

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan Hof van Poortugaal

1 Inleiding

1.1 Toelichting

Het ontwerpbestemmingsplan Hof van Poortugaal heeft van 22 december 2023 tot en met 15 februari 2024 ter inzage gelegen voor eenieder om een zienswijze op het plan in te dienen. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van maximaal 525 woningen ter plaatse mogelijk en geeft een geactualiseerd kader voor de zorgvoorzieningen.

1.2 Wettelijk kader

Het voornemen om maximaal 525 woningen te realiseren past niet binnen het vigerende bestemmingsplan Poortugaal Dorp. Om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken wordt dan ook een bestemmingsplanprocedure ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening doorlopen.

1.3 Zienswijze

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen. In deze periode stond voor eenieder de mogelijkheid open om hun zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan aan de gemeenteraad kenbaar te maken. Hierop zijn 17 reacties binnengekomen, waarvan 16 binnen de daarvoor gestelde termijn.

1.4 Opzet

Een uitwerking van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie treft u in hoofdstuk 2 aan. Per zienswijze is de inhoudelijke strekking daarvan zakelijk weergegeven. Vervolgens wordt per zienswijze de inhoudelijke reactie van de gemeente weergegeven. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de onderdelen die ten opzichte van het ontwerp zijn gewijzigd. Het betreft wijzigingen die voortkomen uit ingebrachte zienswijzen en ambtelijke wijzigingen.

2 Beantwoording zienswijzen

Indiener 1.	
Ontvangstdatum: 14 februari 2024	Ontvankelijk
Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1. De indiener van de zienswijze maakt zich zorgen over de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling op de in beheer zijnde waterleidingen in het plangebied. Er wordt verzocht ten allen tijden rekening te houden bij de inrichting met de voorwaarden die gelden op basis van de in het bestemmingsplan opgenomen dubbelbestemming Leiding – Water en de voorwaarden die horen bij de zakelijke rechten van opstal van de leidingbeheerder. Het is niet toegestaan om binnen de belemmerende strook zonder toestemming van de leidingbeheerder dergelijke werken of werkzaamheden zoals thans voorzien in de planvorming uit te voeren. Het is daarom van groot belang dat de leidingbeheerder vroegtijdig wordt betrokken in de planvorming om de mogelijkheden en onmogelijkheden te bepalen voor de slooffase, de bouwfase en de uiteindelijke inrichting van het terrein.	Er is in het plan aandacht voor de aanwezige waterleidingen van de leidingbeheerder en er zal ook gedurende het proces aandacht voor zijn. De dubbelbestemming Leiding – Water is bewust opgenomen ter bescherming van de aanwezige waterleidingen in het gebied. In de dubbelbestemming is een regeling opgenomen waarin vastligt dat er een omgevingsvergunning nodig is voor werken en werkzaamheden die de belangen van de leiding kunnen aantasten. Voor het verkrijgen van deze omgevingsvergunning dient advies gevraagd te worden van de leidingbeheerder. Op deze manier is de bescherming van de leidingen in het bestemmingsplan publiekrechtelijk geborgd. Er zijn gesprekken met Evides gevoerd over de ingediende zienswijze. Hierin heeft Evides haar zorgen naar voren gebracht aangaande enkele conflictpunten tussen de nieuwe ontsluitingsweg bij de sportvelden en de aanwezige waterleiding. Evides ziet graag dat bij het beoordelen van de gevolgen van werkzaamheden nabij de leiding dat de NEN 3650 wordt toegepast. Naar aanleiding hiervan wordt de regeling van de dubbelbestemming aangevuld. In artikel 14.4.4 wordt toegevoegd dat bij de adviesvraag van het college van B&W een onderbouwing op basis van NEN 3650 wordt aangeleverd aan de leidingbeheerder. Ook wordt aan de begripsbepalingen in artikel 1 de begripsbepaling NEN 3650 toegevoegd. Dit laat onverlet dat bij het opstellen van de stedenbouwkundige plannen en de inrichtingsplannen voor de openbare ruimte met de waterleidingbeheerder wordt afgestemd. Conclusie: de zienswijze is gegrond. Aan artikel 1 Begripsbepalingen wordt een nieuw begrip toegevoegd: 1.37 NEN 3650-1:2020 <i>Eisen voor buisleidingsystemen - Deel 1: Algemene eisen, versie 2020</i> De hierna komende begrippen worden vervolgens doorgenummerd. Artikel 14.4.4 Advies (van de dubbelbestemming Leiding – Water) wordt als volgt gewijzigd: De oorspronkelijke tekst onder 14.4.4 wordt sub a. en er wordt een nieuw sub b. toegevoegd: b. Bij de adviesaanvraag wordt een onderbouwing op basis van NEN 3650 aan de leidingbeheerder aangeleverd.
2. De indiener van de zienswijze vindt het huidige ontwerp voor de nieuwe ontsluitingsweg niet acceptabel. De nieuwe weg is voorzien bovenop een 1.400 mm ruwwaterleiding (een leiding met een essentiële functie voor de levering van water). Er zijn mitigerende maatregelen nodig. Het aanpassen van de leiding is een	Het bestemmingsplan biedt met het opnemen van de verkeersbestemming de kaders voor de nieuw aan te leggen weg. Het ontwerp voor de weg zal nog nader geconcretiseerd worden en civieltechnisch worden uitgewerkt. In dit kader wordt met de leidingbeheerder overlegd om te komen tot een civieltechnisch ontwerp waarbij het functioneren van de waterleiding mogelijk blijft en er geen schade ontstaat. De zienswijze leidt

bijzonder complexe operatie. Daarom wordt verzocht het ontwerp aan te passen.	niet tot wijziging van de verbeelding of regels van het bestemmingsplan. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
---	---

Indiener 2.	
<i>Ontvangstdatum: 15 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Regeling dubbelbestemming Verzocht wordt om bij de planvorming zorgvuldig te handelen en een zorgvuldige afweging te maken of de voorgenomen plannen passen binnen de vigerende wetgeving op het gebied van leiding. In dit kader is een voorstel gedaan voor enkele tekstuele wijzigingen aan de regeling van de dubbelbestemming voor de buisleiding.	De voorgestelde aanpassingen betreffen enkele verduidelijkingen van de regeling en worden overgenomen. De zienswijze leidt tot een tekstuele wijziging van artikel 13 van de regels van het bestemmingsplan. Conclusie: zienswijze is gegrond. Artikel 13 wordt gewijzigd.
2. Externe Veiligheid. Vanwege de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 zijn er nieuwe definities van kracht die van belang zijn. Verzocht wordt rekening te houden met de nieuwe definities, met name die van 'zeer kwetsbare gebouwen'. Gemeente Albrandswaard heeft een verantwoordelijkheid om een zorgvuldige afweging te maken en dient aan te tonen dat de beoogde ontwikkelingen passen binnen de gestelde externe veiligheidskaders.	De zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen. De rapporten worden daar waar dit nodig is geactualiseerd op de nieuwe definities. Ten aanzien van de nieuwe definitie zeer kwetsbare gebouwen dient opgemerkt te worden dat er met dit bestemmingsplan geen nieuwe klinieken mogelijk worden gemaakt binnen het aandachtsgebied van de buisleiding. De afbeelding waar in de ingediende zienswijze naar wordt verwezen, is niet de verbeelding van het bestemmingsplan maar een globale weergave van hoe het gebied is opgedeeld in zorg en wonen, afkomstig uit de toelichting. In de huidige situatie heeft bijna het hele plangebied een maatschappelijke bestemming. In het nieuwe bestemmingsplan wordt deze maatschappelijke bestemming voor de verschillende delen aan de westzijde van het plangebied gecontinueerd en is voor belangrijke groenstructuren de maatschappelijke bestemming gewijzigd in een groenbestemming. De zienswijze leidt niet tot wijziging van de verbeelding of regels van het bestemmingsplan. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 3.	
<i>Ontvangstdatum: 13 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Behoud van uitbreidingsmogelijkheid in de toekomst De druk op de TBS blijft onverminderd groot omdat het aantal opleggingen in de laatste jaren de beschikbare capaciteit te boven gaat en omdat de uitstroom zeer beperkt blijft. Er is behoefte aan uitbreidingsmogelijkheden in de toekomst om de TBS zorg op langere termijn te kunnen waarborgen. Hiervoor heeft de indiener van de zienswijze een nadere onderbouwing opgesteld waarin concreet is gemaakt welke bouwmogelijkheid gewenst is en hoe dit ingepast wordt in de aanwezige bossingel (Inpassingsplan Hof van Poortugaal, visiedocument, opgesteld door	De gemeente erkent het belang dat de kliniek op langere termijn hier kan blijven functioneren. Om ruimte te geven aan uitbreiding in de toekomst wordt op de verbeelding het bestemmingsvlak Maatschappelijk-1 uitgebreid aan de oostzijde van de huidige kliniek. Ook wordt een bouwvlak toegevoegd van ongeveer 7.000 m2 en ruimte geboden aan een ontsluitingsweg. Het bebouwingspercentage voor het bouwvlak in Maatschappelijk-1 wordt verlaagd naar 65%, zoals gevraagd in de nadere onderbouwing die is ingediend bij de zienswijze. De voorgestelde aanpassing zorgt ervoor dat er nog steeds een afschermende groenstrook aanwezig blijft. Er gaat door deze uitbreidingsmogelijkheid echter wel een deel van de hoofdgroenstructuur verloren.

'Ruimte voor Advies', d.d. 8 maart 2024). In aanvulling hierop is in juni 2024 een aangepaste versie van het inpassingsplan bij de gemeente ingediend (d.d. 13 augustus 2024)	Het verlies aan groenstructuur dient te worden gecompenseerd in het plangebied. Door de indiener van de zienswijze is een nadere onderbouwing opgesteld om tot de benodigde compensatie te komen. Met de op 13 augustus 2024 ingediende onderbouwing wordt meegewerkt. Bij dit voorstel wordt gecompenseerd in het plangebied op drie locaties. De verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan wordt hier op aangepast door op deze locaties de bestemming Groen-1 op te nemen in plaats van Maatschappelijk-2. Zie hiervoor Inpassings Plan Hof van Poortugaal (d.d. 13 augustus 2024) Conclusie: zienswijze is gegrond en leidt tot wijziging van de verbeelding.
2. Mogelijkheid van ontsluiting Forensisch Psychiatrische Kliniek aan de noordzijde.	Zie reactie onder zienswijze 3.1. Er is met de wijziging rekening gehouden met een ontsluitingsweg. Conclusie: zienswijze is gegrond en leidt tot wijziging van de verbeelding.
3. <i>Aanpassing bestemmingsomschrijving</i> De indiener van de zienswijze doet voorstellen om aan de bestemmingen Maatschappelijk-1 lid 1 sub a en Maatschappelijk-2 lid 1 sub het volgende toe te voegen: <i>'[...], waaronder forensische instellingen zoals bijvoorbeeld forensische verslavingsklinieken, forensische psychiatrische afdelingen, forensische psychiatrische klinieken en forensisch psychiatrische centra, waaronder TBS-instellingen.'</i>	De gevraagde wijziging ziet toe op een verduidelijking van wat er mogelijk is binnen de bestemmingen Maatschappelijk-1 en Maatschappelijk-2. Door de toevoeging van de gevraagde zinsnede aan de bestemmingsomschrijving in Maatschappelijk-1 is duidelijk dat het bestaande gebruik van de forensische zorg en de Tbs-instelling Kijvelanden hier is toegestaan. Het is echter niet de bedoeling om ook binnen Maatschappelijk-2 een Tbs-instelling toe te staan. Daarom wordt de zinsnede voor Maatschappelijk-1 volledig overgenomen en voor Maatschappelijk-2 wordt de zin aan het eind gewijzigd in: " , waaronder echter geen Tbs-instellingen." Conclusie: zienswijze is gegrond en leidt tot wijziging van de regels. De bestemmingsomschrijvingen van Maatschappelijk-1 en Maatschappelijk-2 worden aangepast.

Indiener 4.	
<i>Ontvangstdatum: 14 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Verschil programma en prestatieafspraken De indiener van de zienswijze wijst op een verschil tussen de aantallen sociale en middeldure woningen zoals genoemd in de toelichting bij het bestemmingsplan en het door hen gewenste programma. Ook zijn de volkshuisvestelijke beleidsdoelstellingen uit de Woonvisie en de afspraken uit de Prestatie afspraken onvoldoende geborgd in het ontwerpbestemmingsplan.	De verbinding die in deze zienswijze wordt gemaakt met de Prestatieafspraken die gemaakt zijn met de gemeente Albrandswaard is te begrijpen. Echter, de woningbouwontwikkeling op het Antesterrein is een marktinitiatief en de initiatiefnemer (Antes/Parnassia) streeft naar een businesscase waarin het negatief resultaat zo klein mogelijk is. Hierin voorziet het huidige programma . Van het programma zal 1/3 sociale woningbouw zijn, dit is ook in de regels geborgd en in een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. De gevraagde aanpassingen in het middenhuur segment zijn gelet op het negatief resultaat van het project niet wenselijk.

	De voorgenomen ontwikkeling Hof van Poortugaal is het grootste bouwproject in de gemeente Albrondswaard, met daarin, gelet op de bussinescase en de stedenbouwkundige randvoorwaarden, het maximale aantal sociale woningen. Hof van Poortugaal biedt een forse uitbreiding van de woningvoorraad van de woningcorporaties en de gemeente. De zienswijze leidt niet tot wijziging van de verbeelding of regels van het bestemmingsplan. Conclusie: zienswijze is ongegrond.
--	--

Indiener 5.	
<i>Ontvangstdatum: 28 februari 2024 (14 februari 2024 pro forma zienswijze ontvangen)</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Programma Het programma voldoet aan het vastgestelde woningbouwprogramma. Het aantal van 525 is iets meer dan het programma. Het aantal sociale huurwoningen (170) is vrijwel dezelfde verhouding. Het aantal middeldure woningen van 30 is beperkt. Dit stond niet in het vastgestelde programma. De indiener van de zienswijze wil opmerken dat het aandeel middeldure woningen in het gemeentebrede programma met 2% zeer beperkt is. De gemeente Albrondswaard heeft in maart 2023 de Regiodeal (ook Realisatieagenda genoemd) getekend met daarin onder andere opgenomen toe te werken naar een woningbouwprogramma vanaf 2025 met 2/3 betaalbaar (sociaal en middelduur) en 1/3 door corporaties (sociaal en middelduur). Gemeenten vragen we daarom hierop aan te sturen.	Zoals ook is beschreven in de reactie op zienswijze 4.1, is sprake van een projectontwikkeling waarbij wordt gestreefd naar een businesscase waarin het negatief resultaat zo klein mogelijk is. Hierin voorziet het huidige programma en het opgenomen aantal middeldure woningen is het maximaal mogelijke binnen de randvoorwaarden van de bussinescase en de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Van het programma zal 1/3 sociale woningbouw zijn, dit is ook in de regels geborgd en in een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. De gevraagde aanpassingen in het middenhuur segment zijn gelet op het negatief resultaat van het project niet wenselijk. De voorgenomen ontwikkeling Hof van Poortugaal is het grootste bouwproject in de gemeente Albrondswaard, met daarin, gelet op de bussinescase en de stedenbouwkundige randvoorwaarden, het maximale aantal sociale/middeldure woningen. Hof van Poortugaal biedt een forse uitbreiding van de woningvoorraad van de woningcorporaties en de gemeente. Op gemeentelijk niveau wordt verder gestuurd op de opgaven die volgen uit de Regiodeal. De zienswijze leidt niet tot wijziging van de verbeelding of regels van het bestemmingsplan. Conclusie: zienswijze is ongegrond.
2. Balansregeling Het plangebied ligt grotendeel binnen bestaand stads- en dorpsgezicht (BSD). De ontwikkeling van dit deel van het plangebied is niet in strijd met het provinciaal beleid voor ruimtelijke kwaliteit. Deelgebied 5 ligt buiten BSD en heeft bescherming Groene Buffer en Recreatiegebied (beiden beschermingscategorie 2). De bouw van woningen past niet binnen de bestaande gebiedsidentiteit en moet daarom worden gezien als transformeren (art. 6.9 lid 5 onder c). Transformeren binnen gebieden met beschermingscategorie 2 is in strijd met de Omgevingsverordening (art. 6.9 lid 9). Het	De gemeente is van mening dat er sprake is van een goede balans tussen de 'rode' ontwikkeling in het buffergebied/recreatiegebied en de groenblauwe hoofdstructuur die in het plangebied wordt ontwikkeld en ook juridisch verankerd. In de Nota van Uitgangspunten voor Hof van Poortugaal is een groenblauwe hoofdstructuur voorgesteld waarbinnen de nieuwe woongebieden zijn voorzien. De structuren sluiten aan op de bestaande groenstructuren. In het nieuwe bestemmingsplan is deze hoofdstructuur terug te zien doordat voor grote gebieden de huidige bestemming Maatschappelijk is gewijzigd in Groen-1 en Groen-2. In de toelichting van het bestemmingsplan is een uitgebreide onderbouwing opgenomen waarin de ontwikkeling is beoordeeld op basis van de

bestemmingsplan is in strijd met artikel 6.9 lid 1 van de Omgevingsverordening omdat er niet voldaan wordt aan het criterium dat de ruimtelijke kwaliteit per saldo gelijk moet blijven. De beoogde ontwikkeling in de groene buffer betekent een verslechtering van de ruimtelijke kwaliteit op deze plek. Tevens is het bestemmingsplan in strijd met artikel 6.9b, beschermingscategorie 2 Recreatiegebied. In de toelichting van het bestemmingsplan is niet duidelijk gemaakt dat het verlies aan ruimtelijke kwaliteit en recreatieve waarden elders in het plangebied gecompenseerd wordt door daar de (groene) kwaliteit te verbeteren. Tevens heeft het college onvoldoende rekening gehouden met de van toepassing zijnde richtpunten zoals bedoeld in artikel 6.9 lid 2 jo. 6.9 lid 5 van de Omgevingsverordening. Dit is in strijd met beleid van de provincie Zuid-Holland voor groene buffer en voor het bouwen buiten BSD. De indiener van de zienswijze ziet wel dat er elders in het plangebied, binnen de huidige grenzen van bestaand stads- en dorpsgezicht, groene kwaliteiten worden toegevoegd. Op de Antes locatie wordt voorgesteld om de locatie grotendeels openbaar te maken en onderdeel te maken te maken van het netwerk van groene ruimten en groene routes in aansluiting op de groene buffers. Daarmee wordt de functie groene buffer versterkt. De indiener van de zienswijzen ziet voor dit plan een oplossing om gebruik te maken van de balansregeling in artikel 7.86 van de Zuid-Hollandse omgevingsverordening (eerder maatwerkregeling genoemd onder art. 6.34 Omgevingsverordening ZH).	voorwaarden van de balansregeling. Ook is concreet toegelicht hoe dit juridisch is geborgd in het bestemmingsplan. Conclusie: zienswijze is gegrond. In de toelichting is een nadere onderbouwing gegeven van de toets aan de balansregeling.
3. Biodiversiteit De indiener wijst op artikel 7.45ca (kansen voor biodiversiteit) in de Zuid Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV): <i>“Een omgevingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, betreft daarbij de mogelijkheden voor het bevorderen van de biologische diversiteit”.</i> Aan het bovenstaande wordt in ieder geval voldaan, wanneer in het plan wordt omschreven hoe men vormt geeft aan de volgende punten (terug te vinden in de Handreiking Versterken van Biodiversiteit bij Stedelijke Ontwikkelingen): <i>A. Behoud en bescherm bestaande natuur</i> Het behouden van bestaande bomenstructuur en andere goed functionerende groenstructuren is van groot belang, omdat de ecologische waarde van o.a. bomen en struiken over tijd steeds meer wordt, in vergelijking met nieuwe aanplant. In	In de ontwikkeling van Hof van Poortugaal is ruime aandacht voor het vergroten van de biodiversiteit in het gebied, zoals is opgenomen in de Nota van uitgangspunten en in de toelichting van het bestemmingsplan. Bestaande groenstructuren en bomenstructuren worden in het nieuwe bestemmingsplan duidelijker vastgelegd dan voorheen door hier een groenbestemming aan toe te kennen. Deze groene structuur wordt uitgebreid met extra groenzones tussen de nieuwe woongebieden in. In totaliteit neemt het bestemde oppervlak aan groen in het bestemmingsplan flink toe. Ook in de herstructurering van de zorgfuncties is veel ruimte en aandacht voor groen tussen en rond de bebouwing. Behalve goed voor de biodiversiteit is dit namelijk ook zeer belangrijk voor een gezond en prettig woon- en leefklimaat. Voor de gebiedsontwikkeling is nog geen uitgewerkt ontwerp van de inrichting opgesteld, waarin is ingegaan op de kansen voor icoonsoorten en welke natuurtypen er in het gebied komen. De

het deelgebied gaan ook bestaande structuren verloren. <i>B. Ontwikkel een habitat voor (icoon)soorten en zorg voor basis kwaliteit natuur</i> Het aanwijzen van icoonsoorten bij het opstellen van ecologische plannen, kan helpen in het gericht leefgebied creëren voor soorten. De indiener iet dit graag terug in de verdere uitwerking van de plannen. Voor inspiratie, zie de icoonsoorten: Icoonsoorten - Provincie Zuid-Holland. <i>C. Realiseer voldoende ruimte voor natuur</i> Het is belangrijk dat er voldoende ruimte is voor natuur. In het plan dient dit gespecificeerd te worden. Er wordt gevraagd om op hoofdlijnen aan te geven welke natuurtypen gerealiseerd worden en hoe dit zich verhoudt tot de omvang van het plangebied. <i>D. Versterk en behoud groenblauwe structuren</i> In het plan verwerken hoe de groenblauwe structuren van de omgeving, in het plangebied verwerkt kunnen worden als fijnmazig groenblauw netwerk dat dient als ecologische verbindingzones voor relevante soorten. Denk aan bomenrij, waterlichamen, kruiden- en bloemrijke verbindingstrook, faunapassage, etc.	gebiedsontwikkeling zal via gronduitgifte de komende jaren over een langere periode tot stand komen. Het bestemmingsplan geeft de kaders op hoofdlijnen waarbinnen de ontwikkeling plaats zal vinden. De kwaliteit van de inrichting van het gebied en de nieuwe bebouwing komen in meer detail aan bod in het nog op te stellen beeldkwaliteitsplan, stedenbouwkundig plan en inrichtingsplan. Daarom is in de regels de verplichting opgenomen dat nieuwe woningen pas mogen worden vergund als er een stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan en inrichtingsplan voor de openbare ruimte is opgesteld. Om tegemoet te komen aan de zienswijze is aan deze verplichting toegevoegd dat in deze documenten het bevorderen van de biologische diversiteit betrokken moet worden. Zo is ook publiekrechtelijk verankerd dat er ingezet dient te worden op het bevorderen van de biodiversiteit. Conclusie: zienswijze is gegrond en leidt tot wijziging van de regels. Artikel 12.2.3 wordt aangevuld met dat in het stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan en inrichtingsplan een verantwoording dien te worden gegeven hoe de biodiversiteit wordt bevorderd.
4. Mobiliteit <i>A. Effecten N294</i> De indiener van de zienswijze verzoekt om in het mobiliteitsonderzoek uit te gaan van het prognosejaar van tenminste 2035 danwel 2040 om de effecten op het bovenliggend wegennet inzichtelijk te maken. Ook wordt verzocht om de effecten op de N492 (traject tussen Duifhuisweg – aansluiting A15) te onderzoeken. Van grof naar gedetailleerd (I/C verhouding spits en etmaal, kruispuntcapaciteit-wachtrijlengte, cyclustijd). Dit is gedeeltelijk al gedaan, maar voor het prognosejaar 2030. <i>B. Fietsontsluiting / STOMP</i> Daarbij wordt aanvullend gevraagd om in het mobiliteitsonderzoek en het bestemmingsplan in te gaan op de fietsontsluiting binnen en buiten het plangebied. Vanuit het gedachtegoed van STOMP zou de fietsontsluiting direct over de Schroeder van der Kolklaan kunnen lopen. <i>C. Fietsvoorzieningen stations</i> Graag aantonen of er voldoende fietsvoorzieningen naar en op Station Rhoon en Station Poortugaal zijn voor de verwachte OV-reizigers, hiermee komt er een aansluiting op het hoofdnet fiets langs de N492.	<i>A. Effecten N294</i> In aanvulling op het mobiliteitsrapport is een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De eerste paragraaf van de notitie gaat in op het planeffect met prognoses tot en met 2040 met daarbij een analyse van de afwikkeling op kruispunt Schroeder van der Kolklaan – Groene Kruisweg. Andere kruispunten verder weg worden hier niet in meegenomen. De aansluiting Groene Kruisweg is het moment dat de bijdrage van het plan afneemt tot niet meer significant en herleidbaar. Op deze kruising was het effect beperkt. Op de wegen en kruispunten hierna draagt het plan Hof van Poortugaal nog minder bij. Zodoende is dat niet verder onderzocht. <i>B. Fietsontsluiting</i> Afhankelijk van de bestemming en doel van de verplaatsing kunnen verschillende routes als fietsontsluiting worden gebruikt. Zo kunnen de Albrandswaardsedijk (west) en de Schroeder van der Kolklaan als verbinding naar het centrum (Poortugaal) en het metrostation functioneren. De Albrandswaardsedijk (oost) zorgt voor de verbinding met Rhoon. Het fietspad langs de sportvelden bedient beide kernen. De Albrandswaardsedijk (zowel oost als west) heeft samen met de Welhoeksedijk ook een recreatieve functie in het fietsnetwerk ten opzichte van het plangebied. Ook in de toekomst blijven we (vanuit het Mobiliteitsplan) scherp op waar we deze structuren kunnen versterken.

