

Nota van beantwoording zienswijzen
Bestemmingplan Middengebied Florabuurt zuidblok

juli 2025

Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Zienswijzen	5
3 Ambtelijke wijzigingen	31

1 Inleiding

De gemeente Capelle aan den IJssel wil het middengebied van de Florabuurt een impuls geven door dit gebied te herontwikkelen naar een prettige woonlocatie in combinatie met maatschappelijke voorzieningen zoals scholen en zorg. Hiervoor is in 2021 een gebiedsvisie en een gebiedspaspoort vastgesteld. De bestemmingsplannen voor het noord-middenblok en het zuidblok geven invulling aan het gebiedspaspoort en maken de beoogde herontwikkeling mogelijk.

Er zijn voor de gewenste herontwikkeling van de Florabuurt twee bestemmingsplannen opgesteld, omdat wij als Gemeente actief (en sturend) betrokken zijn bij het noord- en middenblok en passief (faciliterend) bij het zuidblok. Wel is er samenhang tussen de beide bestemmingsplannen omdat deze gelijktijdig oplopen, waardoor bijvoorbeeld diverse onderzoeken voor het hele middengebied zijn uitgevoerd. De ontwerpbestemmingsplannen lagen tegelijkertijd ter inzage. De zienswijzen die zijn ingediend gaan in op de gehele ontwikkeling en niet specifiek op één van de twee bestemmingsplannen. Voor beide bestemmingsplannen is een nota van beantwoording opgesteld, in deze beide nota's komen alle ingediende zienswijzen terug. Voorliggende concept nota van beantwoording hoort bij het bestemmingsplan zuidblok.

Programma's bestemmingsplan

Het bestemmingsplan biedt ruimte aan maximaal 173 woningen, waarvan het programma conform het gebiedspaspoort bestaat uit een mix van huur- en koopwoningen. Naast een gebouwde parkeervoorziening realiseren we ook parkeercapaciteit op straat. De basisschool en maatschappelijke voorzieningen die nu in het plangebied van het zuidblok zitten, komen terug in het noord- en middenblok.

Ter inzage periode

De ontwerpbestemmingsplannen lagen vanaf 21 december 2023 tot en met 31 januari 2024 ter inzage. Tijdens deze periode kon iedereen een zienswijze indienen. Dit is gepubliceerd in het Kontakt, het Gemeenteblad via www.officiëlebekendmakingen.nl, op de gemeentelijke website, op www.ruimtelijkeplannen.nl en op het Omgevingsloket www.omgevingswet.overheid.nl. Ook konden de stukken bij de balie van het gemeentehuis worden bekeken. Binnen de inzage termijn zijn 8 zienswijzen ontvangen, deze zijn door 146 personen ondertekend. De zienswijzen gaan in op diverse aspecten van het plan. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en daarmee ontvankelijk. De ingekomen reacties zijn per onderwerp behandeld, de beantwoording is weergegeven in onderstaande conceptnota van beantwoording. Hierbij is aangegeven wat de ingekomen reactie inhoudt en wat het antwoord van de gemeente op de reactie is. In de laatste kolom is aangegeven of een reactie heeft geleid tot een aanpassing van het planontwerp. Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de reacties geanonimiseerd.

Ambtelijke wijzigingen

Na de ter inzage legging zijn er een aantal omissies gevonden in het ontwerpbestemmingsplan. Deze omissies zijn gecorrigeerd in het definitieve bestemmingsplan. Het gaat om wijzigingen in de verbeelding, de planregels en de bijlages bij de toelichting. De ambtelijke wijzigingen zijn opgenomen in een was-wordt lijst aan het einde van de voorliggende nota. Naast deze ambtelijke wijzigingen hebben wij het stikstofonderzoek geactualiseerd naar de laatste versie (september 2024) en het verslag van de bewonersbijeenkomst van 29 maart 2023 toegevoegd.

Vervolg

Na behandeling van de conceptnota van beantwoording in de vergadering van het college van burgemeester en wethouders, wordt het bestemmingsplan samen met de conceptnota van beantwoording geagendeerd ter behandeling in de commissie Stadsontwikkeling- en beheer (SOB). Indieners van de zienswijzen mogen tijdens deze commissievergadering inspreken. Na de behandeling in de commissie SOB neemt de gemeenteraad een besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan.

2 Zienswijzen

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de binnengekomen zienswijzen. In totaal zijn er 8 verschillende zienswijzen ingediend waarvan er drie door meerderen zijn ondertekend. Onderstaande tabel geeft aan hoeveel handtekeningen er per zienswijzen zijn gezet. In totaal zijn er 146 indieners. De namen en adressen van de indieners van de zienswijzen worden anoniem gehouden.

De beantwoording van de zienswijzen is na de tabel opgenomen.

Nr.	Indieners
1	Gezamenlijke zienswijze
2.	1 indiener
3.	1 indiener
4.	1 indiener
5.	Gezamenlijke zienswijze
6.	1 indiener
7.	1 indiener
8.	Gezamenlijke zienswijze

Nummer	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie	Wel/niet geleidt tot aanpassing van plan
1.1	De voorgestelde plannen zijn als het bouwen van een 'stad' in een 'dorp' 1. veel beton in al een grote bevolkingsdichtheid 2. weinig aandacht voor milieuaspecten zoals geluidsoverlast en luchtvervuiling 3. weinig aandacht voor verkeersaspecten zoals de ontsluiting en parkeerproblemen 4. meer aandacht nodig voor sociale aspecten: woonplezier, veiligheid en huidige sociale problemen oplossen (misdad, drugsgebruik, drugsdealers) 5. voorbeeld dit bestemmingsplan te wijzigen naar een woonwijk zoals gerealiseerd aan Meidoornveld	1. In Nederland is een grote behoefte aan woningen. Binnen Capelle aan den IJssel moet voor invulling van deze behoefte worden gezocht in bestaand stedelijk gebied, omdat er geen buitengebied is waar nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt kunnen worden. In de Stadsvisie is opgenomen dat verdichting mogelijk is op locaties in de nabijheid van goed openbaar vervoer, zoals metrostation Schenkel. Daarbij hebben we aandacht voor een prettige, gezonde en sociale omgeving. Hier zetten we op in door de invulling van maatschappelijke voorzieningen, een groene buitenruimte en een divers woningaanbod. 2. Onderzoeken in het kader van geluid en luchtkwaliteit zijn altijd een onderdeel van de ruimtelijke procedure en zo ook onderdeel bij de bestemmingsplannen Florabuurt. Hierbij houden we ons aan de wettelijke kaders en worden grenswaarden niet overschreden. Zie hiervoor ook de toelichting in het bestemmingsplan in paragrafen 4.4. en 4.5 en bijlage 2 en bijlage 5 van de toelichting.	Nee

