tot een aanvulling van het ecologisch onderzoek naar uilen. Daarnaast wordt in de planregels het maximale aantal woningen exact vastgelegd.
--	--	---

Zienswijze zaaknr. 3203997	In de zienswijze worden een aantal hoofdpunten aangedragen, te weten: 1. Ten onrechte is er geen sociale woningbouw in het project Weidelanden gerealiseerd. Kennelijk moet dit nu worden gecompenseerd door woningbouw op het derde veld te realiseren. Het commerciële belang is blijkbaar belangrijker dan het algemene belang van de bewoners. De gemeente kiest voor een makkelijke en snelle oplossing zonder langere termijnvisie 2. alternatieve bouwlocaties zijn onvoldoende onderzocht (o.a. locatie Windhorst, ijsbaan en zuidrand).	In deze zienswijze worden geen punten genoemd die niet al eerder zijn behandeld in deze beantwoordingsnota. Waar mogelijk wordt verwezen naar een eerdere beantwoording. 1. In andere zienswijzen is ook al gesteld dat het plan Oostvaarderskwartier als compensatie zou dienen voor het gebrek aan sociale woningbouw in het project Weidelanden. Daar is geen sprake van. Er is binnen de gemeente Alphen aan den Rijn een grote vraag naar sociale woningen. Daarbij komt dat het een initiatief is van woningcorporatie Habeko en zij bouwen hoofdzakelijk sociale woningen. Als er geen vraag zou zijn, zou Habeko en gemeente geen belang hebben bij sociale woningbouw. Er is binnen de gemeente Alphen aan den Rijn een grote vraag naar sociale woningbouw. Voor het overige wordt verwezen naar de eerdere beantwoording van de zienswijze met zaaknummers: 3206346, 3203175, 3203295. 2. In de zienswijze met nummer 3203974 is ook al aangevoerd dat alternatieve bouwlocaties onvoldoende onderzocht zouden zijn. Verwezen wordt naar de beantwoording van deze zienswijze. Daarnaast zijn de genoemde locaties wel bekeken maar is het niet realistisch dat daar op korte termijn gebouwd kan worden. Bij een woningbouwontwikkeling spelen diverse belangen mee die gewogen moeten worden. Er is een mooie kans ontstaan om op het derde veld in de hoognodige sociale huurwoningen te kunnen voorzien. Daar wordt gebruik van gemaakt.
--	---	--

	3. De bestaande wegen zijn absoluut niet toereikend om de toename van het verkeer op te vangen en levert onveilige situaties op met kwetsbare jonge kinderen die naar school en sportvoorzieningen fietsen. Het is onverantwoord om eerst woningbouw te realiseren voordat de rotonde er ligt 4. Op de foto's van de Gerelaan die zijn getoond tijdens de verkeersbijeenkomst op 16 nov 2022 zijn opvallend weinig auto's zichtbaar, zowel in de parkeervakken als de stoep. Hiermee wordt de suggestie gewekt dat een ontsluiting via de Gerelaan geen probleem zou moeten zijn. De praktijk is echter anders. In de praktijk is dit een 1 baans weg en moet men slingeren langs geparkeerde auto's.	3. Het punt over dat de bestaande wegen niet toereikend zijn om de toename van het verkeer te verwerken is eerder aangedragen in diverse zienswijzen. Uit het verkeersonderzoek van Goudappel blijkt echter dat de bestaande wegen wel voldoende capaciteit hebben om het toekomstige verkeer op te vangen. Daarnaast betreft het slechts een tijdelijke situatie. De provincie is bezig met het Provinciaal Inpassingsplan dat voorziet in een noordelijke ontsluiting van het dorp op de N209. Daarnaast is de gemeente bezig met een maatregelenpakket met verkeersmaatregelen om de spreiding van het verkeer beter te organiseren. De woningbouwontwikkeling kan samengaan met de ambitie om de verkeerssituatie te verbeteren, maar is hier niet van afhankelijk. Daarnaast zijn de woningbouwontwikkeling, het verkeersmaatregelenpakket en het provinciaal inpassingsplan afzonderlijke trajecten die een zelfstandige procedure doorlopen. 4. Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat de Gerelaan voldoende capaciteit heeft om de relatief beperkte toename van ongeveer 300 motorvoertuigen per etmaal ten gevolge van de woningbouwontwikkeling op te vangen. De Gerelaan is een volwaardige erftoegangsweg, waarbij slechts over een relatief klein gedeelte op de rijbaan wordt geparkeerd.
--	---	--