	<i>C. Fietsvoorzieningen stations</i> Vanuit het collegewerkprogramma lopen er diverse projecten om fietsgebruik (van en naar ov-haltes) te stimuleren. Een belangrijk onderdeel daarvan is ook de aanpak van de ov-haltes (in samenwerking met RET en MRDH). Hierbij wordt een kwaliteitsslag geslagen als het gaat om de haltes zelf. De openbare ruimte wordt aangepakt en er worden nieuwe veilige grotere stalplaatsen gerealiseerd om het fiets- en ov-gebruik aan te moedigen/faciliteren. Met de RET en de MRDH zijn en blijven we in nauw contact om het openbaar vervoer zo goed mogelijk in te zetten en te benutten voor een beter bereikbaar Albrandswaard. Zo houden we in de reacties op het vervoerplan 2025 én de toekomstige ov-concessie rekening met ontwikkelingen als Hof van Poortugaal. Conclusie: zienswijze is ongegrond.
5. Parkeernorm sociale woningen Door het toevoegen van 525 woningen is geen sprake van rest bebouwde kom. Volgens de indiener van de zienswijzen is de ontwikkeling te vergelijken met een wijk als Poortugaal Zuid. In artikel 6.10 b van de provinciale verordening is opgenomen dat de parkeernorm voor sociale huur dient uit te gaan van maximaal 0,7 pp per woning. Hier kan alleen van worden afgeweken als de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld. De indiener merkt op dat dit niet het geval is en verzoekt de gemeente om de parkeernorm voor sociale woningen omlaag te stellen naar 0,7 pp/woning.	Binnen het project 'Hof van Poortugaal' worden circa 525 woningen gebouwd. Bij het bestemmingsplan dat hiervoor wordt opgesteld hoort een verkeerskundige onderbouwing, waarvan parkeren een onderdeel is. In de gemeente Albrandswaard wordt momenteel aan een mobiliteitsplan gewerkt waarin ook een nieuwe parkeernota wordt opgenomen. In het oude verkeer en vervoerplan was dit ook een onderdeel, maar omdat deze dateert uit 2012 anticipeert dit beleidsstuk niet meer voldoende op de actuele verkeerskundige gevolgen van ontwikkelingen. De provincie Zuid-Holland heeft in haar omgevingsverordening beleidsregels opgenomen die maatgevend zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen (sociale woningbouw en stationsomgevingen), tenzij op gemeentelijk niveau eigen beleidsregels voor wat betreft parkeren zijn vastgesteld. Van het provinciale beleid kan worden afgeweken als er 'data-gedreven' parkeernormen worden gebruikt. Daarbij moet aanvullend worden onderbouwd waarom deze normen toepasbaar zijn voor de ontwikkeling in kwestie. Van de ontwikkeling 'Hof van Poortugaal' bestaat een deel van het programma uit sociale huur. In de provinciale omgevingsverordening is een algemene norm opgenomen van 0,7 parkeerplaats per woning. We willen als gemeente het autogebruik verminderen, maar zijn hierbij wel opzoek naar een kader dat past bij Albrandswaard. Zodoende kijken we naar bestaande situaties binnen (of net buiten) de

	gemeente die qua aard en schaal vergelijkbaar zijn. Daarvoor gebruiken we de volgende uitgangspunten: 1. De ontwikkeling ligt op vergelijkbare (loop-/fiets)afstand van een hoogwaardige voorziening (metrohalte, HOV-bushalte); 2. De ontwikkeling ligt op vergelijkbare (loop-/fiets)afstand van voorzieningen (supermarkt, sportvereniging, horeca); 3. Het gebied waarin de ontwikkeling ligt heeft een representatief aantal vergelijkbare (woning)typologieën; Vergelijkbare situatie Voor data-gedreven parkeernormen gebruiken we tool van de provincie Zuid-Holland (www.passendeparkeernorm.nl), die gebaseerd is op daadwerkelijk autobezit. Voor Hof van Poortugaal zijn gegevens van Rhooon-Zuidoost vergeleken. Beide locaties hebben een vergelijkbare afstand tot voorzieningencentra en hoogwaardige OV-voorzieningen. In Rhooon-Zuidoost is een passende parkeernorm voor sociale huur appartementen van 1,0 pp / woning (excl. bezoekersparkeren). Op basis van deze vergelijking is ervoor gekozen om voor Hof van Poortugaal ook een norm van 1,0 pp/woning toe te passen voor bewoners en 0,3 pp/woning voor bezoekers. In totaal komt daarmee de parkeernorm voor sociale huur appartementen op 1,3 pp/woning. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
--	--

Indiener 6.	
Ontvangstdatum: 25 januari 2024	Ontvankelijk
Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1.a. Locatiekeuze De indiener van de zienswijzen vindt de keuze van de locatie onvoldoende doordacht, onderbouwd en toegelicht. De plannen om de wijk te bouwen zijn in strijd met het vigerend beleid van het rijk en provincie Zuid-Holland om de ruimte in het bestaand dorps- en stadsgebied te benutten. Door de grote afstand tot de dorpskernen van Rhooon en Poortugaal zullen de toekomstige bewoners op de auto aangewezen zijn voor werk en voor het bezoeken van voorzieningen (onderwijs, .	De locatie Antes in Poortugaal is ruim 100 jaar in gebruik voor psychische en forensische zorg en is in de geschiedenis steeds groter geworden. De meeste zorgpanden op de locatie dateren uit de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw. Door concentratie van de kernactiviteiten en herordening van de zorgfuncties is het mogelijk om binnen het plangebied het gebied voor maatschappelijke functies te verkleinen. Dit bood kansen voor zogenaamde omgekeerde integratie, waardoor de zorglocatie meer onderdeel wordt van de maatschappij en er woningbouw op een deel van het terrein mogelijk is. Het afstoten van gronden ten behoeve van woningbouw vormt tegelijk ook een kostendrager voor alle benodigde investeringen op het maatschappelijke deel, waaronder de noodzakelijke vernieuwing van (ondergrondse) infrastructuur. Het grootste deel van het plangebied is aangewezen als bestaand stads- en dorpsgebied en door de ontwikkeling van woningen hier wordt juist ingezet op het zo goed mogelijk benutten van het bestaand stedelijk gebied. De woningbouwopgave in de gemeente is groot en het plan draagt in positieve zin bij aan de opgave.

	Ook zijn er dicht bij de kernen van Poortugaal en Rhoon geen binnenstedelijke gebieden beschikbaar waar een dergelijk aantal van 525 woningen kan worden gerealiseerd. Bij het bepalen van de verkeerskundige gevolgen is rekening gehouden met de ligging van het plangebied ten opzichte van de dorpscentra met voorzieningen. Ook zijn er voorzieningen in de buurt, zoals de sportvelden en kinderopvang en is de dichtstbijzijnde basisschool op 1,2 km gelegen. En in het plangebied is binnen de maatschappelijke bestemming ruimte voor kleinschalige voorzieningen bij zorgfuncties, waaronder bijvoorbeeld dienstverlening, horeca en detailhandel en kleinschalige bedrijven. Het plangebied is gelegen direct tegen Poortugaal aan en voorzieningen zijn nabij gelegen op ongeveer 1,5 kilometer afstand. Dit is op de fiets goed te doen (+/- 5 min). Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
<i>1.b. Ecologie</i> De ecologische quickscan is onvoldoende om de aanwezige natuur in beeld te brengen. Er is door de indiener een lijst toegevoegd met waargenomen vogelsoorten. Er wordt verzocht om een diepgaander onderzoek, waarbij ook wordt ingegaan op lichthinder op soorten en gebieden.	In de Quickscan Wet natuurbescherming Antes- Locatie en Quickscan Wet natuurbescherming ontsluitingsroute zijn de effecten van de ontwikkelingen getoetst aan de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000- gebied 'Oude Maas'. In dat gebied zijn geen specifieke instandhoudingsdoelstellingen voor broedvogels. De zienswijze gaat in op de broedvogels in het Natura-2000 gebied, maar deze zijn niet strenger beschermd dan broedvogels in het plangebied. In het plangebied is onderzoek uitgevoerd naar enkele soorten met jaarrond beschermde nesten, zie het uitgevoerde nader onderzoek. Indien noodzakelijk zijn daarvoor maatregelen uitgewerkt en wordt eventueel een ontheffing aangevraagd. Er is geen reden om aan te nemen dat het onderzoek onvolledig is. In het ecologisch onderzoek is zowel de aanlegfase als de gebruiksfase beoordeeld, waarbij ook is gekeken naar verstoring van het project als het in gebruik is (dus incl. licht). Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
<i>1.c. Identiteit</i> Daarnaast wordt door het plan de identiteit van Poortugaal niet versterkt en voldoet het niet aan het uitgangspunt om te clusteren. In het gemeentelijk beleid van de gemeente Albrandswaard wordt de prioriteit gegeven voor ruimte voor maatwerk in plaats van standaard woningbouw. In de structuurnota van gemeente Albrandswaard wordt gesproken over; van meer naar beter, identiteit van de dorpen Rhoon en Poortugaal versterken en clusteren.	In de Structuurvisie is een kernkoers gegeven, gericht op vijf pijlers. Pijler 3 is Clusteren. De opgave die de structuurvisie hierin beschrijft is om ervoor te zorgen dat elke dorpskern een aantrekkelijke bestemming vormt met een eigen maatschappelijk en commercieel voorzieningenpakket. Hierbij wordt gezocht naar slimme clusteringen van voorzieningen. Het gaat zodoende niet om het clusteren van woningbouw. Het bestemmingsplan geeft de regels voor bouwmassa en gebruik, maar niet over vormgeving en materialisatie. Er wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld, waarin uitgangspunten worden gegeven voor de architectuur en uitstraling. De architectuur zal in het gebied eenzelfde handtekening krijgen met

	ruimte voor maatwerk. Ook zal bebouwing een relatie moeten aangaan met de groenblauwe omgeving, bijvoorbeeld door veranda's. Maatwerk is ook mogelijk in woningtypen en woonvormen. Er is voor het plangebied gekozen voor intensiveren door het concentreren van zorgruimte en toevoegen van woningen. Zo ontstaat een divers leefmilieu met volop ruimte voor een kwalitatieve buitenruimte. En benutten we stedelijk gebied beter en versterken we het dorp. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. Financiële onderbouwing De betrokkene heeft een zienswijze ingediend over de financiële onderbouwing van het plan. Aangegeven wordt dat de financiële onderbouwing van het plan onvoldoende wordt gevonden en dat de onderbouwing een onvermijdelijk substantieel tekort verhuult. De indiener van de zienswijze vraagt om een overzicht van de mogelijke opbrengsten van ozb en de kosten van uitkering aan toekomstige bewoners van de woningen. Daarnaast wordt geen informatie geven in het plan over de samenhang met de dorpskernen qua parkeerplaatsen (parkeerbalans), winkels of scholen. Volgens de indiener van de zienswijze is geen rekening gehouden met planschadeclaims wegens waardevermindering van de omliggende woning c.q. gemeentelijk monumenten aan de Albrandswaardsedijk. "Wat ontbeert is een omgevingsvisie met daarop gebaseerd een omgevingsplan en omgevingsprogramma.	Voor kosten als die voor het onderhoud aan het nieuw toe te voegen openbaar gebied, bouw van scholen en eventuele uitkeringen aan toekomstige bewoners dient de Algemene Uitkering die de gemeente jaarlijks van de rijksoverheid ontvangt. Deze uitkering wordt per jaar berekend en houdt rekening met veel factoren, waaronder het inwoneraantal en areaal openbare ruimte. Dergelijke kosten maken geen deel uit van de beoordeling van de economische uitvoerbaarheid van het plan. De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt en er zijn afspraken gemaakt met de initiatiefnemer over eventuele planschade. Ook heeft het college vastgesteld dat de grondexploitatie van de initiatiefnemer haalbaar is en op basis van deze constatering het bestemmingsplan aangeboden aan de gemeenteraad. Deze grondexploitatie is geheim en kan niet worden gedeeld. Voor de gebiedsontwikkeling is een Nota van Uitgangspunten opgesteld en een Ontwikkelstrategie. De Nota van Uitgangspunten is op 6 februari 2023 vastgesteld door de gemeenteraad en de Ontwikkelstrategie op 2 oktober 2023. Daarmee heeft de gemeenteraad de ruimtelijke kaders voor de gebiedsontwikkeling vastgelegd. Op basis daarvan is een bestemmingsplan opgesteld, welke in december 2023 als ontwerp ter inzage is gelegd. Op basis van het overgangsrecht van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplantraject afgerond onder de regels uit de Wet ruimtelijke ordening. Er is zodoende geen omgevingsplan opgesteld en ook geen omgevingsvisie of omgevingsprogramma. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
3. Waterhuishouding De betrokkene heeft een zienswijze ingediend waarin zorgen worden geuit over de oplossingen voor de afwatering van het plangebied. In de bestaande situatie is de afwatering onvoldoende. Dit wordt in de watertoets ook beschreven. De indiener vraagt om een onderzoek naar mogelijke oplossingen voor de afwatering.	De watertoets is bedoeld om te toetsen of een plan nadelig gevolgen heeft voor de waterhuishouding. Het bestemmingsplan hoeft niet de huidige problemen op te lossen. In het waterhuishoudkundigplan staat voor het grotere peilgebied nog een opgave van 0,07 hectare wateroppervlak voor de compensatie. Daarvoor zijn twee realistische opties benoemd. Het plan is besproken met het waterschap en zij hebben de keuze voor deze twee opties akkoord bevonden.

	Voor het kleine peilgebied is er een opgave van 0,06 hectare wateroppervlak. Daarbij is gezegd dat vergroten van de vijver weinig effect heeft, als die afvoert naar het lage gelegen gebied. In het kleine peilgebied is voorgesteld om de berging in de vijver beter te benutten door een gestuurde stuw te plaatsen. Door het plaatsen van een gestuurde stuw wordt het water langer vastgehouden. Deze oplossing is ook voorgedragen aan het waterschap en akkoord bevonden. Daarnaast heeft het kleine peilgebied geen invloed op de bestaande woningen. Met de ontwikkeling van de nieuwe woningen is het de bedoeling de riolering op het Antes-terrein te vervangen, door een gescheiden stelsel (hemelwater en afwaterwater gescheiden). Daarmee kan de waterhuishouding in het plangebied verbeterd worden. Daarnaast zal er tijdens nadere uitwerking ook aandacht zijn voor ontwatering. De bestaande woningen zijn woningen met een oude riolering in de achtertuin. Er zijn problemen bekend bij de riolering. Dit valt buiten de scope en grens van het nieuwe bestemmingsplan voor het Hof van Poortugaal. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. Gemeentelijk monument De woningen op de Albrandswaardsedijk (vanaf nr. 70 tot nr. 106) zijn gemeentelijk monument. De indiener van zienswijze uit zijn zorgen over de mogelijk negatieve gevolgen van de ontwikkeling op het aanzicht van de monumenten. De toepasselijke regelgeving inzake bescherming van Rijks- en Gemeentemonumenten wordt genegeerd met miskenning van de nota Albrandswaard/Monumenten.nl /Gemeentebld 2020,175506,(hierna "de nota"). Daarnaast is er kans op schade aan woningen door de hei werkzaamheden.	De woningen aan de Albrandswaardsedijk 70 tot 106 liggen buiten het plangebied. Er zijn in het plan geen ingrepen gepland aan de gemeentelijke monumenten. Voorafgaand aan de realisatie van de deelprojecten zal een risicoanalyse worden opgesteld, waarbij ook in beeld wordt gebracht of er nabijgelegen gebouwen zijn die mogelijk schade kunnen oplopen als gevolg van de bouw- en aanlegwerkzaamheden. Dit risico is vaak beperkt tot gebouwen in de directe omgeving van de bouwlocatie. Per fase wordt op basis van de risicoanalyse bepaald of nulmetingen moeten worden uitgevoerd bij belendende panden, en of preventieve maatregelen nodig zijn. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt primair bij de uitvoerend partijen, dus de exacte uitvoering kan variëren. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Bodemkwaliteit De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over de geconstateerde verontreinigingen met PCB en PAK ter plaatste van boring 13-3 (150-200).	De sterke verontreiniging (630 mg/kg d.s.) van het grondwater met barium is tijdens het verkennend bodemonderzoek aangetoond bij peilbuis 54 (filterstelling op 3,5 – 4,5 m onder maaiveld). In het grondwater van de bemonsterde peilbuizen zijn verhoogde waarden voor troebelheid gemeten (>10 NTU). De verhoogde troebelheid is vermoedelijk veroorzaakt door in suspensie zijnde gronddeeltjes. De verhoogde gemeten waarden met barium zijn daarmee naar alle waarschijnlijkheid deels veroorzaakt door verhoogde concentraties/ zwevende gronddeeltjes en niet door de werkelijke concentraties in het grondwater. Zoals aangegeven in de rapportage komen verhoogde concentraties aan barium in zowel de grond als het grondwater van nature verhoogd voor. Om deze reden zijn ook geen

	normen (grenswaarde voor verontreiniging) vastgesteld voor barium in grond en grondwater (Bodemplus). Gezien barium van nature verhoogd voorkomt is een herbemonstering van het grondwater daarom achterwege gelaten. Bij een herbemonstering is sprake van een langere standtijd van de peilbuis, waardoor de zwevende deeltjes meer tijd hebben om te stabiliseren. Bij een herbemonstering zal naar alle waarschijnlijkheid sprake zijn van een lagere troebelheid en daarmee een lagere concentratie barium in het grondwater. De sterke verontreinigingen met PAK (130 mg/kg d.s.) en PCB (1,6 mg/kg d.s.) zijn tijdens het verkennend bodemonderzoek aangetoond bij boring 13 in een matig slibhoudende en sporen plastic-houdende laag zand (1,5 tot 2,0 m onder maaiveld). In de bijlage is de locatie van boring 13 en de boringen die er omheen gezet zijn weergegeven. Om de omvang van de verontreiniging ter plaatse van boring 13 vast te stellen is onderzoek in verticaal (boring 13) en horizontaal vlak (boringen 101 t/m 106) uitgevoerd. Hierbij zijn zowel in horizontale als verticale richting hooguit licht verhoogde gehalten PAK en PCB aangetoond. Vanwege de geringe omvang zijn er geen humane risico's aanwezig en is er tevens ook geen saneringsnoodzaak conform de Omgevingswet. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6. Participatietraject De indiener van de zienswijze vindt het participatietraject onvoldoende. Het is voornamelijk gestuurd door Antes/ Parnassia. In de bijeenkomsten werden keuzes voorgelegd waarover een voorkeur kon worden uitgesproken. De indiener uit zijn zorgen over dat gemeente geen actieve rol heeft gehad in het participatie traject.	Het initiatief van deze ontwikkeling ligt bij een marktpartij. Door de initiatiefnemer Antes is in samenwerking met de gemeente Albrandswaard in 2021 een participatietraject opgestart. In de periode 2021 tot en met 2023 hebben verschillende participatiemomenten plaatsgevonden. Aan de start van het traject is een website opgericht en zijn huis-aan-huisbrieven verzonden. Ook heeft er een online peiling plaatsgevonden met daaropvolgend zogenoemde halfuurgesprekken met omwonenden (vanwege de coronapandemie waren deze online). Als onderdeel van de participatie hebben twee excursies plaatsgevonden naar de locatie Duin en Bosch in Castricum en de locatie Woonzorgpark Bloemendaal. Deze locaties zijn voorbeelden waar wonen en zorg samengaan. Als vervolg op het eerste participatietraject zijn drie bijeenkomsten gehouden in 2023 voor omwonenden. Tijdens deze bijeenkomsten zijn verschillende onderwerpen besproken, zoals verkeer, woonbebouwing, groen, beeldkwaliteit en sociale veiligheid. De rol van de gemeente is om af te wegen of er voldoende participatie heeft plaatsgevonden en de verschillende belangen af te wegen. Tijdens de behandeling van de Nota van Uitgangspunten en de Ontwikkelingsstrategie is ruimte geweest om in te spreken. Daarnaast is de gemeente in gesprek geweest met de bewoners naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen. Daarmee acht de gemeente dat er voldoende ruimte voor participatie is geboden. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

--	--

Indiener 7.	
<i>Ontvangstdatum 14 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. de (juridische) positie van de initiatiefnemer; de rechtmatigheid verwerving gronden. De indiener van de zienswijzen wijst op de aankoop en verkoop van de gronden.	De initiatiefnemer Antes is eigenaar van de betrokken gronden, waarop deze haar plan wil realiseren. De gemeente heeft dit geverifieerd en vastgesteld in de openbare registers. De gemeente heeft geen enkele aanleiding om te twifelen aan de rechtmatigheid van de transactie waarbij het bloot eigendom is geleverd van gemeente Rotterdam aan initiatiefnemer. Bovendien is voor het bestemmingsplan niet relevant wie eigenaar is van de grond. Indien een perceel binnen het plangebied van eigenaar wisselt, heeft dit geen invloed op het bestemmingsplan zelf: de bestemming wijzigt niet. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. Participatie traject met omwonenden. De indiener van de zienswijze uit zijn zorgen over het participatie traject. De indiener uit zijn twijfels over de onafhankelijkheid van de betrokken adviesbureaus (STAAT, Goudappel)	Zoals in zienswijze 6.6 is beschreven is door Antes in samenwerking met de gemeente Albrandswaard in 2021 een participatietraject opgestart. In de periode 2021 tot en met 2023 hebben verschillende participatiemomenten plaatsgevonden. Aan de start van het traject is een website opgericht en zijn huis-aan-huisbrieven verzonden. Ook heeft er een online peiling plaatsgevonden met daaropvolgend zogenoemde halfuurgesprekken met omwonenden (vanwege de coronapandemie waren deze online). Als onderdeel van de participatie hebben twee excursies plaatsgevonden naar de locatie Duin en Bosch in Castricum en de locatie Woonzorgpark Bloemendaal. Deze locaties zijn voorbeelden waar wonen en zorg samengaan. Als vervolg op het eerste participatietraject zijn drie bijeenkomsten gehouden in 2023 voor omwonenden. Tijdens deze bijeenkomsten zijn verschillende onderwerpen besproken, zoals verkeer, woonbebouwing, groen, beeldkwaliteit en sociale veiligheid. De gemeente twijfelt niet aan de deskundigheid en onafhankelijkheid van de betrokken adviesbureaus. Zij zijn bij het uitvoeren van de onderzoeken gehouden aan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving. De gemeente is ambtelijk betrokken geweest bij de totstandkoming van de onderzoeken door advies te geven over de uitgangspunten en er

	heeft ook ambtelijke controle plaatsgevonden van de rapporten (door specialisten van de gemeente en/of de omgevingsdienst). Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
3. De betrokkene heeft een zienswijze ingediend waarin de zorgen over verkeersoverlast op de Albrandswaardsedijk worden geuit. Door de ontwikkeling van Hof van Poortugaal in cumulatie met de toename van verkeer van Antes en Fivoor zal dit tot een toename van overlast, hinder, gevaar en schade vormen voor de omwonenden. Al 22 jaar geleden is er een maximum snelheid van 30 km/u op de Albrandswaardsedijk ingevoerd, maar er wordt niet gehandhaafd. De indiener stelt een oplossing voor om het doorgaande verkeer van de Albrandswaardsedijk om te leiden via het plangebied van Hof van Poortugaal. Deze oplossing is bij de gemeente bekend onder de naam "het Achterom". Door gelijktijdige aanleg van "het Achterom" en de voorgenomen ontsluitingsroute van het nieuwe woongebied worden twee vliegen in een klap bereikt, mede gefinancierd uit de grondexploitatiewinst van initiatiefnemer. Daarmee zal de verkeershinder op de Albrandswaardsedijk bij de woning van de indiener van de zienswijze afnemen.	Voor de aanleg van de voorgestelde extra verkeersontsluiting in het plangebied, het zogenaamde 'Achterom', heeft de gemeente geen grond om de kosten hiervoor te verhalen op de initiatiefnemer van het bestemmingsplan, aangezien het verkeer dat via het Achterom zou worden afgewikkeld, niet afkomstig is van nieuwe ontwikkelingen die door het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, maar van bestaande functies die onder het vigerend bestemmingsplan reeds mogelijk zijn. De gemeente zou het initiatief kunnen nemen om voor eigen rekening het Achterom aan te leggen en daarvoor de grond te verwerven. Omdat uit de verkeersonderzoeken naar voren komt dat dit niet nodig is om te komen tot een acceptabele verkeersafwikkeling, wordt er niet overgegaan tot de aanleg van het Achterom. De gemeente heeft naar aanleiding van de zienswijze wel nader onderzocht of het mogelijk is om het verkeer van en naar Antes/Fivoor over de al opgenomen nieuwe ontsluitingsweg in het plangebied te leiden, om zo tot verdere afname van verkeer over de Albrandswaardsedijk te komen en tegemoet te komen aan de zorgen die leven bij de bewoners. Hiervoor is in de door Goudappel opgestelde notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' (d.d. 20 maart 2024, kenmerk 20240320.017517.N01.01) ingegaan onder het kopje 'Alternatieve ontsluiting Fivoor via Hof van Poortugaal'. Deze notitie is opgenomen als bijlage bij de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Uit het onderzoek volgt dat met het extra verkeer van Fivoor de verkeersintensiteit op de nieuwe wegen in Hof van Poortugaal aan de bovenkant van het maximaal wenselijke zit, met name op het meest oostelijke deel van de Albrandswaardsedijk Delta. Het is daarmee inpasbaar, met aandacht voor de kruispuntinrichting (gelijkwaardig of geregeld). Om het verkeer van Fivoor over de wegen van Hof van Poortugaal te leiden, wordt er een aanpassing op de verbeelding doorgevoerd om zo ruimte te geven aan een extra verbinding tussen de Kijvelandsekade en de nieuwe hoofdontsluiting in het woongebied. Hier is een de bestaande weg gelegen die met de Kijvelandsekade verbonden is, maar waar in het ontwerpbestemmingsplan voor was gekozen om deze af te sluiten en een groenbestemming op te nemen. Conclusie: de zienswijze is ongegrond maar er is wel gekozen voor een wijziging van het bestemmingsplan. De verbeelding wordt aangepast. Tussen de Kijvelandsekade en de nieuwe hoofdontsluiting komt een extra verbinding welke wordt aangeduid met de aanduiding 'weg' op de verbeelding. Een deel van de bestemming Groen-1 wordt daarvoor gewijzigd in Groen-2.