		3. Voor de ontwikkelingen geldt dat ze moeten voldoen aan het gemeentelijke parkeerbeleid. Dat betekent dat er bij nieuwe ontwikkelingen genoeg nieuwe parkeerplaatsen moeten worden aangelegd om de parkeervraag op te vangen. De nieuwe ontwikkelingen mogen niet leiden tot overlast in de bestaande buurt. Vergunningsaanvragen voor nieuwe ontwikkelingen in het middengebied worden getoetst aan de geldende gemeentelijke parkeernormen. Onderdeel van de herontwikkeling van het middengebied is de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. Het betreft parkeerplaatsen op straat en het gebouw in het zuidblok krijgt een grote parkeergarage. Voor resultaten omtrent het verkeersonderzoek naar de ontsluiting verwijzen wij u naar beantwoording van zienswijze 3.1 4. Door afname van inwonersdichtheid de afgelopen jaren, is het draagvlak voor voorzieningen ook afgenomen. Door de bouw van een divers nieuwbouwprogramma krijgt de wijk een impuls en zijn investeringen in de buitenruimte mogelijk. Hierbij krijgt veiligheid en woonplezier de nodige aandacht. Denk aan de wijze van inrichten van de buitenruimte en positionering van	
--	--	--	--

		de gebouwen. Met de komst van het kindcentrum worden voorzieningen zoals basisscholen, kinderopvang, Kinderlab en een ontwikkelcentrum geclusterd en is er geen sprake meer van versnippering door de wijk. Het Huis van de Wijk komt centraal te liggen in het middenblok, waar activiteiten voor de wijk worden georganiseerd. 5. De samenhang met Meidoornveld is ons onbekend. Wij nemen aan dat u de kleinschaligheid van dit gebied bedoelt. Voor de Florabuurt is een gebiedspaspoort vastgesteld. De bestemmingsplannen zijn een uitwerking hiervan.	
1.2	In de bestemmingsplannen wordt aangegeven dat de Florabuurt een 'stempelwijk' is. Kenmerk van een stempelwijk is een hoge bevolkingsdichtheid met groene tussenruimten en middengebied voor sociaal, maatschappelijke functies. De gemeentelijke schets van 'ruime groene wijk' is onzin als er nog meer huishoudens bijkomen op dezelfde m2's. De wijk is vol genoeg.	In de gebiedsvisie Florabuurt is gekozen om geen woningen te slopen. Daarmee blijft de stempelwijk als zodanig behouden. Ook is er nadrukkelijk voor gekozen dat er evenveel openbaar groen blijft. De grote ontwikkeling vindt plaats in het middengebied, waar de scholen efficiënt worden geclusterd in nieuwbouw en er ruimte vrij komt voor woningen. Daarmee wordt het woningaanbod in de wijk meer divers gemaakt. De inwonersdichtheid is de afgelopen jaren sterk afgenomen. Dit komt omdat het aantal mensen per woning is afgenomen	Nee

		sinds de oplevering van de wijk. Door woningen toe te voegen wordt de dichtheid weer wat omhoog gebracht, maar zal lager blijven dan in de oorspronkelijke situatie.	
1.3	Uit de Evaluatie bewonersparticipatie Florabuurt 2023 is gebleken dat er geen inhoudelijk overleg is geweest op gelijkwaardig niveau gericht op de belangen van de huidige bewoners. De plannen stonden bij de 1e presentatie al vast (juli 2018) en zijn vastgelegd in de gebiedsvisie (2021). Het doel is volbouwen van het middengebied met zo min mogelijk inspraak van omwonenden.	Onze doelstelling is om de vastgestelde plannen zo goed mogelijk samen uit te werken en te realiseren. Mocht u vinden dat dit onvoldoende gebeurt, kan en mag u ons hierop aanspreken. Sinds wij onze werkwijze in samenspraak met afgevaardigden van de bewoners hebben verbeterd, zijn wij ons niet bewust (gemaakt) van een onvoldoende gedegen participatieproces. Er hebben diverse bewonersavonden (29 maart 2023 en 6 november 2023) met een hoge opkomst plaatsgevonden met betrekking tot de voortgang van de bestemmingsplannen. Er zijn diverse werkgroepen gestart om gezamenlijk zaken op te pakken en er is een informatiecentrum gerealiseerd. Op deze locatie kan iedereen zonder afspraak binnenlopen om vragen te stellen. Verder acteert de gemeente in alle WOP-vergaderingen.	Nee

1.4	Het toevoegen van 265 wooneenheden moet effect hebben op de huidige situatie. Het verkeersonderzoek waartoe de raad in december 2021 heeft besloten veronderstelt dat de nieuwbouwplannen geen hele grote invloed hebben op de verkeersafwikkeling. Het onderzoek geeft duidelijk aan dat alle verkeer hier toenemend, ernstig vastloopt op de flessenhals metro-overgang. Korte termijnoplossingen helpen amper. En zijn in de huidige situatie al doorstromingsproblemen waar alle omliggende buurten last van hebben. Dit verergert de onveiligheid voor fietsers en voetgangers. Ook veiligheidsdiensten ondervinden hier in de huidige situatie dagelijks hinder van. Voor alle problemen dient een oplossing te komen en pleiten voor een lange termijn oplossing.	Het toevoegen van woningen heeft effect op de hoeveelheid verkeer en de verkeersafwikkeling. In de notitie Mobiliteit Florabuurt, die is vastgesteld als onderdeel van de gebiedsvisie, is dit ook beschreven. Daarin staat dat op dit moment de doorstroming en bereikbaarheid al onder druk staan en dat dat in de toekomst, met verdere groei van het verkeer, verder zal toenemen. Om die reden is er nader verkeersonderzoek gedaan. Dit onderzoek laat zien hoe het verkeer zich ontwikkelt en laat zien welke maatregelen mogelijk zijn om de doorstroming op peil te houden. Voor beantwoording over het verkeersonderzoek verwijzen wij u naar beantwoording van zienswijze 3.1.	Nee
1.5	Verdwijnen groenvoorzieningen met komst nieuwbouwplannen. Het huidige speelveld biedt in de nieuwbouwplannen minder speelruimte. Niet duidelijk is hoeveel ruimte er gebruikt gaat worden voor parkeerplekken. Er zullen bomen verdwijnen in het middengebied voor de geplande nieuwbouw.	In het gebiedspaspoort is vastgelegd dat het groene parkje (speelveld) in de nieuwe situatie in minimaal gelijke grootte terug komt. Zo is het ook opgenomen in het bestemmingsplan Florabuurt noord- en middenblok Waar mogelijk zullen bomen worden gespaard of worden verpoot. Is dit niet mogelijk dan worden alle bomen die verdwijnen ook gecompenseerd. Deze aanpak gaat al verder dan het standaard beleid van de gemeente. Er is hiermee geen sprake van een afname van groen,	Nee