	5. De meeste bomen worden verwijderd, maar de houtsingel aan de westzijde dient behouden te blijven als aanvliegroute en foerageergebied voor vleermuizen. Lokaal kappen is op zichzelf geen probleem, zolang de westelijke houtsingel als zodanig maar wordt behouden. Dit komt neer op geen onderbreking van meer dan 20 m. van stam tot stam. Dat is meer kaalslag dan behoud, stelt de indiener van zienswijze. 6. In paragraaf 4.4 van de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de bomen geen holtes bevatten en vleermuisverblijven en uilen zijn daarom uitgesloten. Echter zijn spechten duidelijk te horen en te zien en is ook het kenmerkende geluid van baby uilen regelmatig te horen. 7. De bebouwing heeft een negatieve invloed op het ecosysteem en de beperkte groen en watercompensatie weegt niet op tegen het verlies van het groen. 8. Er worden waardedalingen verwacht vanwege het verlies aan privacy uitzicht en veiligheid.	5. Indiener van zienswijze noemt het kappen van de bomen kaalslag. Er zullen enkele bomen gekapt moeten worden om de woningen te kunnen realiseren. Gestreefd wordt naar het compenseren van zoveel mogelijk bomen in het plangebied. Er vindt een evenredige compensatie plaats. 6. dit onderwerp is ook al behandeld in zienswijzenummer 3203974. Het ecologisch onderzoek is aangevuld met een onderzoek naar babyuilen en spechten. Hieruit is gebleken dat er geen sporen van uilen of spechten zijn aangetroffen. Mogelijk gebruiken uilen en spechten het gebied als foerageergebied. Het foerageergebied van uilen en spechten is niet beschermd. 7. In zienswijzenummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202 3203213, 3213657, 3202703 zijn punten van gelijke strekking aangedragen m.b.t. het argument dat het plan een negatief effect zou hebben op het ecosysteem en er groen verloren gaat. Er wordt naar deze eerdere beantwoording verwezen. 8. In de zienswijze met nummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202, 3203213, 3213657, 3202703, 3203221 is het onderwerp van waardedaling van de woningen al eerder behandeld. Verwezen wordt naar dit eerdere antwoord.
--	--	--

	9. Achter de woningen van de Burg. Warnaarkade ligt een eigenweg. Door de toename van het verkeer zal het oneigenlijke gebruik door onbevoegden toenemen. 10. De prettige overgang van woon- naar recreatiegebied zal er niet meer zijn en dit doet afbreuk aan het woongenot. 11. De parkeerplaatsen komen te dicht op de woningen te liggen en dit zorgt voor overlast in de vorm van lichthinder en geluidsoverlast. 12. De rechtsbescherming van burgers is op verschillende momenten afgezwakt. Zo zijn ingediende bezwaren en klachten niet in behandeling genomen omdat er nog geen officieel besluit was genomen en er werd aangegeven dat het achteraf ook geen zin heeft om in bezwaar te gaan. 13. Er blijft onduidelijkheid bestaan over de wijze waarop het gebied wordt ontsloten.	9. In de zienswijze met nummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202, 3203213, 3213657, 3202703, 3203221 is het onderwerp van oneigenlijk gebruik van de eigen weg door onbevoegden al behandeld. Verwezen wordt naar dit eerdere antwoord. 10. In de zienswijze met nummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202, 3203213, 3213657, 3202703, 3203221 is dit onderwerp al behandeld. Verwezen wordt naar dit eerdere antwoord. 11. In de zienswijze met nummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202, 3203213, 3213657, 3202703, 3203221 is het onderwerp van lichthinder en geluidsoverlast vanwege de parkeerplaatsen al eerder behandeld. Verwezen wordt naar dit eerdere antwoord. 12. In de zienswijze met nummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202, 3203213, 3213657, 3202703, 3203221 is het onderwerp over rechtsbescherming van de burgers al eerder behandeld. Verwezen wordt naar dit eerdere antwoord. 13. Zoals in beantwoording van eerdere zienswijze aangegeven is het voorstelbaar dat er onduidelijkheid is over de wijze van ontsluiting. In de verkeersparagraaf zal in de toekomstige situatie heel concreet worden beschreven hoe het gebied ontsloten gaat worden per fase. De toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast. Per fase wordt beschreven hoe het gebied wordt ontsloten en welke aanpassingen hiermee gemoeid gaan.
--	---	---

	14. De bestaande tijdelijke ontsluitingswegen in fase 2 voldoen niet aan de CROW richtlijnen en zijn te smal. De Heerenlaan is op het smalste punt 4,20 meter. De burg. Warnaarkade minus de geparkeerde auto's is 3,20 meter. De diverse bruggen in de omgeving zijn ook te smal. Het toevoegen van extra motorvoertuigen op wegen die nu al ongeschikt zijn volgens de CROW richtlijnen, is in strijd met de wettelijke vereisten.	14. De Burg. Warnaarkade is over de gehele lengte 5 m. breed en voldoet daarmee voor tweerichtingsverkeer en zeker voor éénrichtingsverkeer. Alleen t.p.v. geparkeerde auto's, en dus zeker niet over de gehele lengte, is de netto breedte 3,20 m. Op het gedeelte waar sprake is van tweerichtingsverkeer (westelijk deel) zijn er voldoende mogelijkheden om elkaar te passeren. In de tijdelijke situatie (fase 2) wordt de verkeersintensiteit op dit weggedeelte lager dan in de huidige situatie wat de kans op tegemoetkomend verkeer alleen nog maar verkleind. De tijdelijke situatie (fase 2) is daarmee zelfs gunstiger dan de huidige situatie. Op het gedeelte van de Warnaarkade waar éénrichtingsverkeer geldt hoeft men elkaar niet te passeren. Hier is dus zeker geen sprake van een te smal wegprofiel, ook niet ter hoogte van de geparkeerde auto's. De huidige lage intensiteit op dit weggedeelte neemt iets toe maar levert ten aanzien van dit punt dus geen extra nadelen op. Op de Heerenlaan wordt in de tijdelijke situatie éénrichtingsverkeer van noord naar zuid ingesteld. Hierbij voldoet, omdat geen sprake is van tegemoetkomend verkeer, een breedte van 4,20 m. ruimschoots. Bij de bruggen is een voorrangsregeling ingesteld waarbij het duidelijk is wie moet wachten en wie kan doorrijden bij het naderen van de brug. Dit is een gangbare situatie en zal, ook gezien de vrij lage verkeersintensiteiten, niet tot problemen leiden.
--	--	--

	15. Het verbreden van de Heerelaan is kapitaalsvernietiging. Ook na verbreding is de Heerelaan ongeschikt. Op sommige punten kan de Heerelaan niet worden verbreed. Daarnaast is de verbreding onnodig als eerst de rotonde wordt aangelegd. 16. Er blijft onduidelijkheid bestaan over het aantal woningen dat het plan mogelijk maakt. 17. Om de doorgang naar de Sportparklaan te maken moet de sloot achter de Landvliethal gedempt worden. Dit heeft invloed op het oppervlaktewater. De watertoets wordt niet toereikend geacht. 18. indiener is bang voor schade aan de woning vanwege bouwwerkzaamheden. Indiener stelt gemeente aansprakelijk en eist dat er een nulmeting plaatsvindt.	15. De rotonde wordt aangesloten op de Heerelaan en de Sportparklaan. De verbreding van de Heerelaan is wenselijk om het extra verkeer te kunnen opvangen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. 16. Het plan maakt 64 nieuwe woningen mogelijk, waarvan 58 sociaal en 6 vrije sector woningen. Dit wordt exact vastgelegd in de regels. Er wordt een planregel toegevoegd waaruit blijkt dat maximaal 64 woningen mogen worden gebouwd. 17. Achter de landvliethal moet een ontsluitingsweg komen om de sportparklaan te ontsluiten vanaf de Heerenlaan. Het klopt dat dit invloed heeft op de nabijgelegen watergang die verlegd moet worden. Het betreft hier echter geen primaire watergang. Het feit dat er werkzaamheden gaan plaatsvinden en de watergang wordt verlegd betekent niet dat de watertoets niet toereikend is. Het plan is bovendien voorgelegd aan het Hoogheemraadschap en zij hebben geen opmerkingen gemaakt over het verleggen van de watergang. 18. In de zienswijze met nummers 3202695, 3202703, 3202757, 3203202, 3203213, 3213657, 3202703, 3203221 is het onderwerp over schade aan de woningen al eerder behandeld. Verwezen wordt naar dit eerdere antwoord.
--	--	---

	19. De woningbouw zal zorgen voor geluidsoverlast.	19. Geluidsoverlast ten gevolge van de bouw van woningen is niet te voorkomen. Gestreefd wordt echter naar al het mogelijke te doen om geluidsoverlast zoveel als mogelijk te beperken. Als de woningen in gebruik zijn genomen wordt geen geluidsoverlast verwacht. Woningen zijn geen functies die voor onaanvaardbare geluidsniveaus zorgen. Conclusie: De zienswijze heeft geleid tot een aantal aanpassingen in het bestemmingsplan, te weten: - Het ecologisch onderzoek dat deel uitmaakt van de plantoelichting is aangevuld met onderzoek naar uilen en spechten - De verkeersparagraaf in de plantoelichting worden aangevuld met een beschrijving van de verschillende planfasen (1 t/m3) en wat dit betekent voor de ontsluiting van het plangebied en welke maatregelen hiermee samenhangen. - Het maximale aantal woningen wordt exact vastgelegd in de planregels en op de verbeelding evenals het maximale woningaantal per bouwvlak.
--	---	--

Hoofdstuk 3 Conclusie zienswijzen

Er zijn 68 zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan Oostvaarderskwartier. Een deel van de zienswijzen zijn gegrond en hebben geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Een deel van de zienswijzen zijn ongegrond en hebben niet geleid tot aanpassingen. De zienswijzen geven aanleiding om het plan gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan aan de raad ter vaststelling aan te bieden. De volgende wijzigingen zijn doorgevoerd:

1. In de verkeersparagraaf worden de 3 planfasen voor de verkeersontsluiting nadrukkelijker omschreven. De focus ligt minder op de eindsituatie (fase 3), waarbij zowel de woonwijk als de rotonde zijn gerealiseerd. Ook Fases 1 (bouwverkeer) en 2 (woonwijk wel gerealiseerd, maar rotonde niet) worden nadrukkelijker beschreven.
2. In de algemene gebruiksregels is een regeling getroffen waarbij voor de gronden van het plan die overlappen met de gronden in het (ontwerp) PIP ten alle tijden advies gevraagd wordt aan de provincie bij het verlenen van een vergunning.
3. In de planregels en de verbeelding is exact vastgelegd dat er maximaal 64 woningen kunnen worden gerealiseerd, waarvan 58 sociaal en 6 vrije sector woningen.
4. Naast de stikstofberekening voor fase 3 (de eindfase met rotonde) is een stikstofberekening uitgevoerd voor fase 2 (woonwijk wel gerealiseerd, maar rotonde nog niet). Deze berekening is akkoord bevonden door ODMH en onderdeel geworden van het vast te stellen bestemmingsplan
5. Het ecologisch onderzoek is uitgebreid met sporenonderzoek naar uilen en spechten. Er zijn geen sporen gevonden van uilen of spechten.
6. De verschrijving in de toelichting van het bestemmingsplan dat het plan geen effect heeft op de platte schijfhoren wordt aangepast in de toelichting van het bestemmingsplan. Het plan heeft wel invloed op het leefgebied van de platte schijfhoren. Hiervoor moet een ontheffing worden aangevraagd door de initiatiefnemer
7. De in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen tabel met de berekende verkeersgeneratie van de woningbouwontwikkeling is aangepast. De tabel met berekening van toekomstige verkeersgeneratie komt nu meer overeen met de eerste inschatting van Goudappel in het verkeersonderzoek dat als bijlage 1 is opgenomen.