4. De opgenomen kadastrale nummers en percelen lijken niet te kloppen.	Na de koop zijn er meerdere splitsingen geweest van kadastrale nummers. Daardoor zijn hernummeringen geweest. Het gaat om de huidige nummers. Deze zijn nogmaals gecontroleerd en zijn correct. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Rol van het bestuur is dubieus gebleken in het overleg met omwonenden en in publieke uitspaken. Er is een goede terugkoppeling gemist van eerder aangedragen verkeerskundige oplossingen aan het bestuur.	De zorgen van de bewoners worden begrepen. Naar aanleiding van de zienswijze is nadere afstemming geweest met de bewoners aan de Albrandswaardsedijk. Er zijn voor een deel diverse maatregelen genomen om de verkeersintensiteit op de Albrandswaardsedijk af te nemen en de snelheid te verlagen. Zoals ook aangegeven in de reactie op zienswijze 6.6 en 7.2 is er door Antes in samenwerking met de gemeente Albrandswaard een uitgebreid participatietraject geweest en is op meerdere momenten terugkoppeling geweest. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6a. Gekozen ontsluiting Hof van Poortugaal, z.g. "haakse variant" De gekozen voorkeur voor de ontsluiting geeft niet/onvoldoende aan op welke wijze het hoogteverschil van minimaal 3,6 meter op beschikbare, beperkte afstand, verkeerstechnisch zal worden gerealiseerd.	De zienswijze betreft een vraagstuk voor de civiele uitwerking. Het voorliggende bestemmingsplan biedt ruimte voor de realisatie van de nieuwe weg door een verkeersbestemming op te nemen. Er is op hoofdlijnen alvast nagedacht of de overbrugging van het hoogteverschil mogelijk is en wat dit ruimtelijk gezien betekent. In de tekening die is opgenomen als bijlage 5 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat het hoogteverschil wordt overbrugd door een helling, die voldoet aan de aanbevolen hellingspercentage van 5%. Met een totale lengte van 90 meter kan hiermee het hoogteverschil worden overbrugd. Daarmee is voldoende zekerheid dat de uitvoering mogelijk is. Voor het project zal zoals gebruikelijk is, na vaststelling bestemmingsplan, nog een nadere civiele slag worden gemaakt om al deze zaken in meer detail uit te werken. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6b. Alvorens er bouw- en ontwikkelingsactiviteiten op de Antes locatie worden uitgevoerd, dient de gekozen ontsluitingsweg te zijn aangelegd en voor gebruik gereed te zijn. Door de indiener van de zienswijze wordt aangegeven dat dit een eerdere toezegging is van het bestuur.	De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt. De nieuwe Sportveldweg is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het uitgangspunt is om de aanleg van de nieuwe Sportveldweg gelijk op te laten gaan met de gebiedsontwikkeling. Uit de verkeersonderzoeken volgt dat er geen noodzaak is om de nieuwe Sportveldweg al gerealiseerd te hebben voordat gestart wordt met de bouw van de nieuwe woningen. Zodoende is dit niet als verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. De gemeente neemt aan dat de zorgen vooral liggen bij hinder vanwege bouwverkeer (zwaarder vrachtverkeer). Met de initiatiefnemer is afgesproken dat het bouwverkeer via de nieuwe toegang van het Antesterrein zal gaan lopen. Daarmee zal de hinder op de Albrandswaardsedijk beperkt worden. De route van bouwverkeer maakt echter geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.

	Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
7. Oostelijk, ter plaatse van de ingang van het Antesterrein is in het verleden langdurig een varkenshouderij in exploitatie geweest, waarvan de stallen bedekt waren met asbesthoudend materiaal. Bij de sloop destijds was gevaar van asbest nog niet algemeen erkend. De asbesthoudende platen zijn destijds ter plaatse in stukken gehakt en grotendeels afgevoerd. Met achterlaten van aanzienlijke hoeveelheid asbesthoudend restafval. Het ontwerp bestemmingsplan geeft geen enkele actie/advies aan hieromtrent. Het bestuur is verondersteld kennis te hebben van deze kwestie.	Er is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor het plangebied Hof van Poortugaal (IDDS, 4 augustus 2023, kenmerk A1335/rap2). In dat onderzoek is ook ingegaan op het voorkomen van asbest in het onderzoeksgebied. Er heeft veldonderzoek plaatsgevonden waarbij het maaiveld visueel beoordeeld is op het voorkomen van asbestverdachte materialen. Uit het onderzoek kwam het advies naar voren om een perceeldekkend asbest in grondonderzoek uit te voeren. Dit is vervolgens uitgevoerd gecombineerd met een nader bodemonderzoek (IDDS, 27 september 2023, kenmerk A1335/BJO/rap4). Er zijn door het hele onderzoeksgebied asbestinspectiegaten gegraven, waarbij op plekken waar puindempingen bekend zijn, extra inspectiegaten zijn gemaakt (zie het boorplan bij het onderzoek). Uit dit gebiedsdekkend asbestonderzoek is naar voren gekomen dat in het vrijgegraven en geïnspecteerde materiaal uit inspectiegaten geen asbestverdacht materiaal is aangetroffen. En in de onderzochte grondmengmonsters (fijne fractie) zijn ook geen verhoogde asbestgehalten aangetoond. Het aangetoonde gewogen gehalte asbest in de grond ($<0,4$ mg/kg ds) is lager dan $0,5 \times$ de interventiewaarde (50 mg/kg ds), en vormt daarmee geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader onderzoek asbest. Geconcludeerd wordt dat geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging met asbest in de grond. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
8. De indiener van de zienswijze wijst er op dat voor iedereen te zien is dat de zorglocatie in Castricum en Hof van Poortugaal, hoe goed bedoeld "appels en peren" vergelijken is.	Waar de indiener van de zienswijze op doelt betreft de vergelijking van ruimtelijke kwaliteit bij de locatie van Parnassia in Castricum. Daar heeft een vergelijkbare ontwikkeling van herstructurering van een zorgterrein met het toevoegen van woningbouw plaatsgevonden. Het bestuur heeft deze locatie bezocht en was onder de indruk van de landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit. Er zijn overeenkomsten in de ontwikkelaanpak en borging van hoe de kwaliteit tot stand zal komen. De kenmerken zijn wel anders. De locatie in Castricum kent natuurlijk andere landschappelijke kenmerken dan het plangebied in Poortugaal. Dit is ook in de Nota van Uitgangspunten terug te vinden en zal in meer concrete mate ook tot uiting komen in de specifiek voor Hof van Poortugaal nog op te stellen Beeldkwaliteitsplan, Stedenbouwkundig Plan en Inrichtingsplan. In die documenten zal de na te streven kwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte beschreven worden. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
9. Het is bij de omwonenden van de Albrandswaardsedijk bekend dat zich een populatie vleermuizen op het Antes terrein bevindt. Jaarlijks in het voorjaar, regelmatig tussen ca. 22.15 en 22.45. vliegen zij uit vanaf het Antes terrein, richting	Er is uitgebreid vleermuisonderzoek gedaan voor de voorgenomen ontwikkeling (Ecoresult, 13 mei 2022, kenmerk ER20211028v01). Het onderzoek was om de aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen (zomer-, kraam- en paar- en massawinterverblijfplaatsen) van vleermuizen

Albrandswaardsedijk ,tussen huisnummers 78 en 76 en langs kopgevel huisnummer 113, richting ter plaatse in aldaar hoge bomen en naar gevels van woonhuizen aan de Dr. Willen Vosstraat. Bewoner(s) van Albrandswaardsedijk nr. 96 , alsmede bewoner van huisnr. 113 zijn getuige geweest bij registratie en onderzoek van de populatie, een klein aantal jaren terug, door externe biologen, namens een ons onbekend instituut. Van het bestaan van deze bijzondere en beschermde diersoort is in het ontwerp bestemmingsplan niets terug te vinden.	(gewone dwergvleermuis, laatvlieger en ruige dwergvleermuis) binnen het plangebied in beeld te brengen, conform de condities en methodiek van het op dat moment geldende vleermuisprotocol (Vleermuisprotocol 2021). De door de indiener van de zienswijze genoemde locaties van waarnemingen komt overeen met de resultaten van het vleermuisonderzoek. Er zijn ter hoogte van de Albrandswaardsedijk 76-78 en 113 meerdere waarnemingen gedaan van onder andere de Gewone Dwergvleermuis en de Laatvlieger. Er is in de toelichting van het bestemmingsplan niet in detail ingegaan op elke waarneming die heeft plaatsgevonden, maar de conclusies van het onderzoek zijn wel betrokken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan en er wordt ook in de verdere planvorming rekening gehouden met de bevindingen. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
11. Het Ontwerp bestemmingsplan is door spoed gedreven opgesteld, wat ten koste is gegaan van kwaliteit.	Het ontwerp bestemmingsplan is het resultaat van een al langer lopende voorbereiding en is gebaseerd op de Nota van Uitgangspunten, de Ontwikkelstrategie, de uitkomsten van tal van studies en onderzoeken en de participatie die de afgelopen jaren is doorlopen. Al deze zaken hebben input gevormd voor het ontwerp bestemmingsplan. Na de terinzage legging van het ontwerp, wordt het bestemmingsplan waar nodig aangepast op basis van de ingediende zienswijzen en vervolgens voorgelegd aan de gemeenteraad om vast te stellen. Na vaststelling van het bestemmingsplan zijn er nog de nodige stappen te maken voor de gebiedsontwikkeling tot stand kan komen. Zo vindt er nog uitwerking plaats op stedenbouwkundig niveau, beeldkwaliteit en inrichting openbare ruimte. En er zullen nog vergunningen verleend moeten worden voor het bouwen etc. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 8.	
<i>Ontvangstdatum: 14 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Bezwaar tegen de gekozen optie van de ontsluitingsweg. De indiener van de zienswijze uit zijn zorgen over de gekozen optie voor de ontsluitingsroute. Door de gekozen ontsluitingsroute worden logistieke problemen verwacht.	Nog los van of er door de gekozen ontsluiting er knelpunten ontstaan voor de logistiek van het bedrijf, is het perceel van de indiener van de zienswijze van twee zijden bereikbaar, er is namelijk een 2^e ontsluitingsmogelijkheid via de Albrandswaardseweg. Zodoende is de gemeente het niet eens met het gestelde in de zienswijze. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. Door de gemeenteraad is voor de Polder Albrandswaard in 2015 een LOP (landschapsontwikkelingsplan) vastgesteld. De indiener van de zienswijze vindt dat de ontwikkeling van een woonwijk en realiseren van ontsluitingsroute niet past binnen de uitgangspunten van het LOP.	Het LOP is onderdeel van het bestemmingsplan Polder Albrandswaardsedijk. Het plangebied van het Hof van Poortugaal ligt niet binnen de plangrens van het bestemmingsplan Polder Albrandswaard. Zodoende zijn er juridisch gezien geen verplichtingen uit het LOP op Hof van Poortugaal van toepassing. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

3. De indiener van die zienswijze stelt dat er geen noodzaak is om de Sportveldweg aan te leggen. Volgens de indiener volstaat de ontsluitingsroute Schroeder van der Kolklaan.	De gemeente acht de nieuwe Sportveldweg noodzakelijk. In 2021 is een verkeerskundige analyse uitgevoerd om de gevolgen van de gebiedsontwikkeling op het omliggende wegennet in beeld te brengen (Goudappel, juni 2021, kenmerk 008578.20210601.R1.05). De verkeersanalyse heeft duidelijk gemaakt dat zonder ingrijpen in de fysieke omgeving of andere maatregelen er te veel verkeer over de Albrandswaardsedijk Delta en de Schroeder van der Kolklaan zal rijden bij ontwikkeling van de woningbouw. Daarom zijn verschillende oplossingsrichtingen beschouwd (drie varianten), wat heeft geresulteerd in de gekozen variant van de aanleg van een nieuwe weg langs de sportvelden. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. Op 28 augustus 2012 is door de gemeenteraad een besluit genomen over het benodigde krediet en het op te zetten landschapsfonds voor de ontwikkeling van 17 projecten op de uitvoeringsagenda. Als de ontwikkeling een kwaliteitsimpuls is of levert wordt gekeken of opdracht nodig is. De indiener van zienswijze vraagt of er voor de ontsluitingsroute wordt afgedragen en om een verantwoording van de stand van het fonds en de vooruitgang.	Zoals ook is beschreven in de reactie op zienswijze 8.2, ligt de nieuwe weg niet binnen het plangebied van het bestemmingsplan Polder Albrandswaard en daarmee niet in het LOP. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Een echte afweging met voor- en nadelen tussen de verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. Er is alleen gekeken of de voorkeursvariant van het College van B&W voldeed/voldoet aan de gestelde eisen en normen. In de ogen van de indiener van de zienswijze zou voor alle drie de mogelijke varianten alsnog vergeleken moeten worden in hoeverre deze varianten voldoen aan de gestelde eisen en normen.	In de voorbereidende fase van de gebiedsontwikkeling is een afweging van voor- en nadelen van de verschillende varianten gemaakt. Deze vergelijking staat in het rapport van Goudappel (2021) met titel 'Vervolg locatieontwikkeling Antes – Poortugaal, Hoofdstuk 5 pagina's 24-31. In het rapport van Goudappel uit 2021 waren drie opties naast elkaar gelegd. Daarna heeft de gemeenteraad de keuze gemaakt om de voorkeursvariant verder uit te werken. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6. De Sportveldweg (haakse variant) is/wordt een onwenselijk route en een gedrocht in de polder. Uit de metingen van Goudappel blijkt dat het aantal verkeersbewegingen in 2030 naar het Antes terrein rond de 3.000 mvt is. Deze moeten dus allemaal over de Sportveldweg, een weggetje van 5 meter breed met snelheidsbeperkende maatregelen van 30 km per/uur. Echter daar komt nog bij het aantal MVT dat nu al naar de Sportvelden gaat, met als hoogtepunt het aantal MVT op de zaterdag. Dit aantal staat nu al op 2.600 en komt dan dus totaal op 5.600 MVT. Vervolgens gaan deze voertuigen via de Albrandswaardseweg van/naar de rotonde en komen er nog eens 3.800 MVT bij. Dus op het gedeelte Albrandswaardseweg vanaf de Sportveldenweg naar de rotonde zijn dat totaal 9.400 MVT.	De intensiteiten die in de zienswijze worden genoemd komen niet overeen met de aantallen uit de modellen. Er worden aantallen bij elkaar opgeteld die zo niet horen te worden opgeteld. De verkeersintensiteiten op de verschillende wegen die zijn genoemd in het verkeersonderzoek zijn gebaseerd op de berekeningen van het verkeersmodel. Deze zijn leidend voor de gemeente. De Sportveldweg voldoet aan de inrichtingskenmerken die passen bij een weg met deze functie en intensiteiten (erftoegangsweg bubeko type I, met een vrijliggende fietsvoorziening). Op een dergelijke weg met een breedte van ca. 5 meter is de toelaatbare intensiteit 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Dit volgt uit de Wegenscan. Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrandswaardsedijk West voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrandswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof

	van Poortugaal) op 3.000 mvt/etm. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. Op de Albrandswaardseweg tussen de Sportveldweg en rotonde met de Schroeder van der Kolklaan rijdt in de plansituatie ca. 6.400 mvt/etmaal. Naar aanleiding van de zienswijze is de Wegenscan gecontroleerd. Uit de Wegenscan volgt hier een maximaal toelaatbare verkeersintensiteit van 8.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Het onderzoek is hier op aangevuld. Daarmee is de verkeersintensiteit binnen de grenzen van wat inpasbaar is. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
7. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over de breedte van de route en de impact voor vrachtverkeer. De indiener vraagt om een ontheffing voor vrachtverkeer om via de Schroeder van der Kolklaan en Albrandswaardsedijk te rijden.	In aanvulling op het mobiliteitsrapport is een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De tweede paragraaf van de notitie gaat in op het ontwerp van de Sportveldweg. Daarin is geconcludeerd dat de breedte van de Sportveldweg is in overeenstemming met CROW-richtlijn Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangswegen en dat de nieuwe weg geschikt is voor alle soorten regulier vrachtverkeer. Zie ook de reactie hiervoor onder 8.6. en bij zienswijze 7.6a. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
8. Het aantal MVT op de Schroeder van der Kolklaan (noord) bedraagt nu ca. 8.000 MVT daar komen de extra bezoekers/bewoners van Hof v Poortugaal bij (ca. 3.000). Dit komt dan voor de Schroeder van der Kolklaan vanaf Rotonde tot Groenekruisweg op ca. 11.000 MVT. Dus boven de grenswaarde van 10.000 door Goudappel gesteld. Dit heeft ook gevolgen voor de verkeersafwikkeling van de Rotonde en de Groenekruisweg.	Het rapport met de daarin gehanteerde uitgangspunten en de uitkomsten zijn door de gemeente gecontroleerd. De bevindingen van het rapport zijn correct. Er is geen overschrijding van de grenswaarde zoals door de indiener van de zienswijze wordt gesteld. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
9. De indiener van de zienswijze geeft aan dat extra 32 parkeerplaatsen voor PSV Poortugaal het parkeerprobleem niet oplossen.	De gemeente is er mee bekend dat er niet altijd goed geparkeerd wordt en dat de toegangsweg vol kan staan met geparkeerde auto's. Dit is een handhavingsskwestie en wordt niet veroorzaakt door de ontwikkeling van Hof van Poortugaal. Er is echter wel gekeken naar hoe we als gemeente het oplossen van de huidige ervaren problematiek waar mogelijk mee kunnen nemen in dit plan voor Hof van Poortugaal. Dat heeft er toe geleid dat er binnen de beschikbare ruimte extra parkeervakken gerealiseerd zullen om meer parkeercapaciteit te creëren. Vervolgens zullen de verkeersregels moeten worden gehandhaafd, om zo de verkeersveiligheid te borgen. De verdere oplossing voor het parkeerprobleem zal deels moeten worden gevonden in mobiliteitsmanagement-maatregelen. Denk hierbij aan carpoolen, parkeren op afstand en het gebruik van andere vervoerswijzen, maar ook wijziging in de programmering van wedstrijden kan bijdragen aan een oplossing van het knelpunt. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

10. Er zullen extra maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat het aantal mvt vanaf de kruising Sportveldweg/ Albrandswaardseweg richting Rhoon toeneemt De doorgang bij de Gouden Arend is veel te krap en rondom de Den Boscoschool is op gezette tijden al veel (extra) verkeer en veel overstekende kinderen naar het fietspad.	De verkeersmodellen tonen aan dat het verkeer richting Rhoon niet toeneemt. Daarnaast wordt de Dorpsstraat omgevormd tot fietsstraat, wat de route voor autoverkeer minder aantrekkelijk maakt. De gemeente blijft de situatie monitoren om eventueel extra maatregelen te nemen tegen het ongewenste verkeer. In het onderzoek van Goudappel (2023) (p.21) is geconstateerd dat de ontwikkeling van Hof van Poortugaal maar beperkt bijdraagt aan de verkeersdruk op de Dorpsdijk (ca. +100 mvt/etmaal). De verkeersintensiteit op de Dorpsdijk overschrijdt ook al in de situatie zonder ontwikkeling van Hof van Poortugaal de toelaatbare intensiteit van 2.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Volgens de te verwachten verkeersstromen uit het verkeersmodel zal er door de ontwikkeling van Hof van Poortugaal nauwelijks extra verkeer door Rhoon rijden. Daarnaast neemt de gemeente extra maatregelen in Rhoon (Dorpsdijk fietsstraat) om de verkeerssituatie in algemene zin te verbeteren. De gemeente blijft de situatie monitoren en neemt indien nodig maatregelen bij onwenselijk sluisverkeer. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
---	---

Indiener 9.	
<i>Ontvangstdatum: 14 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. De indiener uit zijn zorgen over de beoogde wijzigingen aan de verkeersinrichting van de Albrandswaardsedijk. Verwacht wordt dat dit negatieve invloed heeft voor de bezoekersstromen naar de winkel vanuit Poortugaal, Boomgaardsehoek, Hoogvliet en andere plaatsen. De indiener is tegen iedere beperkende factor omdat deze schade aan de bedrijfsvoering teweeg zal brengen.	De maatregelen die genomen worden, waarmee wordt bedoeld op de realisatie van de nieuwe Sportveldweg en de wijziging van de kruispunten waar de weg op aansluit, zijn nodig om te komen tot een goede verkeersafwikkeling van de ontwikkeling Hof van Poortugaal. De gemeente acht de gevolgen voor de bereikbaarheid van de winkel van de indiener van de zienswijze beperkt. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. De indiener van de zienswijze uit zijn zorgen over bevoorrading van zijn/haar bedrijf en dat deze niet mag worden belemmerd.	Zoals ook is beschreven in de reactie op zienswijze 8.1, is het perceel van de indiener van de zienswijze van twee zijden bereikbaar, er is namelijk een 2^e ontsluitingsmogelijkheid via de Albrandswaardseweg. Zodoende is de gemeente het niet eens met het gestelde in de zienswijze. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
3. Door de gemeenteraad is voor de Polder Albrandswaard in 2015 een LOP (landschapsonwikkelingsplan) vastgesteld. De indiener van de zienswijze vindt dat de ontwikkeling van een woonwijk en realiseren van ontsluitingsroute niet past binnen de uitgangspunten van het LOP.	Zoals ook in de reactie op zienswijze 8.2 is aangegeven, het LOP is onderdeel van het bestemmingsplan Polder Albrandswaardsedijk. Het plangebied van het Hof van Poortugaal ligt niet binnen de plangrens van het bestemmingsplan Polder Albrandswaard. Zodoende zijn er juridisch gezien geen verplichtingen uit het LOP op Hof van Poortugaal van toepassing. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. De indiener van de zienswijzen ziet geen noodzaak in de aanleg van de	Zoals ook in de reactie op zienswijze 8.3 is aangegeven, acht de gemeente de nieuwe

ontsluitingsroute via de Sportpolderweg. Volgens de indiener voldoet de route via de Schroeder van der Kolklaan.	Sportveldweg noodzakelijk. In 2021 is een verkeerskundige analyse uitgevoerd om de gevolgen van de gebiedsontwikkeling op het omliggende wegennet in beeld te brengen (Goudappel, juni 2021, kenmerk 008578.20210601.R1.05). De verkeersanalyse heeft duidelijk gemaakt dat zonder ingrijpen in de fysieke omgeving of andere maatregelen er te veel verkeer over de Albrandswaardsedijk Delta en de Schroeder van der Kolklaan zal rijden bij ontwikkeling van de woningbouw. Daarom zijn verschillende oplossingsrichtingen beschouwd (drie varianten), wat heeft geresulteerd in de gekozen variant van de aanleg van een nieuwe weg langs de sportvelden. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Op 28 augustus 2012 is door de gemeenteraad een besluit genomen over het benodigde krediet en het op te zetten landschapsfonds voor de ontwikkeling van 17 projecten op de uitvoeringsagenda. Als de ontwikkeling een kwaliteitsimpuls is of levert wordt gekeken of opdracht nodig is. De indiener van zienswijze vraagt of er voor de ontsluitingsroute wordt afgedragen en om een verantwoording van de stand van het fonds en de vooruitgang.	Zoals ook is beschreven in de reactie op zienswijze 8.2 en 8.4, ligt de nieuwe weg niet binnen het plangebied van het bestemmingsplan Polder Albrandswaard en daarmee niet in het LOP. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6. Een echte afweging met voor- en nadelen tussen de verschillende varianten heeft niet plaatsgevonden. Er is alleen gekeken of de voorkeursvariant van het College van B&W voldeed/voldoet aan de gestelde eisen en normen. In mijn ogen zou voor alle 3 de mogelijke varianten alsnog vergeleken moeten worden in hoeverre deze varianten voldoen aan de gestelde eisen en normen.	Zoals ook is beschreven in de reactie op zienswijze 8.5, is in de voorbereidende fase van de gebiedsontwikkeling een afweging van voor- en nadelen van de verschillende varianten gemaakt. Deze vergelijking staat in het rapport van Goudappel (2021) met titel Vervolg locatieontwikkeling Antes – Poortugaal, Hoofdstuk 5 pagina's 24-31. In het rapport van Goudappel uit 2021 waren drie opties naast elkaar gelegd. Daarna heeft de gemeenteraad de keuze gemaakt om de voorkeursvariant verder uit te werken. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
7. De Sportveldweg (haakse variant) is/wordt een onwenselijk route en een gedrocht in de polder. Uit de metingen van Goudappel blijkt dat het aantal verkeersbewegingen in 2030 naar het Antes terrein rond de 3.000 MVT is. Deze moeten dus allemaal over de Sportveldweg, een weggetje van 5 meter breed met snelheidsbeperkende maatregelen van 30 km per/uur. Echter daar komt nog bij het aantal MVT dat nu al naar de Sportvelden gaat, met als hoogtepunt het aantal MVT op de zaterdag (. Dit aantal staat nu al op 2.600 (fig. 2.4) en komt dan dus totaal op 5.600 MVT. Vervolgens gaan deze voertuigen via de Albrandswaardseweg van/naar de rotonde en komen er nog eens 3.800 MVT bij. Dus op het gedeelte Albrandswaardseweg vanaf de Sportveldenweg naar de rotonde zijn dat totaal 9.400 MVT.	Zoals is beschreven in de reactie op zienswijze 8.6, komen de intensiteiten die in de zienswijze worden genoemd niet overeen met de aantallen uit de modellen. Er worden aantallen bij elkaar opgeteld die zo niet horen te worden opgeteld. De verkeersintensiteiten op de verschillende wegen die zijn genoemd in het verkeersonderzoek zijn gebaseerd op de berekeningen van het verkeersmodel. Deze zijn leidend voor de gemeente. De Sportveldweg voldoet aan de inrichtingskenmerken die passen bij een weg met deze functie en intensiteiten (erftoegangsweg bubeko type I, met een vrijliggende fietsvoorziening). Op een dergelijke weg met een breedte van ca. 5 meter is de toelaatbare intensiteit 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Dit volgt uit de Wegenscan. Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrandswaardsedijk West voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrandswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof

	van Poortugaal) op 3.000 mvt/etm. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. Op de Albrandswaardseweg tussen de Sportveldweg en rotonde met de Schroeder van der Kolklaan rijdt in de plansituatie ca. 6.400 mvt/etmaal. Naar aanleiding van de zienswijze is de Wegenscan gecontroleerd. Uit de Wegenscan volgt hier een maximaal toelaatbare verkeersintensiteit van 8.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Het onderzoek is hierop aangevuld. Daarmee is de verkeersintensiteit binnen de grenzen van wat inpasbaar is. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
8. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over de breedte van de route en de impact voor vrachtverkeer. De indiener vraagt om een ontheffing voor vrachtverkeer om via de Schroeder van der Kolklaan en Albrandswaardsedijk te rijden.	Zoals beschreven in de reactie op zienswijze 8.7, is in aanvulling op het mobiliteitsrapport een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De tweede paragraaf van de notitie gaat in op het ontwerp van de Sportveldweg. Daarin is geconcludeerd dat de breedte van de Sportveldweg is in overeenstemming met CROW-richtlijn Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangswegen en dat de nieuwe weg geschikt is voor alle soorten regulier vrachtverkeer. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
9. Het aantal MVT op de Schroeder van der Kolklaan (noord) bedraagt nu ca. 8.000 MVT daar komen de extra bezoekers/bewoners van Hof v Poortugaal bij (ca. 3.000). Dit komt dan voor de Schroeder van der Kolklaan vanaf Rotonde tot Groenekruisweg op ca. 11.000 MVT. Dus boven de grenswaarde van 10.000 door Goudappel gesteld. Dit heeft ook gevolgen voor de verkeersafwikkeling van de Rotonde en de Groenekruisweg.	Het rapport met de daarin gehanteerde uitgangspunten en de uitkomsten zijn door de gemeente gecontroleerd. De bevindingen van het rapport zijn correct. Er is geen overschrijding van de grenswaarde zoals door de indiener van de zienswijze wordt gesteld. Zie ook de reactie op zienswijze 8.8. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
10. De indiener van de zienswijze geeft aan dat extra 32 parkeerplaatsen voor PSV Poortugaal het parkeerprobleem niet oplossen.	De gemeente is er mee bekend dat er niet altijd goed geparkeerd wordt en dat de toegangsweg vol kan staan met geparkeerde auto's. Dit is een handhavingsskwestie en wordt niet veroorzaakt door de ontwikkeling van Hof van Poortugaal. Er is echter wel gekeken naar hoe we als gemeente het oplossen van de huidige ervaren problematiek waar mogelijk mee kunnen nemen in dit plan voor Hof van Poortugaal. Dat heeft er toe geleid dat er binnen de beschikbare ruimte extra parkeervakken gerealiseerd zullen om meer parkeercapaciteit te creëren. Op het parkeerterrein van de sportvereniging is ruimte om ca. 28 tot 30 extra parkeerplaatsen te realiseren. Mochten meer parkeerplaatsen nodig zijn (bijv. tijdens evenementen), dan zijn er mogelijkheden om het parkeerareaal verder uit te breiden op het terrein van de sportvereniging. Vervolgens zullen de verkeersregels moeten worden gehandhaafd, om zo de verkeersveiligheid te borgen. De verdere oplossing voor het parkeerprobleem zal

	deels moeten worden gevonden in mobiliteitsmanagement-maatregelen. Denk hierbij aan carpoolen, parkeren op afstand en het gebruik van andere vervoerswijzen, maar ook wijziging in de programmering van wedstrijden kan bijdragen aan een oplossing van het knelpunt. Zie ook de reactie op zienswijze 8.9. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
11. Er zullen extra maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat het aantal MVT vanaf de kruising Sportveldweg/ Albrandswaardseweg richting Rhoon wordt vermeerderd. De doorgang bij de Gouden Arend is veel te krap en rondom de Den Boscoschool is op gezette tijden al veel (extra) verkeer en veel overstekende kinderen naar het fietspad.	De verkeersmodellen tonen aan dat het verkeer richting Rhoon niet toeneemt. Daarnaast wordt de Dorpsstraat omgevormd tot fietsstraat, wat de route voor autoverkeer minder aantrekkelijk maakt. De gemeente blijft de situatie monitoren om eventueel extra maatregelen te nemen tegen het ongewenste verkeer. In het onderzoek van Goudappel (2023) (p.21) is geconstateerd dat de ontwikkeling van Hof van Poortugaal maar beperkt bijdraagt aan de verkeersdruk op de Dorpsdijk (ca. +100 mvt/etmaal). De verkeersintensiteit op de Dorpsdijk overschrijdt ook al in de situatie zonder ontwikkeling van Hof van Poortugaal de toelaatbare intensiteit van 2.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Volgens de te verwachten verkeersstromen uit het verkeersmodel zal er door de ontwikkeling van Hof van Poortugaal nauwelijks extra verkeer door Rhoon rijden. Daarnaast neemt de gemeente extra maatregelen in Rhoon (Dorpsdijk fietsstraat) om de verkeerssituatie in algemene zin te verbeteren. De gemeente blijft de situatie monitoren en neemt indien nodig maatregelen bij onwenselijk sluipverkeer. Zie ook de reactie op zienswijze 8.10. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 10.	
<i>Ontvangstdatum: 14 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over de gebruikte waardes voor de verkeerstellingen. In de rapporten wordt gebruikt gemaakt van gemiddeldes. Bij de Schroeder van der Kolklaan Noord wordt uitgegaan van 8.100 mvt per dag. Op dinsdagen en donderdagen zijn deze aantallen 8.346 en 8.223 mvt per dag. Bij de Schroeder van der Kolklaan Midden wordt uitgegaan van 3.700 mvt per dag. En op dinsdagen en donderdagen zijn de aantallen 3.943 en 3.859. De indiener van zienswijzen vindt dat de verkeerssituatie rooskleuriger wordt voorgesteld en deze doorwerken in de conclusies. Er wordt getwijfeld aan de conclusie dat de Groene Kruisweg het verkeer met de nieuwe woonwijk er bij probleemloos kan verwerken.	Het is gangbaar om uit te gaan van gemiddelden van werkdagen. Ook met de hogere verkeersintensiteit op dinsdagen en donderdagen past het binnen de toelaatbare verkeersintensiteit voor de wegvakken, zie toelichting hieronder op basis van telcijfers februari 2023. Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord komt de verkeersintensiteit op de drukste werkdag (dinsdag) ca. 200 mvt/etmaal hoger uit dan een gemiddelde werkdag (8.300 mvt/etm. op gem. dinsdag, 8.200 mvt/etm. op gem. donderdag en 8.100 mvt/etm. op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 9.800 (i.p.v. 9.600) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) uit de Wegenscan. Voor de Schroeder van der Kolklaan midden komt de verkeersintensiteit op dinsdagen ook ca. 250 mvt/etmaal hoger uit (3.900 mvt/etm. op gem. dinsdag en donderdag en 3.700 op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op

	3.300 (i.p.v. 3.100) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). In aanvulling op het mobiliteitsrapport is een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De eerste paragraaf van de notitie gaat in op het planeffect met prognoses tot en met 2040 met daarbij een analyse van de afwikkeling op kruispunt Schroeder van der Kolklaan – Groene Kruisweg. Andere kruispunten verder weg worden hier niet in meegenomen. De aansluiting Groene Kruisweg is het moment dat de bijdrage van het plan afneemt tot niet meer significant en herleidbaar. Op deze kruising was het effect beperkt. Op de wegen en kruispunten hierna draagt het plan Hof van Poortugaal nog minder bij. Zodoende is dat niet verder onderzocht. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. In het rapport (december 2023) wordt voorgesteld de toegang tot de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe entree van Antes en nieuwe woonwijk af te sluiten door middel van een verbodsbord. De indiener van de zienswijze uit zorgen over de te nemen maatregelen en acht deze als niet voldoende. De indiener stelt voor een camera of poller te plaatsen.	Voor het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken is van belang dat de rijbaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De wijze waarop is daarin ondergeschikt. De gemeente zal nader beoordelen welke vorm van afsluiten het beste past bij de situatie en dit ook monitoren. Het plaatsen van camera's kan niet zomaar omdat dit via een aanvraag bij het CVOM loopt. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
3. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over de mogelijkheid dat de Sportveldweg niet wordt gerealiseerd of dat de realisatie vertraging oploopt, door de lopende bezwaren. De indiener uit zijn zorgen dat deze vertraging gevolgen heeft voor verkeersbelasting van de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden. De indiener van de zienswijzen vraagt om een garantie dat de woningbouw niet start voordat de nieuwe weg gerealiseerd is.	De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt. De nieuwe Sportveldweg is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het uitgangspunt is om de aanleg van de nieuwe Sportveldweg gelijk op te laten gaan met de gebiedsontwikkeling. Uit de verkeersonderzoeken volgt dat er geen noodzaak is om de nieuwe Sportveldweg al gerealiseerd te hebben voordat gestart wordt met de bouw van de nieuwe woningen. Zodoende is dit niet als verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Zie ook de reactie op zienswijze 7.6b. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. De indiener van vraagt om een uitleg waarom wordt uitgegaan van 2.600 mvt per dag voor de Sportveldweg.	De hoeveelheid verkeer op de Sportveldweg is een combinatie van: 1) Verkeer wat Antes nu genereert 2) Groei van verkeer door uitbreiding van zorg Antes 3) Ontwikkeling van Hof van Poortugaal Dit genereert conform de berekening met het verkeersmodel MRDH v.3.0 een verkeersintensiteit van ca. 2.600 mvt/etmaal. Onderliggend aan de berekening is de verkeersgeneratie zoals die elders in woonwijken plaatsvindt. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

5. Voor de bouw van de woningen wordt uitgegaan van een verkeersgeneratie van 3.653 vervoerbewegingen van auto's per dag. Voor de afwikkeling van verkeer is het niet de bedoeling dat het verkeer gebruik maakt van de Albrandswaardsedijk Oost en via de Schroeder van der Kolklaan. Hiermee blijft de Sportveldweg over met 3.653 mvt per dag. Bij dit aantal is geen rekening gehouden met verkeer dat Antes genereert. Het verkeer dat Antes genereert komt neer op 1.100 (oude entree 800 en nieuwe entree 300). Voor de autonome situatie in 2030 wordt uitgegaan van 1.200 mvt. Deze 1.200 mvt dienen ook via de Sportveldweg te rijden. Tezamen met het verkeer dat woningbouw genereert komt het neer op 4.853 mvt per dag. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over dat dit aantal hoger is dan de 2.600 waarvan uit wordt gegaan.	Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrandswaardsedijk west voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrandswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof van Poortugaal) op 3.000 mvt/etmaal. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. De waarde van 3.653 vervoerbewegingen is genoemd in het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 4.8 Luchtkwaliteit. Deze berekening van vervoerbewegingen was echter gebaseerd op meer algemene aannames en is daarom aangepast om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek van Goudappel. De conclusie in de NIBM-berekening blijft gelijk. De Sportveldweg heeft een toelaatbare intensiteit van 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$), wat volgt uit de Wegenscan. De verkeersintensiteit in de plansituatie past binnen de toelaatbare verkeersintensiteit. Conclusie: de zienswijze is ongegrond, maar heeft geleid tot een wijziging in de toelichting. Paragraaf 4.10 Luchtkwaliteit is aangepast. De gehanteerde verkeersintensiteit van 3.653 is gewijzigd in 3.000 mvt/etmaal om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het rapport van Goudappel. De niet-in-betekende-mate berekening is op basis daarvan opnieuw gedaan. De conclusie is hetzelfde gebleven.
6. De 2.600 mvt is doorgerekend in het verkeer op de rotonde en de Schroeder van der Kolklaan Noord. Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord wordt uitgegaan van 9.600 mvt per dag voor de plansituatie 2030. Echter als het aantal mvt op de Sportveldweg 4.853 bedraagt (zie zienswijze 10.5), wordt de Schroeder van der Kolklaan zwaarder belast. Met een halte plaats voor de bus komt capaciteit neer op 10.000 mvt per dag. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over als er meer verkeer van de Sportveldweg komt wat impact is op de rotonde Schroeder van der Kolklaan en de kruispunten.	Zie ook bovenstaande reactie op berekening verkeersintensiteit in plansituatie Sportveldweg. Een hogere verkeersintensiteit op de Sportveldweg is niet aannemelijk. De maximaal toelaatbare verkeersintensiteit voor de Schroeder van der Kolklaan noord bedraagt ca. 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) door het halteren van de bus op de rijbaan. De verwachte verkeersintensiteit van 9.600 mvt/etmaal bevindt zich nabij de grenswaarde, maar overschrijdt niet de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit. De afwikkeling van de rotonde is in de plansituatie met maximaal 10s verliestijd goed te noemen. Vanaf een verliestijd van ca. 25 seconden wordt de afwikkeling matig. De cyclustijd voor het kruispunt met de Groene Kruisweg is in de plansituatie ca. 108 seconden in de ochtendspits en 99 seconden in de avondspits. Dit is een redelijke cyclustijd. Cyclustijden hoger dan 120 seconden worden als slecht beoordeeld. Er geen aanleiding om te veronderstellen dat de cyclustijd van het kruispunt verder toeneemt, evenmin dat de verliestijd voor de rotonde verder toeneemt. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
7. De berekening voor het aantal mvt heeft ook impact op de MER en de uitkomsten ecologie rapport.	Zoals hierboven is toegelicht, is de zienswijze ten aanzien van de aantallen niet juist gebleken. De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn wel correct en hebben ten grondslag gelegen aan de verdere onderzoeken zoals stikstof en de m.e.r. beoordeling.

	Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
--	---

Indiener 11.	
<i>Ontvangstdatum: februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over de gebruikte waardes voor de verkeerstellingen. In de rapporten wordt gebruikt gemaakt van gemiddeldes. Bij de Schroeder van der Kolklaan Noord wordt uitgegaan van 8100 mvt per dag. Op dinsdagen en donderdagen zijn deze aantallen 8.346 en 8.223 mvt per dag. Bij de Schroeder van der Kolklaan Midden wordt uitgegaan van 3.700 mvt per dag. En op dinsdagen en donderdagen zijn de aantallen 3.943 en 3.859. De indiener van zienswijzen vindt dat de verkeerssituatie rooskleuriger wordt voorgesteld en deze doorwerken in de conclusies. De betrokkende van de zienswijzen uit zijn zorgen over of het verkeer van de nieuwe woonwijk wel probleemloos wordt verwerkt.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.1. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.1 is aangegeven is het gangbaar om uit te gaan van gemiddelden van werkdagen. Ook met de hogere verkeersintensiteit op dinsdagen en donderdagen past het binnen de toelaatbare verkeersintensiteit voor de wegvakken, zie toelichting hieronder o.b.v. telcijfers februari 2023. Voor de Schroeder van der Kolklaan noord komt de verkeersintensiteit op de drukste werkdag (dinsdag) ca. 200 mvt/etmaal hoger uit dan een gemiddelde werkdag (8.300 mvt/etm op gem. dinsdag, 8.200 mvt/etm op gem. donderdag en 8.100 mvt/etm op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 9.800 (ipv 9.600) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) uit de Wegenscan. Voor de Schroeder van der Kolklaan midden komt de verkeersintensiteit op dinsdagen ook ca. 250 mvt/etmaal hoger uit (3.900 mvt/etm op gem. dinsdag en donderdag en 3.700 op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 3.300 (ipv 3.100) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). In aanvulling op het mobiliteitsrapport is een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De eerste paragraaf van de notitie gaat in op het planeffect met prognoses tot en met 2040 met daarbij een analyse van de afwikkeling op kruispunt Schroeder van der Kolklaan – Groene Kruisweg. Andere kruispunten verder weg worden hier niet in meegenomen. De aansluiting Groene Kruisweg is het moment dat de bijdrage van het plan afneemt tot niet meer significant en herleidbaar. Op deze kruising was het effect beperkt. Op de wegen en kruispunten hierna draagt het plan Hof van Poortugaal nog minder bij. Zodoende is dat niet verder onderzocht. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. In het rapport (december 2023) wordt voorgesteld de toegang tot de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe entree van Antes en nieuwe woonwijk af te sluiten door middel van een verbodsbord. De indiener van de zienswijze uit zorgen over de te nemen maatregelen en acht deze als niet voldoende. De indiener stelt voor een camera of poller te plaatsen.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.2. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.2 is aangegeven, gaat het gaat om het afsluiten van de rijbaan voor doorgaand verkeer. Op welke manier dat gebeurt is niet relevant. Het plaatsen van camera's kan niet zomaar omdat dit via een aanvraag bij het CVOM loopt. Er zal nader worden onderzocht welke vorm van afsluiten het beste past bij de situatie. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

3. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over de mogelijkheid dat de Sportveldweg niet wordt gerealiseerd of dat de realisatie vertraging oploopt, door de lopende bezwaren. De indiener uit zijn zorgen dat deze vertraging gevolgen heeft voor verkeersbelasting van de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden. De indiener van de zienswijzen vraagt om een garantie dat de woningbouw niet start voordat de nieuwe weg gerealiseerd is.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.3. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.3 is aangegeven Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. De indiener van vraagt om een uitleg waarom wordt uitgegaan van 2.600 mvt per dag voor de Sportveldweg.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.4. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.4 is aangegeven, is de hoeveelheid verkeer op de Sportveldweg een combinatie van: 1) Verkeer wat Antes nu genereert 2) Groei van verkeer door uitbreiding van zorg Antes 3) Ontwikkeling van Hof van Poortugaal Dit genereert conform de berekening met het verkeersmodel MRDH v.3.0 een verkeersintensiteit van ca. 2.600 mvt/etmaal. Onderliggend aan de berekening is de verkeersgeneratie zoals die elders in woonwijken plaatsvindt. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Voor de bouw van de woningen wordt uitgegaan van een verkeersgeneratie van 3653 vervoerbewegingen van auto's per dag. Voor de afwikkeling van verkeer is het niet de bedoeling dat het verkeer gebruik maakt van de Albrondswaardsedijk Oost en via de Schroeder van der Kolklaan. Hiermee blijft de Sportveldweg over met 3653 mvt per dag. Bij dit aantal is geen rekening gehouden met verkeer die Antes genereert. Het verkeer dat Antes genereert komt neer op 1100 (oude entree 800 en nieuwe entree 300). Voor de autonome situatie in 2030 wordt uitgegaan van 1200 mvt. Deze 1200 mvt dienen ook via de Sportveldweg te rijden. Tezamen met het verkeer dat woningbouw genereert komt het neer op 4853 mvt per dag. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over dat dit aantal hoger is dan de 2600 waarvan uit wordt gegaan.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.5. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.5 is aangegeven, toont figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrondswaardsedijk west voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrondswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof van Poortugaal) op 3.000 mvt/etm. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. De waarde van 3.653 vervoerbewegingen is genoemd in het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 4.8 Luchtkwaliteit. Deze berekening van vervoersbewegingen was echter gebaseerd op meer algemene aannames en is daarom aangepast om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek van Goudappel. De conclusie in de NIBM-berekening blijft gelijk. De Sportveldweg heeft een toelaatbare intensiteit van 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$), volgt uit de Wegenscan. De verkeersintensiteit in de plansituatie past binnen de toelaatbare verkeersintensiteit. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6. De 2600 mvt is doorgerekend in het verkeer op de rotonde en de Schroeder van der Kolklaan Noord. Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord wordt uitgegaan van 9600 mvt per dag voor de plansituatie 2030. Echter als het aantal mvt op de Sportveldweg 4853 bedraagt (zie	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.6. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.6 is aangegeven, zie ook bovenstaande reactie op berekening verkeersintensiteit in plansituatie Sportveldweg. Een hogere verkeersintensiteit op de Sportveldweg is niet aannemelijk.

zienswijze 10.5), wordt de Schroeder van der Kolklaan zwaarder belast. Met een halte plaats voor de bus komt capaciteit neer op 10.000 mvt per dag. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over als er meer verkeer van de Sportveldweg komt wat impact is op de rotonde Schroeder van der Kolklaan en de kruispunten.	De maximaal toelaatbare verkeersintensiteit voor de Schroeder van der Kolklaan noord bedraagt ca. 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) door het halteren van de bus op de rijbaan. De verwachte verkeersintensiteit van 9.600 mvt/etmaal bevindt zich binnen de grenswaarde, maar overschrijdt niet de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit. De afwikkeling van de rotonde is in de plansituatie met maximaal 10s verliestijd goed te noemen. Vanaf een verliestijd van ca. 25 seconden wordt de afwikkeling matig. De cyclustijd voor het kruispunt met de Groene Kruisweg is in de plansituatie ca. 108 seconden in de ochtendspits en 99 seconden in de avondspits. Dit is een redelijke cyclustijd. Cyclustijden hoger dan 120 seconden worden als slecht beoordeeld. Er geen aanleiding om te veronderstellen dat de cyclustijd van het kruispunt verder toeneemt, evenmin dat de verliestijd voor de rotonde verder toeneemt. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
7. De berekening voor het aantal mvt heeft ook impact op de MER en de uitkomsten ecologie rapport.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.7. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.7 is aangegeven en hierboven is toegelicht, is de zienswijze ten aanzien van de aantallen niet juist gebleken. De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn wel correct en hebben ten grondslag gelegen aan de verdere onderzoeken zoals stikstof en de m.e.r. beoordeling. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 12.	
<i>Ontvangstdatum: 14 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Karakteristiek en inpassing Het voorgestelde plan sluit niet aan bij de historische architectuur van de woningen aan de Albrandswaardsedijk en het omliggende dorps- en polderkarakter, in het algemeen en qua schaalgrootte. Het gebruik van moderne hoogbouw torens doet afbreuk aan de karakteristieke laagbouw in de omgeving. Het aantal van 525 woningen dat ooit begon met 250 tot 290 is disproportioneel met de kleinschaligheid van een dorp. Er ontbreekt een marktonderzoek waaruit de werkelijke lokale gemeentelijke woningbehoefte blijkt en dat die als eerste ingevuld wordt door lokale bewoners. Als gevolg van dit relatief grote aantal woningen neemt de bevolkingsdichtheid te veel toe met negatieve gevolgen voor de drukte in de openbare ruimte, parkeerterreinen, bushaltes, sport- en recreatievoorzieningen en de natuur.	De locatie van Hof van Poortugaal is al sinds begin van de jaren '20 van de vorige eeuw in gebruik als zorglocatie. Ook toen al was het een bijzondere en zelfstandige locatie met een veel grotere schaal aan bebouwing dan de woningen aan de dijk, die overigens wel bij de functie van het gebied hoorde. De grotere schaal bebouwing van zorggebouwen en appartementen is in de ogen van gemeente en initiatiefnemer passend in dit specifieke gebied. De gebouwen van grotere omvang worden aangevuld met eengezinswoningen met veel kleinere schaal van 2 tot 3 bouwlagen met kap. Die maat sluit uiteraard ook aan bij de dorpse bebouwing van Poortugaal. Door de appartementen niet direct tegen de dijkbebouwing aan de Albrandswaardsedijk toe te staan, wordt gezorgd voor een goede overgang in schaalgrootte. Er is in het gebied de mogelijkheid geboden voor appartementen tot maximaal 5 bouwlagen en op enkele plekken 7 bouwlagen. De bouwhoogte in het bestemmingsplan Poortugaal Dorp ging voor de zorggebouwen al uit van een deel 10 meter, een deel 20 meter en een deel 30 meter hoogte. Het nieuwe bestemmingsplan heeft de hoogtes beperkt ten opzichte van de huidige bouw mogelijkheden. Er zijn zones aangebracht waar de appartementen kunnen