		maar juist een sterke kwaliteitsverbetering.	
1.6	De plannen zijn strijdig met het provinciaal beleid. De conclusie dat de Flora-nieuwbouw bijdraagt aan het verhelpen van woningtekort in de regio is niet in overeenstemming met het Rekenkamerrapport 'Tijden van transformatie' d.d. 12 mei 2023. De provincie Zuid-Holland eist minimaal 30% sociale woningbouw bij elke woningbouwontwikkeling. De Florabuurt haalt deze eis niet. Dit staat haaks op de wens van de provincie.	Gerefereerd wordt naar de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (geldig vanaf 1 januari 2024). Hierin is opgenomen dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen met 12 woningen of meer voorzien in voldoende sociale huurwoningen. Onder voldoende wordt verstaan 30% sociale huurwoningen of wat hierover is vastgelegd in afgestemde regionale behoefte. Onderdeel van deze regionale behoefte zijn de afspraken over de planvoorraad van de gemeente. Gedeputeerde Staten heeft het woningbouwprogramma van de gemeente inclusief Florabuurt vastgesteld en dit op 2 juli 2024 per brief aan ons gemeld. De bestaande sociale voorraad in de gehele Florabuurt bedraagt 83% van het totaal aantal woningen. Het aantal sociale woningen en de diversiteit in woningtypen zijn door de gemeenteraad in november 2021 vastgelegd in het gebiedspaspoort Middengebied Florabuurt. De opgave in de Florabuurt is om meer differentiatie in de woningvoorraad te bewerkstelligen om ook in de toekomst een aantrekkelijk woon- en leefgebied te behouden.	Nee

1.7	De bouw van het IKC gaat voor ernstig overlastzorgen, zoals parkeerproblemen, doorstroming van het verkeer en geluidsoverlast dat wordt gecreëerd door het dakspeelplek.	Het kindcentrum zal niet voor onevenredige overlast zorgen. Het gaat hier feitelijk over het verplaatsen van de twee basisscholen en kinderopvang die in de huidige situatie ook al in het middengebied gevestigd zijn (aan de Bongerd). Het gaat hier niet om het toevoegen van nieuwe functies, maar om het samenvoegen hiervan. Uiteraard brengt een school verkeersbewegingen met zich mee. Die verkeersbewegingen zijn er nu ook en leiden niet tot overlast. Verkeersonderzoek heeft uitgewezen dat het aantal verkeersbewegingen past bij de wegcategorie 30 km/u op de straten rond het kindcentrum. Met de voorgestelde inrichting voor verkeer in één richting zetten we in op een veilige verkeersafwikkeling. Ook worden voldoende nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd bij het kindcentrum om de parkeervraag op te lossen. Er komen meer parkeerplekken terug in de nieuwe situatie dan aanwezig zijn in de huidige situatie. Voor het verkeersonderzoek verwijzen wij u naar beantwoording van zienswijze 3.1 Voor nieuwe situaties geldt dat onderzocht moet worden of deze voldoen	Nee
-----	--	--	-----

		aan wettelijke geluidsnormen. Stemgeluid is hierin meegenomen. De afstand tussen het kindcentrum en de toekomstige appartementen is ca. 50 meter. Daarmee wordt voldaan aan de richtafstand van 30 meter. Het stemgeluid vanwege de speeltuin van de scholen/kinderopvang zorgt hiermee niet voor geluidoverlast voor de toekomstige woningen. Tijdens bouwwerkzaamheden dient er altijd zoveel mogelijk rekening te worden gehouden met de omgeving. Overlast zijn de bouwfase is van tijdelijke aard en niet te voorkomen. Dit is ook geen onderdeel van de beoordeling op een goede ruimtelijke ordening.	
1.8	Er is een noodzaak van het bouwen van extra woningen. Temeer nu uit het rekenkamerrapport is gebleken, welke Capelse inkomensgroep de grootste nood kent. Echter, daarbij moet wel het eerlijke verhaal verteld worden en in overleg plaatsvinden met de bewoners en op een correcte wijze inventariseren van de wensen die er zijn. Dringend verzoek om de beide bestemmingsplannen zoals ze nu voorliggen, niet aan te nemen.	Omtrent het participatieproces verwijzen wij u naar beantwoording van zienswijze 1.3. De plannen voor het middengebied van de Florabuurt zijn een uitwerking van het eerder vastgestelde gebiedspaspoort. Dit paspoort heeft ook ter inzage gelegen voor inspraakreacties. Naar aanleiding van de inspraakreacties is het paspoort op een aantal punten aangepast, waaronder het verlagen van de bouwvolumes en het verkleinen van een woonprogramma. Binnen deze kaders worden de plannen uitgewerkt.	Nee

2.	Indiener verzoekt de raad om niet akkoord te gaan met het voorliggende bestemmingsplan. Indiener vindt dat er te weinig onderzoek is gedaan naar de verkeersveiligheid op de Schenkelse Dreef. De verdichting van de bebouwing in het middengebied leidt tot meer verkeer en daarmee tot meer ongevallen en dodelijke slachtoffers als er geen maatregelen worden getroffen. De verkeersveiligheid kan bijvoorbeeld worden vergroot door een 30 km zone te realiseren. De paragraaf over verkeersveiligheid in bijlage 4 (notitie mobiliteit Florabuurt) is ondermaats.	Er is onderzoek gedaan naar de verkeerstoename als gevolg van de plannen voor de Florabuurt. Voor de woonstraten Bongerd, Wingerd en Dotterlei is getoetst of deze toename past bij de wegcategorie en inrichting van deze straten (30 km/u-woonstraten). Dit is het geval. Voor de Schenkelse Dreef is becijferd wat de verkeerstoename is. Dat verschilt per deel: het zuidelijke deel vlak voor de kruising met de Kralingseweg is het drukst en naar het noorden toe wordt de weg steeds rustiger. Op het deel vlak voor de kruising met de Kralingseweg zal de verkeersdruk op een gemiddelde werkdag naar verwachting toenemen van ca. 8.000 auto's naar 10.000 auto's. Dat is een significante toename, maar een dergelijke hoeveelheid verkeer kan (op basis van de landelijke richtlijnen van CROW) goed worden verwerkt op dit type weg (gebiedsontsluitingsweg). We zien wel noodzaak om de veiligheid en oversteekbaarheid van de Schenkelse Dreef te verbeteren. Hiervoor worden oversteken verbeterd met aanleg van plateaus en middeneilanden zodat fietsers en voetgangers in twee keer kunnen oversteken.	Nee

3.1	Indieners hebben vraagtekens bij het (lopende) verkeersonderzoek. Is er al een eindrapport en hoe staat het met de lange termijn oplossingen? Het verkeersonderzoek van Goudappel benoemd dat toename van het verkeer tot 2030 leidt tot toename van wachtrijen en wachttijden: maatregelen zijn nodig om de doorstroming op peil te houden. Bij een ongeval en afsluiting van de ontsluitingswegen, kunnen bewoners de wijk niet meer uit. Feit dat de verkeerontsluiting van onze wijk nu al zeer kwetsbaar is. De toelichting van het bestemmingsplan benoemd: waarborgen van een goede bereikbaarheid, een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Hier wordt niet aan voldaan. 1. Maatregelen zijn nodig om de doorstroming op peil te houden: verlenging opstelstroken en het omzetten van de busbaan. Dit zijn korte termijn oplossingen. Bewoners willen voorafgaand aan het vaststellen van de bestemmingsplannen een lange termijn oplossing. 2. Verkeersonderzoek van Goudappel is geen bijlage bij de bestemmingsplannen.	Gezien de verwachte toename van het verkeer als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen in de Florabuurt, is er bij de vaststelling van de Gebiedsvisie een verkeersonderzoek toegezegd. Dit onderzoek is vervolgens uitgevoerd. In het onderzoek is in beeld gebracht hoe het verkeer zich naar verwachting tot 2040 zal ontwikkelen en wat de gevolgen zijn op de doorstroming en bereikbaarheid. De conclusie is dat door verdere groei van het verkeer de wachtrijen en vertragingen op de Kralingseweg, Schenkelse Dreef en Prins Alexanderlaan zullen toenemen. Deze verkeerstoename vindt plaats ongeacht de ontwikkelingen in de Florabuurt en wordt veroorzaakt door autonome groei en ontwikkelingen in het grotere gebied. De ontwikkelingen in de Florabuurt zullen uiteraard wel zorgen voor een nog wat grotere toename. In het onderzoek is vervolgens in beeld gebracht welke maatregelen mogelijk zijn om de capaciteit en doorstroming te verbeteren. Het onderzoek laat zien dat met een combinatie van maatregelen dit kan worden bereikt.. Het betreft het verlengen van de opstelstroken op de Kralingseweg voor de kruising met de Prins Alexanderlaan en het omzetten van	De notitie mobiliteit en het verkeersonderzoek Kralingseweg zijn als bijlage bij de toelichting toegevoegd.
------------	--	---	--

		de busbaan langs de Prins Alexanderlaan tot een rechtsafstrook naar de Jacques Dutilhweg. In het onderzoek is eveneens ingegaan op een tweede wijkontsluiting. Hiervan is de conclusie dat deze voor de Florabuurt en Molenbuurt negatieve gevolgen heeft in de vorm van een doorgaande stroom wijkvreemd verkeer door de wijk. Met een tweede wijkontsluiting krijgen de Florabuurt en Molenbuurt wel een tweede in/uitgang, maar het gevolg is ook dat de Schenkelse Dreef onderdeel wordt van een doorgaande route en dat leidt tot een stroom doorgaand autoverkeer. Als gevolg hiervan neemt de verkeersdruk op de Schenkelse Dreef toe, waarbij een groot deel van het verkeer dan doorgaand/wijkvreemd verkeer is. Op basis hiervan is de conclusie en het advies dat dit geen wenselijke maatregel is. Tot slot is in het onderzoek ook ingegaan op een ongelijkvloerse kruising van de Kralingseweg met de metrobaan. Dit is de meest robuuste oplossing, maar dit heeft enorme ruimtelijke impact en vraagt om zeer grote investeringen en is op een kortere termijn niet haalbaar.	
--	--	--	--

		De beschreven aanpassingen aan de Kralingsweg en Schenkelse Dreef zijn geen onderdeel van de planvorming voor de Florabuurt. Op termijn neemt de verkeersdruk hier toe, maar dit is een autonome ontwikkeling die niet wordt veroorzaakt door de ontwikkelingen in de Florabuurt. Aanpassingen moeten dan ook worden gezien als maatregelen gericht op het in stand houden van de doorstroming op het gemeentelijk hoofdwegennet en zijn niet gekoppeld aan de ontwikkelingen in de Florabuurt. Het onderzoek laat zien dat ingrijpende maatregelen nodig zijn die forse investeringen vragen ,waaronder versnelde afschrijving van de brug in de Kralingseweg. Er zijn geen quickwins in de vorm van effectieve maatregelen tegen beperkte kosten. Uitvoering van de beschreven maatregelen is daarmee op termijn wel mogelijk, maar ligt voor de hand als de brug in de Kralingseweg technisch is afgeschreven en moet worden vervangen. We onderkennen dat op drukke momenten er vertragingen optreden en wachtrijen ontstaan. De vertragingen	
--	--	---	--

		treden een beperkt deel van de dag op, tijdens de drukste momenten van de ochtend- en avondspits. De rest (het overgrote deel) van de dag treden er geen noemenswaardige knelpunten op. Het betreft een verkeerssituatie in stedelijk gebied. Daar komt het heel regelmatig voor (en mag worden verwacht) dat verkeer in de spitsen vertraging ondervindt op drukke kruispunten, of bijvoorbeeld kruisingen met trein, metro of tram of door brugopeningen. Het is acceptabel dat op de drukste momenten het verkeer enige vertraging ondervindt en het is tegelijkertijd niet reëel en maatschappelijk verantwoord het wegennet te dimensioneren op die piekmomenten, ten koste van groen en openbare ruimte en tegen hoge investeringskosten en kapitaalvernietiging c.q. versnelde afschrijving.	
3.2	Bij het verkeersongeluk op 8 januari jongstleden was de gehele wijk afgesloten. Dit benadrukte nog eens dat de verkeersontsluiting al zeer kwetsbaar is.	Het kan helaas niet worden voorkomen dat er verkeersongevallen plaatsvinden en dat deze hinder kunnen veroorzaken. Bij ongevallen op een gemeentelijke hoofdweg (zoals de Schenkelse Dreef, Kralingseweg, Abram van Rijckevorselweg, Capelseweg etc.) kan dat voor grote vertragingen en hinder zorgen. Dat geldt ook voor provinciale wegen en rijkswegen. Dat zijn incidenten.	Nee

4.1	Indiener stelt de bouw van een IKC ter discussie, mede omdat er: 1. Een bedrag van 8 miljoen extra gemeenschapsgeld moet worden geïnvesteerd omdat de stakeholders Pameijer en Grow Up niet in stenen willen investeren. De gemeente gaat vervolgens optreden als exploitant wat ongewenst is en een onzekere financiële toekomst gaat opleveren als de voorziene huurders afhaken en zwaar gaat drukken op de gemeentelijke begrotingen. Het geluid dat de gemeente wel langdurige huurcontracten gaat afsluiten is een fake-argument en nergens op gebaseerd en allerm minst gegarandeerd. 2. Serieuze onderzoeken naar parkeermogelijkheden, K&R plekken en verkeerstromingen van en naar het IKC, hebben niet plaatsgevonden. Te voorzien is dat heel veel problemen zal opleveren. 3. Integraal is een woord wat overbodig is. Er wordt nu niet en straks ook niet samengewerkt tussen de scholen en Cocon! Het is een mode-woord waar Capelle zich door laat leiden, zonder concrete onderbouwing. Is er behoefte aan een dusdanig gebouw als er 1 school bijna op omvallen staat? Zou dit project niet anders ingezet kunnen worden?	1. De raad heeft nog niet besloten dat er 8 miljoen krediet wordt verleend voor de niet schooldelen, maar heeft op 3 juli 2023 vastgesteld dat de gemeente mag onderzoeken of er gronden zijn om als eigenaar op te treden voor deze bedoelde ruimten. De 8 miljoen is genoemd als geschat investeringsbedrag. Belangrijk hierbij is het te weten dat het deze investering wordt terugverdiend door langdurige huurinkomsten. De investering wordt daarmee gedekt. 2. In tegenstelling tot de huidige locaties van de scholen, kinderdagverblijven en gymzalen, zal het nieuwe kindcentrum gepositioneerd zijn aan de 'rand' van het plangebied. Het haal- en brengverkeer hoeft dus niet meer de gehele wijk in, maar concentreert zich meer op één plek. Daarnaast zijn voor het overgrote deel de functies al aanwezig in de Florabuurt. Een sterke toename van verkeer ten opzichte van de huidige situatie is dus niet aan de orde. Wel kijken	Nee

	4. De overgebleven speelruimte (zogenaamd Buurtpark) is aanzienlijk kleiner, omdat de schoolpleinen (minimaal 2) hierin worden geïntegreerd! Het woord 'Park' is totaal niet van toepassing over een groenstrook van max. 3000m2.	wij goed naar de concentratie van het parkeren en een veilige route voor het haal- en brengverkeer. Extra parkeerplaatsen rondom het kindcentrum is in de plannen opgenomen. 3. Er wordt straks wel degelijk samengewerkt tussen de scholen en Cocon. Het IKC is een integraal kindcentrum waarbij er één bestuur is gevormd. Zie ook de beantwoording van vraag 1.2 over het clusteren van de scholen. 4. In de gebiedsvisie Florabuurt is opgenomen dat het buurtpark qua oppervlakte en ook groen minimaal even groot zou moeten blijven. Dit is ook het uitgangspunt voor het ontwerp van het park. In het bestemmingsplan heeft het buurtpark de bestemming groen, waarmee we waarborgen dat dit deel enkel als groenvoorziening gebruikt kan worden.	
4.2	Als aanvulling op eerder ingediende zienswijzen (4.1). Mijn aanvulling behelst het IKC (Integraal Kind Centrum). In mijn eerder ingezonden zienswijze	Realisatie van 55+ woningen is niet opgenomen in het reeds vastgestelde gebiedspaspoort voor de Florabuurt. Omdat dit plan een uitwerking is van het	Nee

	benoemde ik de extra 8 miljoen investering die de Raad van de gemeente Capelle a/d IJssel heeft besloten te doen voor het realiseren van het IKC. In het kader van vooruit kijken/denken en meedenken geef ik u de volgende optie mee: Besteed de 8 miljoen niet aan het prestigieuze, over-de-top plan voor een niet werkbaar IKC zoals nu gepland, maar ga terug naar de tekentafel en realiseer extra (55+) betaalbare woningen en dit in combinatie met een afgeslankte vorm van een nieuw scholencomplex.	gebiedspaspoort is dit niet opgenomen in de bestemmingsplannen.	
4.3	Het middenblok wordt voorzien van 32 zorgwoningen voor MVB (Meervoudig beperkten). Verzwegen is dat dit nooit in de 1e planvorming is meegenomen, maar er later bij is geplaatst, na onderhandeling over grond ed. met Pameijer. Verzwegen wordt ook dat het zogenaamde logeerwoningen zijn en zal wellicht de bezettingsgraad van 100% niet halen.	In het gebiedspaspoort is al benoemd dat er 36 zorg- en logeerwoningen worden gerealiseerd voor de cliënten van Pameijer. Dit is vertaald naar het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan regelt niet wat de zorgindicatie is van de beoogde bewoners van de zorgwoningen.	Nee
4.4	De 48 sociale huurwoningen in een hoger segment, met andere woorden onbetaalbaar voor de huidige Florabuurtbewoners, zijn hard nodig en geen overbodige luxe. Echter niet in deze vorm. Hierbij kan beter gedacht worden aan een complex voor ouderen die nu in de Bongerd/Wingerd wonen zonder lift en wel in hun buurt willen blijven maar geen betaalbaar alternatief hebben. Ze blijven zitten waar ze zitten en er zal dus geen doorstroming plaatsvinden. Voortschrijdend inzicht is hier	Het woonprogramma voor de Florabuurt is vastgelegd in het gebiedspaspoort. Door nieuwe categorieën toe te voegen willen we de doorstroming in de Florabuurt vergroten, zo kunnen bewoners binnen hun eigen buurt blijven wonen. Het aantal 75-plussers verdubbelt tot 2040. Naast het groeiend aantal ouderen in Capelle, zijn er inwoners die zorg nodig hebben om anderen redenen. Er is een grote behoefte aan woningen en woonvormen	Nee

	geboden en een zogenaamd 'gelaagd Knarrenhof' zou hier zoveel beter passen met een openbare binnentuin. En betrek dan 32 overbodige zorgwoningen bij dit project en dat levert een ander percentage sociale huurwoningen op, waar zoveel meer behoefte aan is in Capelle a/d IJssel en nu niet voorradig is.	voor diverse doelgroepen met een beperking. De nieuwe sociale huurwoningen zijn geschikt voor ouderen omdat er een lift aanwezig zal zijn. De mogelijkheden hiervoor in Capelle zijn relatief beperkt en de opgave (behoefte) is vele malen groter dan het aanbod. Met de komst van 36 plekken in de Florabuurt wordt het aantal beschikbare plekken uitgebreid.	
4.5	Mede omdat de grondeigendom is van een groot-eigenaar en er dus geen directe verdienste aanzit voor de gemeente is er gemeend het blok dan maar 20 hoog te bouwen wat onnatuurlijk en misschien zelfs onwetmatig tot stand is gekomen, (versnelde aanpassing in de Stadsvisie) opdat de Gemeente nog wat rendement kan halen uit de bouw van deze vrije sector huur- en koopwoningen. NB: ik ben niet tegen nieuwbouw en het upgraden van de Florabuurt maar laat dan het wel de wens zijn van de bewoners in plaats van stakeholders en andere belanghebbenden, die niet op de hoogte zijn van de behoefte van de Florabuurt. Een buurt, die nu eens verdient om gehoord te worden en niet behandeld te worden als een ondergeschoven kindje. Er is behoefte aan samenhang en vele activiteiten die dat kunnen bevorderen. Daarvoor is ruimte en lucht nodig en geen volgebouwd stenen middengebied.	Het woonprogramma voor de Florabuurt is vastgelegd in het gebiedspaspoort. Dit gebiedspaspoort is tot stand gekomen en vastgesteld na een intensief participatietraject. De stadsvisie is ook vastgesteld conform de wettelijke procedure en heeft ter inzage gelegen. Iedereen kon toen een reactie geven op de stadsvisie.	Nee

4.6	Dit alles maakt dat er ernstige verkeersproblematiek gaat ontstaan. Nu met de huidige bewoning, inclusief de Molenbuurt, levert het verkeer over en rondom de Schenkelse Dreef levensgevaarlijke situaties op. Er is hier al veel over gemeld en de rapporten laten misschien een ander beeld doen ontstaan (op papier), maar de praktijk wijst uit dat het nu al voor de Molenbuurt- Florabuurt- Akkerwinde- Haagwinde een hoogst irritante, ergerlijke en onhoudbare verkeerssituatie is.	Voor een reactie omtrent de verkeersontsluiting verwijzen wij u naar de beantwoording van zienswijze 3.1.	Nee
5.1	De veelvuldig weerkerende conclusie "het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling" is niet juist. Voordat er woningen toegevoegd kunnen worden aan de Wijk Schenkel zullen er met de gemeente Rotterdam afspraken gemaakt moeten worden over het oplossen van het probleem dat de metro veroorzaakt voor de ontsluiting van de wijk. Als dit niet gebeurt zullen er onacceptabele problemen ontstaan voor de bereikbaarheid. De ontwerpbestemmingsplannen zoals deze kunnen niet los gezien/behandeld worden zonder een goede oplossing van de verkeersproblematiek die er nu zijn en nog gaan komen.	Voor een reactie omtrent de verkeersontsluiting verwijzen wij u naar de beantwoording van zienswijze 3.1.	Nee
5.2	De concentratie van huidige scholen, kinderopvang en het kinderdagverblijf in één fysiek kindcentrum zal tot onoverkomelijke verkeerssituaties leiden. Het is de vraag in welke	Voor een reactie omtrent de verkeerskundige gevolgen van het kindcentrum, verwijzen wij u naar beantwoording van zienswijze 1.7.	Nee

	mate de verkeersveiligheid geraakt wordt. Deze effecten zijn niet onderzocht terwijl verkeersveiligheid wel een ambitie is van het 'Programma Mobiliteit 2020-2030'.		
5.3	Gemeente heeft in mei 2021 verkeersonderzoek door Goudappel laten uitvoeren. In een werkgroep hebben we hier met ambtenaren verschillende bijeenkomsten over gehad. Het eindresultaat hebben wij, ondanks duidelijke verzoeken onzerzijds, nooit ontvangen. Het bevreemdt ons dat dit onderzoek alleen in het plan voor noord- en middenblok wordt benoemd en niet bij het zuidblok. Dit onderzoek is ook niet toegevoegd als bijlage bij de plannen. Een aantal conclusies hebben we wel te horen gekregen, waarvan "een wat dat er maatregelen nodig zijn om de doorstroming op peil te houden. Dit verontrust ons omdat de verkeersontsluiting nu al zeer kwetsbaar is. In de stukken worden twee maatregelen genoemd (verlenging opstelstroken en het omzetten van de busbaan) en dat deze de verkeersgroei goed kunnen opvangen. Dit was echter niet de conclusie tijdens de werkgroep. Beide maatregelen bieden voor de korte termijn soelaas.	Zie ook de beantwoording van zienswijze 3.1. Het onderzoek was afgelopen periode in uitvoering en is inmiddels afgerond.	De notitie mobiliteit en het verkeersonderzoek Kralingseweg zijn als bijlage bij de toelichting toegevoegd.
5.4	De verkeersproblemen zullen worden verergerd door de nieuwbouwplannen, de plannen van de RET om de snelheid en het aantal ritten te verhogen en de vastgestelde plannen van de Oostflank. Hiervan wordt in beide	Het klopt dat de gemeenteraad van Rotterdam plannen heeft vastgesteld voor de bouw van 30.000 woningen. Het behelst het gebied van Prins Alexander tot en met Zuidplein. Het gebied wat wordt	Nee