	komen om zo een passende ontwikkeling te realiseren. De architectuurstijl is daarbij eigentijds en dit biedt volop ruimte voor een aantrekkelijke en vriendelijke uitwerking van de gebouwen. Het bestemmingsplan gaat over de bouwmassa en het gebruik. De beeldkwaliteit wordt verder uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan met daarin welstandseisen. In het Regioakkoord 2018-2030 (Vastgesteld tijdens Regiotafel Wonen op 23-01-2019) maken de veertien gemeenten van het Samenwerkingsverband Wonen zich samen sterk om het aantal woningen in de regio Rotterdam met 54.000 uit te breiden. De gemeenten en de woningcorporaties zetten zich ook in voor een betere balans van het woningaanbod in de regio. Bij de ondertekening van het regioakkoord heeft Albrandswaard haar bod definitief gemaakt, waarbij wordt toegewerkt naar 650 nieuwe woningen in 2030. De regionale afspraken zijn gemaakt op basis van de provinciale woningbehoefteraming WBR 2016. Uit de provinciale woningbehoefteraming WBR 2021 blijkt dat in de periode 2021-2030 in de Rotterdamse regio behoefte is aan 61.150 woningen. De nieuwe raming komt hoger uit dan die uit 2019, wat betekent dat er in de gemeente Albrandswaard ook meer woningen nodig zijn. Op basis van de WBR 2021 is er plancapaciteit voor bijna 4.000 woningen in de gemeente Albrandswaard. Er zijn meer woningen nodig, gelet op de druk op de woningmarkt. In 2021 is een nieuwe Regionale woonvisie opgesteld. De regionale woonvisie duidt de kwalitatieve ambities. Het Regioakkoord focust zich op de kwantitatieve woningmarktopgaven en het Bouwmanifest is gericht op woningbouwversnelling. De gemeenten is gevraagd een (indicatief) bod op te stellen. De Antelocatie is onderdeel van dit bod van de gemeente en is in de woningprognose opgenomen als locatie waar (indicatief) 500 woningen te realiseren zijn, inclusief 166 sociale huurwoningen. Kwantitatief gezien maakt het bestemmingsplan 25 woningen extra mogelijk dan het indicatieve bod van 500 dat is opgenomen in de regionale woningbouwprognose. Het bod was echter niet bedoeld als een limiet maar als een indicatie om aan te geven wat er op de locatie mogelijk is. Omdat een bestemmingsplan maximale mogelijkheden dient vast te leggen en geen bandbreedte, is ervoor gekozen om uit te gaan van een aantal van 525, wat ook is vastgelegd in de vastgestelde Ontwikkelstrategie. De vraag naar nieuwe woningen in de regio is echter dusdanig hoog, zoals blijkt uit de recente woningprognose om ook deze 25 woningen extra te verantwoorden. Daarbij is er een belangrijke opgave voor de gemeente om een groot aantal betaalbare woningen toe te voegen aan het dorp. Om dit mogelijk te maken / financieel haalbaar is het aantal van 525 woningen noodzakelijk. Uit het stedenbouwkundig schetsontwerp blijkt dat dit aantal woningen ruimtelijk inpasbaar is met behoud van het groene karakter in het gebied. Voor het bestemmingsplan zijn de gevolgen van een planontwikkeling met maximaal 525 woningen onderzocht. Daaruit volgt niet dat er voor de
--	--

	omgeving van het plangebied sprake is van significant negatieve effecten. Het is tevens maatschappelijk een wenselijk gevolg dat door woningen toe te voegen er meer mensen in Poortugaal een woning kunnen vinden en dat dit leidt tot meer draagvlak voor de aanwezige voorzieningen. Ook is in het plan aandacht voor voldoende recreatieve ruimte. In het plan komen extra verbindingen voor langzaam verkeer, waardoor de recreatieve mogelijkheden verbeteren. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
<i>2. Gevolgen leefkwaliteit en flora en fauna</i> De planontwikkeling heeft negatieve gevolgen voor de leefkwaliteit en de flora en fauna. Er wordt voorgesteld meer groene zones te behouden en te investeren in milieuvriendelijke infrastructuur. Onderdeel daarvan dient het behoud van de Schapenweide met een bosven.	De gevolgen van het plan op beschermde flora en fauna is uitgebreid onderzocht. De uitkomsten van de onderzoeken hebben input gevormd voor het bestemmingsplan. Voor grote delen van het plangebied is de bestemming gewijzigd van Maatschappelijk naar Groen-1 of Groen-2. Dit vormt de groenblauwe hoofdstructuur die door het gebied heen loopt. De bestaande bosplantsoenen zijn daar onderdeel van. De bevindingen van de ecologische onderzoeken zullen ook benut worden in de verdere uitwerking tot stedenbouwkundig plan, beeldkwaliteitsplan en inrichtingsplan. Zo zal er in de inrichting van de openbare ruimte en de groenblauwe hoofdstructuur aandacht zijn voor het bevorderen van de biodiversiteit. Hierbij zal specifieke aandacht zijn voor iconsoorten in het gebied. De schapenweide blijft voor het grootste deel ook behouden. Er komt in een klein deel bebouwing in. In totaliteit neemt de hoeveelheid groenbestemming in het gebied toe. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
<i>3. Verkeer</i> De planontwikkeling leidt tot grote aantallen verkeer en veel extra bewoners. Verstoringen door stikstofdepositie, geluid, licht, trillingen, verlichting, mechanische effecten en de toenemende menselijke aanwezigheid kunnen per definitie geen positieve toegevoegde bijdrage leveren aan de huidige aangelegen landelijke woon- en leefomgeving. De aanleg van wegen (ontsluiting) door deze gebieden hebben negatieve effecten op mens, vogelvliegrotes, verblijf en rustplaatsen van dieren. Ook leidt de toenemende verkeersdruk tot onveiligere situaties voor mens en dier op oversteekplaatsen daar waar nu al te hard en asociaal wordt gereden door het huidige verkeer.	Voor het bestemmingsplan zijn de gevolgen van een planontwikkeling met maximaal 525 woningen onderzocht op het gebied van onder andere de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, stikstofdepositie en gevolgen voor beschermde gebieden, planten- en diersoorten. Daaruit volgt niet dat sprake is van significant negatieve effecten. Daar komt bij dat de plek waar de nieuwe woningen worden gerealiseerd nu ook al een gebruik kent en er wegen en gebouwen staan. Dit zal intensiever worden, maar er is geen sprake van het ontwikkelen van een ongebruikt / leeg gebied. In het plan is aandacht voor voldoende recreatieve ruimte en er komt een stevige groenblauwe hoofdstructuur die de groenzones met elkaar verbindt. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. Onduidelijk is of er wel of geen ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is. En welke mitigerende maatregelen voorzien zijn in het plangebied voor omwonenden en dieren.	Uit het ecologisch onderzoek en het nader onderzoek naar vleermuizen en de huismus voor de nieuwe woongebieden volgt dat er voor de gebiedsontwikkeling mogelijk ontheffing nodig is voor de 'Gewone dwergvleermuis' en de 'Laatvlieger'. De noodzaak van de ontheffing hangt af van hoe de plannen er exact uit komen te zien, welke

	bosschages worden verwijderd, waar verlichting komt etc. Het bestemmingsplan biedt flexibiliteit aan de uitwerking van het ontwerp van de woongebieden. Met deze bevindingen wordt rekening gehouden. Uit het nader onderzoek naar vleermuizen en de steenmarter voor de gronden waar de nieuwe Sportveldweg is geprojecteerd is naar voren gekomen dat er, onder de voorwaarden en mitigerende maatregelen die in het onderzoek zijn genoemd, er geen ontheffing nodig is voor de aanleg van de nieuwe weg. De belangrijkste voorwaarde is dat de bestaande, opgaande begroeiing en bomenlaan in het plangebied behouden blijft. De structuren die onderdeel uitmaken van de essentiële vliegroute blijven behouden, maar de inrichting verlichting in het plangebied is nog onbekend. In de nieuwe situatie moet langs de weg de verlichting zoals in de huidige situatie aanwezig is worden geplaatst (dus vergelijkbare hoogte, richting, sterkte). Wanneer de mate van verlichting gelijk is aan de huidige situatie óf als in de nieuwe situatie het plangebied donkerder wordt, zijn negatieve effecten uitgesloten. Dat kan bijvoorbeeld ook het geval zijn met hogere lantarenpalen die vleermuisvriendelijke verlichting uitstralen. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Er wordt overlast ervaren door racende hulpdiensten en werknemers naar Antes en Fivoor over de Schroeder van der Kolklaan en de Albrandswaardseweg.	Te hard rijdend verkeer is vervelend. Hinder hiervan heeft echter niet te maken met het bestemmingsplan maar is een handhavingskwestie. Op voorhand is het belangrijk dat bij het ontwerp van de wegen rekening wordt gehouden met de maximum snelheid, zodat verkeersdeelnemers zich vanzelf aanpassen. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6. Er ontbreekt een beoordeling van de effecten op de fazant, welke regelmatig wordt gezien in het (natura)gebied.	Nesten van algemene broedvogels zoals fazant zijn beschermd tijdens het broedseizoen. Tijdens de werkzaamheden zal rekening worden gehouden met algemene broedvogels en wordt voorkomen dat nesten worden verstoord, waaronder van fazant. Het is tevens mogelijk dat buiten het broedseizoen zal worden gewerkt. Fazant is niet een soort met jaarrond beschermde nesten. Zolang vogels niet worden gedood tijdens de werkzaamheden of als nesten niet worden verstoord, is er geen sprake van een overtreding. Dit staat ook opgetekend in de uitgevoerde quickscan Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
7. Het is niet correct om nu voor het bestemmingsplan een stikstofberekening te doen en later een definitieve berekening te doen als bouwprogramma en aannemer bekend zijn. Ook zijn de bijlagen bij het rapport onvolledig ingevuld.	Dit is een normale gang van zaken. In het kader van het bestemmingsplan is de stikstofberekening nodig om te toetsen of het plan uitvoerbaarheid is op basis van wat nu bekend is en aangenomen kan worden. Op dit moment is een aanneme gedaan van de aanleg- en bouwphase en op basis van die aannames is berekend dat er geen sprake is van depositie. De beoordeling van de stikstofdepositie dient plaats te vinden in het kader van een activiteit die mogelijk kan leiden tot negatieve effecten op een Natura-2000 gebied. Daarom dient er bij de omgevingsvergunning bouwen een definitieve berekening plaats te vinden.

	Op dat moment is ook meer bekend over de wijze van bouwen en de daarbij behorende de inzet van het materieel en dergelijke. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
8. Het geluidonderzoek gaat uit van 60 km/u voor de Sportveldweg, terwijl in de toelichting van het bestemmingsplan (blz. 20) uitgegaan wordt van 30 km/u. Ook staat in het onderzoek onder paragraaf 'geluidssituatie' een incorrecte zin onder de 3e bullit: "... vanwege de maximale variant neemt het aantal woningen in deze categorie van 36 woningen toe naar een totaal van 12 woningen".	Dit is inderdaad correct geconstateerd. Het akoestisch onderzoek had nog worstcase als aanname gehanteerd dat de Sportveldweg een 60 km/u regime zou kennen, maar dat is niet meer het geval. De nieuwe Sportveldweg zal worden ingericht voor een snelheid van 30 km/uur. Dit zal betekenen dat de geluidemissies van verkeer lager zullen liggen dan de waarden die in het akoestisch onderzoek zijn berekend bij 60 km/uur (dit was 42 dB). Aangezien de grenswaarde van 48 dB niet werden overschreden met 60 km/uur zal dit ook niet het geval zijn bij een snelheid van 30 km/uur. De zin waarop wordt gedoeld, is inderdaad niet correct. Er had moeten staan dat het aantal van 36 woningen afneemt naar 12 woningen. De zin is gebaseerd op de bevindingen die zijn beschreven in paragraaf 4.3.2 en in tabel 4 van het akoestisch onderzoek. Hier is aangegeven dat in de autonome situatie (dus zonder planontwikkeling) sprake is van 36 woningen met een geluidbelasting die valt onder de categorie 'tamelijk slecht'. Met de planontwikkeling neemt dit aantal af naar 12 woningen (een afname van 24). Onder de tabel staat uitgelegd dat ten opzichte van de autonome situatie in de plansituatie voor 30 van de 130 woningen (23%) sprake is van een verschuiving naar een betere beoordeling van de omgevingskwaliteit. De grootste verschuiving vindt plaats van de geluidklasse 'Tamelijk slecht' naar de geluidklasse 'Matig'. Deze woningen bevinden zich voornamelijk aan de Albrandswaardsedijk. Vanwege de aanleg van de Sportveldweg neemt het verkeer op deze weg significant af en daarmee ook de geluidbelasting. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
9. Bij de Schroeder van der Kolklaan Noord wordt uitgegaan van 8.100 mvt per dag. Op dinsdagen en donderdagen zijn deze aantallen 8.346 en 8.223 mvt per dag. Bij de Schroeder van der Kolklaan Midden wordt uitgegaan van 3.700 mvt per dag. En op dinsdagen en donderdagen zijn de aantallen 3.943 en 3.859. De indiener van zienswijzen vindt dat de verkeerssituatie rooskleuriger wordt voorgesteld en deze doorwerken in de conclusies. Er wordt getwijfeld aan de conclusie dat de Groene Kruisweg het verkeer met de nieuwe woonwijk erbij probleemloos kan verwerken.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.1. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.1 is aangegeven is het gangbaar om uit te gaan van gemiddelden van werkdagen. Ook met de hogere verkeersintensiteit op dinsdagen en donderdagen past het binnen de toelaatbare verkeersintensiteit voor de wegvakken, zie toelichting hieronder op basis van telcijfers februari 2023. Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord komt de verkeersintensiteit op de drukste werkdag (dinsdag) ca. 200 mvt/etmaal hoger uit dan een gemiddelde werkdag (8.300 mvt/etm. op gem. dinsdag, 8.200 mvt/etm. op gem. donderdag en 8.100 mvt/etm. op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 9.800 (i.p.v. 9.600) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) uit de Wegenscan. Voor de Schroeder van der Kolklaan midden komt de verkeersintensiteit op dinsdagen ook ca. 250

	mvt/etmaal hoger uit (3.900 mvt/etm. op gem. dinsdag en donderdag en 3.700 op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 3.300 (i.p.v. 3.100) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Zie ook de reactie op zienswijze 10.1. In aanvulling op het mobiliteitsrapport is een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De eerste paragraaf van de notitie gaat in op het planeffect met prognoses tot en met 2040 met daarbij een analyse van de afwikkeling op kruispunt Schroeder van der Kolklaan – Groene Kruisweg. Andere kruispunten verder weg worden hier niet in meegenomen. De aansluiting Groene Kruisweg is het moment dat de bijdrage van het plan afneemt tot niet meer significant en herleidbaar. Op deze kruising was het effect beperkt. Op de wegen en kruispunten hierna draagt het plan Hof van Poortugaal nog minder bij. Zodoende is dat niet verder onderzocht. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
10. Indiener van de zienswijze geeft aan dat het plaatsen van een verbodsbord onvoldoende is om de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe entree van Antes en de nieuwe woonwijk af te sluiten. Enkel een camera (die ook werkt en uitgelezen wordt) of een poller kan er voor zorgen dat het verkeer naar en vanaf Antes en de nieuwe woonwijk via de Sportveldweg rijdt.	Voor het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken is van belang dat de rijbaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De wijze waarop is daarin ondergeschikt. De gemeente zal nader beoordelen welke vorm van afsluiten het beste past bij de situatie en dit ook monitoren. Het plaatsen van camera's kan niet zomaar omdat dit via een aanvraag bij het CVOM loopt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.2, 11.2 en 16.2. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
11. De indiener van de zienswijzen uit zijn zorgen over de mogelijkheid dat de Sportveldweg niet wordt gerealiseerd of dat de realisatie vertraging oploopt, door de lopende bezwaren. De indiener uit zijn zorgen dat deze vertraging gevolgen heeft voor verkeersbelasting van de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden. De indiener van de zienswijzen vraagt om een garantie dat de woningbouw niet start voordat de nieuwe weg gerealiseerd is.	De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt. De nieuwe Sportveldweg is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het uitgangspunt is om de aanleg van de nieuwe Sportveldweg gelijk op te laten gaan met de gebiedsontwikkeling. Uit de verkeersonderzoeken volgt dat er geen noodzaak is om de nieuwe Sportveldweg al gerealiseerd te hebben voordat gestart wordt met de bouw van de nieuwe woningen. Zodoende is dit niet als verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Zie ook de reactie op zienswijze 7.6b en 10.3. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
12. Uit het rapport volgt niet waarop het aantal 2.600 mvt/dag voor de Sportveldweg is berekend. Uit de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgemaakt dat 525 woningen een verkeersgeneratie van 3.653 vervoersbewegingen per dag opleveren. Aangezien het niet de bedoeling is dat dit verkeer langs de Oost wordt afgewikkeld of via de Schroeder van der Kolklaan, blijft alleen de Sportveldweg over. Het aantal over	Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrandswaardsedijk west voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrandswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof van Poortugaal) op 3.000 mvt/etmaal. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg

de Sportveldweg wordt dus per dag in ieder geval 3.653.	rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. De waarde van 3.653 vervoerbewegingen is genoemd in het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 4.8 Luchtkwaliteit. Deze berekening van vervoersbewegingen was echter gebaseerd op meer algemene aannames en is daarom aangepast om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek van Goudappel. De conclusie in de NIBM-berekening blijft gelijk. De Sportveldweg heeft een toelaatbare intensiteit van 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$), wat volgt uit de Wegenscan. De verkeersintensiteit in de plansituatie past binnen de toelaatbare verkeersintensiteit. Zie ook de reactie op zienswijze 10.5 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
13. Bij het aantal verkeersbewegingen is geen rekening gehouden met het verkeer dat Antes genereert. In 2021 kwam het aantal mvt bij de oude entree van Antes op 800 en bij de nieuwe entree van Antes op 300, tezamen dus 1.100 (rapport Goudappel december 2023, figuur 3.1, pagina 15) . Daarbij dient te worden bedacht dat deze verkeerstellingen in coronatijd hebben plaatsgevonden. In het plan wordt de autonome situatie in 2030 (dus zonder de woningbouw) voorde nieuwe entree van Antes op 1.200 gesteld (zie rapport Goudappel december 2023, figuur 3.3, pagina 19). Deze 1.200 dienen eveneens de Sportveldweg te volgen. Tezamen met de 3.653 van de woningbouw komt het aantal dan al op 4.853 mvt/dag. Dit is veel hoger dan de 2.600 waar het rapport van uitgaat. En dan is nog niet meegerekend dat over de Oost minder verkeer gaat rijden. Ook van dat verkeer zal mogelijk een deel via de Sportveldweg gaan. Als het aantal mvt/dag op de Sportveldweg veel hoger wordt (4.853), zal ook de Schroeder van der Kolklaan Noord veel zwaarder worden belast. Met een halteplaats voor de bus komt de maximale capaciteit van deze weg op 10.000 mvt/dag. Doordat er meer verkeer van de Sportveldweg komt, zal de capaciteit tekort schieten en ontstaan er knelpunten op de rotonde, de Schroeder van der Kolklaan Noord en de kruispunten.	Zie ook bovenstaande reactie op berekening verkeersintensiteit in plansituatie Sportveldweg. Een hogere verkeersintensiteit op de Sportveldweg is niet aanneemelijk. De maximaal toelaatbare verkeersintensiteit voor de Schroeder van der Kolklaan noord bedraagt ca. 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) door het halteren van de bus op de rijbaan. De verwachte verkeersintensiteit van 9.600 mvt/etmaal bevindt zich nabij de grenswaarde, maar overschrijdt niet de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit. De afwijking van de rotonde is in de plansituatie met maximaal 10s verliestijd goed te noemen. Vanaf een verliestijd van ca. 25 seconden wordt de afwijking matig. De cyclustijd voor het kruispunt met de Groene Kruisweg is in de plansituatie ca. 108 seconden in de ochtendspits en 99 seconden in de avondspits. Dit is een redelijke cyclustijd. Cyclustijden hoger dan 120 seconden worden als slecht beoordeeld. Er geen aanleiding om te veronderstellen dat de cyclustijd van het kruispunt verder toeneemt, evenmin dat de verliestijd voor de rotonde verder toeneemt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.6 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
14. Doordat het verkeersonderzoek uitgaat van te lage verkeersintensiteiten, zijn de conclusies van de onderzoeken (zoals de MER en het ecologisch onderzoek) die hier op zijn gebaseerd ook onzeker. Dit dient te worden aangepast.	Zoals hierboven is toegelicht, is de zienswijze ten aanzien van de aantallen niet juist gebleken. De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn wel correct en hebben ten grondslag gelegen aan de verdere onderzoeken zoals stikstof en de m.e.r. beoordeling. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
15. <i>Sociale aspecten</i> Er wordt te makkelijk omgegaan met de veiligheid en leefbaarheid gelet op de	De gemeente, Parnassia Groep en Antes erkennen het belang van een veilige woon-en werkomgeving op en direct rond de Antes-locatie voor zowel

nabijheid van de zorgklinieken, waarvan de huidige bewoners al van aangeven dat het onveilig is (druksgebruik, dealen, geweld, criminaliteit).	patiënten, medewerkers als omwonenden, passanten en de toekomstige bewoners van het nieuwe woongebied. Antes werkt dagelijks op basis van een veiligheidsplan aan de veiligheid in en rondom de klinieken. Tevens is het onderwerp veiligheid een belangrijke pijler voor een succesvolle gebiedsontwikkeling op de locatie. Doel is dat de herontwikkeling bijdraagt aan een goede balans tussen wonen, zorg en veiligheid op de Antes-locatie. Onderzoek In opdracht van de gemeente is het 'Vooronderzoek effecten woningbouw Antes terrein' (6 november 2020) uitgevoerd. Benoemd wordt het onderscheid tussen objectieve en subjectieve veiligheid. Objectieve veiligheid is de 'meetbare' veiligheid. Subjectieve is de 'veiligheidsbeleving' of het 'veiligheidsgevoel. Objectieve veiligheid wordt in kaart gebracht aan de hand van registraties. Niet alle incidenten worden echter geregistreerd en bij geregistreerde incidenten wordt niet benoemd of deze gerelateerd zijn aan cliënten van Antes. Ook wordt overlast niet altijd bij de politie gemeld. Het vooronderzoek bevat daardoor een algemene beschrijving van de typen incidenten die plaatsvinden. Ondanks gemelde overlast en incidenten geeft 80 procent van de 330 respondenten van de enquête die onderdeel uitmaakt van het vooronderzoek, de leefbaarheid in de buurt een cijfer 8 of hoger. De conclusie op gebied van veiligheid is dat het toevoegen van woningbouw wat dat betreft geen direct effect heeft op incidenten en overlast. Wel wordt een aantal aanbevelingen gedaan. Belangrijk is de veiligheid natuurlijk in te bouwen; dit betekent dat uitgangspunten vanuit Veilig Ontwerp en Beheer en ZETA-richtlijnen (Zichtbaarheid, Eenduidigheid, Toegankelijkheid en Aantrekkelijkheid) meegenomen worden in de ontwerpuitgangspunten. Opgemerkt wordt dat een groot deel van de aanbevelingen pas concreet toegepast kan worden op het moment dat het vlekkenplan uitgewerkt wordt tot een stedenbouwkundig plan, inclusief verkavelingsopzet. In aanvulling op het vooronderzoek is de 'Veiligheidseffectrapportage Antes terrein - huidige situatie' (augustus 2022), opgesteld. In dit onderzoek wordt deels verwezen naar de cijfers uit het vooronderzoek. Verder is input verzameld op basis van interviews en locatiebezoeken. Hieruit komt het beeld naar voren dat het Antes terrein als een veilige en prettige plek wordt beschouwd. Het is een fijne, bosrijke omgeving en de meeste respondenten voelen zich er veilig. Er is overlast, maar die is de afgelopen jaren volgens de meeste respondenten afgenomen. De overlast bestaat voornamelijk uit geluidsoverlast, overlast door middelengebruik en verkeersoerlast. Als men zich onveilig voelt, is dit meestal als het donker is, zowel 's avonds als 's ochtends vroeg in de winter. Er worden sterke punten en risico's van de huidige situatie van het Antes-locatie benoemd. Zo zijn er op sommige plekken goede zichtlijnen en sociale
---	---

	controle, en op andere plekken minder. De verkeerssituatie is een belangrijk aandachtspunt aangezien er weinig toegangswegen zijn tot het terrein en deze op dit moment al als overbelast worden ervaren. Uit dit onderzoek blijkt het belang van een integraal plan voor het borgen van de veiligheid op het terrein in de toekomstige situatie. De maatschappij en veiligheid an sich veranderen continu, het terrein moet daar tegen bestand zijn. Op het moment dat er een stedenbouwkundig ontwerp ligt zal er weer een toets en advies opgesteld worden waarbij meer concreet ingegaan kan worden op het borgen van de sociale veiligheid in dit ontwerp. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
16. Het grote aantal extra mensen in een relatief klein gebied is niet in harmonie met de gemeenschapsvoorzieningen en de massaliteit van het plan zal de sociale cohesie in de buurt doen verminderen.	Het grootste deel van het plangebied is aangewezen als bestaand stads- en dorpsgebied en door de ontwikkeling van woningen hier wordt juist ingezet op het zo goed mogelijk benutten van het bestaand stedelijk gebied. De woningbouwopgave in de gemeente is groot en het plan draagt in positieve zin bij aan de opgave om voldoende woningen te bieden. Het plangebied ligt in de nabijheid van het bestaande dorpscentrum van Poortugaal (ongeveer 1,5 km afstand) met voorzieningen. Ook zijn er voorzieningen dichterbij, zoals de sportvelden en kinderopvang en is de dichtstbijzijnde basisschool op 1,2 km gelegen. En in het plangebied is binnen de maatschappelijke bestemming ruimte voor kleinschalige voorzieningen bij zorgfuncties, waaronder bijvoorbeeld dienstverlening, horeca en detailhandel en kleinschalige bedrijven. Het toevoegen van extra woningen zal extra draagvlak bieden voor de aanwezige voorzieningen. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
17. Het plan is te grootschalig en niet in overeenstemming met de lokale behoefte. Dit betreft ook de betaalbaarheid.	Zoals ook is beschreven in de reactie op zienswijze 4.1, is sprake van een projectontwikkeling waarbij wordt gestreefd naar een businesscase waarin het negatief resultaat zo klein mogelijk is. Hierin voorziet het huidige programma en het opgenomen aantal middeldure woningen is het maximaal mogelijke binnen de randvoorwaarden van de businesscase en de stedenbouwkundige randvoorwaarden. Van het programma zal 1/3 sociale woningbouw zijn, dit is ook in de regels geborgd en in een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. De voorgenomen ontwikkeling Hof van Poortugaal is het grootste bouwproject in de gemeente Albrandswaard, met daarin, gelet op de businesscase en de stedenbouwkundige randvoorwaarden, het maximale aantal sociale/middeldure woningen. Hof van Poortugaal biedt een forse uitbreiding van de woningvoorraad van de woningcorporaties en de gemeente. De woningbouwmarkt in de gemeente Albrandswaard is nauw verbonden met de omliggende gemeenten. Dit is een gegeven waar niet aan te ontkomen is.

	Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
18. Economische overwegingen De financiële onderbouwing van het plan volstrekt onduidelijk en onvoldoende en verhuult een onvermijdelijk substantieel tekort met alle consequenties van dien voor gemeentefinanciën en huidige bewoners rondom het plangebied. Zo ontbreekt duidelijkheid over de kostenbijdrage van de nieuwe weg, onderhoudskosten voor het aan te leggen wegnnet in het plan in de komende jaren, eventuele uitkeringen aan toekomstige bewoners en kosten voor het in stand houden van voorzieningen als scholen e.d. voor de nieuwe bewoners.	Voor kosten als die voor het onderhoud aan het nieuw toe te voegen openbaar gebied, bouw van voorzieningen zoals scholen en eventuele uitkeringen aan toekomstige bewoners dient de Algemene Uitkering die de gemeente jaarlijks van de rijksoverheid ontvangt. Deze uitkering wordt per jaar berekend en houdt rekening met veel factoren, waaronder het inwoneraantal en areaal openbare ruimte. Dergelijke kosten maken geen deel uit van de beoordeling van de economische uitvoerbaarheid van het plan. De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt. Ook heeft het college vastgesteld dat de grondexploitatie van de initiatiefnemer haalbaar is en op basis van deze constatering het bestemmingplan aangeboden aan de gemeenteraad. Deze grondexploitatie is geheim en kan niet worden gedeeld. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 13.	
<i>Ontvangstdatum: 15 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. De indiener van de zienswijzen heeft bezwaar tegen de realisering van dit plan als er geen betere oplossing voor de ontsluiting komt. In het rapport van Goudappel is gewerkt met gemiddelden voor de verkeersintensiteiten op de wegen. Uit het onderzoek is ook op te maken dat de verkeersintensiteiten op dinsdagen en donderdagen hoger zijn dan het gemiddelde waarmee vervolgens is gerekend en de conclusies op zijn gebaseerd. Er wordt getwijfeld aan de conclusie dat de Groene Kruisweg het verkeer met de nieuwe woonwijk erbij probleemloos kan verwerken.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.1. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.1 is aangegeven is het gangbaar om uit te gaan van gemiddelden van werkdagen. Ook met de hogere verkeersintensiteit op dinsdagen en donderdagen past het binnen de toelaatbare verkeersintensiteit voor de wegvakken, zie toelichting hieronder op basis van telcijfers februari 2023. Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord komt de verkeersintensiteit op de drukste werkdag (dinsdag) ca. 200 mvt/etmaal hoger uit dan een gemiddelde werkdag (8.300 mvt/etm. op gem. dinsdag, 8.200 mvt/etm. op gem. donderdag en 8.100 mvt/etm. op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 9.800 (i.p.v. 9.600) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) uit de Wegenscan. Voor de Schroeder van der Kolklaan midden komt de verkeersintensiteit op dinsdagen ook ca. 250 mvt/etmaal hoger uit (3.900 mvt/etm. op gem. dinsdag en donderdag en 3.700 op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 3.300 (i.p.v. 3.100) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Zie ook de reactie op zienswijze 10.1. In aanvulling op het mobiliteitsrapport is een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van

	Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De eerste paragraaf van de notitie gaat in op het planeffect met prognoses tot en met 2040 met daarbij een analyse van de afwikkeling op kruispunt Schroeder van der Kolklaan – Groene Kruisweg. Andere kruispunten verder weg worden hier niet in meegenomen. De aansluiting Groene Kruisweg is het moment dat de bijdrage van het plan afneemt tot niet meer significant en herleidbaar. Op deze kruising was het effect beperkt. Op de wegen en kruispunten hierna draagt het plan Hof van Poortugaal nog minder bij. Zodoende is dat niet verder onderzocht. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. Indiener van de zienswijze geeft aan dat het plaatsen van een verbodsbord onvoldoende is om de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe entree van Antes en de nieuwe woonwijk af te sluiten. Enkel een camera (die ook werkt en uitgelezen wordt) of een poller kan er voor zorgen dat het verkeer naar en vanaf Antes en de nieuwe woonwijk via de Sportveldweg rijdt.	Voor het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken is van belang dat de rijbaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De wijze waarop is daarin ondergeschikt. De gemeente zal nader beoordelen welke vorm van afsluiten het beste past bij de situatie en dit ook monitoren. Het plaatsen van camera's kan niet zomaar omdat dit via een aanvraag bij het CVOM loopt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.2. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
3. Als de Sportveldweg niet tijdig gerealiseerd kan worden of als de weg helemaal niet gerealiseerd kan worden, dan leidt dit er toe dat de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden vol belast zullen worden met het verkeer van Antes en de nieuwbouw. In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat dit de capaciteit van deze weggedeeltes (ver) te boven gaat. Dit is onwenselijk. Het zuidelijke gedeelte van de weg is nu al gevaarlijk voor fietsers, omdat er geen fietspad langs loopt. Grote voertuigen kunnen elkaar nauwelijks passeren. Er wordt om een garantie verzocht dat de woningbouw niet start voordat de nieuwe weg is gerealiseerd.	De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt. De nieuwe Sportveldweg is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het uitgangspunt is om de aanleg van de nieuwe Sportveldweg gelijk op te laten gaan met de gebiedsontwikkeling. Uit de verkeersonderzoeken volgt dat er geen noodzaak is om de nieuwe Sportveldweg al gerealiseerd te hebben voordat gestart wordt met de bouw van de nieuwe woningen. Zodoende is dit niet als verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Zie ook de reactie op zienswijze 7.6b en 10.3 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. Uit het rapport volgt niet waarop het aantal 2.600 mvt/dag voor de Sportveldweg is berekend. Uit de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgemaakt dat 525 woningen een verkeersgeneratie van 3.653 vervoersbewegingen per dag opleveren. Aangezien het niet de bedoeling is dat dit verkeer langs de Oost wordt afgewikkeld of via de Schroeder van der Kolklaan, blijft alleen de Sportveldweg over. Het aantal over de Sportveldweg wordt dus per dag in ieder geval 3.653.	Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrondswaardsedijk west voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrondswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof van Poortugaal) op 3.000 mvt/etmaal. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. De waarde van 3.653 vervoerbewegingen is genoemd in het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 4.8 Luchtkwaliteit. Deze berekening van vervoersbewegingen was echter gebaseerd op meer algemene aannames en is daarom aangepast om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek van Goudappel. De conclusie in de NIBM-berekening blijft gelijk.

	De Sportveldweg heeft een toelaatbare intensiteit van 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$), wat volgt uit de Wegenscan. De verkeersintensiteit in de plansituatie past binnen de toelaatbare verkeersintensiteit. Zie ook de reactie op zienswijze 10.5 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Bij het aantal verkeersbewegingen is geen rekening gehouden met het verkeer dat Antes genereert. In 2021 kwam het aantal mvt bij de oude entree van Antes op 800 en bij de nieuwe entree van Antes op 300, tezamen dus 1.100 (rapport Goudappel december 2023, figuur 3.1, pagina 15). Daarbij dient te worden bedacht dat deze verkeerstellingen in coronatijd hebben plaatsgevonden. In het plan wordt de autonome situatie in 2030 (dus zonder de woningbouw) voor de nieuwe entree van Antes op 1.200 gesteld (zie rapport Goudappel december 2023, figuur 3.3, pagina 19). Deze 1.200 dienen eveneens de Sportveldweg te volgen. Tezamen met de 3.653 van de woningbouw komt het aantal dan al op 4.853 mvt/dag. Dit is veel hoger dan de 2.600 waar het rapport van uitgaat. En dan is nog niet meegerekend dat over de Oost minder verkeer gaat rijden. Ook van dat verkeer zal mogelijk een deel via de Sportveldweg gaan. Als het aantal mvt/dag op de Sportveldweg veel hoger wordt (4.853), zal ook de Schroeder van der Kolklaan Noord veel zwaarder worden belast. Met een halteplaats voor de bus komt de maximale capaciteit van deze weg op 10.000 mvt/dag. Doordat er meer verkeer van de Sportveldweg komt, zal de capaciteit tekort schieten en ontstaan er knelpunten op de rotonde, de Schroeder van der Kolklaan Noord en de kruispunten.	Zie ook bovenstaande reactie op berekening verkeersintensiteit in plansituatie Sportveldweg. Een hogere verkeersintensiteit op de Sportveldweg is niet aannemelijk. De maximaal toelaatbare verkeersintensiteit voor de Schroeder van der Kolklaan noord bedraagt ca. 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) door het halteren van de bus op de rijbaan. De verwachte verkeersintensiteit van 9.600 mvt/etmaal bevindt zich nabij de grenswaarde, maar overschrijdt niet de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit. De afwikkeling van de rotonde is in de plansituatie met maximaal 10s verliestijd goed te noemen. Vanaf een verliestijd van ca. 25 seconden wordt de afwikkeling matig. De cyclustijd voor het kruispunt met de Groene Kruisweg is in de plansituatie ca. 108 seconden in de ochtendspits en 99 seconden in de avondspits. Dit is een redelijke cyclustijd. Cyclustijden hoger dan 120 seconden worden als slecht beoordeeld. Er geen aanleiding om te veronderstellen dat de cyclustijd van het kruispunt verder toeneemt, evenmin dat de verliestijd voor de rotonde verder toeneemt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.6 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6. Doordat het verkeersonderzoek uitgaat van te lage verkeersintensiteiten, zijn de conclusies van de onderzoeken (zoals de MER en het ecologisch onderzoek) die hier op zijn gebaseerd ook onzeker. Dit dient te worden aangepast.	Zoals hierboven is toegelicht, is de zienswijze ten aanzien van de aantallen niet juist gebleken. De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn wel correct en hebben ten grondslag gelegen aan de verdere onderzoeken zoals stikstof en de m.e.r. beoordeling. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 14.	
<i>Ontvangstdatum: 14 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. De indiener van de zienswijzen heeft bezwaar tegen de realisering van dit plan als er geen betere oplossing voor de ontsluiting komt. In het rapport van Goudappel is gewerkt met gemiddelden voor de verkeersintensiteiten op de wegen. Uit het onderzoek is ook op te maken dat de verkeersintensiteiten op dinsdagen en	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.1. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.1 is aangegeven is het gangbaar om uit te gaan van gemiddelden van werkdagen. Ook met de hogere verkeersintensiteit op dinsdagen en donderdagen past het binnen de toelaatbare verkeersintensiteit voor de wegvakken, zie toelichting hieronder op basis van telcijfers februari 2023.

donderdagdagen hoger zijn dan het gemiddelde waarmee vervolgens is gerekend en de conclusies op zijn gebaseerd. Er wordt getwijfeld aan de conclusie dat de Groene Kruisweg het verkeer met de nieuwe woonwijk erbij probleemloos kan verwerken.	Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord komt de verkeersintensiteit op de drukste werkdag (dinsdag) ca. 200 mvt/etmaal hoger uit dan een gemiddelde werkdag (8.300 mvt/etm. op gem. dinsdag, 8.200 mvt/etm. op gem. donderdag en 8.100 mvt/etm. op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 9.800 (i.p.v. 9.600) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) uit de Wegenscan. Voor de Schroeder van der Kolklaan midden komt de verkeersintensiteit op dinsdagen ook ca. 250 mvt/etmaal hoger uit (3.900 mvt/etm. op gem. dinsdag en donderdag en 3.700 op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 3.300 (i.p.v. 3.100) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Zie ook de reactie op zienswijze 10.1. In aanvulling op het mobiliteitsrapport is een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De eerste paragraaf van de notitie gaat in op het planeffect met prognoses tot en met 2040 met daarbij een analyse van de afwikkeling op kruispunt Schroeder van der Kolklaan – Groene Kruisweg. Andere kruispunten verder weg worden hier niet in meegenomen. De aansluiting Groene Kruisweg is het moment dat de bijdrage van het plan afneemt tot niet meer significant en herleidbaar. Op deze kruising was het effect beperkt. Op de wegen en kruispunten hierna draagt het plan Hof van Poortugaal nog minder bij. Zodoende is dat niet verder onderzocht. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. Indiener van de zienswijze geeft aan dat het plaatsen van een verbodsbord onvoldoende is om de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe entree van Antes en de nieuwe woonwijk af te sluiten. Enkel een camera (die ook werkt en uitgelezen wordt) of een poller kan ervoor zorgen dat het verkeer naar en vanaf Antes en de nieuwe woonwijk via de Sportveldweg rijdt.	Voor het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken is van belang dat de rijbaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De wijze waarop is daarin ondergeschikt. De gemeente zal nader beoordelen welke vorm van afsluiten het beste past bij de situatie en dit ook monitoren. Het plaatsen van camera's kan niet zomaar omdat dit via een aanvraag bij het CVOM loopt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.2. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
3. Als de Sportveldweg niet tijdig gerealiseerd kan worden of als de weg helemaal niet gerealiseerd kan worden, dan leidt dit er toe dat de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden vol belast zullen worden met het verkeer van Antes en de nieuwbouw. In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat dit de capaciteit van deze weggedeeltes (ver) te boven gaat. Dit is onwenselijk. Het zuidelijke gedeelte van de weg is nu al gevaarlijk voor fietsers, omdat er geen fietspad langs loopt. Grote voertuigen	De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt. De nieuwe Sportveldweg is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het uitgangspunt is om de aanleg van de nieuwe Sportveldweg gelijk op te laten gaan met de gebiedsontwikkeling. Uit de verkeersonderzoeken volgt dat er geen noodzaak is om de nieuwe Sportveldweg al gerealiseerd te hebben voordat gestart wordt met de bouw van de nieuwe woningen. Zodoende is dit niet als verplichting

kunnen elkaar nauwelijks passeren. Er wordt om een garantie verzocht dat dat de woningbouw niet start voordat de nieuwe weg is gerealiseerd.	in het bestemmingsplan opgenomen. Zie ook de reactie op zienswijze 7.6b en 10.3 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. Uit het rapport volgt niet waarop het aantal 2.600 mvt/dag voor de Sportveldweg is berekend. Uit de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgemaakt dat 525 woningen een verkeersgeneratie van 3.653 vervoersbewegingen per dag opleveren. Aangezien het niet de bedoeling is dat dit verkeer langs de Oost wordt afgewikkeld of via de Schroeder van der Kolklaan, blijft alleen de Sportveldweg over. Het aantal over de Sportveldweg wordt dus per dag in ieder geval 3.653.	Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrandswaardsedijk west voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrandswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof van Poortugaal) op 3.000 mvt/etmaal. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. De waarde van 3.653 vervoersbewegingen is genoemd in het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 4.8 Luchtkwaliteit. Deze berekening van vervoersbewegingen was echter gebaseerd op meer algemene aannames en is daarom aangepast om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek van Goudappel. De conclusie in de NIBM-berekening blijft gelijk. De Sportveldweg heeft een toelaatbare intensiteit van 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$), wat volgt uit de Wegenscan. De verkeersintensiteit in de plansituatie past binnen de toelaatbare verkeersintensiteit. Zie ook de reactie op zienswijze 10.5 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Bij het aantal verkeersbewegingen is geen rekening gehouden met het verkeer dat Antes genereert. In 2021 kwam het aantal mvt bij de oude entree van Antes op 800 en bij de nieuwe entree van Antes op 300, tezamen dus 1.100 (rapport Goudappel december 2023, figuur 3.1, pagina 15) . Daarbij dient te worden bedacht dat deze verkeerstellingen in coronatijd hebben plaatsgevonden. In het plan wordt de autonome situatie in 2030 (dus zonder de woningbouw) voorde nieuwe entree van Antes op 1.200 gesteld (zie rapport Goudappel december 2023, figuur 3.3, pagina 19). Deze 1.200 dienen eveneens de Sportveldweg te volgen. Tezamen met de 3.653 van de woningbouw komt het aantal dan al op 4.853 mvt/dag. Dit is veel hoger dan de 2.600 waar het rapport van uitgaat. En dan is nog niet meegerekend dat over de Oost minder verkeer gaat rijden. Ook van dat verkeer zal mogelijk een deel via de Sportveldweg gaan. Als het aantal mvt/dag op de Sportveldweg veel hoger wordt (4.853), zal ook de Schroeder van der Kolklaan Noord veel zwaarder worden belast. Met een halteplaats voor de bus komt de maximale capaciteit van deze weg op 10.000 mvt/dag. Doordat er meer verkeer van de Sportveldweg komt, zal de capaciteit tekort schieten en ontstaan er	Zie ook bovenstaande reactie op berekening verkeersintensiteit in plansituatie Sportveldweg. Een hogere verkeersintensiteit op de Sportveldweg is niet aanneemelijk. De maximaal toelaatbare verkeersintensiteit voor de Schroeder van der Kolklaan noord bedraagt ca. 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) door het halteren van de bus op de rijbaan. De verwachte verkeersintensiteit van 9.600 mvt/etmaal bevindt zich nabij de grenswaarde, maar overschrijdt niet de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit. De afwikkeling van de rotonde is in de plansituatie met maximaal 10s verliestijd goed te noemen. Vanaf een verliestijd van ca. 25 seconden wordt de afwikkeling matig. De cyclustijd voor het kruispunt met de Groene Kruisweg is in de plansituatie ca. 108 seconden in de ochtendspits en 99 seconden in de avondspits. Dit is een redelijke cyclustijd. Cyclustijden hoger dan 120 seconden worden als slecht beoordeeld. Er geen aanleiding om te veronderstellen dat de cyclustijd van het kruispunt verder toeneemt, evenmin dat de verliestijd voor de rotonde verder toeneemt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.6 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

knelpunten op de rotonde, de Schroeder van der Kolklaan Noord en de kruispunten.	
6. Doordat het verkeersonderzoek uitgaat van te lage verkeersintensiteiten, zijn de conclusies van de onderzoeken (zoals de MER en het ecologisch onderzoek) die hier op zijn gebaseerd ook onzeker. Dit dient te worden aangepast.	Zoals hierboven is toegelicht, is de zienswijze ten aanzien van de aantallen niet juist gebleken. De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn wel correct en hebben ten grondslag gelegen aan de verdere onderzoeken zoals stikstof en de m.e.r. beoordeling. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 15.	
<i>Ontvangstdatum: 14 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Bezwaar tegen de realisering van dit plan als er geen betere oplossing voor de ontsluiting komt. In het rapport van Goudappel is gewerkt met gemiddelden voor de verkeersintensiteiten op de wegen. Uit het onderzoek is ook op te maken dat de verkeersintensiteiten op dinsdagen en donderdagen hoger zijn dan het gemiddelde waarmee vervolgens is gerekend en de conclusies op zijn gebaseerd. Er wordt getwijfeld aan de conclusie dat de Groene Kruisweg het verkeer met de nieuwe woonwijk er bij probleemloos kan verwerken.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.1. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.1 is aangegeven is het gangbaar om uit te gaan van gemiddelden van werkdagen. Ook met de hogere verkeersintensiteit op dinsdagen en donderdagen past het binnen de toelaatbare verkeersintensiteit voor de wegvakken, zie toelichting hieronder op basis van telcijfers februari 2023. Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord komt de verkeersintensiteit op de drukste werkdag (dinsdag) ca. 200 mvt/etmaal hoger uit dan een gemiddelde werkdag (8.300 mvt/etm. op gem. dinsdag, 8.200 mvt/etm. op gem. donderdag en 8.100 mvt/etm. op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 9.800 (i.p.v. 9.600) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) uit de Wegenscan. Voor de Schroeder van der Kolklaan midden komt de verkeersintensiteit op dinsdagen ook ca. 250 mvt/etmaal hoger uit (3.900 mvt/etm. op gem. dinsdag en donderdag en 3.700 op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 3.300 (i.p.v. 3.100) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Zie ook de reactie op zienswijze 10.1. In aanvulling op het mobiliteitsrapport is een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De eerste paragraaf van de notitie gaat in op het planeffect met prognoses tot en met 2040 met daarbij een analyse van de afwikkeling op kruispunt Schroeder van der Kolklaan – Groene Kruisweg. Andere kruispunten verder weg worden hier niet in meegenomen. De aansluiting Groene Kruisweg is het moment dat de bijdrage van het plan afneemt tot niet meer significant en herleidbaar. Op deze kruising was het effect beperkt. Op de wegen en kruispunten hierna draagt het plan Hof van Poortugaal nog minder bij. Zodoende is dat niet verder onderzocht. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

2. Indiener van de zienswijze geeft aan dat het plaatsen van een verbodsbord onvoldoende is om de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe entree van Antes en de nieuwe woonwijk af te sluiten. Enkel een camera (die ook werkt en uitgelezen wordt) of een poller kan ervoor zorgen dat het verkeer naar en vanaf Antes en de nieuwe woonwijk via de Sportveldweg rijdt.	Voor het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken is van belang dat de rijbaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De wijze waarop is daarin ondergeschikt. De gemeente zal nader beoordelen welke vorm van afsluiten het beste past bij de situatie en dit ook monitoren. Het plaatsen van camera's kan niet zomaar omdat dit via een aanvraag bij het CVOM loopt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.2. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
3. Als de Sportveldweg niet tijdig gerealiseerd kan worden of als de weg helemaal niet gerealiseerd kan worden, dan leidt dit er toe dat de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden vol belast zullen worden met het verkeer van Antes en de nieuwbouw. In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat dit de capaciteit van deze weggedeeltes (ver) te boven gaat. Dit is onwenselijk. Het zuidelijke gedeelte van de weg is nu al gevaarlijk voor fietsers, omdat er geen fietspad langs loopt. Grote voertuigen kunnen elkaar nauwelijks passeren. Er wordt om een garantie verzocht dat de woningbouw niet start voordat de nieuwe weg is gerealiseerd.	De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt. De nieuwe Sportveldweg is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het uitgangspunt is om de aanleg van de nieuwe Sportveldweg gelijk op te laten gaan met de gebiedsontwikkeling. Uit de verkeersonderzoeken volgt dat er geen noodzaak is om de nieuwe Sportveldweg al gerealiseerd te hebben voordat gestart wordt met de bouw van de nieuwe woningen. Zodoende is dit niet als verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Zie ook de reactie op zienswijze 7.6b en 10.3 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. Uit het rapport volgt niet waarop het aantal 2.600 mvt/dag voor de Sportveldweg is berekend. Uit de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgemaakt dat 525 woningen een verkeersgeneratie van 3.653 vervoersbewegingen per dag opleveren. Aangezien het niet de bedoeling is dat dit verkeer langs de Oost wordt afgewikkeld of via de Schroeder van der Kolklaan, blijft alleen de Sportveldweg over. Het aantal over de Sportveldweg wordt dus per dag in ieder geval 3.653.	Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrondswaardsedijk west voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrondswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof van Poortugaal) op 3.000 mvt/etmaal. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. De waarde van 3.653 vervoersbewegingen is genoemd in het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 4.8 Luchtkwaliteit. Deze berekening van vervoersbewegingen was echter gebaseerd op meer algemene aannames en is daarom aangepast om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek van Goudappel. De conclusie in de NIBM-berekening blijft gelijk. De Sportveldweg heeft een toelaatbare intensiteit van 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$), wat volgt uit de Wegenscan. De verkeersintensiteit in de plansituatie past binnen de toelaatbare verkeersintensiteit. Zie ook de reactie op zienswijze 10.5 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Bij het aantal verkeersbewegingen is geen rekening gehouden met het verkeer dat Antes genereert. In 2021 kwam het aantal mvt bij de oude entree van Antes op 800 en bij de nieuwe entree van Antes op 300, tezamen dus 1.100 (rapport Goudappel december 2023, figuur 3.1, pagina 15) . Daarbij dient te worden bedacht dat deze	Zie ook bovenstaande reactie op berekening verkeersintensiteit in plansituatie Sportveldweg. Een hogere verkeersintensiteit op de Sportveldweg is niet aannemelijk. De maximaal toelaatbare verkeersintensiteit voor de Schroeder van der Kolklaan noord bedraagt ca. 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) door het halteren van de bus op de rijbaan. De verwachte verkeersintensiteit

verkeerstellingen in coronatijd hebben plaatsgevonden. In het plan wordt de autonome situatie in 2030 (dus zonder de woningbouw) voorde nieuwe entree van Antes op 1.200 gesteld (zie rapport Goudappel december 2023, figuur 3.3, pagina 19). Deze 1.200 dienen eveneens de Sportveldweg te volgen. Tezamen met de 3.653 van de woningbouw komt het aantal dan al op 4.853 mvt/dag. Dit is veel hoger dan de 2.600 waar het rapport van uitgaat. En dan is nog niet meegerekend dat over de Oost minder verkeer gaat rijden. Ook van dat verkeer zal mogelijk een deel via de Sportveldweg gaan. Als het aantal mvt/dag op de Sportveldweg veel hoger wordt (4.853), zal ook de Schroeder van der Kolklaan Noord veel zwaarder worden belast. Met een halteplaats voor de bus komt de maximale capaciteit van deze weg op 10.000 mvt/dag. Doordat er meer verkeer van de Sportveldweg komt, zal de capaciteit tekort schieten en ontstaan er knelpunten op de rotonde, de Schroeder van der Kolklaan Noord en de kruispunten.	van 9.600 mvt/etmaal bevindt zich nabij de grenswaarde, maar overschrijdt niet de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit. De afwikkeling van de rotonde is in de plansituatie met maximaal 10s verliestijd goed te noemen. Vanaf een verliestijd van ca. 25 seconden wordt de afwikkeling matig. De cyclustijd voor het kruispunt met de Groene Kruisweg is in de plansituatie ca. 108 seconden in de ochtendspits en 99 seconden in de avondspits. Dit is een redelijke cyclustijd. Cyclustijden hoger dan 120 seconden worden als slecht beoordeeld. Er geen aanleiding om te veronderstellen dat de cyclustijd van het kruispunt verder toeneemt, evenmin dat de verliestijd voor de rotonde verder toeneemt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.6 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6. Doordat het verkeersonderzoek uitgaat van te lage verkeersintensiteiten, zijn de conclusies van de onderzoeken (zoals de MER en het ecologisch onderzoek) die hier op zijn gebaseerd ook onzeker. Dit dient te worden aangepast.	Zoals hierboven is toegelicht, is de zienswijze ten aanzien van de aantallen niet juist gebleken. De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn wel correct en hebben ten grondslag gelegen aan de verdere onderzoeken zoals stikstof en de m.e.r. beoordeling. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 16.	
<i>Ontvangstdatum: 13 februari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>
1. Bezwaar tegen de realisering van dit plan als er geen betere oplossing voor de ontsluiting komt. In het rapport van Goudappel is gewerkt met gemiddelden voor de verkeersintensiteiten op de wegen. Uit het onderzoek is ook op te maken dat de verkeersintensiteiten op dinsdagen en donderdagen hoger zijn dan het gemiddelde waarmee vervolgens is gerekend en de conclusies op zijn gebaseerd. Er wordt getwijfeld aan de conclusie dat de Groene Kruisweg het verkeer met de nieuwe woonwijk er bij probleemloos kan verwerken.	De zienswijze is gelijk aan zienswijze 10.1. Zoals ook in de reactie op zienswijze 10.1 is aangegeven is het gangbaar om uit te gaan van gemiddelden van werkdagen. Ook met de hogere verkeersintensiteit op dinsdagen en donderdagen past het binnen de toelaatbare verkeersintensiteit voor de wegvakken, zie toelichting hieronder op basis van telcijfers februari 2023. Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord komt de verkeersintensiteit op de drukste werkdag (dinsdag) ca. 200 mvt/etmaal hoger uit dan een gemiddelde werkdag (8.300 mvt/etm. op gem. dinsdag, 8.200 mvt/etm. op gem. donderdag en 8.100 mvt/etm. op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 9.800 (i.p.v. 9.600) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) uit de Wegenscan. Voor de Schroeder van der Kolklaan midden komt de verkeersintensiteit op dinsdagen ook ca. 250 mvt/etmaal hoger uit (3.900 mvt/etm. op gem. dinsdag en donderdag en 3.700 op gemiddelde

	werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 3.300 (i.p.v. 3.100) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Zie ook de reactie op zienswijze 10.1. In aanvulling op het mobiliteitsrapport is een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De eerste paragraaf van de notitie gaat in op het planeffect met prognoses tot en met 2040 met daarbij een analyse van de afwikkeling op kruispunt Schroeder van der Kolklaan – Groene Kruisweg. Andere kruispunten verder weg worden hier niet in meegenomen. De aansluiting Groene Kruisweg is het moment dat de bijdrage van het plan afneemt tot niet meer significant en herleidbaar. Op deze kruising was het effect beperkt. Op de wegen en kruispunten hierna draagt het plan Hof van Poortugaal nog minder bij. Zodoende is dat niet verder onderzocht. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. Indiener van de zienswijze geeft aan dat het plaatsen van een verbodsbord onvoldoende is om de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe entree van Antes en de nieuwe woonwijk af te sluiten. Enkel een camera (die ook werkt en uitgelezen wordt) of een poller kan ervoor zorgen dat het verkeer naar en vanaf Antes en de nieuwe woonwijk via de Sportveldweg rijdt.	Voor het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken is van belang dat de rijbaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De wijze waarop is daarin ondergeschikt. De gemeente zal nader beoordelen welke vorm van afsluiten het beste past bij de situatie en dit ook monitoren. Het plaatsen van camera's kan niet zomaar omdat dit via een aanvraag bij het CVOM loopt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.2. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
3. Als de Sportveldweg niet tijdig gerealiseerd kan worden of als de weg helemaal niet gerealiseerd kan worden, dan leidt dit ertoe dat de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden vol belast zullen worden met het verkeer van Antes en de nieuwbouw. In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat dit de capaciteit van deze weggedeeltes (ver) te boven gaat. Dit is onwenselijk. Het zuidelijke gedeelte van de weg is nu al gevaarlijk voor fietsers, omdat er geen fietspad langs loopt. Grote voertuigen kunnen elkaar nauwelijks passeren. Er wordt om een garantie verzocht dat dat de woningbouw niet start voordat de nieuwe weg is gerealiseerd.	De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt. De nieuwe Sportveldweg is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het uitgangspunt is om de aanleg van de nieuwe Sportveldweg gelijk op te laten gaan met de gebiedsontwikkeling. Uit de verkeersonderzoeken volgt dat er geen noodzaak is om de nieuwe Sportveldweg al gerealiseerd te hebben voordat gestart wordt met de bouw van de nieuwe woningen. Zodoende is dit niet als verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Zie ook de reactie op zienswijze 7.6b en 10.3 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. Uit het rapport volgt niet waarop het aantal 2.600 mvt/dag voor de Sportveldweg is berekend. Uit de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgemaakt dat 525 woningen een verkeersgeneratie van 3.653 vervoersbewegingen per dag opleveren. Aangezien het niet de bedoeling is dat dit verkeer langs de Oost wordt afgewikkeld of via de Schroeder van der Kolklaan, blijft alleen de Sportveldweg over. Het aantal over de Sportveldweg wordt dus per dag in ieder geval 3.653.	Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrandswaardsedijk west voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrandswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof van Poortugaal) op 3.000 mvt/etmaal. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. De waarde van 3.653 vervoersbewegingen is genoemd in

	het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 4.8 Luchtkwaliteit. Deze berekening van vervoersbewegingen was echter gebaseerd op meer algemene aannames en is daarom aangepast om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek van Goudappel. De conclusie in de NIBM-berekening blijft gelijk. De Sportveldweg heeft een toelaatbare intensiteit van 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$), wat volgt uit de Wegenscan. De verkeersintensiteit in de plansituatie past binnen de toelaatbare verkeersintensiteit. Zie ook de reactie op zienswijze 10.5 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Bij het aantal verkeersbewegingen is geen rekening gehouden met het verkeer dat Antes genereert. In 2021 kwam het aantal mvt bij de oude entree van Antes op 800 en bij de nieuwe entree van Antes op 300, tezamen dus 1.100 (rapport Goudappel december 2023, figuur 3.1, pagina 15). Daarbij dient te worden bedacht dat deze verkeerstellingen in coronatijd hebben plaatsgevonden. In het plan wordt de autonome situatie in 2030 (dus zonder de woningbouw) voorde nieuwe entree van Antes op 1.200 gesteld (zie rapport Goudappel december 2023, figuur 3.3, pagina 19). Deze 1.200 dienen eveneens de Sportveldweg te volgen. Tezamen met de 3.653 van de woningbouw komt het aantal dan al op 4.853 mvt/dag. Dit is veel hoger dan de 2.600 waar het rapport van uitgaat. En dan is nog niet meegerekend dat over de Oost minder verkeer gaat rijden. Ook van dat verkeer zal mogelijk een deel via de Sportveldweg gaan. Als het aantal mvt/dag op de Sportveldweg veel hoger wordt (4.853), zal ook de Schroeder van der Kolklaan Noord veel zwaarder worden belast. Met een halteplaats voor de bus komt de maximale capaciteit van deze weg op 10.000 mvt/dag. Doordat er meer verkeer van de Sportveldweg komt, zal de capaciteit tekort schieten en ontstaan er knelpunten op de rotonde, de Schroeder van der Kolklaan Noord en de kruispunten.	Zie ook bovenstaande reactie op berekening verkeersintensiteit in plansituatie Sportveldweg. Een hogere verkeersintensiteit op de Sportveldweg is niet aanneemelijk. De maximaal toelaatbare verkeersintensiteit voor de Schroeder van der Kolklaan noord bedraagt ca. 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) door het halteren van de bus op de rijbaan. De verwachte verkeersintensiteit van 9.600 mvt/etmaal bevindt zich nabij de grenswaarde, maar overschrijdt niet de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit. De afwikkeling van de rotonde is in de plansituatie met maximaal 10s verliestijd goed te noemen. Vanaf een verliestijd van ca. 25 seconden wordt de afwikkeling matig. De cyclustijd voor het kruispunt met de Groene Kruisweg is in de plansituatie ca. 108 seconden in de ochtendspits en 99 seconden in de avondspits. Dit is een redelijke cyclustijd. Cyclustijden hoger dan 120 seconden worden als slecht beoordeeld. Er geen aanleiding om te veronderstellen dat de cyclustijd van het kruispunt verder toeneemt, evenmin dat de verliestijd voor de rotonde verder toeneemt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.6 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6. Doordat het verkeersonderzoek uitgaat van te lage verkeersintensiteiten, zijn de conclusies van de onderzoeken (zoals de MER en het ecologisch onderzoek) die hier op zijn gebaseerd ook onzeker. Dit dient te worden aangepast.	Zoals hierboven is toegelicht, is de zienswijze ten aanzien van de aantallen niet juist gebleken. De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn wel correct en hebben ten grondslag gelegen aan de verdere onderzoeken zoals stikstof en de m.e.r. beoordeling. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 17.	
<i>Ontvangstdatum: 31 januari 2024</i>	<i>Ontvankelijk</i>
<i>Inhoud zienswijze</i>	<i>Reactie gemeente</i>

1. LOP Door de gemeenteraad is voor de Polder Albrandswaard in 2015 een LOP (landschapsontwikkelingsplan) vastgesteld. De indiener van de zienswijze vindt dat de nieuwe ontsluitingsweg niet voldoet aan de uitgangspunten van het LOP.	Zoals ook in reactie op zienswijze 8.2 is aangegeven, is het LOP onderdeel van het bestemmingsplan Polder Albrandswaardsedijk. Het plangebied van het Hof van Poortugaal ligt niet binnen de plangrens van het bestemmingsplan Polder Albrandswaard. Zodoende zijn er juridisch gezien geen verplichtingen uit het LOP op Hof van Poortugaal van toepassing. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. De indiener van die zienswijze stelt dat er geen noodzaak is om de Sportveldweg aan te leggen.	Zoals ook in reactie op zienswijze 8.3 is aangegeven acht de gemeente de nieuwe Sportveldweg noodzakelijk. In 2021 is een verkeerskundige analyse uitgevoerd om de gevolgen van de gebiedsontwikkeling op het omliggende wegennet in beeld te brengen (Goudappel, juni 2021, kenmerk 008578.20210601.R1.05). De verkeersanalyse heeft duidelijk gemaakt dat zonder ingrijpen in de fysieke omgeving of andere maatregelen er te veel verkeer over de Albrandswaardsedijk Delta en de Schroeder van der Kolklaan zal rijden bij ontwikkeling van de woningbouw. Daarom zijn verschillende oplossingsrichtingen beschouwd (drie varianten), wat heeft geresulteerd in de gekozen variant van de aanleg van een nieuwe weg langs de sportvelden. Zie ook de raadsbesluiten van 6 februari 2023 (zaaknummer 671985) en oktober 2023 (zaaknummer 864298). Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
3. De gemeente beschikt over een Landschapsfonds. Vanwege de komst van de weg dient er een zeer ruime afdracht in het landschapsfonds plaats te vinden. Daarnaast vraagt indiener van de zienswijze wat de huidige stand is van het landschapsfonds en de Uitvoeringsagenda. Er wordt verzocht om een verantwoording waaruit blijkt dat de gelden nog steeds gereserveerd staan voor de projecten uit het Landschapsfonds (in overeenstemming met het raadsbesluit 118661 van 1 oktober 2012 waarin de afspraken t.a.v. het Landschapsfonds voor de Polder Albrandswaard zijn vastgelegd).	Zoals ook is beschreven in de reactie op zienswijze 8.2, ligt de nieuwe weg niet binnen het plangebied van het bestemmingsplan Polder Albrandswaard en daarmee niet in het LOP. Het landschapsfonds is geen onderdeel van het bestemmingsplan Hof van Poortugaal.. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. Er heeft geen correcte afweging met voor- en nadelen tussen de verschillende varianten van de wegontsluiting plaatsgevonden. Er is alleen gekeken of de voorkeursvariant van het College van B&W voldeed/voldoet aan de gestelde eisen en normen. Verzocht wordt om alle drie de mogelijke varianten alsnog te vergelijken in hoeverre deze varianten voldoen aan de gestelde eisen en normen.	Zoals ook is beschreven in de reactie op zienswijze 8.5, is in de voorbereidende fase van de gebiedsontwikkeling een afweging van voor- en nadelen van de verschillende varianten gemaakt. Deze vergelijking staat in het rapport van Goudappel (2021) met titel Vervolg locatieontwikkeling Antes – Poortugaal, Hoofdstuk 5 pagina's 24-31. In het rapport van Goudappel uit 2021 waren drie opties naast elkaar gelegd. Daarna heeft de gemeenteraad de keuze gemaakt om de voorkeursvariant verder uit te werken. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. De Sportveldweg (haakse variant) is/wordt een onwenselijk route en een gedrocht in de polder. Uit de metingen van Goudappel blijkt	Zoals is beschreven in de reactie op zienswijze 8.6, komen de intensiteiten die in de zienswijze worden genoemd niet overeen met de aantallen uit de

dat het aantal verkeersbewegingen in 2030 naar het Antes terrein rond de 3.000 mvt/etmaal is. Deze moeten dus allemaal over de Sportveldweg, een weggetje van 5 meter breed met snelheidsbeperkende maatregelen van 30 km per/uur. Echter daar komt nog bij het aantal motorvoertuigen dat nu al naar de sportvelden gaat, met als hoogtepunt het aantal voertuigen op de zaterdag. Dit aantal staat nu al op 2.600 (fig 2.4) en komt dan dus totaal op 5.600 MVT. Vervolgens gaan deze voertuigen via de Albrandswaardseweg van/naar de rotonde en komen er nog eens 3.800 MVT bij. Dus op het gedeelte Albrandswaardseweg vanaf de Sportveldenweg naar de rotonde zijn dat totaal 9.400 MVT..	modellen. Er worden aantallen bij elkaar opgeteld die zo niet horen te worden opgeteld. De verkeersintensiteiten op de verschillende wegen die zijn genoemd in het verkeersonderzoek zijn gebaseerd op de berekeningen van het verkeersmodel. Deze zijn leidend voor de gemeente. De Sportveldweg voldoet aan de inrichtingskenmerken die passen bij een weg met deze functie en intensiteiten (erftoegangsweg bubeko type I, met een vrijliggende fietsvoorziening). Op een dergelijke weg met een breedte van ca. 5 meter is de toelaatbare intensiteit 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Dit volgt uit de Wegenscan. Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrandswaardsedijk West voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrandswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof van Poortugaal) op 3.000 mvt/etm. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. Op de Albrandswaardseweg tussen de Sportveldweg en rotonde met de Schroeder van der Kolklaan rijdt in de plansituatie ca. 6.400 mvt/etmaal. Naar aanleiding van de zienswijze is de Wegenscan gecontroleerd. Uit de Wegenscan volgt hier een maximaal toelaatbare verkeersintensiteit van 8.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Het onderzoek is hier op aangevuld. Daarmee is de verkeersintensiteit binnen de grenzen van wat inpasbaar is. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
6. Dat de haakse variant van de Sportveldweg een gedrocht is zal ook blijken als daar vrachtverkeer (ondermeer naar Polak) van soms wel 12 meter lang over een weg van 5 meter breed moet. Passeren is vrijwel onmogelijk zonder de bermen te gebruiken. Ook de draai bovenaan de Albrandswaardsedijk (naar links) is/wordt veel te krap. Een mogelijke oplossing is om ook het vrachtverkeer een ontheffing te verlenen om toch via de Schroeder van der Kolklaan en Albrandswaardsedijk te laten rijden zoals dat nu ook gebeurt.	In aanvulling op het mobiliteitsrapport een notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' opgesteld. Deze notitie is als bijlage bij de Nota zienswijzen opgenomen. De tweede paragraaf van de notitie gaat in op het ontwerp van de Sportveldweg. Daarin is geconcludeerd dat de breedte van de Sportveldweg is in overeenstemming met CROW-richtlijn Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangswegen en dat de nieuwe weg geschikt is voor alle soorten regulier vrachtverkeer. Zie ook de reactie op zienswijze 7.6a., 8.6 en 8.7. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
7. Het aantal MVT op de Schroeder van der Kolklaan (noord) bedraagt nu ca. 8.000 MVT daar komen de extra bezoekers/bewoners van Hof v Poortugaal bij (ca. 3.000). Dit komt dan voor de Schroeder van der Kolklaan vanaf Rotonde tot Groenekruisweg op ca. 11.000 MVT. Dus boven de grenswaarde van 10.000 door Goudappel gesteld. Dit heeft ook gevolgen voor de verkeersafwikkeling van de Rotonde en de Groenekruisweg	Het rapport met de daarin gehanteerde uitgangspunten en de uitkomsten zijn door de gemeente gecontroleerd. De bevindingen van het rapport zijn correct. Er is geen overschrijding van de grenswaarde zoals door de indiener van de zienswijze wordt gesteld. Zie ook de reactie op zienswijze 8.8. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
8. De 32 pp extra zijn onvoldoende om het parkeerprobleem bij PSV Poortugaal op te	De gemeente is er mee bekend dat er niet altijd goed geparkeerd wordt en dat de toegangsweg vol kan

lossen. Er zullen minimaal 100 p/p bij moeten om te voorkomen dat er in de toekomst langs de nieuwe sportveldweg geparkeerd wordt.	staan met geparkeerde auto's. Dit is een handhavingsskwestie en wordt niet veroorzaakt door de ontwikkeling van Hof van Poortugaal. Er is echter wel gekeken naar hoe we als gemeente het oplossen van de huidige ervaren problematiek waar mogelijk mee kunnen nemen in dit plan voor Hof van Poortugaal. Dat heeft er toe geleid dat er binnen de beschikbare ruimte extra parkeervakken gerealiseerd zullen om meer parkeercapaciteit te creëren. Op het parkeerterrein van de sportvereniging is ruimte om ca. 28 tot 30 extra parkeerplaatsen te realiseren. Mochten meer parkeerplaatsen nodig zijn (bijv. tijdens evenementen), dan zijn er mogelijkheden om het parkeerareaal verder uit te breiden op het terrein van de sportvereniging. Vervolgens zullen de verkeersregels moeten worden gehandhaafd, om zo de verkeersveiligheid te borgen. De verdere oplossing voor het parkeerprobleem zal deels moeten worden gevonden in mobiliteitsmanagement-maatregelen. Denk hierbij aan carpoolen, parkeren op afstand en het gebruik van andere vervoerswijzen, maar ook wijziging in de programmering van wedstrijden kan bijdragen aan een oplossing van het knelpunt. Zie ook de reactie op zienswijze 8.9. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
10. er zijn extra maatregelen nodig om te voorkomen dat het aantal motorvoertuigen vanaf de kruising Sportveldweg / Albrandswaardseweg richting Rhoon toeneemt.	De verkeersmodellen tonen aan dat het verkeer richting Rhoon niet toeneemt. Daarnaast wordt de Dorpsstraat omgevormd tot fietsstraat, wat de route voor autoverkeer minder aantrekkelijk maakt. De gemeente blijft de situatie monitoren om eventueel extra maatregelen te nemen tegen het ongewenste verkeer. In het onderzoek van Goudappel (2023) (p.21) is geconstateerd dat de ontwikkeling van Hof van Poortugaal maar beperkt bijdraagt aan de verkeersdruk op de Dorpsdijk (ca. +100 mvt/etmaal). De verkeersintensiteit op de Dorpsdijk overschrijdt ook al in de situatie zonder ontwikkeling van Hof van Poortugaal de toelaatbare intensiteit van 2.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Volgens de te verwachten verkeersstromen uit het verkeersmodel zal er door de ontwikkeling van Hof van Poortugaal nauwelijks extra verkeer door Rhoon rijden. Daarnaast neemt de gemeente extra maatregelen in Rhoon (Dorpsdijk fietsstraat) om de verkeerssituatie in algemene zin te verbeteren. De gemeente blijft de situatie monitoren en neemt indien nodig maatregelen bij onwenselijk sluipverkeer. Zie ook de reactie op zienswijze 8.10. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