	bestemmingsplannen geen melding gemaakt. Dit is een grote omissie.	aangeduid als Oostflank is door Rijk en de provincie Zuid-Holland aangewezen als woningbouwlocatie (NOVEX-locatie). De speerpunten in de Oostflank zullen zich met name concentreren ten noorden en ten zuiden van de Florabuurt (Oosterflank, Kralingen-Oost, etc.). Deze plannen zitten nog in een pril stadium en er is nog weinig te zeggen of en wat voor consequenties deze woningbouw geeft voor de Florabuurt en omgeving. Bij de realisatie van de Oostflank zal rekening moeten worden gehouden met de Florabuurt. Voor ruimtelijke ontwikkelingen waar de komende jaren wel meer duidelijkheid over is en zicht op is, geldt dat deze zijn meegenomen in het uitgevoerde verkeersonderzoek. Met betrekking tot het verkeersonderzoek Kralingseweg verwijzen wij u naar de beantwoording van zienswijze 3.1.	
5.5	De ontwerpplannen voldoen niet aan de doelen van de Stadsvisie.	Uit de zienswijzen wordt niet duidelijk aan welke doelen van de Stadsvisie niet wordt voldaan. Wij zijn van mening dat de ontwikkeling van de Florabuurt wel past binnen de doelen van de stadsvisie. De Stadsvisie heeft de volgende doelen: 1. het bepalen van een koers voor de toekomst van Capelle 2. het uitnodigen van Capellenaren bij het maken van hun stad	Nee

		3. het integraal benaderen van opgaven in Capelle: mensen willen in een prettige omgeving wonen, waar het veilig is en er voldoende voorzieningen zijn zoals supermarkt, speeltuin en huisarts 4. het stimuleren van een nieuwe manier van werken van de gemeente: uitnodigend en faciliterend, van regels naar mogelijkheden De ontwikkeling van de Florabuurt sluit hier bij aan doordat we woningen toevoegen en het woningaanbod in de buurt differentiëren, er is een participatietraject opgezet voor het gebiedspaspoort en we hebben werkgroepen opgezet voor verkeer en de buitenruimte. Daarnaast wordt de opgave in de Florabuurt integraal benaderd door het hele middengebied te herontwikkelen, verschillende functies beter in te passen en samen te voegen.	
5.6	De ontwerpplannen Florabuurt voldoen niet aan de pijlers die in het 'Programma Wonen 2019-2022' zijn opgenomen. Het gaat om: 1. duurzaam wonen met kwaliteit: de vraag is of dit kan worden gewaarborgd met de grote dichtheid van woningen, mede door beperkte buitenruimte.	In het gebiedspaspoort is veel aandacht voor een duurzame herontwikkeling. Dit is als randvoorwaarde gesteld voor verdere uitwerking, zie ook beantwoording van zienswijze 1.5 en 1.6. U stelt dat de herontwikkeling niet voldoet aan de doelstelling: "voor iedereen een thuis". Wij proberen juist met de herontwikkeling van	Nee

	2. Voor iedereen een thuis: plannen geven geen invulling hoe ervoor gezorgd gaat worden dat het aanbod aansluit bij de woonwens van de Capellenaren. 3. Wonen met zorg en welzijn: Schenkel is een overbelaste "zorg" wijk. Met de aanwezigheid van het ziekenhuis, Antes (GGZ en verslavingsproblematiek), Aafje en Pameijer in de omgeving van de Florabuurt is de zorg al over vertegenwoordigd in de omgeving. Met de komst van verwarde personen en mensen met een migratie achtergrond wordt de wijk nog verder belast en is niet meer te compenseren. 4. Samen wonen in de wijk: de inspraakreacties en wijkbijeenkomst van 29 januari 2024 maken duidelijk dat hier niet aan voldaan is.	het middengebied en de herstructurering van de buitenruimte voor iedereen een thuis te creëren door verschillende woningcategorieën en functies toe te voegen voor verschillende doelgroepen en een buitenruimte te creëren die voor iedereen toegankelijk is. De zorgfuncties die nu in het middengebied aanwezig zijn komen terug en krijgen een kwaliteitsimpuls. Pameijer breidt hun activiteiten uit met 36 zorgwoningen en biedt zo de kans om bewoners met een beperking een mooie woonplek te geven. Voor wat betreft het wonen van mensen met een migratie achtergrond geldt hetzelfde, wij willen proberen om de samenstelling van de buurt door een gedifferentieerd woningaanbod te veranderen. Hiermee voldoet het plan aan het Programma Wonen 2019 – 2022.	
5.7	De beide ontwerpbestemmingsplannen worden gepresenteerd als onafhankelijk van elkaar. Dit is principieel onjuist en kan daarom procesmatig niet op deze manier behandeld worden. Tussen beide plannen zijn verschillende relaties aanwezig zoals compensatieregelingen, hergebruik van de ruimte, de gemeenschappelijke buitenruimte, ambities maar ook financieel.	In de toelichting op beide bestemmingsplannen is aangehaald dat er een groot verwantschap is tussen beiden bestemmingsplannen. Meerdere onderzoeken, zoals parkeren en het akoestisch onderzoek zijn ook gezamenlijk uitgevoerd. Ook de benodigde watercompensatie wordt als één geheel beoordeeld. De reden dat wij	Nee

Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Middengebied Florabuurt zuidblok

		het Middengebied in twee bestemmingsplannen hebben verdeeld heeft te maken dat wij als gemeente actief (en sturend) zijn betrokken bij het Noord- en Middenblok en passief (faciliterend) bij het Zuidblok. De regelgeving laat het toe om waar nodig bestemmingsplannen te splitsen.	
3.3 en 5.8	Het eerlijke verhaal wordt niet verteld. Indieners hebben de indruk dat een aantal zeer negatieve consequenties ten aanzien van de ontsluiting voor de huidige bewoners en de gevolgen van een hoge woondichtheid verzwegen worden, om deze ontwikkelingen tegen alle aangenomen visies in, mogelijk te maken.	Door middel van werkgroepen en informatiebijeenkomsten hebben wij de buurt zo goed mogelijk geïnformeerd over de voortgang van de plannen en de inhoud van het verkeersonderzoek. Voor de beantwoording omtrent de woondichtheid verwijzen wij u naar vraag 1.2. Voor de beantwoording omtrent de verkeersontsluiting verwijzen wij u naar de beantwoording van zienswijze 3.1.	Nee
6.1	Indiener zet vraagtekens bij de voorgestelde verkeersoplossing en wenst een onderzoek naar een tweede ontsluiting.	Zie ook de beantwoording van zienswijze 3.1. De tweede wijkontsluiting is meegenomen in het verkeersonderzoek. De effecten van de maatregel zijn in beeld gebracht en op basis daarvan is geconcludeerd dat dit geen wenselijke maatregel is.	Nee
6.2	De herontwikkeling leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen, langere wachttijden en wachtrijen van en naar de Florabuurt. Het	Zie beantwoording van zienswijze 6.1 over een tweede wijkontsluiting. Het voorstel met betrekking tot het alleen voor	Nee

	verkeersonderzoek benoemd dat een tweede wijkontsluiting niet nodig en niet gewenst is. Gelet op de verslechterde verkeerssituatie in de toekomst is het gewenst een tweede wijkontsluiting die geen sluipverkeer veroorzaakt uitgebreider te onderzoeken. Voorgestelde oplossingsrichting: 1. Maak een tweede wijkontsluiting tussen de Prins Constantijnweg en de Poortmolen ter hoogte van Beltmolen en Dotterlei. 2. Stel deze weg alleen beschikbaar voor vergunninghouders. 3. Geef inwoners van de Molenbuurt en Florabuurt de mogelijkheid om zich te registreren als vergunninghouder. 4. Controleer met camerabewaking en nummerbordherkenning en deel boetes uit bij verkeerd gebruik.	vergunninghouders openstellen van de weg en alleen inwoners van de Molenbuurt en Florabuurt een vergunning geven, vinden we niet wenselijk en niet haalbaar. Een weg is een openbare voorziening. Die wordt niet alleen door bewoners gebruikt, maar ook door bezoek, bezorgers, hulpdiensten, werknemers, etc etc. Als een weg er ligt is het doelmatig, logisch en rechtmatig dat die openbaar kan worden gebruikt. Het op de voorgestelde manier alleen toegankelijk maken voor bewoners van de Florabuurt en Molenbuurt zal er toe leiden dat ook aanwonenden van andere wegen een dergelijke beperking willen instellen om overlast van de betreffende weg te verminderen. Dat is niet houdbaar.	
6.3	Indiener doet een dringend beroep om: 1. de bestemmingsplannen niet aan te nemen voor er een oplossing is voor de verslechterde verkeerssituatie. 2. Te onderzoeken of een tweede wijkontsluiting die geen sluipverkeer veroorzaakt een (deel)oplossing kan zijn voor de verslechterde verkeerssituatie.	Zie beantwoording van zienswijze 3.1 voor de resultaten van het verkeersonderzoek. Omdat de groei van het verkeer niet wordt veroorzaakt door de ontwikkeling van de Florabuurt, zijn aanpassingen aan de Kralingseweg en Schenkelse Dreef geen onderdeel van de ontwikkelingen in de Florabuurt.	Nee

Nota van beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Middengebied Florabuurt zuidblok

7	Hierbij laat ik u weten dat ik als bewoner van de Florabuurt niet blij ben met de bestemmingsplannen. Ik vind dat er voldoende bewoners in onze wijk wonen en ben dus tegen uitbreiding. Derhalve verzoek ik u vriendelijk om tegen de bestemmingsplannen te stemmen. Doel: onze wijk leefbaar houden!	Voor de beantwoording omtrent de uitbreiding verwijzen wij u naar de beantwoording van zienswijze 1.1.	Nee
8	Tegen de voorliggende bestemmingsplannen heb ik grote bezwaren. Ik doe dan ook een dringend beroep op u om deze plannen niet aan te nemen.	Er wordt niet aangegeven welke bezwaren er zijn tegen de bestemmingsplannen. In de toelichting van beide bestemmingsplannen is gemotiveerd dat er wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening. Op basis van deze onderbouwing kan de gemeenteraad de bestemmingsplannen vaststellen.	Nee

3 Ambtelijke wijzigingen

Na de ter inzage legging zijn er een aantal omissies gevonden in het ontwerpbestemmingsplan. Deze omissies zijn gecorrigeerd in het definitieve bestemmingsplan. Het gaat om de volgende wijzigingen:

Artikelnummer	Was	Wordt	Toelichting
Artikel 1.16	Bed & breakfast	-	Dit begrip komt niet terug in de regels en is daarmee overbodig.
Artikel 3.1	a. Grasvelden, beplanting en andere vegetatie; b. Groenvoorzieningen	a. groenvoorzieningen	Onder groenvoorzieningen vallen grasvelden, beplanting en andere vegetatie. Het artikel in het ontwerpbesluit was dubbelop.
Verbeelding	De rand langs de oost-zuidgevel van het zuidblok was bestemd als groen.	De rand langs de oost-zuidgevel van het zuidblok is bestemd als verkeer-verblijfsgebied.	Langs het Zuidblok loopt een wandelpad rond het gebouw. Deze was bestemd als groenbestemming. Om de juiste verwachting te scheppen naar de buitenwacht willen we de rand aan de zuid- en oostkant die in het VO als wandelpad is ingetekend graag als verkeer-verblijfsgebied bestemmen.
Verbeelding	De weg tussen het midden- en zuidblok is opgenomen in het bestemmingsplan, maar de brug over het water ontbrak.	De brug tussen zuid en middenblok is in de verbeelding van het zuidblok opgenomen, inclusief bijbehorende regels (specifieke vorm van water – brug gemengd verkeer).	Door de brug en bijbehorende regels toe te voegen aan de verbeelding zijn de regels voor de weg tussen het midden en zuidblok in beide bestemmingsplannen hetzelfde.