Indiener 18.	
Ontvangstdatum: 25 februari 2024	Niet ontvankelijk (buiten de termijn binnengekomen)
Inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1. De indiener van de zienswijze heeft bezwaar tegen de realisering van dit plan als er geen betere oplossing voor de ontsluiting komt. Tegen het bouwplan op zich is geen bezwaar. Niet opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan zijn de toekomstige mogelijke uitbreidingen op het Antes-terrein die op dit moment nog niet bekend zijn maar wel van invloed kunnen zijn op de aannames. Eveneens is er nog geen rekening gehouden met de bebouwing in de toekomst op de percelen aan de Albrandswaardsedijk. Eveneens is er nog rekening gehouden met de verwachten bouwtijd van de nieuwe bebouwing en sloopwerken gedurende circa 6 a 7 jaar. Tevens, gedurende de periode van circa 7 jaar is er een grote toename aan bouwverkeer t.b.v. de bebouwingen naar-van en op het Antes-terrein. Voor het starten van de bouwwerkzaamheden op het Antes-terrein dient er een nieuwe weg te worden aangelegd vanaf de hoofdingang c.q. hoofduitgang van het Antes-terrein aansluitend op de Albrandswaardsedijk.	De zienswijze is niet binnen gestelde termijn bij de gemeente ingebracht en is niet ontvankelijk. Omdat de zienswijze gelijke onderwerpen aansnijdt als andere zienswijzen is er wel een inhoudelijke beantwoording gegeven. Het verkeersonderzoek heeft een berekening gemaakt van de toekomstige verkeersintensiteiten op basis van de bestaande situatie, autonome groei naar de toekomst toe en de plansituatie. Uitbreidingen en ontwikkelingen die nu nog niet bekend zijn kunnen daarin niet worden meegenomen. Als er in de toekomst een ontwikkeling plaatsvindt zal er in het kader van de besluitvorming voor dat project verkeersonderzoek nodig zijn om de gevolgen te beoordelen. Het bestemmingsplan regelt de toekomstige situatie, maar niet de wijze waarop er gebouwd wordt en hoe bouwverkeer zal rijden van en naar de ontwikkellocatie. Met de initiatiefnemer is afgesproken dat het bouwverkeer via de nieuwe toegang van het Antesterrein zal gaan lopen. Daarmee zal de hinder op de Albrandswaardsedijk beperkt worden. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
2. In het rapport van Goudappel is gewerkt met gemiddelden voor de verkeersintensiteiten op de wegen. Bij de Schroeder van der Kolklaan Noord wordt uitgegaan van 8.100 mvt per dag. Op dinsdagen en donderdagen zijn deze aantallen 8.346 en 8.223 mvt per dag. Bij de Schroeder van der Kolklaan Midden wordt uitgegaan van 3.700 mvt per dag. En op dinsdagen en donderdagen zijn de aantallen 3.943 en 3.859. De indiener van zienswijzen vindt dat de verkeerssituatie rooskleuriger wordt voorgesteld en deze doorwerken in de conclusies. Er wordt getwijfeld aan de conclusie dat de Groene Kruisweg het verkeer met de nieuwe woonwijk er bij probleemloos kan verwerken.	Het is gangbaar om uit te gaan van gemiddelden van werkdagen. Ook met de hogere verkeersintensiteit op dinsdagen en donderdagen past het binnen de toelaatbare verkeersintensiteit voor de wegvakken, zie toelichting hieronder op basis van telcijfers februari 2023. Voor de Schroeder van der Kolklaan Noord komt de verkeersintensiteit op de drukste werkdag (dinsdag) ca. 200 mvt/etmaal hoger uit dan een gemiddelde werkdag (8.300 mvt/etm. op gem. dinsdag, 8.200 mvt/etm. op gem. donderdag en 8.100 mvt/etm. op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 9.800 (i.p.v. 9.600) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) uit de Wegenscan. Voor de Schroeder van der Kolklaan midden komt de verkeersintensiteit op dinsdagen ook ca. 250 mvt/etmaal hoger uit (3.900 mvt/etm. op gem. dinsdag en donderdag en 3.700 op gemiddelde werkdag). Voor de plansituatie 2030 komt de verkeersintensiteit uit op 3.300 (i.p.v. 3.100) mvt/etmaal. Dit past binnen de max. toelaatbare verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$). Zie ook de reactie op zienswijze 10.1
3. Indiener van de zienswijze geeft aan dat het plaatsen van een verbodsbord onvoldoende is om de Schroeder van der Kolklaan vanaf de nieuwe entree van Antes	Voor het bestemmingsplan en de bijbehorende onderzoeken is van belang dat de rijbaan wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De wijze waarop is daarin ondergeschikt. De gemeente zal nader

en de nieuwe woonwijk af te sluiten. Enkel een camera (die ook werkt en uitgelezen wordt) of een poller kan er voor zorgen dat het verkeer naar en vanaf Antes en de nieuwe woonwijk via de Sportveldweg rijdt.	beoordelen welke vorm van afsluiten het beste past bij de situatie en dit ook monitoren. Het plaatsen van camera's kan niet zomaar omdat dit via een aanvraag bij het CVOM loopt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.2. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
4. Als op de nieuwe weg een snelheidsbeperking komt van bijvoorbeeld 30 km per uur en op de Schroeder van der Kolklaan een snelheid blijft gelden van maximaal 50 km per uur, werkt het uitnodigend om alsnog via de Schroeder van der Kolklaan te gaan rijden, ook al staat er een verbodsbord. Omwonenden van de Schroeder van der Kolklaan Zuid verzoeken om maximale snelheden van 30 km per uur. Verder worden er verschillende knelpunten over de Schroeder van der Kolklaan en de Albrandswaardsedijk benoemt, zoals snelheidsovertredingen, negeren stopborden, te smalle fietsstroken en scheuren in fietspaden.	Voor het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Daarin is de maximumsnelheid van de nieuwe Sportveldweg van 30 km/u opgenomen. Het model houdt in de keuze van de routes van autoverkeer rekening met o.a. de toegestane maximumsnelheden, maar ook afstand en wachttijden bij kruispunten etc. Het effect dat door de indiener van de zienswijze wordt benoemd is niet significant zichtbaar waargenomen in de uitkomsten van de modelberekeningen. De toegestane maximumsnelheid op de Schroeder van der Kolklaan is geen onderdeel van het bestemmingsplan Hof van Poortugaal. De andere knelpunten die worden genoemd zijn dat ook niet en vormen onderdeel van handhaving of regulier onderhoud. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
5. Gevraagd wordt om de hulpdiensten, overig verkeer en personeel t.b.v. de TBS via de nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingsweg (Sportveldweg) te laten stromen i.p.v. door de Schroeder van der Kolklaan Zuid. Al het verkeer, hulpdiensten en personeel naar en van de TBS kliniek via de ontsluitingsweg op het Antes-terrein, om de Schroeder van der Kolklaan te ontlasten na tientallen jaren van dagelijks overlast.	De gemeente heeft naar aanleiding van zienswijzen van bewoners van de Albrandswaardsedijk (o.a. zienswijze 7.3) nader onderzocht of het mogelijk is om het verkeer van en naar Antes/Fivoor over de al opgenomen nieuwe ontsluitingsweg in het plangebied te leiden, om zo tot verdere afname van verkeer over de Albrandswaardsedijk te komen en tegemoet te komen aan de zorgen die leven bij de bewoners. Hiervoor is in de door Goudappel opgestelde notitie 'Technische onderbouwing zienswijzen Hof van Poortugaal' (d.d. 20 maart 2024, kenmerk 20240320.017517.N01.01) ingegaan onder het kopje 'Alternatieve ontsluiting Fivoor via Hof van Poortugaal'. Deze notitie is opgenomen als bijlage bij de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Uit het onderzoek volgt dat met het extra verkeer van Fivoor de verkeersintensiteit op de nieuwe wegen in Hof van Poortugaal aan de bovenkant van het maximaal wenselijke zit, met name op het meest oostelijke deel van de Albrandswaardsedijk Delta. Het is daarmee inpasbaar, met aandacht voor de kruispuntinrichting (gelijkwaardig of geregeld). Om het verkeer van Fivoor over de wegen van Hof van Poortugaal te leiden, wordt er een aanpassing op de verbeelding doorgevoerd om zo ruimte te geven aan een extra verbinding tussen de Kijvelandsekade en de nieuwe hoofdontsluiting in het woongebied. Hier is een de bestaande weg gelegen die met de Kijvelandsekade verbonden is, maar waar in het ontwerpbestemmingsplan voor was gekozen om deze af te sluiten en een groenbestemming op te nemen. Conclusie: de zienswijze is ongegrond maar er is wel gekozen voor een wijziging van het bestemmingsplan.

	De verbeelding wordt aangepast. Tussen de Kijvelandsekade en de nieuwe hoofdontsluiting komt een extra verbinding welke wordt aangeduid met de aanduiding 'weg' op de verbeelding. Een deel van de bestemming Groen-1 wordt daarvoor gewijzigd in Groen-2.
6. Als de Sportveldweg niet tijdig gerealiseerd kan worden of als de weg helemaal niet gerealiseerd kan worden, dan leidt dit er toe dat de Schroeder van der Kolklaan Zuid en Midden vol belast zullen worden met het verkeer van Antes en de nieuwbouw. In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat dit de capaciteit van deze weggedeeltes (ver) te boven gaat. Dit is onwenselijk. Het zuidelijke gedeelte van de weg is nu al gevaarlijk voor fietsers, omdat er geen fietspad langs loopt. Grote voertuigen kunnen elkaar nauwelijks passeren. Er wordt om een garantie verzocht dat de woningbouw niet start voordat de nieuwe weg is gerealiseerd.	De gemeentelijke kostenbijdrage voor de nieuwe weg is reeds door de gemeenteraad gedekt. De overige kosten voor deze weg, en de plankosten van de gemeente, worden door de initiatiefnemer gedekt. De nieuwe Sportveldweg is in het bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het uitgangspunt is om de aanleg van de nieuwe Sportveldweg gelijk op te laten gaan met de gebiedsontwikkeling. Uit de verkeersonderzoeken volgt dat er geen noodzaak is om de nieuwe Sportveldweg al gerealiseerd te hebben voordat gestart wordt met de bouw van de nieuwe woningen. Zodoende is dit niet als verplichting in het bestemmingsplan opgenomen. Zie ook de reactie op zienswijze 7.6b en 10.3 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
7. Uit het rapport volgt niet waarop het aantal 2.600 mvt/dag voor de Sportveldweg is berekend. Uit de toelichting van het bestemmingsplan wordt opgemaakt dat 525 woningen een verkeersgeneratie van 3.653 vervoersbewegingen per dag opleveren. Aangezien het niet de bedoeling is dat dit verkeer langs de Oost wordt afgewikkeld of via de Schroeder van der Kolklaan, blijft alleen de Sportveldweg over. Het aantal over de Sportveldweg wordt dus per dag in ieder geval 3.653.	Figuur 2.4 (p.19) in het rapport 'Hof van Poortugaal: Nadere uitwerking verkeer en ontwerp' (Goudappel, 2023) toont dat verkeersintensiteit in de plansituatie 2030 (met Sportveldweg en afsluiten van de Albrandswaardsedijk west voor gemotoriseerd verkeer) op de Sportveldweg uitkomt op 2.600 mvt/etmaal en op de Albrandswaardsedijk Delta-Oost (entree Antes en Hof van Poortugaal) op 3.000 mvt/etmaal. Dit betreft de intensiteit op wegvakniveau. Voertuigen die op de Sportveldweg rijden, rijden door via Delta-Oost het terrein op. De waarde van 3.653 vervoersbewegingen is genoemd in het ontwerpbestemmingsplan in paragraaf 4.8 Luchtkwaliteit. Deze berekening van vervoersbewegingen was echter gebaseerd op meer algemene aannames en is daarom aangepast om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het verkeersonderzoek van Goudappel. De conclusie in de NIBM-berekening blijft gelijk. De Sportveldweg heeft een toelaatbare intensiteit van 5.300 mvt/etmaal ($\pm 10\%$), wat volgt uit de Wegenscan. De verkeersintensiteit in de plansituatie past binnen de toelaatbare verkeersintensiteit. Zie ook de reactie op zienswijze 10.5 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
8. Bij het aantal verkeersbewegingen is geen rekening gehouden met het verkeer dat Antes genereert. In 2021 kwam het aantal mvt bij de oude entree van Antes op 800 en bij de nieuwe entree van Antes op 300, tezamen dus 1.100 (rapport Goudappel december 2023, figuur 3.1, pagina 15). Daarbij dient te worden bedacht dat deze verkeerstellingen in coronatijd hebben plaatsgevonden. In het plan wordt de autonome situatie in 2030 (dus zonder de woningbouw) voor de nieuwe entree van Antes op 1.200 gesteld (zie rapport Goudappel	Zie ook bovenstaande reactie op berekening verkeersintensiteit in plansituatie Sportveldweg. Een hogere verkeersintensiteit op de Sportveldweg is niet aannemelijk. De maximaal toelaatbare verkeersintensiteit voor de Schroeder van der Kolklaan noord bedraagt ca. 10.000 mvt/etmaal ($\pm 10\%$) door het halteren van de bus op de rijbaan. De verwachte verkeersintensiteit van 9.600 mvt/etmaal bevindt zich nabij de grenswaarde, maar overschrijdt niet de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit.

december 2023, figuur 3.3, pagina 19). Deze 1.200 dienen eveneens de Sportveldweg te volgen. Tezamen met de 3.653 van de woningbouw komt het aantal dan al op 4.853 mvt/dag. Dit is veel hoger dan de 2.600 waar het rapport van uitgaat. En dan is nog niet meegerekend dat over de Oost minder verkeer gaat rijden. Ook van dat verkeer zal mogelijk een deel via de Sportveldweg gaan. Als het aantal mvt/dag op de Sportveldweg veel hoger wordt (4.853), zal ook de Schroeder van der Kolklaan Noord veel zwaarder worden belast. Met een halteplaats voor de bus komt de maximale capaciteit van deze weg op 10.000 mvt/dag. Doordat er meer verkeer van de Sportveldweg komt, zal de capaciteit tekort schieten en ontstaan er knelpunten op de rotonde, de Schroeder van der Kolklaan Noord en de kruispunten.	De afwikkeling van de rotonde is in de plansituatie met maximaal 10s verliestijd goed te noemen. Vanaf een verliestijd van ca. 25 seconden wordt de afwikkeling matig. De cyclustijd voor het kruispunt met de Groene Kruisweg is in de plansituatie ca. 108 seconden in de ochtendspits en 99 seconden in de avondspits. Dit is een redelijke cyclustijd. Cyclustijden hoger dan 120 seconden worden als slecht beoordeeld. Er geen aanleiding om te veronderstellen dat de cyclustijd van het kruispunt verder toeneemt, evenmin dat de verliestijd voor de rotonde verder toeneemt. Zie ook de reactie op zienswijze 10.6 Conclusie: de zienswijze is ongegrond.
9. Doordat het verkeersonderzoek uitgaat van te lage verkeersintensiteiten, zijn de conclusies van de onderzoeken (zoals de MER en het ecologisch onderzoek) die hier op zijn gebaseerd ook onzeker. Dit dient te worden aangepast.	Zoals hierboven is toegelicht, is de zienswijze ten aanzien van de aantallen niet juist gebleken. De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn wel correct en hebben ten grondslag gelegen aan de verdere onderzoeken zoals stikstof en de m.e.r. beoordeling. Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

3 Aanpassingen Ontwerp bestemmingsplan

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen

Als gevolg van de zienswijzen is het ontwerpbestemmingsplan op onderdelen gewijzigd. Het bestemmingsplan zal dan ook gewijzigd worden vastgesteld. Hierna is een overzicht gegeven van de wijzigingen.

3.1.1 Wijzigingen verbeelding

Zienswijze 3.1 en 3.1

- Het bestemmingsvlak Maatschappelijk-1 wordt uitgebreid in het gebied waar nu de bestemming Groen-1 op is genomen (zie afbeelding hieronder). Het bouwvlak wordt ook uitgebreid. Het bebouwingspercentage wordt gewijzigd in 65% voor het totale bouwvlak. Er komt een aanduiding 'weg' ten behoeve van de ontsluitingsweg. Op drie plekken wordt een deel van de bestemming Maatschappelijk-2 gewijzigd in Groen-1 (een bestaand bosperceel in het midden en twee delen aan de dijk). Het bouwvlak van Maatschappelijk-2 wordt op dezelfde manier verkleind. Voor het bouwvlak wordt het bebouwingspercentage opgehoogd van 50% naar 70%.



Zienswijze 7.3

- Tussen de Kijvelandsekade en de nieuwe hoofdontsluiting komt een extra verbinding welke wordt aangeduid met de aanduiding 'weg' op de verbeelding. Een deel van de

bestemming Groen-1 wordt daarvoor gewijzigd in Groen-2. Zie rode stippellijn hieronder.



Wijzigingen regels

Zienswijze 1.1

- Aan artikel 1 Begripsbepalingen wordt een nieuw begrip toegevoegd:
1.37 NEN 3650-1:2020
Eisen voor buisleidingsystemen - Deel 1: Algemene eisen, versie 2020.
De erna opgenomen begrippen worden vervolgens doorgenummerd.
- Artikel 14.4.4 Advies (van de dubbelbestemming Leiding – Water) wordt als volgt gewijzigd (cursieve tekst is de toevoeging):
 - a. Burgemeester en wethouders winnen ten behoeve van de beoordeling van een aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 14.4.1 schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder;
 - b. *Bij de adviesaanvraag wordt een onderbouwing op basis van NEN 3650 aan de leidingbeheerder aangeleverd.*

Zienswijze 2.1

- Artikel 13.1 toevoegen 'De regels van deze dubbelbestemming gelden primair ten opzichte van de regels van iedere andere bestemming, waarmee dubbelbestemming samenvalt.'
- Artikel 13.2.1. lid a 'gebouwen' vervangen voor 'bouwwerken'
- Artikel 13.3 lid c toevoegen 'Een vergunning slechts kan worden verleend indien geen (beperkt) kwetsbare objecten worden toegelaten.'

Zienswijze 3.3

- Aan artikel 5 Maatschappelijk-1 onder lid 1 sub a toevoegen: 'waaronder forensische instellingen zoals bijvoorbeeld forensische verslavingsklinieken, forensische psychiatrische afdelingen, forensische psychiatrische klinieken en forensisch psychiatrische centra waaronder Tbs-instellingen.'
- Aan artikel 6 Maatschappelijk-2 onder lid 1 sub a toevoegen: 'waaronder forensische instellingen zoals bijvoorbeeld forensische verslavingsklinieken, forensische psychiatrische afdelingen, forensische psychiatrische klinieken en forensisch psychiatrische centra, waaronder echter geen Tbs-instellingen'.

Zienswijze 4.3

- Artikel 12.2.3 wordt aangevuld met de volgende zin: "In deze documenten dient een verantwoording te worden gegeven van de wijze waarop de biodiversiteit voor provinciale iconsoorten in het plangebied wordt bevorderd."

Toelichting en bijlagen bij de toelichting

Zienswijze 2.2

- Gelet op de zienswijze van de provincie Zuid-Holland is in de toelichting een onderbouwing waarin is ingegaan op de toepassing van de Balansregeling van artikel 7.86 van de Zuid-Hollandse omgevingsverordening.

Zienswijze 10.5

- Naar aanleiding van de zienswijze is de in paragraaf 4.10 Luchtkwaliteit gehanteerde verkeersintensiteit van 3.653 is gewijzigd in 3.000 mvt/etmaal, om overeen te komen met de verkeersintensiteiten uit het rapport van Goudappel. De niet-in-betekende-mate berekening is op basis daarvan opnieuw gedaan. De conclusie is hetzelfde gebleven.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

Behalve bovenstaande wijzigingen die voortkomen uit de ingediende zienswijzen, zijn er ook wijzigingen aangebracht die niet gerelateerd zijn aan een van de zienswijzen. Dit heeft veelal te maken gehad met voortschrijdend inzicht en actuelere informatie. Ook zijn er reacties ingekomen van het Waterschap Hollandse Delta, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en TenneT, wat om tekstuele aanpassingen in de toelichting en de bijlagen bij de toelichting vraagt. Deze opmerkingen worden ambtshalve meegenomen in het bestemmingsplan.

3.2.1 Regels en Verbeelding

Er is één ambtshalve wijziging aangebracht in de regels. Er is een nieuw artikellid 12.5.4 toegevoegd. daarin is het volgende opgenomen:

'Tot een gebruik in strijd met de bestemming 'Woongebied' wordt in ieder geval gerekend het niet realiseren en in stand houden van de gebiedsontsluitingsweg ter plaatse van het gebied zoals aangegeven in Bijlage 2 na de ingebruikname van de 291e woning'.

In verband met deze wijziging is een nieuwe Bijlage 2 bij de Regels toegevoegd. Daarop is de locatie van de gebiedsontsluitingsweg opgenomen, zie afbeelding hieronder.



afbeelding 1: weergave van de nieuwe Bijlage 2 bij de Regels.

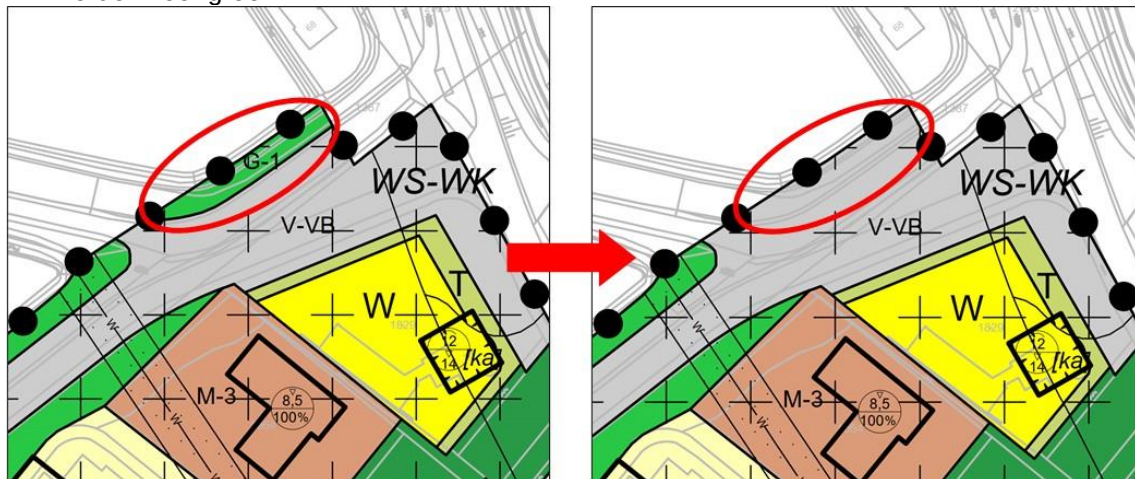
De volgende ambtshalve wijzigingen aan de verbeelding zijn aangebracht:

- Uit een studie naar de mogelijke ligging van de toekomstige hoofdontsluitingsweg van de nieuwe woongebieden, is een wijziging van de aanduiding 'weg' en de enkelbestemming 'Groen-2' nodig. De aanpassing is gedaan om de route van de nieuwe weg iets zuidelijker te kunnen laten lopen, zodat beter rekening kan worden gehouden met een groepje bomen en het bestaande gebouw hier. De grens van het woongebied wordt niet aangepast.



afbeelding 2: illustratie van de wijziging van de bestemmingsgrens Groen-2 in verband met het behouden van de boomgroep

- Vanwege de afwaardering van de Kijvelandsekade zal mogelijk een herinrichting van het kruispunt van de Kijvelandsekade bij de Slaperskade en Albrandswaardsedijk nodig zijn. Om enige flexibiliteit en voldoende ruimte voor een toekomstige inrichting te bieden is de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied hier verruimd, zoals getoond in afbeelding 3 hieronder. Gronden binnen de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied kunnen ook gebruikt worden voor groen.



afbeelding 3: illustratie van de wijziging van Groen-1 naar Verkeer-Verblijfsgebied bij Kijvelandsekade

3.2.2 Toelichting en bijlagen bij de toelichting

Aanpassingen in de toelichting (wordt niet gezien als een wijziging van het ontwerp bestemmingsplan, maar voor de volledigheid hier globaal benoemd).

- Het nader onderzoek naar de steenmarter en vleermuizen voor de Sportveldweg was in januari 2024 afgerond. En het nader onderzoek naar de steenmarter en vleermuizen voor de woongebieden is in oktober 2024 afgerond. De uitkomsten van deze onderzoeken zijn verwerkt in paragraaf 4.4 van de toelichting en de rapporten zijn als bijlage bij de toelichting opgenomen.
- Het stikstofdepositie onderzoek is geactualiseerd omdat in november 2024 een update van het Aeriusmodel heeft plaatsgevonden. De conclusie is niet gewijzigd.

- De vormvrije m.e.r. beoordeling is bijgewerkt in verband met de afronding van de nadere onderzoeken naar de steenmarter en vleermuizen en de actualisatie van het stikstofonderzoek.
- Toelichting: op diverse plaatsen zijn tekstuele wijzigingen doorgevoerd. Zo is onder andere de tekst in paragraaf 3.2 aangepast op grond van de provinciale Omgevingsverordening zoals deze geldt op 1 januari 2025.

Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR)

De VRR heeft het bestemmingsplan beoordeeld en heeft naar aanleiding daarvan geen relevante fysieke veiligheidsaspecten geconstateerd. Wel adviseert de VRR om bij de gebiedsontwikkeling zorg te dragen voor toereikende bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen zodat de hulpdiensten bij een incident adequaat kunnen optreden. De regionaal vastgestelde 'Handleiding advies bluswater en bereikbaarheid VRR' biedt mogelijkheden om daar invulling aan te geven.

Reactie gemeente:

Met het gegeven advies wordt rekening gehouden bij de uitwerking tot stedenbouwkundig plan en inrichtingsplan. Dit heeft niet geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.

Waterschap Hollandse Delta (WSHD).

Het WSHD geeft de volgende opmerkingen op de toelichting:

- In paragraaf 4.10 Watertoets wordt aangehaald dat het WBP 2022-2027 ter inzage is geweest, maar nog niet is vastgesteld. In aanvulling daarop heeft het waterschap aan dat er (tot 8 maart 2024) een concept beleidsnota ter inzage heeft gelegen waarmee alvast rekening moet worden gehouden ('Ontwerp herziening Beleidsregel 11 Versnelde afvoer door toename verhard oppervlak', Waterschapsblad 2024, 1232 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/wsb-2024-1232.html>).

De volgende zaken in deze nieuwe beleidsnota zijn relevant voor het plan:

- Onderscheid in minimumoppervlak stedelijk/landelijk komen te vervallen (overal grenswaarde 500m²)
- De compensatieopgave wordt verhoogd van 10% naar 14%. Daarbij geldt een overgangsregeling: een vergunningaanvraag tot 1 jaar na vaststelling beleid mag nog onder oude regels – daarna is 14% verplicht. In het waterhuishoudkundig plan (bijlagen bij toelichting) was dit correct opgenomen, maar in toelichting zelf nog niet.
- In de toelichting wordt ingegaan op de "Keur WSHD 2014" terwijl in de 1e regel al is aangegeven dat die vervangen was door de nieuwe Keur. Ook ontbreekt de WSV en restant-Keur wat betreft onderhoudsbepalingen.
- Bladzijde 74: wordt nog niet voldaan aan de compensatie-eis op basis van 10%. Daar staat bij 'moet in een later stadium worden uitgewerkt'. Het waterschap wordt graag betrokken bij deze uitwerking.
- Waterhuishoudkundig plan (bijlage bij toelichting):
 - Er staat zonering t.a.v. watergangen in (toekomstig) beheer en eigendom waterschap. Zou moeten betreffen beheer & onderhoud; geen eigendom. Ook ontbreekt hier dat ook watergangen in onderhoud door derden bereikbaar en inspecteerbaar moeten zijn (Dus ook – kleinere – strook)
 - 4.4 Wateropgave: hier wordt bedoeld opgave compensatie verhard oppervlak.

Reactie gemeente:

De gemeente houdt rekening met bovenstaande opmerkingen en verwerkt waar nodig dit in de toelichting en bijlage bij de toelichting. De compensatieopgave van 14% is al in het waterhuishoudkundig plan toegepast, wat betekent dat de conclusies in het waterhuishoudkundig plan niet wijzigen naar aanleiding van de nieuwe beleidsregel van het waterschap. In de verdere uitwerking tot stedenbouwkundig plan en inrichtingsplan zal het waterschap op de hoogte gehouden worden.

TenneT

TenneT heeft aangegeven het ontwerp bestemmingsplan gezien te hebben en binnen de grenzen van dit plan noch bovengrondse-, noch ondergrondse hoogspanningsverbindingen in beheer heeft. Zodoende hadden zij dan ook geen opmerkingen op het bestemmingsplan.

Reactie gemeente:

De ingekomen reactie heeft niet geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan.