



RAADSBESLUIT

Registr.nr. : 1061924
R.nr. : 11.2

Besluit van de gemeenteraad van Vlaardingen

De gemeenteraad van Vlaardingen,

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 13 april 2015, R.nr. 11.1 ;

Gelet op de desbetreffende bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht, de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

Overwegende

dat er in het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan, ingevolge het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, juncto artikel 3:6 van de Algemene wet bestuursrecht, overleg is geweest met betrokken instanties;

dat op grond van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening bij besluit van 27 november 2014 de gecoördineerde voorbereiding en bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan Parc Drieën-Huysen, 1e fase met de omgevingsvergunning is aangewezen, ter concrete uitvoering van het ontwerpbestemmingsplan Parc Drieën-Huysen, 1e fase;

dat het ontwerp bestemmingsplan Parc Drieën-Huysen, 1e fase en de omgevingsvergunning, ingevolge het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht alsook ingevolge artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening, met ingang van 25 december 2014 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen;

dat de ter inzage legging op de in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening voorgeschreven wijze bekend is gemaakt;

dat gedurende deze termijn tegen het ontwerp bestemmingsplan bij de raad drie zienswijzen zijn ingediend;

dat indieners van één van de zienswijzen hun zienswijze hebben aangevuld, nadat zij daartoe gedurende een (extra) periode van 3 weken in staat waren gesteld;

dat hij met de aanpassingen van het bestemmingsplan, overeenkomstig de Nota van zienswijzen en Staat van Wijzigingen, kan instemmen, waarbij de aanpassingen (ook) aanleiding geven het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen;

dat er conform het bepaalde in de artikelen 1.2.1 tot en met 1.2.5 van het Besluit ruimtelijke ordening een bestemmingsplan in elektronische vorm met planidentificatie NL.IMRO.0622.0231bpParc2013-0030 ter vaststelling wordt aangeboden;



dat de Staat van wijzigingen en Nota van zienswijzen geacht worden deel uit te maken van dit besluit en als ingelast dienen te worden beschouwd;

dat bij besluit van burgemeester en wethouders d.d. 7 april 2015, met nummer 1105752, ingevolge het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening en de Wet geluidhinder, hogere waarden zijn vastgesteld voor 80 woningen en 81 zorgplaatsen;

dat er gelet op artikel 6.13 van de Wet ruimtelijke ordening geen noodzaak bestaat een exploitatieplan vast te stellen;

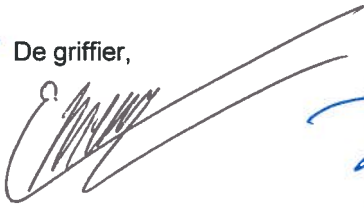
dat tegen het vaststellingsbesluit ingevolge de gecoördineerde voorbereidingsprocedure uitsluitend rechtstreeks beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State;

dat gelet op artikel 1.1 van de Crisis- en herstelwet en bijlage I van die wet, afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing is op het onderhavige bestemmingsplan. Reden waarom belanghebbenden er hierbij, alsook in de bekendmaking en mededeling, erop worden gewezen dat voor beroep tegen het bestemmingsplan bijzondere bepalingen gelden. Onder andere dat de verplichting geldt om in het beroepsschrift de beroepsgronden op te nemen en die beroepsgronden na afloop van de beroepstermijn van 6 weken niet meer kunnen worden aangevuld;

Besluit:

1. De zienswijzen als ook de aanvulling ontvankelijk te verklaren.
2. In te stemmen met de door het college naar voren gebrachte reactie op de ingebrachte zienswijzen alsook de aanvulling, verwoord in de Nota van zienswijzen, en deze allen ongegrond te verklaren.
3. In te stemmen met de Staat van wijzigingen.
4. Geen exploitatieplan vast te stellen.
5. Het bestemmingsplan Parc Drieën-Huysen, 1e fase gewijzigd vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de gemeenteraad van Vlaardingen, gehouden op 4 juni 2015.

 De griffier,

drs. E.W.K. Meurs

 De voorzitter,

A.B. Blase



RAADSVOORSTEL

Registr.nr. : 1061924
R.nr. : 11.1
Datum besluit B&W : 13 april 2015
Portefeuillehouder : J. Versluijs

Raadsvoorstel tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning Parc Drieën-Huysen, 1e fase

Vlaardingen, 13 april 2015

Aan de gemeenteraad.

Aanleiding

Boele & van Eesteren b.v. is voornemens om het eerste deel van project 'Parc Drieën-Huysen' te realiseren op de locatie Drieën-Huysen en het voormalige sportterrein van KV Vlaardingen in opdracht van Zonnehuisgroep Vlaardingen (ZGV) en Woningstichting Samenwerking Vlaardingen (WSV). Drieën-Huysen is een verpleeg- en verzorgingstehuis. Behoudens de aanleunwoningen, voldoen de zorg- / verpleegplaatsen niet meer aan de huidige zorgvragen en is het de bedoeling om dit gebouw na de nieuwbouw en de verhuizing van de cliënten te slopen. Hiervoor in de plaats wordt nieuwbouw gerealiseerd waarbij ook het naastgelegen voormalige korfbalveld wordt betrokken. De ontwikkeling is opgenomen in het Actieplan Wonen.

Toelichting

Het nieuwe bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van de eerste fase van Parc Drieën-Huysen. De eerste fase betreft een zorgcomplex voor zwaar zorgbehoevende cliënten en sociale woningbouw in de vorm van aanleunwoningen en een 'zorgplint'. Het project 'Parc Drieën-Huysen' wordt gefaseerd ontwikkeld aangezien de eerste fase urgent is en de plannen voor de tweede en derde fase nog onvoldoende concreet zijn.

Voortraject

De plannen om Drieën-Huysen te herstructureren bestaan al ruim 10 jaar. Op 29 september 2004 heeft uw raad de Ontwikkelingsvisie Holy Zuidwest vastgesteld. In deze visie is de herstructurering van Parc Drieën-Huysen al meegenomen. Aan de hand van de visie is er een architectenselectie uitgeschreven. Als uitkomst van deze selectie is in 2005 (ambtelijk) gekozen voor het plan van architectenbureau Inbo. Dit week wel af van de schetsen uit de ontwikkelingsvisie, maar dit liet deze visie ook toe. Vervolgens is er getracht het plan tot uitvoering te brengen, waarbij het plan in 2010 nog is aangepast. Tegelijkertijd zijn de plannen in eerste instantie meegenomen in het (voorontwerp) bestemmingsplan Holy Zuidwest. Maar ten tijde van de vaststelling van dat bestemmingsplan door de raad (op 30 juni 2010) bleek dat de uitvoerbaarheid nog niet kon worden aangetoond waardoor deze destijds toch niet is meegenomen.

Vervoltraject

Na vaststelling van het bestemmingsplan en de officiële publicatie volgt nogmaals ter inzage legging van het besluit en bestemmingsplan gedurende een termijn van zes weken. In deze beroepstermijn kan beroep worden ingesteld tegen het vaststellingsbesluit (zie juridische consequenties).

Verder inhoudelijk relevant

Het opstellen van een exploitatieplan is niet aan de orde.



Procesverloop

Het voorontwerp bestemmingsplan is op 28 oktober 2014 door het college vrijgegeven voor het wettelijk vooroverleg met instanties (915209). Het voorontwerp is naar de diverse instanties gestuurd. De binnengekomen reacties van de aangeschreven instanties zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan. Deze reacties vormden geen aanleiding het bestemmingsplan inhoudelijk te wijzigen. Op 16 december 2014 heeft het college vervolgens ingestemd met het ontwerp bestemmingsplan.

Voor de uitvoering van het project is een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld. Het college heeft hiermee ingestemd op 28 oktober 2014 (915209). Het SPvE biedt een ruimtelijk kwalitatief kader voor de gehele herontwikkelingslocatie. De in het SPvE opgenomen set van randvoorwaarden en uitgangspunten en aanbevelingen maakt het mogelijk om elke fase van de ontwikkeling in samenhang met elkaar en in relatie tot het totaal te kunnen bezien. Het project wordt immers gefaseerd ontwikkeld. Het SPvE is verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.

Het ontwerp bestemmingsplan is vervolgens ter visie gelegd in het kader van de wettelijke procedure, waarbij belanghebbenden in staat zijn gesteld hun (formele) zienswijze op het plan in te dienen. Er is een informatieavond georganiseerd, waarin het bestemmingsplan is gepresenteerd en waarbij een ieder de kans kreeg vragen te stellen en opmerkingen te maken over het nieuwe bestemmingsplan. Tijdens de informatieavond is door omwonenden gewezen op het ontbreken van gebruikte verkeersgegevens. Deze zijn vervolgens nagestuurd, maar dit bleken later niet de correcte gegevens te zijn. Als gevolg hiervan zijn de betreffende indieners in staat gesteld hun zienswijze aan te vullen, nadat hen bij brief van 10 maart 2015 (1062810) de correcte gegevens is toegezonden. Hiervan heeft men gebruik gemaakt.

Op 27 november 2014 heeft uw raad besloten de planologische procedure te coördineren met procedures voor andere te nemen besluiten, zoals het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en daarmee samenhangende vergunningen, een zogenaamd coördinatiebesluit (912179). De betreffende omgevingsvergunning zal worden verleend direct na de vaststelling van het bestemmingsplan. Het besluit hogere waarden Wet geluidhinder is inmiddels vastgesteld.

Planaanpassingen

Wettelijk vooroverleg

Zie §8.2 van de toelichting bij het bestemmingsplan.

Als gevolg van de zienswijze

De zienswijzen alsook de aanvulling geven geen aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen (zie de Staat van wijzigingen en de Nota van zienswijzen).

Ambtshalve aanpassingen

Nu bij de gemeente en de ontwikkelaar geen bezwaar bestaat tegen de wadi, dan wel een andere vorm van waterberging en hier ook reeds eerder duidelijk afspraken zijn gemaakt, zal in de regels worden opgenomen dat er een wadi, dan wel een ander vorm van waterberging van 271 m³ zal worden gerealiseerd. Deze aanpassing geeft aanleiding het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

Financiële consequenties

Tussen de gemeente en de initiatiefnemer van de ontwikkeling is een gebiedsovereenkomst afgesloten, waarin kostenverhaal en de afwikkeling van eventuele planschade is geregeld. Anders dan doorgaans is hierin afgesproken dat planschade voor rekening van de gemeente is. Hiervoor is in de vastgestelde grondexploitatie een bedrag geraamd.

Juridische consequenties

Tegen het vaststellingsbesluit kan ingevolge de gecoördineerde voorbereidingsprocedure uitsluitend rechtstreeks beroep worden ingesteld bij de Raad van State. De afhandeling van beroepen tegen de gebundelde besluiten gebeurt in één keer; in één uitspraak. De wettelijke termijn hiervoor is zes maanden, in plaats van één jaar. Mede door het vervallen van bezwaarmogelijkheden en het beroep bij



Gemeente Vlaardingen

de Rechtbank, betekent dit een aanzienlijk snellere rechtsgang. Daarnaast heeft de wetgever bepaald, dat de omgevingsvergunning voor een bouwplan dat met een bestemmingsplan is voorbereid, verleend kan worden voordat het bestemmingsplan in werking is getreden. Als de coördinatieregeling niet zou worden toegepast, kan een dergelijke vergunning pas worden verleend als het bestemmingsplan in werking is getreden.

Communicatie

Officiële publicatie van het vaststellingsbesluit (zie hierboven).

Voorstel

Gelet op het vorenstaande stellen wij uw raad voor:

1. De zienswijzen alsook de aanvulling ontvankelijk te verklaren.
2. In te stemmen met de door ons college naar voren gebrachte reactie op de ingebrachte zienswijzen alsook de aanvulling, verwoord in de Nota van zienswijzen, en deze allen ongegrond te verklaren.
3. In te stemmen met de Staat van wijzigingen.
4. Geen exploitatieplan vast te stellen.
5. Het bestemmingsplan Parc Drieën-Huysen, 1e fase gewijzigd vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Vlaardingen,
De secretaris,

A.G. Knol – Van Leeuwen

De burgemeester,

A.B. Blase

STAAT VAN WIJZIGINGEN

Regels

In de regels is aan artikel 3, eerste lid, onder l en artikel 5, eerste lid, onder k het volgende toegevoegd:

- een wadi, dan wel een andere vorm van waterberging, met dien verstande dat in het totale plangebied ten minste 271 m³ aan waterbergend vermogen gerealiseerd dient te worden.

Toelichting

Aan de lijst van bijlagen is bijlage 10 toegevoegd: Hogere waardenbesluit Wet geluidhinder 7 april 2015, nr. 1105752

Paragraaf 2.4 is als volgt gewijzigd:

De verkeersontsluiting van het plangebied (fase 1) zal plaatsvinden via de Willem de Zwijgerlaan. De toename van het aantal wooneenheden en daarmee de verkeersproductie is in fase 1 zeer gering (blijkt ook uit het verkeersmodel) waardoor een ontsluiting op de Holysingel in fase 1 op basis van het verkeersmodel en gelet op de functie van de Holysingel verkeerskundig en verkeerstechnisch niet opportuun is. De gemeente vindt de beoogde ontsluiting voor deze eerste fase vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening acceptabel.

De verkeersontsluiting voor fase 1 vindt plaats via de Willem de Zwijgerlaan (zie hiervoor). Voor fase 2 en 3 gaat de gemeente, gelet op de langlopende discussie met de buurtbewoners de mogelijke verandering van de verkeersontsluiting van de buurt Vaart - Zuid laten onderzoeken. Hierover zal de gemeente communiceren met de buurt.

In het SPvE is de ontsluiting van Parc Drieën- Huysen op de Willem de Zwijgerlaan als uitgangspunt geformuleerd. Van de uitgangspunten kan worden afgeweken met instemming van de projectgroep en de stuurgroep van het project.

Paragraaf 8.3, kopje Ontwerp, is als volgt gewijzigd:

De formele bestemmingsplanprocedure is gestart met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, met dien verstande dat de coördinatieregeling van toepassing is. Gedurende de periode van terinzagelegging (6 weken) heeft een ieder zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpomgevingsvergunning kunnen indienen.

De gemeentelijke reactie op de zienswijzen is verwerkt in de Nota van zienswijzen.

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

Hoogheemraadschap van Delfland

Het Hoogheemraadschap vraagt in haar zienswijze om een borging van de wadi van 271 m³ via een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan in de vorm van een bouwverbod.

In de zienswijze wordt voorts aangegeven dat er ten aanzien van de realisatie en instandhouding van de Wadi geen andere juridische borging is opgenomen in de omgevingsvergunning of een anterieure overeenkomst.

Naar aanleiding van de vrijwel gelijklopende vooroverlegreactie van het Hoogheemraadschap is destijds aangegeven dat een dergelijke regeling in juridisch opzicht niet mogelijk en niet wenselijk is. Nu de coördinatiergeling van toepassing is verklaard, is het gevraagde bouwverbod feitelijk en juridisch weinig zinvol. Borging via de anterieure overeenkomst is evenmin mogelijk, nu een dergelijke overeenkomst op het kostenverhaal ziet en niet op de verplichting om bepaalde voorzieningen te realiseren. Het Hoogheemraadschap heeft in het overleg naar aanleiding van de zienswijze desgevraagd geen geschikte praktijkvoorbeelden kunnen overleggen met betrekking tot de planologisch juridische borging ten aanzien van de instandhouding. Hierdoor is er geen overtuiging af te kunnen wijken van het eerder standpunt ten aanzien van de planologisch juridische borging van de instandhouding. Overigens staat dit helemaal los van wens of intentie van die instandhouding; die wordt door alle partijen onderschreven.

De zienswijze is ongegrond. Nu bij de gemeente en de ontwikkelaar echter geen bezwaar bestaat tegen de wadi, dan wel een andere vorm van waterberging en hier ook reeds eerder duidelijk afspraken zijn gemaakt, zal in de regels worden opgenomen dat er een wadi, dan wel een ander vorm van waterberging van 271 m³ zal worden gerealiseerd.

Bewoners Willem de Zwijgerlaan

Onderscheid fasering bestemmingsplan/fasering bouwplan

Reclamanten vragen in punt 1 en 7 van hun zienswijze om een verduidelijking van de fasering in het bestemmingsplan en de fasering in het bouwplan.

De tekening ACH d.d. 04-02/2014 is niet relevant voor wat betreft de fasering zoals hier wordt bedoeld.

De fasering in de uitvoering van de werkzaamheden op basis van de omgevingsvergunning staat in zijn geheel los van de genoemde fasen in de toelichting van het bestemmingsplan. Die zien namelijk op fase 1 (het onderhavige bestemmingsplan en omgevingsvergunning). Fase 2 en 3 maken geen deel uit van het nieuwe bestemmingsplan en komen pas in de toekomst aan de orde. Op dit punt is de zienswijze ongegrond.

Ten aanzien van punt 7 van de zienswijze wordt ook hier wederom gesteld dat het in deze procedure om fase 1 van Parc Drieën-Huysen gaat. De regels van het bestemmingsplan, de verbeelding en de omgevingsvergunning zien uitsluitend op de uitvoering van de eerste fase van het project. Over de toekomstige fase 2 en 3 worden thans nog geen enkele bindende uitspraken gedaan. Tijdens de informatieavond op 7 januari 2014 is een en ander uitgelegd. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

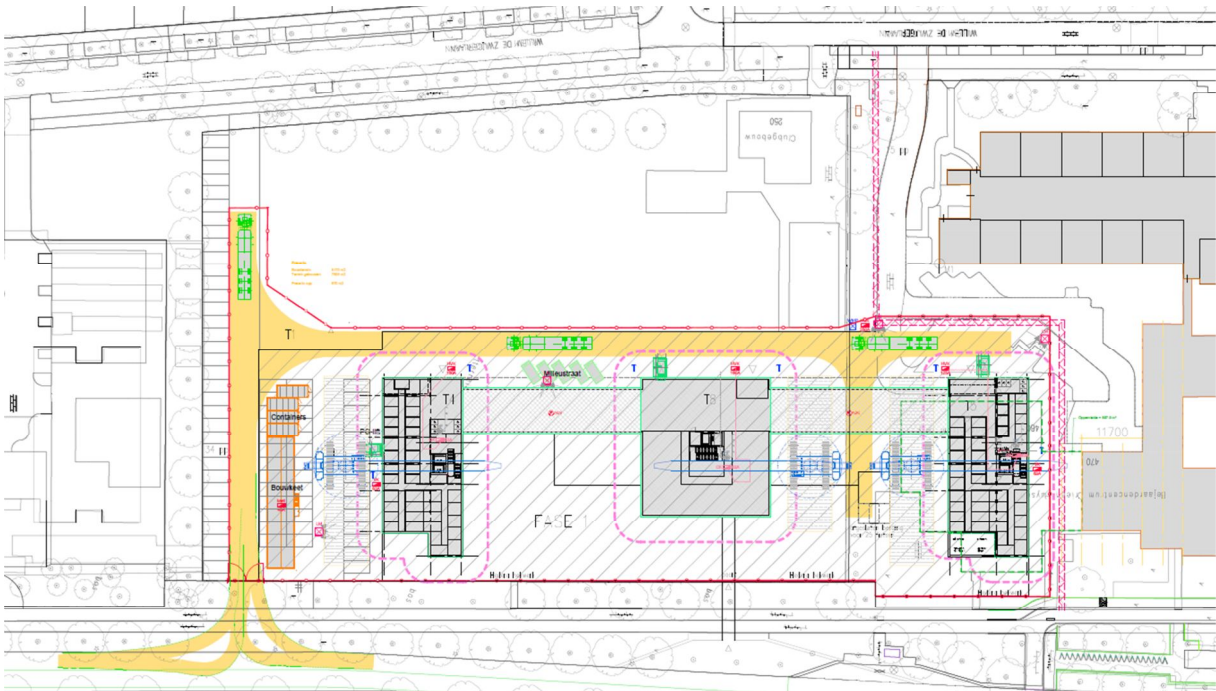
Bijgaand is een afbeelding 7 uit de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen waarin het onderscheid in fasen op basis van het bestemmingsplan duidelijk tot uitdrukking komt.



Bouwverkeer fase 1

Ten aanzien van punt 2, 5 en 6 (bouwverkeer) staat vast dat het bouwverkeer ten behoeve van fase 1 zal plaatsvinden via de Holysingel en niet via de Willem de Zwijgerlaan. Hieronder is een afbeelding (tekening met nummer doc. nr. 5001-T1-D.pdf van 10.11.2014) opgenomen waarop de afwikkeling van het bouwverkeer duidelijk is weergegeven. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Het verkeersplan voor het bouwverkeer maakt overigens geen deel uit van de omgevingsvergunning. Het is gebruikelijk dat kort voorafgaand aan de werkzaamheden het verkeersplan door de ontwikkelaar aan de gemeente zal worden overhandigd. Het verkeersplan bestaat uit een detailplan waarop de tijdelijke bouwplaats, fasering van het werk, bebouwing, belijning, bebording en dergelijke inzichtelijk zal worden gemaakt.



Laad en losplek Holysingel

De toekomstige laad- en losplek aan de Holysingel (punten 3 en 4) is opgenomen in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen en in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Voorts is op de inrichtingstekening bij de vergunning de laad- en losruimte ook duidelijk aangegeven. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

De bevoorrading (punt 9) van de para-commerciële voorzieningen alsmede de overige voorzieningen in de plint vindt plaats via de laad en losruimte aan de Holysingel. Para commerciële voorzieningen betreffen de commerciële voorzieningen die ondergeschikt en ondersteunend aan het zorgcentrum zijn.

Voor het aanleggen van de laad- en loshaven wordt door de wegbeheerder een verkeersbesluit genomen.

De torens met de woonbestemming maken geen deel uit van het zorgcomplex. Vrachtverkeer c.q. bezorgend verkeer ten behoeve van de torens met de woonbestemming (zoals verhuishagens of een supermarkt die aan huis aflevert) zal worden afgewikkeld via de Willem de Zwijgerlaan. Ten opzichte

van de huidige situatie is een zeer beperkte verandering in het aantal vrachtwagenbewegingen op de Willem de Zwijgerlaan.

Van een toezegging dat het totale vrachtverkeer van Parc Drieën-Huysen via de Holysingel zal plaatsvinden is ons niets bekend.

Wat betreft de verwijzing van reclamant naar de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam inzake de trillingshinder kan het volgende worden medegedeeld. In deze uitspraak is allereerst geoordeeld dat er onderzoek is gedaan is naar trillingshinder en daarbij is geconcludeerd dat de afvoer van grond niet leidt tot onaanvaardbare trillingsniveaus bij de woningen. Deze situatie is overigens niet vergelijkbaar met die van de bouw van fase 1 van Parc Drieën-Huysen, omdat het bouwverkeer via de Holysingel zal worden afgewikkeld.

Parkeerplaatsen

Het genoemde aantal parkeerplaatsen (punt 8) dat op basis van het nieuwbouwplan in deze fase van het bestemmingsplan gerealiseerd wordt bedraagt 76. Bestaande uit 41 parkeerplaatsen ter vervanging van de huidige parkeerplaatsen bij het huidige verzorgingshuis. Daarnaast betreft het 35 parkeerplaatsen conform een bestaande verplichting met betrekking tot de St Jozefmavo, om parkeren langs de Willem de Zwijgerlaan te beperken.

Verkeersontsluiting

De verkeersontsluiting (punten 10 tot en met 13 en 21) van het plangebied (fase 1) zal plaatsvinden via de Willem de Zwijgerlaan. De toename van het aantal wooneenheden en daarmee de verkeersproductie is in fase 1 zeer gering (blijkt ook uit het verkeersmodel) waardoor een ontsluiting op de Holysingel in fase 1 op basis van het verkeersmodel en gelet op de functie van de Holysingel verkeerskundig en verkeerstechnisch niet opportuun is. De gemeente vindt de beoogde ontsluiting voor deze eerste fase vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening acceptabel.

Op 16 maart 2005 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoer Plan 2005-2015 "Kwaliteit in bereikbaarheid" (GVVP) vastgesteld. Daarmee is ook de wegcategorisering vastgelegd. De wegen in Vlaardingen zijn volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd in erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. De stroomwegen zijn de rijkswegen (A20 en A4). Op gebiedsontsluitingswegen wordt het verkeer afkomstig uit verschillende woongebieden gebundeld. Deze wegen zijn ingericht voor de afwikkeling van grotere verkeersstromen. Straten in woon- en verblijfsgebieden alsmede op bedrijventerreinen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen. In het GVVP zijn in bijlage 4 de stroom- en gebiedsontsluitingswegen weergegeven. Daarin is te zien dat het eerste deel van de Willem de Zwijgerlaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Daarom heeft dit deel een afwijkende profiel, ook omdat het kruispunt met de Holysingel met verkeerslichten geregeld is. (zie bijlage nota zienswijze GVVP kaart)

De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Onderzoek verkeersontsluitingen

De verkeersontsluiting voor fase 1 vindt plaats via de Willem de Zwijgerlaan (zie hiervoor). Voor fase 2 en 3 gaat de gemeente, gelet op de langlopende discussie met de buurtbewoners de mogelijke verandering van de verkeersontsluiting van de buurt Vaart - Zuid laten onderzoeken. Hierover zal de gemeente communiceren met de buurt.

Verkeersintensiteit

De gebruikte verkeersgegevens zijn de gegevens die uit het gemeentelijke verkeersmodel van Royal Haskoning DHV komen. Het verkeersmodel wordt om de 3-5 jaar geactualiseerd en daarbij wordt ter

toetsing van het model om de 3 jaar een verkeerstelling uitgevoerd. Het door reclamanten genoemde verkeerstellingenonderzoek uit 2004 is niet relevant, want het verkeersmodel is recenter dan 2004 geactualiseerd, namelijk in 2009, en er zijn recentere verkeerstellingen. De gemeente Vlaardingen heeft namelijk in 2013 een verkeerstelling op de Willem de Zwijgerlaan gehouden; deze tellingen zijn voldoende actueel. De werkdaggemiddelde intensiteit op Willem de Zwijgerlaan bedraagt volgens die verkeerstelling 3.585 vtg/etmaal. De verkeerstelling geeft een lagere verkeersintensiteit dan berekend in het verkeersmodel. In het verkeersmodel bedraagt de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag namelijk 4.362 vtg/etmaal en op alle andere straten in het gebied zijn de verkeersintensiteiten dus lager omdat het verkeer zich over de buurt verdeelt. De gemeten verkeersintensiteiten op de Willem de Zwijgerlaan zijn passend bij de functie van de weg (erftoegangsweg) want voor een dergelijke weg geldt volgens het beleid dat het maximaal aantal vtg/etmaal 6.000 mag bedragen.

Voor zover reclamanten stellen dat de keuze voor de ontsluiting op de Willem de Zwijgerlaan in de ontwerp-omgevingsvergunning had moeten worden onderbouwd, wordt gesteld dat dit onjuist is. De bedoelde onderbouwing hoort thuis in de toelichting van het bestemmingsplan. Hierin is aangegeven waarom er niet ontsloten kan worden op de Holysingel. De gevolgen van de verkeersafwikkeling via de Willem de Zwijgerlaan zijn in beeld gebracht in de toelichting van het bestemmingsplan en de diverse onderzoeken die hieraan ten grondslag hebben gelegen. Uit deze onderzoeken is duidelijk naar voren gekomen dat - hoewel er een geringe toename van het aantal verkeersbewegingen zal zijn – het woon- en leefklimaat langs de Willem de Zwijgerlaan niet in onevenredige mate zal worden beïnvloed. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Akoestisch onderzoek

Volgens reclamanten (punt 14 t/m 16) dient de geluidsbelasting volgens een 'mechanische verkeersmeting' te worden bepaald. Los van de vraag wat hiermee nu precies wordt bedoeld is het geluidsrapport geheel volgens de Wet geluidhinder en daarbij behorende reken- en meetvoorschriften tot stand gekomen. Door reclamanten wordt ook geen ander onderzoek overgelegd waaruit blijkt dat het akoestisch onderzoek onjuist is of onvolledigheden bevat.

Wat betreft de gebruikte verkeersgegevens heeft de akoestisch onderzoeker het juiste verkeersmodel van Haskoning DHV gehanteerd. Het door reclamanten genoemde verkeersonderzoek uit 2004 is bij het akoestisch onderzoek niet gebruikt. Hierover zijn reclamanten inmiddels bij brief van 10 maart 2015 geïnformeerd.

Voor zover reclamanten stellen dat bij het akoestisch onderzoek de verkeersintensiteiten tussen 8:00 en 9:00 uur s 'ochtends en van 15:00-17:00 in de middag ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten wordt ook hier gesteld dat het onderzoek geheel volgens de Wet geluidhinder en de daar bij behorende reken- en meetvoorschriften tot stand is gekomen. Die zienswijze is op dit punt ongegrond.

Punt 24 van de zienswijze is gedeeltelijk een herhaling van hetgeen onder 14-16 aan de orde is gesteld. Voor de beantwoording wordt dan ook verwezen naar hetgeen bij de behandeling van deze punten is gesteld. Voor zover reclamanten stellen dat de geluidsbelasting van 59,3 dB onaanvaardbaar is en tevens in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, wordt gesteld dat de geluidsbelasting als gevolg van dit bestemmingsplan en deze omgevingsvergunning nauwelijks toeneemt. Het betreft een toename van 0.1 dB. Hoewel de wettelijke voorkeursgrenswaarde 48 dB is, bedraagt geluidsbelasting zonder de betreffende ontwikkeling reeds 58,7 dB. Gelet hierop wordt gesteld dat de toename van de geluidsbelasting met 0.1 dB verwaarloosbaar is. Een dergelijke toename is voor het menselijk oor niet hoorbaar. Het woon- en leefklimaat ten aanzien van de betreffende woning aan de Willem de Zwijgerlaan 13 wordt gezien het voorgaande door het project niet verder negatief beïnvloed. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Op blz. 20 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is slechts een vergelijking gemaakt met de geluidruimte in geval van reconstructie. Hiermee is verder niet beoogd om te stellen dat er ten alle tijden een mogelijkheid is om de geluidsbelasting met 1,5 dB toe te laten nemen. Van een toename van de geluidsbelasting voor de bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan is slechts bij nr. 30 sprake. Daar neemt de geluidsbelasting met 0,1 dB toe. De toename van 1,3 dB op de woning aan de Prinses Christinalaan nr. 30 vindt pas plaats nadat fase 2 en 3 (waarvoor thans nog geen bestemmingsplan is) zijn gerealiseerd. Bovendien heeft de bewoner van de Prinses Christinalaan nr. 30 geen zienswijze ingediend.

Verkeersonderzoek

Punten 17 t/m 20 en 27 uit de zienswijze van reclamanten zien op het verouderde verkeersonderzoek uit 2004 dat eerder door de gemeente aan hen is toegezonden. De gegevens uit 2004, die u via de mail heeft ontvangen, zijn echter niet de gegevens die zijn gebruikt bij het akoestisch onderzoek. Terecht constateert u dat bij het akoestisch onderzoek andere verkeerscijfers zijn gebruikt.

DPA Caubergh (die het akoestisch onderzoek heeft uitgevoerd, dat in het bestemmingsplan is opgenomen) heeft bij haar onderzoek gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Haskoning DHV uit 2014. Deze cijfers zijn genoemd in het onderzoek, evenals de bron waarvan gebruik is gemaakt. hierover bent u brief van 10 maart 2015 geïnformeerd

Vluchtwegen

De door de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond voorgestelde calamiteitenroute via het fietspad Prinses Margrietlaan – Holysingel in het kader van het bestemmingsplan “Holy Zuidwest” werd destijds niet zinvol geacht i.v.m. de conflictsituatie met de aldaar aanwezige tram en bovenleidingen. Om die reden is in het bestemmingsplan “Holy Zuidwest” de Anna Paulownalaan aangeduid als ‘calamiteitenroute’. De functionaliteit van deze route is destijds afgestemd met de brandweer. Deze route is en blijft beschikbaar om als zodanig te functioneren.

Lichthinder

Ten aanzien van lichthinder door koplampen van auto's (punt 23) heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is op blz. 10 en 11 duidelijk aangegeven welke overwegingen aan de keuze van de ontsluiting tegenover de woningen aan de Willem de Zwijgerlaan 43 en 45 ten grondslag hebben gelegen. Overigens hebben de bewoners van de Willen de Zwijgerlaan 43 en 45 deze zienswijze niet (mede) ondertekend. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

K.W. Blumenstock e.a.

Verkeersontsluiting

De verkeersontsluiting van het plangebied (fase 1) zal plaatsvinden via de Willem de Zwijgerlaan. De toename van het aantal wooneenheden en daarmee de verkeersproductie is in fase 1 zeer gering (blijkt ook uit het verkeersmodel) waardoor een ontsluiting op de Holysingel in fase 1 op basis van het verkeersmodel en gelet op de functie van de Holysingel verkeerskundig en verkeerstechnisch niet opportuun is. De gemeente vindt de beoogde ontsluiting voor deze eerste fase vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening acceptabel.

Op 16 maart 2005 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoer Plan 2005-2015 "Kwaliteit in bereikbaarheid" (GVVP) vastgesteld. Daarmee is ook de wegcategorisering vastgelegd. De wegen in Vlaardingen zijn volgens het principe van Duurzaam Veilig gecategoriseerd in erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. De stroomwegen zijn de rijkswegen (A20 en A4). Op gebiedsontsluitingswegen wordt het verkeer afkomstig uit verschillende woongebieden gebundeld. Deze wegen zijn ingericht voor de afwikkeling van grotere verkeersstromen. Straten in woon- en verblijfsgebieden alsmede op bedrijventerreinen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen.. In het GVVP zijn in bijlage 4 de stroom- en gebiedsontsluitingswegen weergegeven. Daarin is te zien dat het eerste deel van de Willem de Zwijgerlaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Daarom heeft dit deel een afwijkende profiel, ook omdat het kruispunt met de Holysingel met verkeerslichten geregeld is. (zie bijlage nota zienswijze GVVP kaart)

De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Onderzoek verkeersontsluitingen

De verkeersontsluiting voor fase 1 vindt plaats via de Willem de Zwijgerlaan (zie hiervoor). Voor fase 2 en 3 gaat de gemeente, gelet op de langlopende discussie met de buurtbewoners de mogelijke verandering van de verkeersontsluiting van de buurt Vaart - Zuid laten onderzoeken. Hierover zal de gemeente communiceren met de buurt.

Verkeersintensiteit

De gebruikte verkeersgegevens zijn de gegevens die uit het gemeentelijke verkeersmodel van Royal Haskoning DHV komen. Het verkeersmodel wordt om de 3-5 jaar geactualiseerd en daarbij wordt ter toetsing van het model om de 3 jaar een verkeerstelling uitgevoerd. Het door reclamanten genoemde verkeerstellingenonderzoek uit 2004 is niet relevant want het verkeersmodel is recenter dan 2004 geactualiseerd, namelijk in 2009, en er zijn recentere verkeerstellingen. De gemeente Vlaardingen heeft namelijk in 2013 een verkeerstelling op de Willem de Zwijgerlaan gehouden; deze tellingen zijn voldoende actueel. De werkdaggemiddelde intensiteit op Willem de Zwijgerlaan bedraagt volgens die verkeerstelling 3.585 vtg/etmaal. De verkeerstelling geeft een lagere verkeersintensiteit dan berekend in het verkeersmodel. In het verkeersmodel bedraagt de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag namelijk 4.362 vtg/etmaal en op alle andere straten in het gebied zijn de verkeersintensiteiten dus lager omdat het verkeer zich over de buurt verdeelt. De gemeten verkeersintensiteiten op de Willem de Zwijgerlaan zijn passend bij de functie van de weg (erftoegangsweg) want voor een dergelijke weg geldt volgens het beleid dat het maximaal aantal vtg/etmaal 6.000 mag bedragen.

Voor zover reclamanten stellen dat de keuze voor de ontsluiting op de Willem de Zwijgerlaan in de ontwerp-omgevingsvergunning had moeten worden onderbouwd, wordt gesteld dat dit onjuist is. De bedoelde onderbouwing hoort thuis in de toelichting van het bestemmingsplan. Hierin is aangegeven waarom er niet ontsloten kan worden op de Holysingel. De gevolgen van de verkeersafwikkeling via de Willem de Zwijgerlaan zijn in beeld gebracht in de toelichting van het bestemmingsplan en de

diverse onderzoeken die hieraan ten grondslag hebben gelegen. Uit deze onderzoeken is duidelijk naar voren gekomen dat - hoewel er een geringe toename van het aantal verkeersbewegingen zal zijn – het woon- en leefklimaat langs de Willem de Zwijgerlaan niet in onevenredige mate zal worden beïnvloed. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Lichthinder

Wat betreft het inschijnen van koplampen van auto's zijn bij de planvorming zijn ten aanzien van ontsluiting diverse alternatieven onderzocht. Dit is in de toelichting van het bestemmingsplan duidelijk tot uitdrukking gebracht. De keuze is uiteindelijk gevallen op een ontsluiting waarbij er een kans bestaat dat de woningen aan de Willem de Zwijgerlaan 43 en 45 in de avonduren het licht van inschijnende koplampen kan zien. De eventuele lichtinval van koplampen bij de woningen aan de Willem de Zwijgerlaan 43 en 45 wordt in dit geval goed deels weggenomen door de relatief diepe voortuinen met opgaande beplanting en de gevelindeling van de woningen. Dat de koplampen op minder dan 30 meter recht in de woningen schijnen is gelet op de relatief diepe voortuinen met opgaande beplanting en de gevelindeling van de woningen niet aan de orde. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Stedenbouwkundig concept

De beoogde nieuwbouw tussen de Holysingel en de Willem de Zwijgerlaan ter plaatse van het voormalige korfbal terrein krijgt aan de zijde van de Holysingel 9-10 bouwlagen. Deze zullen in de vorm van torens worden gerealiseerd, dus niet langgerekt, in de richting van de Holysingel. Dit met als doel om (diagonale) zichtlijnen te krijgen. Het huidige karakter van de Holysingel wordt gevormd door galerijflats variërend in hoogte van 10 bouwlagen tot 14 bouwlagen aan oostelijke zijde. Ter hoogte van het huidige zorgcentrum aan de Holysingel (met een bouwhoogte van 6 lagen) staan de galerijflats haaks op de Holysingel. De hoogte en opzet van deze nieuwbouw is dus geen unicum in de bestaande omgeving. De impact op de achterliggende bebouwing, waarbij vooral de schaduwwerking relevant is, is onderzocht en wordt acceptabel geacht.

De beoogde nieuwbouw ter plaatse van het voormalige korfbal terrein aan de zijde van de Willem de Zwijgerlaan behoort niet tot het plangebied van dit bestemmingsplan.

De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Ontwerp-omgevingsvergunning

a. De fasering in de uitvoering van de werkzaamheden op basis van de omgevingsvergunning staat in zijn geheel los van de genoemde fasen in de toelichting van het bestemmingsplan. Die zien namelijk op fase 1 (het onderhavige bestemmingsplan en omgevingsvergunning). Fase 2 en 3 maken geen deel uit van het nieuwe bestemmingsplan en komen pas in de toekomst aan de orde. Op dit punt is de zienswijze ongegrond. Zie voor een verduidelijking ten aanzien van de fasen in het bestemmingsplan de afbeelding onder de beantwoording van zienswijze van de bewoners van de Willem de Zwijgerlaan.

b. Ten aanzien van het bouwverkeer staat vast dat dit zal plaatsvinden via de Holysingel en niet via de Willem de Zwijgerlaan. De zienswijze is op dit punt ongegrond. Zie voor een verduidelijking ten aanzien van het bouwverkeer de afbeelding onder de beantwoording van zienswijze van de bewoners van de Willem de Zwijgerlaan.

c. Het verkeersplan voor het bouwverkeer maakt overigens geen deel uit van de omgevingsvergunning. Het is gebruikelijk dat voorafgaand aan de werkzaamheden het verkeersplan door de ontwikkelaar aan de gemeente zal worden overhandigd. Het verkeersplan zal bestaan uit een detailplan waarop de tijdelijke bebouwing, belijning, bebording en dergelijke inzichtelijk zal worden gemaakt.

d. Allereerst wordt ook hier wederom gesteld dat het in deze procedure om fase 1 van Parc Drieën-Huysen gaat. De regels van het bestemmingsplan, de verbeelding en de omgevingsvergunning zien uitsluitend op de uitvoering van de eerste fase van het project. Over de toekomstige fase 2 en 3 worden thans nog geen enkele bindende uitspraken gedaan. Tijdens de informatieavond op 7 januari 2014 is een en ander uitgelegd. De zienswijze is op dit punt ongegrond.

e. De door de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond voorgestelde calamiteitenroute via het fietspad Prinses Margrietlaan – Holysingel in het kader van het bestemmingsplan “Holy Zuidwest” werd destijds niet zinvol geacht i.v.m. de conflictsituatie met de aldaar aanwezige tram en bovenleidingen. Om die reden is in het bestemmingsplan “Holy Zuidwest” de Anna Paulownalaan aangeduid als ‘calamiteitenroute’. Deze route is destijds afgestemd met de brandweer. Deze route is en blijft beschikbaar om als zodanig te functioneren.

De zienswijze is op dit punt ongegrond.

Ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidhinder

Voor zover in de zienswijze wordt gereageerd tegen het ontwerp besluit hogere waarden zal hiervoor een aparte weerlegging worden opgesteld. Deze ziet immers niet op het besluit tot het vaststellen van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning. Volgens de Wet geluidhinder geldt hiervoor een aparte procedure waarbij het college van burgemeester en wethouders het bevoegde gezag is.

Aanvulling bewoners Willem de Zwijgerlaan

Reclamanten hebben per brief van 27 maart 2015 gereageerd op de brief van burgemeester en wethouders van 10 maart 2015. Zij stellen dat de gemeente niet de juiste verkeersgegevens die ten grondslag hebben gelegen aan akoestisch onderzoek bij het ontwerpbestemmingsplan “Parc Drieën-Huysen” heeft verstrekt

Onjuiste verkeersberekening

Reclamanten stellen dat uit de rapportage niet valt op te maken hoe de verkeers- en geluidsberekeningen tot stand zijn gekomen. Zoals reeds eerder aangeven zijn de verkeersberekeningen gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente Vlaardingen. Reclamanten overleggen geen onderzoek of gegevens waaruit zou blijken dat dit verkeersmodel en de daarop gebaseerde berekeningen onjuist of onvolledig zouden zijn.

Te korte zienswijze termijn

Voor zover gesteld wordt dat alle stukken opnieuw gedurende 6 weken ter inzage hadden moeten worden gelegd stelt de gemeente zich op het standpunt dat dit niet aan de orde is. De Wro noch de Awb voorziet in de verplichting om alle stukken opnieuw 6 weken ter inzage te leggen op het moment dat is gebleken dat er een bijlage van een akoestisch onderzoek per abuis niet bij de stukken heeft gezeten.

De gemeente erkent dat naar aanleiding van de informatieavond van 7 januari 2015 verkeersgegevens overhandigd zouden worden. Dat naar aanleiding daarvan de (gegevens van 2004 zijn verzonden kan verwarrend zijn. Door reclamanten een extra termijn van drie weken te geven, om alsnog op de bij de ontwikkeling van Drieën-Huysen fase 1 gehanteerde gegevens te reageren werd deze onduidelijkheid weggenomen. Gezien het langdurige ontwikkelingstraject en de briefwisselingen en de overleggen met de gemeente acht de gemeente een termijn van 3 weken.

Omdat u met een redelijke periode voor de vaststelling van het bestemmingsplan 1^e fase Drieën-Huysen alsnog op de verkeersgegevens heeft kunnen reageren onderschrijven wij niet uw mening dat u in uw belangen bent geschaad.

Verkeersberekening en verkeersmeting

Reclamanten herhalen hier hun standpunt uit hun eerdere zienswijze. Het uitvoeren van een verkeersmeting is voor het verrichten van een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk, maar zeker ook niet doelmatig. De Wgh, noch de reken- en meetvoorschriften verplichten tot het uitvoeren van feitelijke verkeersmetingen of tellingen. Daarnaast is dat bij een bouwplan dat nog gerealiseerd is ook niet mogelijk. De verkeersprognose voor het jaar 2024 kan feitelijk niet op basis van metingen of tellingen worden bewerkstelligt.

Voor zover reclamanten vasthouden aan het verkeersonderzoeken uit 2004, stellen wij wederom dat dit niet het onderzoek is dat ten grondslag heeft gelegen aan het akoestisch onderzoek dat een onderbouwing is van de bouw van fase 1 Drieën-Huysen.

30 MAART 2015

Gemeente Vlaardingen
Gemeenteraad Vlaardingen
T.a.v. het hoofd afdeling Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling
Postbus 1002
3130 EB VLAARDINGEN

Vlaardingen, 27 maart 2015

Betreft: Brief van 10 maart 2015 met briefnummer 1062810

Geachte gemeenteraad Vlaardingen,

Op 10 maart 2015 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vlaardingen aan de bewoners van de Willem de Zwijgerlaan een brief gestuurd met briefnummer 1062810, waarin u aangeeft dat u onjuiste gegevens heeft verstrekt inzake het bestemmingsplan Parc Drieën-Huysen, 1^e fase. Hierover kunnen wij het volgende opmerken.

Nadat het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning Parc Drieën-Huysen ter inzage zijn gelegd, hebben de bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan geconstateerd dat het onmogelijk is om een berekening te maken ten aanzien van de verkeersgeneratie en de geluidsbelasting op de gevels van de woningen op basis van het akoestisch rapport van DPA Caubergh-Huygen van 4 augustus 2014.

In de rapportage van DPA Caubergh-Huygen van 4 augustus 2014 ontbreekt een deugdelijke verkeersmeting uit 2014 die als uitgangspunt is genomen voor de berekening betreffende de verkeersgeneratie en de berekening van de geluidbelasting op de gevels. In de rapportage worden cijfers genoemd, waaruit niet valt af te leiden hoe deze cijfers zijn berekend. Op pagina 8 van de rapportage (Drieën-Huysen Vlaardingen Akoestisch onderzoek 30 km/uur wegen en verkeersgeneratie Oplegnotitie behorende bij rapport 20131485-03 d.d. 04-08-2014) wordt gesproken over: " een weekdaggemiddelde intensiteit van 5112 voertuigen per etmaal (prognosejaar 2024). Ter hoogte van het plangebied rijden in het verkeersmodel 1674 voertuigen per etmaal. Vanuit de Regentesselaan rijden 284 voertuigen per etmaal van/naar de Willem de Zwijgerlaan. Op de drukste locatie, locatie 9, zal de verkeersintensiteit toenemen met 605 voertuigen naar in totaal 2560 voertuigen per dag". Overigens staat op p. 6 van de memo dat op de drukste locatie, locatie 7, de verkeersintensiteit zal toenemen met 56 voertuigen met per dag. De vraag rijst, wat is juist 605 of 56? Wat wij willen zijn de berekeningen achter deze getallen. Uit de rapportage valt op geen enkele wijze te beoordelen hoe deze berekeningen tot stand zijn gekomen. Laat staan dat wij zelf een herberekening kunnen maken om te beoordelen of de rapportage klopt.

Nu wij dit gebrek tijdens de ter inzagelegging hebben geconstateerd, hebben wij u meerdere malen om uitleg gevraagd op de informatieavond van 7 januari 2015. U hebt ons tijdens deze informatieavond verzekerd dat de berekeningen zijn gebaseerd op een uitgevoerde verkeersmeting uit 2004. U hebt deze verkeersmeting uit 2004 de volgende dag middels een e-mail aan ons gestuurd. Wij als bewoners mochten er op vertrouwen dat u als overheid de juiste informatie verstrekt. Zeker nu al sprake was van een lopende termijn waarin de stukken al ter inzage lagen en er zes weken de tijd werd gegeven om een zienswijze in te dienen ten aanzien van het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning Parc Drieën-Huysen.

Na het indienen van de zienswijze door bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan, welke onder nummer 1034654 bij u is ingeboekt, heeft u moeten constateren dat een aantal zienswijzen doel treffen. U wilt nu middels het opnieuw geven van een zeer korte zienswijzetermijn van drie weken en zonder de stukken opnieuw ter inzage te leggen deze fouten herstellen. Hierover merken wij het

volgende op. Voor ons staat vast dat deze fout niet kan worden hersteld door het opnieuw geven van een zienswijzetermijn.

Eerst verstrekt u niet alle benodigde gegevens bij de terinzagelegging om te kunnen beoordelen of het akoestisch rapport DPA Caubergh-Huygen van 4 augustus 2014 klopt. Vervolgens verstrekt u naar uw mening onjuiste gegevens ten aanzien van de verkeersmeting uit 2004. Daarna voegt u middels de brief van 10 maart 2015 twee extra stukken toe aan het akoestisch rapport van DPA Caubergh-Huygen dat al ter inzage is gelegd. Er worden nu twee documenten verstrekt waarvan wij het bestaan niet wisten. Daarnaast is geheel voor derde belanghebbenden onduidelijk dat deze stukken bestonden. Wij en derdebelaagden zijn door de hele gang van zaken zeer benadeeld. Wat moeten wij nog geloven? Daarmee moeten wij constateren dat uw ontwerp-besluiten zeer onzorgvuldig tot stand zijn gekomen, nu de juiste gegevens ontbreken en niet deugdelijk zijn gemotiveerd. Tevens heeft de voorbereiding niet op de voorgeschreven wijze plaatsgevonden. Dit betekent dat de ingediende zienswijzen van 4 februari 2015 doel treffen en dat het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning opnieuw ter inzage moeten worden gelegd gedurende zes weken.

Ten aanzien van wat wij nog moeten geloven kunnen wij het volgende opmerken. U stuurt ons aanvullende gegevens in de bijlage bij uw brief van 10 maart 2015. Bijlage 1 betreft naar uw mening het aantal verkeersbewegingen van fase 1 ($2332+1836=4168$ verkeersbewegingen op het begin van de Willem de Zwijgerlaan prognose 2024). Bijlage 2 betreft naar uw mening het aantal verkeersbewegingen zonder fase 1 ($2304+1808=4112$ verkeersbewegingen op het begin van de Willem de Zwijgerlaan prognose 2024). Op pagina 8 van de memo in de rapportage wordt gesproken over: "een weekdaggemiddelde intensiteit van 5112 voertuigen per etmaal (prognosejaar 2024). Ter hoogte van het plangebied rijden in het verkeersmodel 1674 voertuigen per etmaal. Vanuit de Regentesselaan rijden 284 voertuigen per etmaal van/naar de Willem de Zwijgerlaan. Op de drukste locatie, locatie 9, zal de verkeersintensiteit toenemen met 605 voertuigen naar in totaal 2560 voertuigen per dag". Wij moeten constateren dat deze tekst uit de rapportage van DPA Caubergh-Huygen van 4 augustus 2014 wederom niet overeenkomt met de nieuwe gegevens die u ons in de twee bijlagen bij uw brief van 10 maart 2015 heeft verstrekt.

Dit stelt ons op het standpunt dat u een deugdelijke verkeersmeting in 2014 had moeten uitvoeren. Deze meting zou dan als uitgangspunt moeten worden genomen voor het berekenen van de verkeersintensiteit en verkeersgeneratie op de Willem de Zwijgerlaan en de geluidsbelasting op de gevels van de Willem de Zwijgerlaan. Wij kunnen nergens achterhalen hoe u tot de prognoses in 2024 bent gekomen.

Wat wij wel weten is dat in 2004 een meting is uitgevoerd. Dit staat voor ons vast. Wij houden vast aan de brief gericht aan >>privacy<< van 5 juni 2009 en de bijgaande memo aan de heer van Olst onder het hoofd verkeersintensiteiten waarin het volgende wordt genoemd. In februari 2004 heeft een verkeersmeting plaatsgevonden in de Willem de Zwijgerlaan ter hoogte van de Baronielaan. De gegevens van kanaal 1 zijn de tellingen van het verkeer richting de Holysingel en de gegevens van kanaal 2 zijn de tellingen van het verkeer richting de Baronielaan. Uit deze verkeerstelling komt naar voren dat per etmaal (weekdag) 5272 voertuigen in februari 2004 gebruik maakten van de Willem de Zwijgerlaan. In de rapportage van Caubergh-Huygen wordt op basis het verkeersmodel van uw gemeente gesproken over een weekdaggemiddelde intensiteit in 2024 van 5112 voertuigen. Tussen 2004 en 2024 zit 20 jaar. Het komt bij ons onzorgvuldig over dat in 2004 reeds meer voertuigen mechanisch werden geteld dan dat middels een model wordt berekend voor 2024.

In de brief aan >>privacy<< van 5 juni 2009 wordt op de bijgaande memo aan de heer van Olst onder het hoofd verkeersintensiteiten het volgende genoemd. "Momenteel maken circa 3800

mvt/etmaal gebruik van de Willem de Zwijgerlaan.” Dit getal is gebaseerd op de tellingen die in de periode 9 febr. 2004 t/m 18 febr. 2004 zijn uitgevoerd. Op bijlage 2 van deze memo zijn deze metingen genoemd en het totaal voor voertuigen gemiddelde op werkdagen was voor lichte 3836, middel 90 en zwaar 6. Dus in totaal 3932 voertuig verplaatsingen. Vanaf 2004 tot 2015 zijn de verkeersbewegingen uitgebreid met a) een hospice, met verzorgers en bezoekers, b) een fysiotherapie in de wijk, c) uitbreiding van scholen (onder andere de St. Jozef Mavo in 2004 en 2006), dus meer leraren en leerlingen die worden weggebracht/ opgehaald en d) de (“tijdelijke”) ontsluiting van Park Hoog Lede op de Willem de Zwijgerlaan en daarnaast het algemeen toenemen van het autoverkeer. Indien we dit getal van 3932 uit 2004 doorrekenen met een 3% stijging per jaar, dan geeft dit voor 2015 5284 verkeersbewegingen en voor 2024 7102 vervoersbewegingen. Hierbij zijn nog niet de extra vervoersbewegingen van het project Drieën Huysen opgenomen. Dit stelt ons op het standpunt dat in de rapportage van Cauberg-Huygens het aantal voertuigen van 5112 voertuigen in 2024 veel te laag is ingeschat. Daarmee staat voor ons vast dat uw prognoses in de rapportage van DPA Cauberg-Huygen van 4 augustus 2014 niet kloppen. Hetzelfde geldt voor de twee bijlagen, die u ons op 10 maart 2015 heeft toegestuurd. Ook deze prognoses kloppen niet. Wij behouden ons het recht voor ten aanzien van dit punt bij een verdere procedure aanvullende stukken/rapporten in te brengen.

Al onze ingediende zienswijzen houden wij in stand. Dit betekent dat wij ook vasthouden aan de uitgevoerde meting uit 2004 en de doorberekeningen die wij aan u kenbaar hebben gemaakt. Wij stellen ons op het standpunt dat de cijfers die in de rapportage van DPA Cauberg-Huygen staan onjuist zijn. De rapportage en daarmee de ontwerp-besluiten zijn onzorgvuldig tot stand gekomen en zijn niet deugdelijk gemotiveerd.

Wij zien met vertrouwen uw beslissing op onze eerder ingediende zienswijze, die bij u is ingeboekt onder nummer 1034654, tegemoet.

Mede namens de bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan,
Met vriendelijke groeten,

>>>>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<<<<<

Bijlage 1 Tekenlijst bewoners Willem de Zwijgerlaan die mede deze zienswijze hebben ondertekend

Lijst medeondertekenaars van de zienswijze ten aanzien van de ontwerp-omgevingsvergunning van 22 december 2014 en het ontwerpbestemmingsplan "Parc Drieën Huysen" 1^{ste} fase.

Naam

Adres

Handtekening

>>>>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<<<<<

Naam

Adres

Handtekening

>>>>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<<<<<

Gemeente Vlaardingen
Gemeenteraad
T.a.v. het hoofd afdeling Ruimtelijke en Maatschappelijke Ontwikkeling
Postbus 1002
3130 EB VLAARDINGEN

Geachte gemeenteraad van Vlaardingen,

Hierbij dienen wij zienswijzen in ten aanzien van de ontwerp-omgevingsvergunning van 22 december 2014 met kenmerk NR. Ovx-id 2873 en het ontwerpbestemmingsplan "Parc Drieën-Huysen".

1. Bij de aanvraaggegevens betreffende de omgevingsvergunning zitten meerdere tekeningen. Op de tekening van ACH d.d. 04-02-2014 staan fase-aanduidingen vermeld. Dit werkt verwarrend. De onduidelijkheid ten aanzien van de fasen komt ook voor in de ontwerp-omgevingsvergunning en in het ontwerp bestemmingsplan "Parc Drieën-Huysen". Zo wordt bijvoorbeeld in de ontwerp-omgevingsvergunning gesproken over bouwfasen 1 en 2 op pagina 7, terwijl met betrekking tot het bestemmingsplan wordt gesproken over alleen fase 1. Waar spreken wij nu eigenlijk over? Tijdens de informatieavond van begin januari hebben wij ook deze onduidelijkheden aangegeven. Wij verzoeken u alle stukken te voorzien van een eenduidige fasering en te verduidelijken waar we nu daadwerkelijk over spreken.
2. Op 9 december 2014 hebben de bewoners van de Willem de Zwijgerlaan een brief van Boele en van Eesteren (met onderwerp Brief van 9 december 2014) ontvangen (Zie bijlage twee). Boele en van Eesteren heeft de bewoners geïnformeerd dat een omgevingsvergunning is aangevraagd voor fase 1 van "Parc Drieën-Huysen". Op de tekening die aan de achterzijde van de brief is toegevoegd, is de ontsluiting met betrekking tot het bouwverkeer voor fase 1 weergegeven. Het bouwverkeer zal niet via de Willem de Zwijgerlaan lopen, maar via de Holysingel. Wij stellen ons op het standpunt dat deze tekening bij de aanvraag behoort te zitten. Er wordt in algemene termen over de afwikkeling van het bouwverkeer gesproken in de ontwerp-omgevingsvergunning. Het bevreemdt ons dat op geen enkele tekening bij de aanvraag deze ontsluiting van het bouwverkeer terug is te vinden.
3. Aan de Holysingel komt een laad- en losruimte voor vrachtauto's. De aan- en afvoer van vrachtauto's zal via de Holysingel plaatsvinden en niet via de Willem de Zwijgerlaan. Bij de aanvraag ontbreekt een deugdelijke tekening waarop duidelijk is aangegeven waar de aan- en afvoer voor vrachtauto's gerealiseerd wordt. Deze tekening dient naar onze mening alsnog bij de aanvraag te worden gevoegd. Immers, de aanvraag maakt deel uit van de omgevingsvergunning. Nu ontbreken daarbij belangrijke tekeningen, terwijl in de ontwerp-omgevingsvergunning wordt gesproken over de laad- en loszone langs de Holysingel.
4. Op pagina 5 van de ontwerp-omgevingsvergunning staat dat voor het deel van het complex waar de zorgenheden voor zwaar zorg behoevende cliënten wordt gerealiseerd de bevoorrading plaats zal vinden vanaf de Holysingel. Er wordt een laad- en loszone gemaakt. Betekent dit dat voor de 80 aanleunwoningen geen bevoorrading per vrachtverkeer plaatsvindt? Ons is toegezegd dat het totale vrachtverkeer betreffende het gehele "Parc Drieën-Huysen" via de Holysingel zal plaatsvinden. Wij vertrouwen er op dat dit nog steeds de afspraak is. Wij verzoeken u de ontwerp-omgevingsvergunning op dit punt aan te passen en te verduidelijken dat dit ook voor de aanleunwoningen geldt. Indien u onverhoopt niet overgaat tot aanpassing, waardoor alsnog vrachtverkeer door de Willem de Zwijgerlaan zal komen, dan wijzen wij u op de gerechtelijke procedure die wij tegen uw gemeente hebben gevoerd ten aanzien van het ondervinden van ernstige trillingen in onze woningen. Onze

woningen zijn op houten palen gebouwd en niet, zoals u veronderstelt, op betonnen palen. Ook is bij uw gemeente de wetenschap aanwezig dat de Willem de Zwijgerlaan niet geschikt is voor zwaar verkeer in verband met de aanwezige veengrond, die bij zware belasting trillingen veroorzaakt in de woningen aan de Willem de Zwijgerlaan (Zie bijlage 3). Tijdens de bouw van de hospice zijn er trillingsmetingen gedaan. Daaruit blijkt dat zwaar verkeer de norm voor trillingen overschrijdt. Wij behouden ons het recht voor in een eventuele verdere procedure dit punt nader middels rapportages aan te vullen en verder te onderbouwen met bouwtechnische aspecten over onze huizen.

5. Op pagina 5 van de ontwerp-omgevingsvergunning spreekt u over het feit dat de afwikkeling van het bouwverkeer niet vanaf de Willem de Zwijgerlaan, maar via de Holysingel zal plaatsvinden. Aan het einde van deze alinea wordt gesproken over het feit dat de inrit tevens zal worden gebruikt bij de bouw van de 2^e fase van het project. De vraag is: wat is "het project", is dat het gehele "Parc Drieën-Huysen of alleen fase 1. Als het alleen fase 1 is, dan klopt de omschrijving niet in de ontwerp- omgevingsvergunning.
6. Op pagina 5 van de ontwerp-omgevingsvergunning wordt gesproken over het feit dat de gemeentelijke instemming voor het maken van de tijdelijke inrit en de laad- en loszone langs de Holysingel tot stand is gekomen na een zorgvuldige afweging met betrekking tot de verkeersveiligheid nabij de bouwlocatie. Op pagina 8 bij bullit 3 van de ontwerp-omgevingsvergunning staat aangegeven dat de aanvrager de uitweg pas mag aanleggen en gebruiken als een gedetailleerd verkeersplan ter goedkeuring is voorgelegd aan de afdeling Openbare Werken van de gemeente Vlaardingen. Waarom is dit verkeersplan er nog niet en waarom maakt het geen deel uit van de ontwerp-omgevingsvergunning? Daarnaast spreekt de zin op pagina 5 de zin op pagina 8 tegen. Het zelfde geldt voor het feit op pagina 5 van de ontwerp-omgevingsvergunning dat met het aanleggen van de weg en de laad- en loszone pas mag worden begonnen als aan de vergunningsvoorwaarden voor het vellen van bomen is voldaan. De omgevingsvergunning brengt op deze punten voor ons rechtsonzekerheid met zich mee. Wat nu als het verkeersplan niet wordt goedgekeurd of niet wordt voldaan aan de vergunningsvoorwaarden voor het vellen van bomen? Daarnaast ontbreekt een duidelijke motivering waarom het verkeersplan niet is aangeleverd bij de aanvraag van de vergunning. U heeft al wel zonder een verkeersplan een zorgvuldige afweging kunnen maken ten aanzien van de verkeersveiligheid met betrekking de tijdelijke inrit en de laad- en loszone langs de Holysingel.
7. Verder zijn wij het niet eens met het feit dat op pagina 7 van de ontwerp-omgevingsvergunning wordt gesteld dat na het gereedkomen van fase 2 (weer onduidelijkheid over fasen) de tijdelijke inrit aan de Holysingel wordt verwijderd. Dit betekent dat u er vanuit gaat dat voor alle andere fasen het bouwverkeer via de Willem de Zwijgerlaan gaat lopen. U heeft dit punt onvoldoende gemotiveerd, u heeft met betrekking tot dit aspect geen belangen afgewogen en het is willekeurig dat u voor de ene fase wel een ontsluiting van het bouwverkeer op de Holysingel toestaat, maar voor het overige project mogelijk niet voornemens bent om het bouwverkeer op deze wijze te laten ontsluiten.
8. Op pagina 51 van het ontwerp-bestemmingsplan wordt gesproken over 225 parkeerplaatsen. Binnen de grenzen worden 56 plaatsen aangelegd, maar het zijn er toch 35 plus 41=76?
9. Op pagina 53 van het ontwerp-bestemmingsplan staat 'ondergeschikte para commerciële horeca'. Wat is dit en hoe vindt de bevoorrading plaats? Dit geldt tevens voor de bevoorrading van de Plint. Op welke wijze vindt deze plaats?

10. Op pagina 6 van het ontwerp-bestemmingsplan "Parc Drieën-Huysen" wordt gesproken over het feit dat de ontsluiting van de kavels volledig aan de zijde van de Willem de Zwijgerlaan plaats zal vinden, omdat een ontsluiting vanaf de Holysingel verkeerskundig niet kan. Dit verhoudt zich niet met hetgeen op pagina 3 van de toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan staat. Daar staat dat de Holysingel een brede weg is van twee keer twee rijbanen en dat de Holysingel een laanbeplanting kent. De weg vormt een belangrijk onderdeel van de ontsluitingsstructuur van Holy. Verder is onduidelijk waarom aan de oostzijde van de Holysingel wel drie ontsluitingen kunnen zijn zonder enige problemen en waarom zou dan een ontsluiting met betrekking tot dit project aan de westzijde van de Holysingel een probleem zijn? Verdere onderbouwing van dit punt ontbreekt zowel in de ontwerp-omgevingsvergunning als in het ontwerp-bestemmingsplan.
11. Op pagina 10 van het ontwerp-bestemmingsplan "Parc Drieën-Huysen" staat dat een ontsluiting op de Holysingel gelet op de doorgaande wijk ontsluitingsfunctie verkeerstechnisch niet reëel is. Hierover kunnen wij opmerken dat een deugdelijke motivering ontbreekt. Ook in het rapport van Cauberg-Huygens ontbreekt de verdere motivering voor de keuze voor ontsluiting op de Willem de Zwijgerlaan. De alternatieven zijn niet middels een deugdelijke rapportage onderzocht. Er heeft geen zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden, waarbij onder andere rekening is gehouden met de aantasting van het woon- en leefklimaat van de bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan door al het verkeer op de Willem de Zwijgerlaan te ontsluiten. Op pagina 10 achter de zin met betrekking tot het feit dat het niet reëel is, wordt gesteld dat voor het logistieke verkeer met betrekking tot de bevoorrading van het zorgcentrum aan de Holysingel een infrastructurele aanpassing gerealiseerd zal worden. Waarom kan dit wel worden gerealiseerd verkeerstechnisch, maar een ontsluiting van het overige verkeer niet? De motivering hiertoe en de belangenafweging ontbreken volledig.
12. In de ontwerp-omgevingsvergunning van 22 december 2014 wordt volledig aan de belangenafweging voor een definitieve ontsluiting op de Holysingel voorbij gegaan. De activiteit aanleggen van een weg ten behoeve van de ontsluiting via de Willem de Zwijgerlaan is op geen enkele wijze benoemd en gemotiveerd in de ontwerp-omgevingsvergunning. Er heeft geen goede ruimtelijke onderbouwing plaatsgevonden voor wat betreft de ontsluiting van "Parc Drieën-Huysen". Voor een goede ruimtelijke onderbouwing van het project moeten alle aspecten die het leef- en woongenot aantasten worden meegenomen. Hier moet ook uitdrukking aan worden gegeven in de ontwerp-omgevingsvergunning.
13. Eén van de aspecten die meegenomen moet worden is de verkeersintensiteit van het verkeer en daarmee samenhangend de doorstroming van een gebied (de Willem de Zwijgerlaan). In het ontwerp-bestemmingsplan en in de ontwerp-omgevingsvergunning is hier op geen enkele wijze middels een paragraaf aandacht aan besteed. Daarmee kan worden gesteld dat het ontwerp-bestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning op dit punt onzorgvuldig is samengesteld. Daarnaast is dit aspect niet deugdelijk gemotiveerd en heeft er geen deugdelijke belangenafweging plaatsgevonden. Wij stellen ons op het standpunt dat een volledige ontsluiting op de Willem de Zwijgerlaan ons leef- en woonklimaat ernstig zal aantasten.
14. Dit brengt ons op het geluidsrapport van Cauberg-Huygen van 4 augustus 2014. De eerste opmerking die wij kunnen maken ten aanzien van deze rapportage is, dat het ons onduidelijk is met welke gegevens in deze rapportage is gerekend. Aan deze rapportage ligt ook geen deugdelijke mechanische verkeersmeting van 2014/2015 ten grondslag. Wij hebben tijdens de informatieavond u op deze onduidelijkheden gewezen. Wij stellen ons op het standpunt

dat in deze situatie niet op basis van een model doorberekeningen kunnen worden gemaakt. De huidige verkeerssituatie moet zorgvuldig in 2014/2015 middels mechanische metingen worden vastgesteld.

15. Tijdens de informatieavond voerde u aan dat Cauberg-Huygen zou zijn uitgegaan van verkeerstellingen van 2004 (Deze verkeerstellingen zijn door uw gemeente per email toegestuurd. Zie bijlage 4). Echter, dat is uitgegaan van de verkeersmetingen uit 2004 komt op geen enkele wijze in de rapportage van Cauberg-Huygen tot uitdrukking. Daarnaast zijn wij van mening dat gegevens van 10 jaar oud van uw gemeente niet bruikbaar zijn voor het ontwerp-bestemmingsplan, laat staan om als valide en betrouwbaar te worden beschouwd. In de rapportage van Cauberg-Huygen (rapportage Haskoning DHV Nederland B.v. van 26 september 2014 op pagina 8) komt tot uitdrukking dat ter hoogte van het plangebied in het verkeersmodel van de gemeente Vlaardingen 1674 voertuigen per etmaal rijden. Voor ons is geheel onduidelijk waar dit getal uit voort komt. De onderbouwing ontbreekt volledig.
16. In de rapportage van Cauberg-Huygen wordt gesproken over de verkeersbewegingen per etmaal. Wij willen graag inzicht in de modelberekeningen per uur. De modelberekeningen per uur ontbreken ook bij de rapportage van Cauberg-Huygen. De Willem de Zwijgerlaan heeft te maken met twee piekbelastingen. In de ochtend ongeveer tussen 8 en 9 uur en in de middag ongeveer tussen 15 en 17 uur. Nu bij de verkeersgegevens uit is gegaan van een etmaal, vlakkt de verkeersintensiteit af ten opzichte van de hiervoor genoemde tijdstippen. Wij stellen ons op het standpunt dat in de rapportage rekening moet worden gehouden met de piekbelastingen van de Willem de Zwijgerlaan en dat deze middels mechanische tellingen inzichtelijke moeten worden gemaakt. Pas dan is de rapportage van Cauberg-Huygen met betrekking tot dit punt afdoende onderbouwd.
17. In de brief aan >>privacy<< van 5 juni 2009 wordt op de bijgaande memo aan de heer van Olst onder het hoofd verkeersintensiteiten het volgende genoemd (Zie bijlage 4). In februari 2004 heeft een verkeersmeting plaatsgevonden in de Willem de Zwijgerlaan ter hoogte van de Baronielaan. De gegevens van kanaal 1 zijn de tellingen van het verkeer richting de Holysingel en de gegevens van kanaal 2 zijn de tellingen van het verkeer richting de Baronielaan. Uit deze verkeerstelling komt naar voren dat per etmaal (weekdag) 5272 voertuigen in **februari 2004** gebruik maakten van de Willem de Zwijgerlaan. In de rapportage van Cauberg-Huygen wordt op basis het verkeersmodel van uw gemeente gesproken over een weekdaggemiddelde intensiteit in **2024** van 5112 voertuigen. Tussen 2004 en 2024 zit 20 jaar. Het komt bij ons onzorgvuldig over dat in 2004 reeds meer voertuigen mechanisch werden geteld dan dat middels een model wordt berekend voor 2024.
In de brief aan >>privacy<< van 5 juni 2009 wordt op de bijgaande memo aan de heer van Olst onder het hoofd verkeersintensiteiten het volgende genoemd. "Momenteel maken circa 3800 mvt/etmaal gebruik van de Willem de Zwijgerlaan." Dit getal is gebaseerd op de tellingen die in de periode 9 febr. 2004 t/m 18 febr. 2004 zijn uitgevoerd. Op bijlage 2 van deze memo zijn deze metingen genoemd en het totaal voor voertuigen gemiddelde op werkdagen was voor lichte 3836, middel 90 en zwaar 6. Dus in totaal 3932 voertuig verplaatsingen. Vanaf 2004 tot 2015 zijn de verkeersbewegingen uitgebreid met a) een hospice, met verzorgers en bezoekers, b) een fysiotherapie in de wijk, c) uitbreiding van scholen (onder andere de St. Jozef Mavo in 2004 en 2006), dus meer leraren en leerlingen die worden weggebracht/ opgehaald en d) de ("tijdelijke") ontsluiting van Park Hoog Lede op de Willem de Zwijgerlaan en daarnaast het algemeen toenemen van het autoverkeer. Indien we dit getal van 3932 uit 2004 doorrekenen met een 3% stijging per jaar, dan geeft dit voor 2015 **5284** verkeersbewegingen en voor 2024 **7102** vervoersbewegingen. Hierbij zijn nog niet de extra vervoersbewegingen van het project Drieën Huysen opgenomen. Dit stelt ons op het standpunt dat in de rapportage van Cauberg-Huygens het aantal voertuigen van 5112

voertuigen in 2024 veel te laag is ingeschat. Wij behouden ons het recht voor ten aanzien van dit punt om bij een verdere procedure aanvullende stukken/rapporten in te brengen.

18. In de rapportage van Cauberg-Huygens op pagina 8 wordt gesteld dat de verkeersintensiteit met 605 vervoersbewegingen toeneemt. Gelet op de onderbouwde zienswijze in punt 17 kan gesteld worden dat het aantal voertuigbewegingen te laag is ingeschat en dat de doorberekening niet klopt. De toename van het aantal verkeersbewegingen ligt veel hoger dan de 605 vervoerbewegingen zoals gesteld in de rapportage. Wij behouden ons het recht voor om dit punt verder te onderbouwen middels aanvullende stukken/rapporten.
19. Niet ter discussie staat het feit dat het plan "Parc Drieën-Huysen" tot een hogere verkeersintensiteit op de Willem de Zwijgerlaan zal leiden. Wij stellen ons op het standpunt dat het plan "Parc Drieën-Huysen" leidt tot nog meer verkeersoverlast, die reeds al wordt ondervonden. Deze ondervonden overlast is reeds bij uw gemeente bekend. Daarnaast zorgt de toename van verkeersbewegingen tot een verslechtering van de reeds al slechte verkeersveiligheid. Derhalve is een toename van de verkeersintensiteit niet aanvaardbaar. De verkeersdoorstroming is reeds jaren een punt van aandacht in de Willem de Zwijgerlaan. U bent volledig op de hoogte van het feit dat onze wijk regelmatig vast staat en er geen auto in en/ of uit kan. Laat staan een hulpdienst!!!! Met betrekking tot dit punt heeft geen zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden. Bij de belangenafweging om een ontsluiting op de Holysingel te maken voor "Parc Drieën-Huysen" dient dit punt meegenomen te worden. Een goede ruimtelijke onderbouwing ontbreekt. Ten aanzien van dit punt behouden wij ons het recht voor om aanvullende documenten/rapporten bij een verdere procedure in te brengen.
20. De verkeersmetingen van 2004 laten niet het juiste beeld van de verkeersintensiteit zien zoals die nu in 2015 is. Wanneer u naar de metingen van 2004 kijkt (zie bijlage 4), ziet u dat daar reeds op werkdagen de 6000 vervoerbewegingen wordt gepasseerd. Inmiddels hebben na 2004 de volgende uitbreidingen/wijzigingen plaatsgevonden in onze wijk, met een toename van zeer veel meer verkeersbewegingen door a) een hospice, met verzorgers en bezoekers, b) een fysiotherapie in de wijk, c) uitbreiding van scholen (onder andere de St. Jozef Mavo in 2004 en 2006), dus meer leraren en leerlingen die worden weggebracht/opgehaald en d) de ("tijdelijke") ontsluiting van Park Hoog Lede op de Willem de Zwijgerlaan. Een verdere toename is derhalve niet acceptabel. Het is een onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat, wanneer dit project ook nog op de Willem de Zwijgerlaan wordt ontsloten. Uit een uitspraak van de Afdeling van 13 juni 2012 (ABRvS, 13 juni 2012, 201110192/1/T1/2) valt af te lezen dat een verkeersintensiteit boven de 5000 tot 6000 vervoersbewegingen in een 30 km-zone, zoals de Willem de Zwijgerlaan, niet acceptabel is. Op basis van de berekeningen komen wij uit op een gemiddelde belasting van 7102 verkeersbewegingen per dag, zonder dat rekening is gehouden met de toename door het project. Wanneer we daar de betwiste 605 verkeersbewegingen bij optellen, komen we op een verkeersintensiteit van 7707 vervoersbewegingen in 2024. Dit is voor de bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan onaanvaardbaar.
21. De Willem de Zwijgerlaan wordt onevenredig belast door een verdere toename van verkeer. Zeker nu de wijk maar beschikt over één ontsluitingsweg en het een 30 km weg betreft. Die ene ontsluitingsweg en de druk met verkeer levert gevaarlijke situaties op voor wat betreft de verkeersveiligheid. Dit zal door de toename van het reeds al hoge aantal verkeersbewegingen per dag alleen maar erger worden. Eén ontsluitingsweg is onacceptabel en is levensgevaarlijk. U dient in uw ontwerp-omgevingsvergunning en ontwerp-bestemmingsplan dit punt te benoemen en duidelijk belangen af te wegen waarom een extra ontsluiting op de Holysingel niet mogelijk is en waarom naar uw mening kan worden volstaan

met één ontsluitingsweg. U dient dit ruimtelijk te onderbouwen en aan te geven waarom het leef- en woongenot van bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan niet wordt aangetast. In een uitspraak van de Afdeling van 24 december 2014 (ABRvS 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4717), heeft de Afdeling beoordeeld of sprake is van een onaanvaardbare toename van het verkeer. Daarbij is gekeken naar de omvang van het bouwplan en het aantal ontsluitingswegen. Met het huidige plan "Parc Drieën-Huysen" verdubbelt het aantal woningen in onze wijk. Het is dus ten opzicht van de wijk een zeer groot bouwplan en voor de gehele wijk bestaat er maar één ontsluiting. De ruimtelijke onderbouwing met betrekking tot deze afweging vinden wij in uw stukken op geen enkele wijze terug. Dit punt wordt ook niet in de ontwerp-omgevingsvergunning/ ontwerp-bestemmingsplan verder onderbouwd.

22. In de ontwerp-omgevingsvergunning/ het ontwerp-bestemmingsplan is niet voorzien hoe te handelen bij calamiteiten. De vluchtwegen zijn niet benoemd. Iedere verdere informatie hieromtrent ontbreekt. In 2009 heeft de Veiligheidsregio aangegeven één ontsluiting onvoldoende te vinden. De raad heeft bij de vaststelling van het eerdere bestemmingsplan voor onze wijk in 2009 met deze brief in een raadsvergadering ingestemd dat bij "Parc Drieën-Huysen" gekeken moet worden naar een andere ontsluiting. Derhalve dient in het ontwerp-bestemmingsplan/ de ontwerp-omgevingsvergunning hierin te worden voorzien. Daarnaast ontbreekt met betrekking tot dit punt het advies van de Veiligheidsregio ten aanzien van het ontwerp-bestemmingsplan.
23. Het woon- en leefgenot van bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan wordt aangetast door lichthinder, zie pagina 11 van het ontwerp-bestemmingsplan. Er heeft ten aanzien van dit punt geen deugdelijke belangenafweging plaatsgevonden. Wanneer de ontsluiting van het project op de Holysingel plaatsvindt, wordt geen lichthinder ondervonden. Daarnaast is het wegpoetsen van de lichthinder door te wijzen op de diepe tuinen van de bewoners een onjuiste ruimtelijke onderbouwing. U dient dit punt te nader te motiveren.
24. De geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Willem de Zwijgerlaan zal onaanvaardbaar toenemen nu geen goede belangenafweging is gemaakt en er geen goede ruimtelijke onderbouwing is gemaakt ten aanzien van de toename van geluid in de ontwerp-omgevingsvergunning. Het leef- en woongenot zal ernstig worden aangetast voor wat betreft geluid. De voorkeurswaarde voor de gevels van de woningen aan de Willem de Zwijgerlaan is 48 dB. Na realisatie van het project zal de geluidsbelasting stijgen naar 59,3 dB. In het bestemmingsplan wordt gewezen op pagina 20 dat deze stijging aanvaardbaar zou zijn. Deze mening delen wij niet. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is een waarde van 59,3 dB ronduit ongezond te noemen. Zeker wanneer er vanuit moet worden gegaan dat 48 dB de voorkeurswaarde is. Elke stijging naar 59,3 dB is een directe aantasting van ons woon- en leefklimaat. Een goede ruimtelijke onderbouwing voor deze stijging ontbreekt. Immers, er heeft geen deugdelijke belangenafweging plaatsgevonden, ten aanzien van de ontsluiting op de Holysingel. Bij een ontsluiting op de Holysingel van het project neemt de geluidsbelasting op onze gevels niet toe.
25. In de rapportages van Cauberg-Huygen wordt alleen de Willem de Zwijgerlaan 13 genoemd waar de hoogste geluidsbelasting zou plaatsvinden. Echter, de gevels van Willem de Zwijgerlaan 13 tot en met 21 staan in een rechte lijn. Onduidelijk is waarom de geluidsbelasting bij deze andere woningen lager zou zijn. Hoe is dit bepaald?
26. Op pagina 20 van het ontwerp-bestemmingsplan wordt een vergelijking gemaakt dat bij reconstructieonderzoek in het kader van de Wet geluidhinder een toename van 1,5 dB als aanvaardbaar wordt geacht. Hierbij willen wij u wijzen op een recente uitspraak van de commissie voor de milieueffectrapportage van 21 november 2013 (21 november 2013,

ROT13/343). In deze uitspraak wordt aangegeven dat de werkruimte van 1,5 dB extra geluidbelasting is bedoeld om - tijdelijke- verkeersgroei op te vangen en de wegbeheerder de tijd te gunnen om geluidbeperkende maatregelen te nemen. Echter, in de situatie van de Willem de Zwijgerlaan betreft het geen tijdelijke, maar een structurele verhoging. Vanuit dit oogpunt is de toename van de geluidbelasting als onaanvaardbaar te omschrijven. Daarnaast is sprake van een structurele aantasting van het woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid.

27. In de onderliggende rapportage van Cauberg-Huygen wordt uitgegaan van een te laag ingeschat aantal vervoersbewegingen. Dit betekent dat wanneer wordt uitgegaan van de juiste verkeersgegevens (een verkeersintensiteit van 7707 vervoersbewegingen in 2024), de huidige belasting op de gevels van de Willem de Zwijgerlaan nog een hogere toename laten zien ten opzichte van de voorkeurswaarde van 48 dB. Nu geen gebruik is gemaakt van een verkeerstelling uit 2014/2015 berust de rapportage op onjuiste aannames en ligt de belasting van de gevels van de Willem de Zwijgerlaan veel hoger dan gesteld. De rapportage van Cauberg-Huygens is niet als valide en betrouwbaar te bestempelen. Wij stellen ons dan ook op het standpunt dat de rapportage van Cauberg-Huygens onzorgvuldig is en niet kan dienen als juiste onderbouwing voor de geluidstoename op de gevels van de huizen van de Willem de Zwijgerlaan.

Gelet op het voorgaande kan gesteld worden dat de ontwerp-omgevingsvergunning en het ontwerp-bestemmingsplan in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening, waarbij tevens een goede ruimtelijke onderbouwing met betrekking tot verkeer, geluid, lichthinder en trillingshinder ten aanzien van de Willem de Zwijgerlaan ontbreekt. Het woon- en leefklimaat van de bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan wordt aangetast. Derhalve stellen wij ons op het standpunt dat de omgevingsvergunning niet op deze wijze verleend kan worden en dat het bestemmingsplan "Parc Drieën-Huysen" op deze wijze niet kan worden vastgesteld.

Wij hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mede namens de bewoners aan de Willem de Zwijgerlaan,
Met vriendelijke groeten,

>>>>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<<<<<

Bijlage 1 Tekenlijst bewoners Willem de Zwijgerlaan die mede deze zienswijze hebben ondertekend
Bijlage 2 Brief Boele en van Eesteren
Bijlage 3 E-mail van 7 februari 2013
Bijlage 4 Verkeersmetingen 2004, brief van 5 juni 2009

Lijst medeondertekenaars van de zienswijze ten aanzien van de ontwerp-omgevingsvergunning van 22 december 2014 en het ontwerpbestemmingsplan "Parc Drieën Huysen" 1^{ste} fase.

Naam

Adres

Handtekening

>>>>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<<<<<

Naam

Adres

Handtekening

>>>>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<<<<<



13 page 2

>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<

Onderwerp: Brief 9 december 2014
Ons contactpersoon: F. Gortemaker
Project: Parc Drieën-Huysen fase 1 te Vlaardingen

Rijswijk, 18 december 2014

Geachte bewoner(s),

Onlangs hebben wij een brief van u ontvangen waarin u om een bevestiging vraagt dat het bouwverkeer uitsluitend via de Holysingel zal plaatsvinden.

Wij hebben voor de nieuwbouw werkzaamheden van fase 1 een omgevingsvergunning aangevraagd waarbij het bouwverkeer via de Holysingel afgewikkeld kan worden.

Op de achterzijde van deze brief hebben wij ter informatie de situatie toegevoegd.

Wij realiseren ons dat het bouwverkeer overlast kan geven in de directe omgeving. Uiteraard stellen wij alles in het werk om dit tot een minimum te beperken.

Met vriendelijke groet,

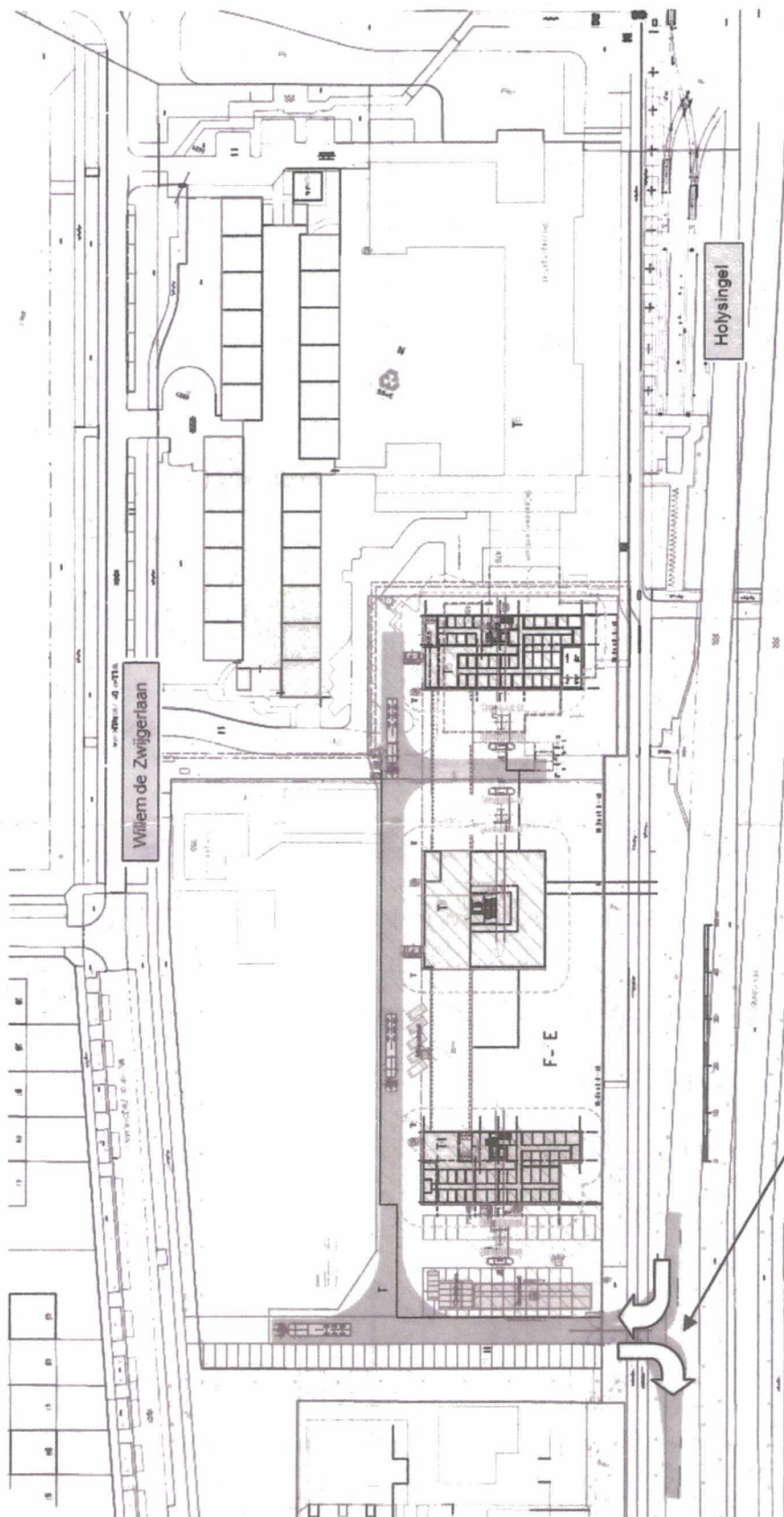
Boele & van Eesteren bv

F. Gortemaker

Deze brief is verstuurd naar: Willem de Zwijgerlaan 31, 53, 11, 3, 13, 15, 17, 23, 27, 33, 29, 35, 37, 39, 41, 49, 51, 7, 25, 21 en 45

Boele & van Eesteren bv
Bezoekadres
Laan van Vredenoord 14
2289 DJ Rijswijk (ZH)
Correspondentieadres
Postbus 3077
2280 GB Rijswijk (ZH)
Telefoon
+31 (0)70 414 42 00
Telefax
+31 (0)70 390 70 00
E mail
info@boele.nl
Internet
www.boele.nl

bijlage 2
blz. 2



In en uitrit
nieuwbouw
verkeer via
Holysingel

1351age 3(4)
ble 1

(B)

Van: Jonker, Gert-Jan
Verzonden: dinsdag 7 februari 2012 10:17
Aan: 'fmverburg@ret.nl'
Onderwerp: FW: doorsteek trambaan bij eindpunt Holy
Bijlagen: 120207 Schets rijroute.pdf

Beste heer Verburg,

Bijgaand een schets met een idee voor een tijdelijke rijroute voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen t.b.v. te bouwen Hospice (groot formaat woning) aan de Pr. Margrietlaan te Vlaardingen. De gemeente moet het terrein rond het Hospice herinrichten. We gaan o.m. een watergang graven. In totaal zullen we ongeveer 5.000 m3 grond ontgraven (= ca. 500 x trekker met dumper). De bouw in opdracht van Waterweg Wonen begint op 1 maart a.s. Hoewel het aantal transportbewegingen op zich beperkt is over de gehele duur van de bouw, willen we het bouwverkeer niet door de Willem de Zwijgerlaan sturen. In de eerste plaats staan daar 2 scholen. In de tweede plaats is de bodem erg slap, waardoor bodemtrillingen ontstaan bij zwaarder transport. De uitdaging is vanaf de bouwplaats (zie kruisje) zo snel mogelijk op de Holysingel uit te wegen.

Graag overleg ik op korte termijn met uw organisatie over de consequenties van het maken van de ontsluitingsroute. Die kruist namelijk op een lastig punt het tracé van de tram. Zou overleggen kunnen op een van de volgende momenten:

Maandag 13 februari vanaf 11.00 uur, woensdagmiddag 14 februari of donderdag 16 februari?

Ik wacht uw reactie af.

Groet,

Gertjan Jonker
(projectleider inrichting terrein Hospice)

Van: Leeuwen, F. van [mailto:FvanLeeuwen@ret.nl]
Verzonden: dinsdag 7 februari 2012 08:54
Aan: Jonker, Gert-Jan
CC: Verburg, F.M.
Onderwerp: doorsteek trambaan bij eindpunt Holy

(F)

Geachte heer Jonker,

Zoals telefonisch toegezegd hierbij de gegevens van mijn collega bij de afdeling Techniek die uw vragen over een doorsteek over de trambaan bij het eindpunt Holy kan beantwoorden:
Frans Verburg, email fmverburg@ret.nl, telefoon 010 447 5335.

Met vriendelijke groet,

Frits van Leeuwen
Projectleider TOS | Bedrijfsbureau Exploitatie

RET | Laan op Zuid 2, kamer 6A01 | Postbus 112 | 3000 AC Rotterdam
T 010 447 5509 | F 010 285 1337 | M 06 10 014 095
E FvanLeeuwen@ret.nl

13814923, h132

www.ret.nl

Deze email en alle hiermee verzonden bestanden zijn vertrouwelijk en alleen bestemd voor diegene aan wie de email is geadresseerd.

Indien u ten onrechte deze email heeft ontvangen, waarschuw dan de systeembeheerder.

(ccv@ret.nl)

Deze voetnoot bevestigt dat deze email is gecontroleerd op aanwezigheid van computer virussen.

This email and any files transmitted with it are confidential and intended solely for the use of the individual or entity to whom they are addressed.

If you have received this email in error please notify the system manager.

(ccv@ret.nl)

This footnote also confirms that this email message has been swept for the presence of computer viruses.

RET NV
afd FIN/IV
31-(0)10-4476911

Openbare Werken

Verkeer en Vervoer



Gemeente Vlaardingen

Industrieweg 9

Postbus 1002
3130 EB Vlaardingen

Telefoon (010) 248 40 00
Fax (010) 248 46 06
Bank 28.50.08.838

www.vlaardingen.nl

datum

05 JUNI 2009

onderwerp

Spreekuurbezoek d.d. 23
februari 2009

pagina

1/2

briefnummer

VLD/2009/32693

uw kenmerk

bijlage(n)

4

Wilt u bij beantwoording
van deze brief het
briefnummer vermelden?

Geachte

>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<

Allereerst mijn welgemeende excuses voor de late beantwoording van uw bezoek aan mijn spreekuur (waargenomen door wethouder Van der Zwan) van 23 februari. U verzocht, mede namens de Groene Long, om verkeersgegevens van de wijk Holy Zuid-West.

Op 27 mei 2009 heeft mevrouw P.M. Koppert-Bakker van de sectie Verkeer en Vervoer van de gemeente telefonisch contact met u gehad. Daarin heeft zij uw vraag nader met u besproken. Uw verzoek om verkeersgegevens is ingegeven door de ontwikkelingen die plaatsvinden in uw wijk ten westen van de Holysingel. Zoals met haar afgesproken is het gebied dan ook beperkt tot uw wijk. In uw wijk bevindt zich het telpunt 'Willem de Zwijgerlaan'. Dit telpunt is niet opgenomen in het reguliere (jaarlijkse) meetprogramma. De beschikbare tellingen van de Willem de Zwijgerlaan dateren van februari 2004.

Bijgaand treft u, zoals besproken, de volgende stukken:

1. ontsluiting Hooglede van juli 2008;
2. de verkeersintensiteiten op de Willem de Zwijgerlaan van februari 2004;
3. rapportage verkeer en vervoer Holy (zuid-west) van augustus 2003;
4. verkeersgegevens Holy Zuid-west etmaalintensiteiten van augustus 2003;

In de bijlage is een korte toelichting op de stukken te vinden.

Zoals door mevrouw Koppert-Bakker aangegeven kan het zijn dat bepaalde zienswijzen die neergelegd zijn in de bijgaande stukken op dit moment gewijzigd zijn als gevolg van gewijzigde inzichten. In de memo over de ontsluiting van Hooglede is bijvoorbeeld nog gedacht dat de ontsluiting van Hooglede op de Willem de Zwijgerlaan plaatsvindt. In de huidige planontwikkelingen is dit echter niet het geval. De nieuwe te ontwikkelen buurt Hooglede zal via de huidige ontsluitingsweg van het voormalige ziekenhuis direct ontsluiten op de Holysingel. Dit memo is echter toegevoegd aan de stukken, omdat hierin de te verwachten intensiteiten op de Willem de Zwijgerlaan zijn opgenomen.

Ik ga ervan uit dat u hiermee voldoende geïnformeerd bent. Indien u nog vragen heeft dan kunt u contact opnemen met mevrouw P.M. Koppert-Bakker onder telefoonnummer 010 - 248 47 50.

Hoogachtend,

J.L. Robbereg
Wethouder van Vlaardingen

briefnummer
VLD/2009/32693

In behandeling bij
mevrouw C. El Abouchi

telefoonnummer
010-248 4713

paraaf voor akkoord

pagina
1/1



Bijlage: toelichting op bijgevoegde stukken

Ad 1 Ontsluiting Hooglede

Dit is een intern memo ter advisering over de ontsluiting van het plan Hooglede (op het voormalige ziekenhuisterrein). Dit stuk is toegevoegd omdat hier een uiteenzetting is opgenomen over de verkeersintensiteiten op de Willem de Zwijgerlaan. Momenteel is een deel van de inhoud van dit memo echter achterhaald, aangezien de ontsluiting van Hooglede niet plaats zal vinden op de Willem de Zwijgerlaan, maar direct op de Holysingel.

Ad 2 Verkeersintensiteiten op de Willem de Zwijgerlaan

Dit zijn uitdraaien van mechanische tellingen met daarin de intensiteitsgegevens. Deze tellingen zijn gehouden in februari 2004, ten zuiden van de kruising Willem de Zwijgerlaan – Baronielaan. De gegevens van kanaal 1 zijn de tellingen van het verkeer richting de Holysingel en de gegevens van kanaal 2 zijn de tellingen van het verkeer richting de Baronielaan. In deze telgegevens zitten gegevens van zowel het snelverkeer als van het langzaam verkeer.

Ad 3 Rapportage verkeer en vervoer

Deze interne rapportage is gebruikt bij het opstellen van de ontwikkelingsvisie Holy Zuid-west.

Ad 4 Verkeersgegevens Holy Zuid-west

Dit zijn de verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de rapportage verkeer en vervoer. Dit is gebaseerd op de telgegevens van 2001. Ook de Willem de Zwijgerlaan is toen geteld. Hierin staat de doorrekening van de verkeersintensiteiten naar 2015 vermeld. Het betreft een intern stuk.



1.

Gemeente Vlaardingen

INTERN MEMO

Aan
T. van Olst

briefnummer

Van
P.M. Koppert-Bakker
Datum
5 juni 2009
Onderwerp
Ontsluiting Hooglede

Ontsluiting Hooglede

Verkeerskundig is het uitgangspunt dat het plan Hooglede ontsloten wordt via de Willem de Zwijgerlaan. De huidige ontsluiting van het ziekenhuisterrein op de Holysingel moet komen te vervallen omdat:

- de gewenste doorstroming op de Holysingel niet te realiseren is met een ongeregelde kruising op korte afstand van de geregelde kruisingen;
- een ongeregelde aansluiting op de Holysingel verkeersonveiliger is dan een aansluiting in de bocht van de Willem de Zwijgerlaan;
- het gaat om een extra ongeregelde doorsnijding van een drukke fietsroute langs de Holysingel die omgebouwd zal worden tot fietspad in twee richtingen.

Aansluiting op de Willem de Zwijgerlaan blijft dus ook uitgangspunt, ondanks aandringen vanuit diverse hoeken. De locatie van de aansluiting (in de bocht van de Willem de Zwijgerlaan) is zeker niet als verkeersonveilig te bestempelen met een goed verkeerskundig ontwerp. Het gaat om een ruime bocht met een goed uitzicht. Wellicht is er wel optimalisatie qua locatie van aansluiting mogelijk.

Verkeersintensiteiten

Momenteel maken circa 3800 mvt/etmaal gebruik van de Willem de Zwijgerlaan. Daar komt extra verkeer bij van de uitbreiding van Parc Drieenhuizen, circa 1000 mvt/etmaal. En vervolgens extra verkeer uit het plan Hooglede, circa 1200 mvt/etmaal. Totaal maken dan ter hoogte van de aansluiting met de Holysingel circa 6000 mvt/etmaal gebruik van de Willem de Zwijgerlaan. Dit deel van de Willem de Zwijgerlaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en heeft een snelheidsregime van 50 km/uur. Een weg van deze categorie kan deze verkeersintensiteiten verwerken. Mogelijk zijn wel extra opstelvakken voor de verkeerslichten op de Willem de Zwijgerlaan nodig.

De huidige verkeersintensiteiten van het ziekenhuis (circa 4800 voertuigen/etmaal) hebben een grote spreiding over de dag. De verwachte intensiteiten vanuit plan Hooglede, circa 1200 mvt/etmaal kennen een veel grotere piek in de spits.

Doorstroming Holysingel

In de studie naar verbetering van de doorstroming op de Holysingel (gedeelte tussen Dillenburgsingel en Burgemeester Heusdenslaan) is als uitgangspunt genomen dat de huidige aansluiting van het ziekenhuisterrein op de Holysingel komt te vervallen en dat het verkeer vanuit Hooglede via de Willem de Zwijgerlaan wordt afgewikkeld. Circa 40.000 motorvoertuigen per etmaal maken gebruik van de Holysingel tussen de Dillenburgsingel en de Burgemeester Heusdenslaan.

Aandacht zal er ook moeten zijn voor de ontsluiting van het Shell station.

Telpunt: 6.04 Locatie: Willem de Zwijgerlaan, VLAARDINGEN
 Type apparaat: M400 Van: 9 feb 2004 t/m 18 feb 2004
 Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
 Alle uren

	Kanaal 1	Kanaal 2	Totaal
Telpunt : 6.04			
Straatnaam : Willem de Zwijgerlaan			Jaar : 2004
Locatie : Willem de Zwijgerlaan			periode van : 9 feb 2004
Wijk : Geen			T/m : 18 feb 2004
Telpunt	6.04	6.04	6.04
Max. snelheid	50	50	50
Telnaam	2004	2004	2004
Apparaat	M400	M400	M400
IntSpec	CLS+SPD	CLS+SPD	CLS+SPD
Start	10-02-04 [00:00]	10-02-04 [00:00]	10-02-04 [00:00]
Eind	17-02-04 [23:00]	17-02-04 [23:00]	17-02-04 [23:00]
KanaalInfo	Holysingel	Baronielaan	
Kanaal	1	2	Totaal
Gemiddeld aantal voertuigen			
Zondag	1556	1513	3069
Maandag	2999	2597	5596
Dinsdag	3317	2766	6084
Woensdag	3351	2758	6109
Donderdag	3274	2791	6065
Vrijdag	2986	2706	5692
Zaterdag	1767	1707	3474
Gemiddelden			
Etenmaal (weekdag)	2821	2451	5272
Werkdag	3207	2731	5938
Weekenddag	1662	1610	3272
07-19 uur (werkdag)	2817	2353	5170
19-23 uur (werkdag)	324	297	621
23-07 uur (werkdag)	67	81	148
Voertuigcategorie			
Werkdagen gemiddelden			
Licht	2014	1822	3836
Middel	72	18	90
Zwaar	5	1	6
Tweewieler	464	844	1308
Overig	653	46	698
07-19 uur (werkdagen) gemiddeld			
Licht	1700	1551	3251
Middel	65	16	82
Zwaar	4	1	5
Tweewieler	439	741	1180
Overig	610	43	652

Telpunt: 6.04 Locatie: Willem de Zwijgerlaan, VLAARDINGEN
 Type apparaat: M400 Van: 9 feb 2004 t/m 18 feb 2004
 Uitgesloten dagen: Begin- en Einddag
 Alle uren

	Kanaal 1	Kanaal 2	Totaal
160 - 170 km/h	0	0	0
170 - 200 km/h	0	0	0
200 - 240 km/h	0	0	0
Snelheid werkdagen			
V15	8 km/h	11 km/h	9 km/h
gemiddelde snelheid	28 km/h	46 km/h	34 km/h
V85	48 km/h	50 km/h	49 km/h
V90	49 km/h	51 km/h	50 km/h
% te hard rijders	7 %	11 %	9 %

3

VERKEER EN VERVOER HOLY (ZUID-WEST)

AUGUSTUS '03

Samenvatting

Holy Zuidwest maakt onderdeel uit van de wijk Holy. Deze wijk ligt ten noorden van de rijksweg A20 is een grote wijk van Vlaardingen. Bij de ontwikkeling van het gebied is gekozen voor een duidelijke structuur met lange noord-zuid en oost-west verbindingen waarmee het verkeer nog goed kan worden afgewikkeld. Al jarenlang is het onzeker of de A4 wordt doorgetrokken tussen het Kethelplein en Delft. De aanleg van de "A4-noord" zal een grote invloed hebben op de afwikkeling van het verkeer in Holy. Een goede samenwerking tussen gemeente, Provincie en het Rijk is gewenst om een dergelijke ontwikkeling in goede banen te leiden.

Voor een aantal initiatieven in Holy zijn de verwachte verkeerskundige gevolgen en gewenste maatregelen in deze nota opgenomen. Het huidige verkeersmodel 2020 komt niet geheel overeen met de werkelijkheid. Als basis voor milieu- en capaciteitsberekeningen voldoet het model nu niet. Huidige intensiteiten overschrijden namelijk op enkele wegvakken reeds de intensiteiten zoals berekend voor het jaar 2020. Ook zijn de gegevens (input) waarop het model is gebaseerd niet geheel betrouwbaar. Daarom heeft de sectie verkeer heeft in de begroting 2004 een budget aangevraagd voor het opstellen van een nieuw verkeersmodel.

De intensiteit op de Holysingel anno 2003 varieert van 20.000 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte van de aansluiting tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte van de Churchillsingel. Deze intensiteiten komen overeen met de intensiteiten op een drukke ontsluitingsweg. De hoge intensiteiten stellen eisen aan de vormgeving van de weg namelijk: zo min mogelijk aansluitingen, 2 rijstroken per richting, aparte fietsvoorzieningen, bushaltes buiten de rijbaan, parkeren is niet toegestaan en voldoende groen licht om lange wachtrijen bij verkeerslichten te voorkomen.

In de ontwikkeling van de A20-zone, met name ter plaatse van het ziekenhuisterrein dient rekening te worden gehouden met de ruimtereservering van het mogelijk "omklappen van de huidige aansluiting op de A20 (van oost naar west).

2 Openbaar vervoer

Bewoners, bezoekers en werknemers gebruiken het openbaar vervoer (bus) om van Holy richting het centrum van Vlaardingen, de trein- en metrostations en in de Regio Rotterdam te komen. Een goed openbaar vervoerssysteem is van belang om enerzijds het autoverkeer te beperken, anderzijds om mensen die bijvoorbeeld geen eigen vervoer ter beschikking hebben voldoende mobiliteit te bieden.

Tram

De meest opvallende ontwikkeling in het openbaar vervoer is de komst van de Tramplus-lijn Vlaardingen/Schiedam. Vanuit Rotterdam centrum biedt deze lijn over de Europaboulevard een verbinding met het winkelcentrum de Loper. Het keerpunt ligt bij de Holysingel nabij de verzorgingstehuizen Drieënhuizen en Uitzicht.

Er komen vier tramhalten. Komend vanuit de richting Schiedam ligt de eerste halte in Vlaardingen aan de Parijslaan, de tweede is de halte Over de Dammen, en de derde halte is bij het winkelcentrum de Loper. De eindhalte bevindt zich aan de Holysingel. Hier komt een keerdriehoek waar de tram kan keren voor de terugrit naar Rotterdam.

Gelijktijdig met Tram plus wordt er een regionaal fietspad gerealiseerd. Deze komt parallel ten noorden van de trambaan te liggen en loopt door tot aan de Vlaardingse vaart.

De kruisingen met wegen, fietspaden en voetpaden worden voorzien van Verkeerslichteninstallaties (VRI) of Tram WaarschuwingLichten (TWL).

Voor de toekomst is er voorlopig geen verlenging gepland over de Holysingel richting het ziekenhuisterrein en wellicht verder richting het centrum. Allereerst zal namelijk zowel de potentie van het doortrekken van de tramlijn naar het ziekenhuisterrein alsook de (technische) inpasbaarheid onderzocht dienen te worden. De ontwikkeling op het ziekenhuisterrein lijkt nu onvoldoende potentie te bieden om de Tramlijn door te trekken richting het ziekenhuisterrein. In de ontwikkelingsvisie is derhalve de aantrekking niet als element opgenomen, doch fysiek worden geen belemmering mogelijk gemaakt die een eventuele doortrekking onmogelijk zouden maken.

Bus

Het busverkeer zal gedecimeerd worden bij de start van de dienstregeling van de tramplus (gepland oktober 2005). Het is nu eenmaal niet verstandig om bus en tram elkaars concurrent te laten zijn. Lijn 52 zal vervallen. De lijnen 56 en 57 zullen zeer waarschijnlijk worden samengevoegd (nu al rijden ze over een groot gedeelte hetzelfde traject). Plannen daartoe worden in de loop van 2003 door de RET ontwikkeld.

Lijn 125 van Connexxion die nu over de Holysingel, Frederik Hendriklaan, Reigerlaan en Zwaluwenlaan rijdt wordt naar verwachting per 15-12-2003 opgeheven.

Ontwikkeling van alternatieven

In Schiedam is bij de opening van de metrolijn en het eerste gedeelte van de tramplus lijn het lokale busnet aangepast. In reactie daarop heeft Schiedam een plan ontwikkeld om met een eenvoudig uitgevoerde ring in het lokale busvervoer te voorzien. Deze plannen zijn door de gemeenten Maassluis, Vlaardingen- en Schiedam opgepakt en zullen verder uitgewerkt worden. Het centrale idee erachter is dat er lokale kleine-buslijnen worden opgezet die aansluiten op het regionale net richting Westland en Rotterdam. Hierdoor kan de sociale functie van het openbaar vervoer beter gewaarborgd worden.

Voor Holy is tevens nagedacht over een alternatieve route: vanuit het centrum over de Schiedamseweg en de Van Hogendorpstraat naar de Zwaluwensingel. Dan via de Reigerlaan (winkelcentrum en zwembad) terug naar de Lepelaarsingel en door naar de Olmendreef. Na de rotonde over de Olmendreef over de Holysingel (Drieënhuizen en school) naar het zuiden en via de Dillenburgsingel terug naar de Van Hogendorpstraat. Voor de Westwijk en VOP wordt eenzelfde ringmodel voorgesteld zodat iedere bewoner in Vlaardingen met één lijn toch binnen de norm van 500 meter een halte heeft.

Ontsluiting van het wijkcentrum De Loper

Het grootste probleem in de huidige situatie bij het wijkcentrum De Loper is het parkeren. Er wordt regelmatig geklaagd over te weinig parkeerplaatsen terwijl niet alle parkeerplaatsen bij het centrum even intensief gebruikt worden. Opvallend is dat vooral de parkeerplaatsen bij de beide supermarkten veel worden gebruikt. In het noordelijk deel is dit de parkeergarage van de AH en in het zuidelijk deel is dit het parkeerterrein bij de Konmar. Het overgrote deel van de parkeerplaatsen in het middendeel van het centrum wordt door middel van een slagboom afgesloten. Belanghebbenden zoals bewoners kunnen echter wel van deze parkeerplaatsen gebruik maken. Uit het overleg met omwonenden (2002) is gebleken dat er geen draagvlak is om de rijbaan rond de Loper geschikt te maken voor alle verkeer.

Ook voor het vrachtverkeer is dit niet mogelijk zodat het vrachtverkeer altijd door de woonwijk moet rijden. Dit zorgt voor overlast in de 30 km/uur-gebieden die nu om het winkelcentrum liggen.

Voorzieningenzone

Er worden aan de voorzieningenzone twee nieuwe voorzieningen toegevoegd: een noodopvangcentrum en een kinderopvang. Bij de aanwezige turnhal is een beperkte uitbreiding mogelijk, bijvoorbeeld als verenigingsruimte. Al deze voorzieningen worden op dezelfde locatie gerealiseerd en worden ontsloten via de Louise de Collignylaan. Bij voorkeur dienen de plaatsen alle op eigen terrein gerealiseerd worden.

Ontwikkeling ziekenhuisterrein

Het bestaande ziekenhuis zal verhuizen in de richting van de gemeente Schiedam zodat er op het terrein de nodige ontwikkelingen mogelijk zijn. Ruimtelijk gezien zijn hierbij de milieucontour en geluid- en luchtkwaliteit van de A20 mede bepalend.

De ontwikkeling rondom de aanleg van de A4-Noord en de wellicht noodzakelijke aanpassing van de op- en afritten van de A20 naar de Holysingel moeten integraal met de ontwikkeling van het ziekenhuisterrein onderzocht worden.

Op het moment dat het programma vast staat, er meer inzicht is in de ontwikkeling rondom de aanleg van de A4-noord, zal integraal de verkeersafwikkeling van de Holysingel moeten worden beoordeeld.

Het voorlopig programma is in onderstaande tabel weergegeven inclusief het aantal parkeerplaatsen dat nodig is. Hierbij is nog geen rekening gehouden met dubbelgebruik en onderscheid in categorieën woningen (goedkoop-duur).

Programma		Parkeerplaatsen
Woningen	132 appartementen	238 (1,8 per woning)
(4 torens van 5 woonlagen, 1 toren van 6 woonlagen en 8 vrijstaande woningen)	8 vrije sector	16 (2,0 per woning)
Bedrijven	5.571 m2 bvo	111 (1 per 50 m2)
Voorzieningen	1.667 m2 bvo	24 (1 per 70 m2)
Totaal	-	389 plaatsen

Bestaande aansluiting ziekenhuisterrein in relatie met openstelling Anna Paulownalaan

Met de herontwikkeling van het ziekenhuisterrein is gespeeld met de gedachte de huidige aansluiting van het ziekenhuisterrein op de Holysingel te verwijderen. De Willem de Zwijgerlaan vormt dan de enige toegang tot zowel het ziekenhuisterrein en de (woon)buurt gelegen ten westen van de Holysingel.

De beoogde wijzigingen aan de infrastructuur valt onder te verdelen in wenselijke en noodzakelijke aanpassingen.

Voor de ontsluiting van de woonbuurt en het ziekenhuisterrein is de wens om de Anna Paulownalaan open te stellen voor alle verkeer. Tegelijkertijd zal dan een knip (afsluiting) op de Willem de Zwijgerlaan moeten worden gerealiseerd om doorgaand verkeer te weren. Aandachtspunt bij een eventuele openstelling is de ontsluiting van de aangelegen school.

Een andere variant houdt rekening met de openstelling van de Anna Paulownalaan, de ontwikkeling van het ziekenhuisterrein maar zonder de knip (afsluiting) op de Willem de Zwijgerlaan.

Uit diverse berekeningen blijkt dat ook met de nieuwe ontwikkelingen op het terrein, aanpassing van het kruispunt Willem de Zwijgerlaan-Holysingel niet noodzakelijk is. De nieuwe beoogde functies leiden namelijk

Kruispunt Dillenburgsingel – Lepelaarsingel – Zwanensingel

Het kruispunt Dillenburgsingel – Lepelaarsingel – Zwanensingel blijft een geregeld kruispunt.

In de regeling is voorrang gegeven aan de doorstroming van het verkeer op de Lepelaarsingel, temeer omdat de Dillenburgsingel voldoende opstelbaarheid biedt.

De Churchillsingel is een relatief rustige ontsluitingsweg met 6.000 tot 7.000 motorvoertuigen per etmaal. De vormgeving van de weg is overeenkomstig de functie en het gebruik van de weg.

De Frederik Hendriklaan blijft een belangrijke functie vervullen voor het verkeer tussen de Lepelaarsingel en de Holysingel maar vooral voor het (vracht)verkeer naar het centrum. Het is een rustige ontsluitingsweg met circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Voorgesteld wordt om aan beide zijden van de weg rode fietssuggestiestroken aan te leggen (circa 1,50 meter) en de weg te voorzien van asfaltverharding met een minimale rijbaanbreedte van 4,5 meter.

De Dillenburgsingel-west is opengesteld voor alle verkeer om te voorkomen dat de Frederik Hendriklaan te zwaar belast wordt. Dit gedeelte is ingericht als 30 km/uur-gebied om een toename van het sluipverkeer vanuit Schiedam richting de A20 te voorkomen. Aparte fietsvoorzieningen zijn aangebracht om het profiel te versmallen. Op het oostelijk deel wordt ook gedacht aan het realiseren van parkeervoorzieningen aan één zijde van de rijbaan. De verharding in 30 km/uur gebieden bestaat voornamelijk uit open verharding (bijv. klinkers), om hard rijden te voorkomen. Voor het westelijk deel van de Dillenburgsingel is echter gekozen voor asfalt om de geluidsproductie te verminderen. Voor het oostelijke deel van de Dillenburgsingel wordt aan een vergelijkbaar profiel gedacht.

BIJLAGE 2: Toekomstige parkeerbehoefte ontwikkeling Korhoenlaan

PARKEERBEHOEFTE ONTWIKKELING KORHOENLAAN

Woningen	AANTAL/OPP	norm	100% ochtend	middag	avond	zaterdag mid koopavond
	0	1,25	0	0	0	0
	48	1,5	72	36	43	72
	0	1,75	0	0	0	0
	0	1	0	0	0	0
			72	36	43	72
						72
						58
Sport - handbal en korfbal						
		1 pp/m2				
handbalveld	1344 m2	25,0	25	3	22	54
korfbalveld	4690 m2	25,0	50	5	20	50
jeu de boule	200 m2	5,0	5	1	2	5
sportthal						
kantine	250 m2	15,0	17	2	7	17
overig kantine	384 m2	50,0	7	1	3	7
toeschouwer	200 personen	5,0	40	4	16	40
sportthal	1149,2 m2	50,0	23	2	9	23
			167	17	78	196
af trek dubbel 30%	30%		50	5	23	59
	netto		117	12	55	137
						102
						137
Onderwijs						
klaslokaal	20	1,0	20	20	20	10
						1
						10

TOTAAL 209 68 118 219 175 205

BIJLAGE 4: verwachte verkeersintensiteiten 2010 (0-situatie)

Verkeersgegevens Holy Zuid-west onnaalinstenstollen (augustus 2003)

Intensiteit	Mechanische tellingen	vertaling naar 2003	verwachte situatie 2015 met autonome groei (3%)	Modelgegevens (2010) (mvd12-uur)*1,3	Variant Obeta 2020 (mvd12-uur)*1,3	Variant 1 2020 (mvd12-uur)*1,3	Verharding	Snelheid en profiel
Holsingel Ten noorden van Fred. Hendrikaan (telling in jaar 2001)	nb.	nb.	nb.	19.415	19.794	20.132	Asfalt	50 km/uur gebiedsonsluitingsweg 2*2-rijstrook en verkeerslichten
Holsingel Ten zuiden van de Fred. Hendrikaan (telling in jaar 2001)	23.109	24.500	34.950	24.810	22.848	25.234	Asfalt	50 km/uur gebiedsonsluitingsweg 2*2-rijstrook en verkeerslichten
Holsingel (thv aansluiting A20) (telling in jaar 2001)	22.938	24.300	34.650				Asfalt	50 km/uur gebiedsonsluitingsweg 2*2-rijstrook en verkeerslichten
Lepelaarsingel Ten noorden van Fred. Hendrikaan (telling in jaar 2001)	8.059	8.550	12.200	6390	9607	9422	Asfalt	50 km/uur gebiedsonsluitingsweg 2*1-rijstrook en verkeerslichten
Lepelaarsingel Ten zuiden van Fred. Hendrikaan (telling in jaar 2001)	11.246	11.950	17.000	6801	11436	9054	Asfalt	50 km/uur gebiedsonsluitingsweg 2*1-rijstrook en verkeerslichten
Fred. Hendrikaan (thv Albertine Agnesteaan) (telling in jaar 2001)	7.340	7.800	11.150	-	-	-	Klinkers wens = asfalt	50 - 30 km/uur gebiedsonsluitingsweg 1*2-rijstrook en verkeerslichten
Willem de Zwijgeraan (thv Baroneelaan) (telling in jaar 2001)	3.562	3.750	5.350	-	-	-	Klinkers	50 - 30 km/uur erfgoedgangsweg 1*2-rijstrook en verkeerslichten
Dillenburghsingel (thv Stadhoudersweg) (telling in jaar 2002)	4.045	4.150	5.900	-	-	-	Asfalt	50 - 30 km/uur erfgoedgangsweg 1*2-rijstrook en verkeerslichten
Dillenburghsingel (thv Koninginnelaan) (telling in jaar 2002)	4.035	4.150	5.900	-	-	-	Asfalt	50 - 30 km/uur gebiedsonsluitingsweg 1*2-rijstrook en verkeerslichten
Zwanersingel (thv Tureluurstraat) (telling in jaar 2002)	7.664	7.900	11.250	5543	7543	5964	Asfalt	50 - 30 km/uur gebiedsonsluitingsweg 1*2-rijstrook en verkeerslichten
Reigeraan (thv Fazantlaan) (telling in jaar 2001)	8.073	8.550	12.200	-	-	-	Klinkers	50 - 30 km/uur gebiedsonsluitingsweg 1*2-rijstrook en verkeerslichten

Modelgegevens 2010 : Referentiemodel Regionale verkeers -en milieukaart voor het jaar 2010. (goedgekeurd door de stadsregio Rotterdam)

Variant Obeta : toekomstige situatie 2020

Variant 1 : toekomstige situatie 2020 met A4 Noord, zonder aansluiting maar met volledige aansluiting van de A20 op de A4

Het nieuw te realiseren programma in het kader van Holy Zuid-west heeft weinig invloed op de verkeerscirculatie in Holy. Door het wegvallen het zijkanthuis zullen de extra verkeersbewegingen uit het programma gecompenseerd worden. Het model van 2015 wordt niet meegenomen in dit overzicht, omdat dit alleen een analyse van de verkeersbewegingen van het programma van de rivierzone betreft. De overige verkeersbewegingen zijn echter gelijk aan het model van 2010. Voor het omrekenen voor gegevens is een groeipercantage van 3% gebruikt (dit is gemiddelde stijging van de mobiliteit per jaar)

Conclusie:

Vanwege de grote verschillen tussen de modelgegevens en de recente gegevens adviseert de studie verkeers om uit te gaan van de recente gegevens, vermeerderd met een autonome groei van 3 procent per jaar

5

>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<

Vlaardingen, 3 februari 2015

De Gemeenteraad
t.a.v. het hoofd afdeling
Ruimtelijke en Maatschappelijke
Ontwikkeling
Postbus 1002
3130 EB Vlaardingen

Betr. - ontwerpbestemmingsplan Parc Drieën-Huysen, 1e fase
ontwerpomgevingsvergunning d.d. 22 december 2014; nr.Ovx-id 2873
ontwerpbesluit voor het vaststellen van hogere waarden Wet geluidhinder

Geachte leden van de raad,

De ondergetekenden bewoners van de Willem de Zwijgerlaan nrs.25 t/m 55 maken hiermede bezwaar tegen het ter visie gelegde ontwerpbestemmingsplan Parc Drieën-Huysen fase 1 , met name tegen de voorziene ontsluiting van het project via de Willem de Zwijgerlaan en tegen het in de Toelichting onder nr. 2.2. neergelegde stedenbouwkundige concept.

Onze bezwaren sluiten naadloos aan op onze op 2 februari 2010 ingediende bezwaren m.b.t. tot het toen ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan Holy- Zuidwest. Deze bezwaren zijn destijds door uw raad buiten behandeling gelaten, omdat het plan voor Parc Drieën-Huysen toen nog niet volledig was uitgewerkt en er nog geen financieel inzicht kon worden verschaft. Er is toen volstaan met een wijzigingsbevoegdheid.

Nu het huidige ontwerpbestemmingsplan Parc Drieën-Huysen is ontwikkeld als een wijzigingsplan op het bestemmingsplan Holy-Zuid West, blijven onze bezwaren vanuit de Willem de Zwijgerlaan volledig van kracht en maken deel uit van deze zienswijze. Een kopie van onze brief van 2 februari 2010 treft u hierbij dan ook aan.

Ontsluiting

De ontsluiting vanaf de Willem de Zwijgerlaan wordt door ons afgewezen. Zoals uiteengezet in ons bezwaarschrift van 2 februari 2010 is de verkeerssituatie vooral tijdens de schooluren uiterst onveilig en onhoudbaar. T.o.v. 2010 is de situatie alleen maar verergerd door een uitbreiding van het aantal leerlingen van de St.Jozefmavo tot ruim 900 leerlingen. De leerlingen van het naast gelegen Lentiz Geuzencollege zijn daarbij nog niet meegeteld. Opmerkelijk is, dat nu gebruik gemaakt wordt van een verkeerstelling uit 2004, die overigens nog onjuist was ook. Het verwijzen naar vervoersbewegingen per etmaal is voor de verkeersveiligheid niet relevant; het gaat duidelijk om de situatie tijdens de piekbelastingen in de schooluren. Er is dan geen doorkomen aan. Niet ter discussie staat, dat het plan tot een nog hogere verkeersintensiteit op de Willem de Zwijgerlaan zal leiden. Een ontsluiting van het gehele project vanaf de Holysingel is de enige veilige oplossing.

In de Toelichting onder punt 2.4 blzz. 10 en 11 wordt op een nadelig bij-effect van een ontsluiting van het parkeren in fase 1 tegenover de woningen aan de Willem De Zwijgerlaan 43 en 45 gewezen, het zg.

koplampeffect. Enige tientallen auto's iedere avond, die vanaf minder dan 30 meter recht in je huiskamer schijnen, het zal je maar gebeuren.

Nogal badinerend wordt dit afgedaan door van een eventueel opgaande beplanting - die er overigens niet overal is - in de voortuinen van de woningen uit te gaan, als oplossing van het probleem.

Een ontsluiting van het gehele project vanaf de Holysingel is behalve de enige veilige ook de enige met het oog op het woongenot in de wijk aanvaardbare oplossing.

Als winstpunt kan worden aangemerkt, dat het bouwverkeer van fase 1 zal plaats vinden vanaf de Holysingel. Dit wordt weliswaar aangemerkt als tijdelijk. Een schatting voor de duur van een jaar lijkt toch niet uit de lucht gegrepen. Niet valt in te zien dat deze ontsluiting dan niet definitief kan worden.

Evenzeer wordt het door ons als positief ervaren, dat de bevoorrading van het zorgcentrum eveneens vanaf de Holysingel is gepland.

Als beide voorzienigen verkeerstechnisch mogelijk zijn, waarom dan niet ook de ontsluiting voor het parkeren voor het project fase 1 mogelijk maken?

Dit lijkt ons een uitgelezen kans om de bevoorrading en de ontsluiting voor het parkeren vanaf de Holysingel te combineren. Dit om het aantal op- en afritten vanaf de Holysingel te beperken.

De ontsluiting vanaf de Holysingel wordt in de Toelichting op blz 10 omschreven als "niet reëel". Elders wordt vermeld, dat "het niet kan". Enige onderbouwing ontbreekt.

Wellicht ten overvloede wijzen wij erop, dat de Holysingel al meerdere ontsluitingen kent, zoals b.v. de af-en oprit bij de wijk Robert Schumanring, die tot geen enkel verkeersprobleem leidt.

Stedenbouwkundig concept

De argumenten in ons bezwaarschrift van 2 februari 2010 zijn nog steeds van kracht.

Weliswaar wordt in de Toelichting blz. 9 onder het hoofd *Stedenbouwkundig programma van Eisen (SP vE)* gesteld: "In fase 2 (aan de zijde van de Willem de Zwijgerlaan) kan, door de gebouwen een iets lagere hoogte te geven een geleidelijke overgang naar de bestaande woonwijk worden gecreëerd. Met dit stedenbouwkundige concept in gedachte beoogt de ontwikkeling van Parc Drieëen-Huysen aan te sluiten op de bestaande kwaliteiten in de omgeving ...".

De bijgevoegde afbeelding 5 voorziet echter in dezelfde bebouwing aan de kant van de Willem de Zwijgerlaan als al in het ontwerpbestemmingsplan Holy-Zuidwest uit 2009/2010, waartegen onze bezwaren zich richt(t)en. Zie verder ons bezwaarschrift van 2 februari 2010.

Ontwerpomgevingsvergunning

Tegen de ontwerpomgevingsvergunning onze zienswijze op een aantal punten:

- a. Er is onduidelijkheid m.b.t. de fase-aanduidingen. B.v. blz. 7 "fase 1 en 2"
In hoeverre wordt hier met tekeningen er al vooruitgelopen op fase 2, die nog vastgesteld moet worden? Graag duidelijkheid.
- b. Duidelijke tekeningen voor het verloop van het bouwverkeer en de bevoorrading ontbreken.
- c. Waarom maakt het op blz.8 genoemde verkeersplan geen deel uit van de vergunning?
Hoe serieus kunnen wij toezeggingen nemen als er nog geen goedgekeurd verkeersplan ligt?

n

- d. Blz.7 : na gereedkomen van fase 2(?) zal de tijdelijke inrit bouwverkeer aan de Holysingel worden verwijderd. Daarna wat ons betreft geen bouwverkeer over de Willem de Zwijgerlaan!
- e. Er is niet voorzien in vluchtwegen bij calamiteiten. Bij de vaststelling in 2010 is ingestemd met een brief van de Veiligheidsregio terzake, dat bij Parc Drieën-Huysen één ontsluiting van de wijk niet voldoende is. Hoe wordt hierin voorzien?

Ontwerpbesluit voor het vaststellen hogere waarden Wet geluidshinder

Een verhoging van de geluidsbelasting naar 59,3 dB is voor ons onaanvaardbaar. Het zou een directe aantasting van ons woon- en leefklimaat betekenen.

Uiteraard zijn wij graag_bereid een en ander mondeling toe te lichten.
Wij verzoeken u ons daartoe in de gelegenheid te stellen.

Hoogachtend,

>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<

Bijlagen:
brief 2 februari 2010
aanhangsel: lijst met
handtekeningen

HANDTEKENING

Bijlage bij zienswijze dd
3 febr 2015

>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<

Vlaardingen, 2 februari 2010

AANTEKENEN
De Gemeenteraad
t.a.v. het hoofd stadsontwikkeling
Postbus 1002
3130 EB Vlaardingen

Betr. Ontwerp- Bestemmingsplan Holy Zuidwest

Geacht leden van de raad,

De ondergetekenden bewoners van de Willem de Zwijgerlaan nrs. 25 t/m 55 maken hiermede bezwaar tegen het ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplan Holy Zuidwest met name op het onderdeel 6.10.5 Drieën-Huysen/Willem de Zwijgerlaan .

Met de door u beoogde invulling van de bebouwing van het voormalige korfbalterrein wordt volledig voorbijgegaan aan de belangen van de bewoners van de Willem de Zwijgerlaan door enerzijds het stedenbouwkundige karakter van de laan te verkrachten door een nodeloze kaalslag van een veertig jaren bestaande groenstrook van tien meter breed met even oude bomen en anderzijds de plaats en de hoogte van de beoogde bebouwing en de ontsluiting van het gebied..

Tevens verzetten wij ons tegen de in het plan voorziene wijzigingsbevoegdheid voor dit gebied, die zonder dat er nu concrete plannen en tekeningen liggen, onze beroepsmogelijkheden beknot als er straks wel concreet ingevulde plannen liggen.

Hieronder geven wij onze zienswijze weer.

Stedenbouwkundig

De Willem de Zwijgerlaan is zo opgebouwd, dat hoog en laagbouw zo gedoseerd zijn, dat zij elkaar afwisselen in die zin, dat tegenover de laagbouw aan de westzijde nooit op korte afstand aan de oostzijde hoogbouw staat. De twee markeringspunten aan de laan zijn aan het begin(zuidzijde) zorgcentrum De Meerpaal en aan het einde (noordzijde) zorgcentrum Drieën-Huysen.

Drieën-Huysen is vijf bouwlagen hoog. De dichtstbijzijnde bebouwing aan de westzijde zijn bungalows op een afstand van ruim vijftig meter gescheiden van de Willem de Zwijgerlaan door een waterloop met aangrenzend een groenstrook met veertigjarige hoge bomen., die het zicht op Drieën-Huysen wegnemen.

Het is zeer onlogisch en in strijd met de opbouw van de Willem de Zwijgerlaan om nu op het korfbalterrein bebouwing te realiseren hoger dan het markeringspunt Drieën-Huysen (vijf lagen) en dichter bij de aan de westzijde gesitueerde bebouwing. Met bovendien als gevolg, dat een tien meter brede groenstrook met hoge struiken en veertig jaar oude bomen zou moeten verdwijnen.(Daarover hieronder meer).

Bovendien heeft de hoogte van de beoogde bebouwing direct gevolgen voor voor de bezonning van de woonhuizen aan de Willem de Zwijgerlaan. Zonmetingen terzake ontbreken. Het moge duidelijk zijn, dat ons woongenot in hoge mate wordt aangetast. Ter aanvulling: aan de zuidzijde van het korfbalterrein ligt –geheel in lijn van de genoemde opbouw van de Willem de Zwijgerlaan - het hoofdgebouw van de St.Jozefmavo (in hoogte gelijk aan zeven lagen) op een afstand van ruim tachtig meter van de huizen aan de Willem de Zwijgerlaan eveneens gescheiden door groen en bomen.

In de op 29 september 2004 door de raad aangenomen Ontwikkelingsvisie Holy Zuidwest, tot stand gekomen na een uitgebreide inspraak, is wel rekening gehouden met onze huizen aan de westzijde van de Willem de Zwijgerlaan. Zie blz. 38: “Aan de zijde van de Willem de Zwijgerlaan kan eveneens gestapelde bebouwing komen, **die door een minder grote hoogte is afgestemd op de woningen aan de overzijde van de laan.**” In alle daarin getoonde varianten is zowel met de hoogte als met de afstand met onze belangen rekening gehouden. De nu beoogde plannen zijn dan ook in strijd met genoemde Ontwikkelingsvisie.

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken, dat de nu voorliggende plannen niet op grond van stedenbouwkundige motieven of na redelijke afweging van belangen zijn tot stand gekomen, maar eerder door een projectontwikkelaar zijn gemaakt in zijn streven naar winstmaximalisatie.

Het is in die zin natuurlijk zeer aantrekkelijk om een “braakliggend” terrein als het korfbalterrein tot de uiterste grenzen vol te bouwen. Dat is wat hier geprobeerd wordt. Wij bestrijden dan ook, dat deze plannen in deze vorm voor de financiering van het gehele project Drieën-Huysen onontbeerlijk zouden zijn.

Het moge duidelijk zijn dat door de hierboven geschetste doorbreking van de laanopbouw ons woongenot in hoge mate wordt aangetast. Dit brengt een aanzienlijke waardevermindering van onze woningen met zich mee..

Groenstrook

Als gevolg van de plannen zou de gehele groenstrook van ongeveer tien meter breed over de gehele lengte van het korfbalveld met een groot aantal bomen moeten wijken. Het is voor ons onaanvaardbaar, dat om vermeende economische redenen zoveel bestaand groen opgeofferd zou moeten worden. En dat juist in een stad, die zich “groenste stad van Nederland” mag noemen.

Juist een dezer dagen viel het Actieplan Wonen bij ons in de bus met daarin o.a. de gebiedsvisie Holy, waarin ambitieuze plannen worden ontvouwd die volledig in tegenspraak zijn met wat nu aan de Willem de Zwijgerlaan dreigt te gebeuren.

Onomstreden is het belang van groen voor de leefbaarheid en voor het welzijn. Landelijk wordt overal, zoal b.v. door de ANWB gepleit voor meer groen in de woonwijken. Waarom zou hier belangrijk groen moeten worden opgeofferd aan puur winstbejag?

Na het verschijnen van de plannen is er overleg geweest met de Wethouder Stadsontwikkeling hierover. Dit resulteerde in bijgevoegde brief (bijlage 1), waarin als uitgangspunt wordt genomen, dat de bomen behouden zouden blijven. In de praktijk blijkt hier met deze plannen niets van terecht te komen.

Dreigt Vlaardingen in Holy een tweede “Marnixplantsoensituatie” te creëren?

Het is in dit verband opmerkelijk te noemen, dat op 1 december 2008 de bewoners werden opgeschrikt door een uitgebreide snoeiactie door de gemeente, waarbij meer dan normaal takken verwijderd werden, kennelijk ingegeven door de dienst Vastgoed, die pas door tussenkomst van de bewoners bij de afd. Groen gestopt kon worden. Door een deskundige adviseur van de Stichting Boombehoud Vlaardingen werd deze wijze van snoeien "vreemd en verdacht" genoemd. De uitvoerders van Irado, zeiden desgevraagd, dat de gemeente opdracht had gegeven "om te voorkomen, dat de korfbalspelende kinderen door vallende takken getroffen zouden worden". En dat terwijl het korfbalterrein toen al drie maanden niet meer door de korfbalvereniging gebruikt werd.

Het is zeer wel mogelijk om met behoud van het groen een afgewogen plan te maken, dat in overeenstemming is met de met inspraak tot stand gekomen Woonvisie Holy-Zuidwest.

Ontsluiting/verkeersveiligheid

Voor de ontsluiting van het project Drieën-Huysen is de Willem de Zwijgerlaan ten enenmale ontoereikend. De laan is te smal om het extra toegenomen verkeer door het grote nieuw te bouwen aantal woningen aan te kunnen. De laan zal overbelast worden.

De verkeerssituatie op De Willem de Zwijgerlaan is nu al onhoudbaar.

Door de aanwezigheid van twee scholen (met resp. 830 en 200 leerlingen) wordt nu al aan twee kanten geparkeerd. Voornamelijk door docenten, maar ook bij begin en einde van de schooltijd door ouders, die leerlingen halen en brengen. Tegelijkertijd is er de gehele dag door een enorme drukte van kinderen op de fiets van en naar de scholen mede door verplaatsingen naar de gymnastiek- en sportlessen in de Broekpolder (Polderpoort). In de huidige situatie is de verkeerssituatie derhalve al verre van veilig.

De bestaande woningen langs de Willem de Zwijgerlaan hebben grotendeels alleen maar een toegang en uitrit aan de voorzijde, zodat omrijden via een andere weg niet mogelijk is.

Er ontbreken duidelijke verkeerstellingen over de gehele lengte van de Willem de Zwijgerlaan. De in de verkeersbijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan genoemde aantallen zijn slechts schattingen. In een onlangs in november/december 2009 gehouden (en nu nog aan de gang zijnde) verkeerstelling stellen wij geen vertrouwen door de wijze waarop deze is en wordt uitgevoerd. Men heeft slechts twee meetpunten aan het begin en aan het einde van de Willem de Zwijgerlaan aangebracht, waarvan het laatste meetpunt gelegd is aan de noordkant voorbij de scholen, zodat niet duidelijk is wat de verkeersintensiteit bij de scholen is. Immers de docenten rijden niet voorbij de school en ook de halers en brengers keren bij de school om en bereiken niet het meetpunt daarna. De indruk zou kunnen ontstaan, dat verkeer bij de eerdere twee zijstraten al de wijk erachter ingegaan zou kunnen zijn. Kortom door deze wijze van meten ontstaat geen juist beeld over het juiste aantal verkeersbewegingen bij de scholen en over de gehele Willem de Zwijgerlaan.

Een ontsluiting van het gehele project vanaf de Holysingel is de enige veilige oplossing.

Ontsluiting bebouwing korfbalveld.

In de tot nu toe gepresenteerde plannen is de ontsluiting van de bebouwing gepland door in- en uitritten haaks op de Willem de Zwijgerlaan, waarvan één vlak naast de St. Jozefmavo. Deze manier van ontsluiten bezorgt de bewoners van de tegenover liggende huizen aan de Willem de Zwijgerlaan, die immers maar één uitgang aan de laan hebben veel overlast. Bovendien wordt gevreesd, bij het situeren van de uitrit vlak naast de school, dat deze opnieuw een hangplek - vooral 's avonds - voor jongeren wordt.

De oplossing voor dit probleem is om de ontsluiting daar te maken, waar geen tegenoverliggende huizen zijn.

In dit verband blijft het voor de bewoners onverteerbaar, dat vlak naast de St.Jozefmavo met 830 leerlingen er geen ruimte wordt opengehouden voor recreatie en sport. Dit betekent, dat vele generaties kinderen de komende halve eeuw verstoken blijven van sportfaciliteiten op het aangrenzende veld. En dat terwijl er toch alom gepleit wordt voor meer sportfaciliteiten voor de jeugd.

De veiligheid zou bovendien gediend zijn met het in stand houden van een groene strook vlak naast de school in geval van een noodzakelijke evacuatie.

Wijzigingsbevoegdheid

Er wordt op gewezen, dat door de financieel/economische crisis de plannen niet gerealiseerd kunnen worden. Juist nu zou men kunnen verwachten, dat de crisis louterend zou werken en men in samenspraak met de omwonenden tot meer afgewogen plannen zou moeten komen. Immers met instemming van omwonenden is een snellere realiseerbaarheid aannemelijk. Het nu op voorhand aan wijzen van het gebied als vallende onder de wijzigingsbevoegdheid heeft tot gevolg, dat beroepsmogelijkheden van bezwaarden wordt ingekort. Zij kunnen, immers als er straks uitgewerkte plannen liggen niet meer met hun bezwaren terecht bij de gemeenteraad. Wij maken daar dan ook uitdrukkelijk bezwaar tegen. Het kan bovendien toch niet zo zijn, dat de gemeenteraad door instemming met de wijzigingsbevoegdheid instemt met een beperking van haar eigen controlefunctie bij een zo groot project als de ontwikkeling van Drieën-Huysen?

In plaats van eerst te zien wat wenselijk en aanvaardbaar is en de randvoorwaarden vast te stellen en daarop een bestemmingsplan te baseren is er gekozen voor de omgekeerde weg door aan de hand van een projectontwikkelaar een voor hem gunstig plan te maken en dat tot bestemmingsplan te verheffen.

Een betere weg zou nu zijn om dit vast omlijnde wijzigingsgebied gebied buiten dit bestemmingsplan te houden en pas een nieuw bestemmingsplan vast te stellen, zodra er concrete realiseerbare plannen zijn. Wij als omwonenden en direct belanghebbenden zijn bereid aan het tot stand komen van dergelijk plan mee te werken mits het plan aan de volgende randvoorwaarden voldoet:

1. de bebouwing op het korfbalveld langs de Willem de Zwijgerlaan vindt plaats met behoud van de bestaande groenstrook/beplanting.
2. de maximale hoogte aan van deze bebouwing vijf woonlagen boven maaiveld
3. de ontsluiting zo mogelijk via de Holysingel. In ieder geval een verkeersveilige Willem de Zwijgerlaan.
4. een aanvaardbare oplossing voor de in - en uitritten, in ieder geval niet tegenover de bestaande woonhuizen.

Uiteraard zijn wij graag bereid een en ander mondeling toe te lichten.
Wij verzoeken u ons daartoe in de gelegenheid te stellen.

1 bijlage + 1 aanhangsel

Hoogachtend,

cc - B& W
- Wethouder stadsontwikkeling

>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<



Gemeente Vlaardingen

Markt 11

Postbus 1002
3130 EB Vlaardingen

Telefoon (010) 248 40 00
Fax (010) 248 42 55
Bank 28.50.08.838

www.vlaardingen.nl

datum

15 april 2008

onderwerp

Spreekuurbezoek d.d. 17
maart 2008

pagina

1/1

briefnummer

VLD/2008/21860

uw kenmerk

-

bijlage(n)

*Wilt u bij beantwoording
van deze brief het
briefnummer vermelden?*

Geachte

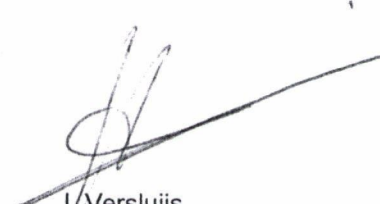
>>> om redenen van privacy geanonimiseerd <<<<

Op 17 maart j.l. bracht u een bezoek aan mijn spreekuur, waarbij u vragen stelde over de afmeting van de bestaande groenstrook tegenover uw woning in de toekomstige situatie.

Bijgaand stuur ik u een kopie van een tekening waarop een aantal maten is aangegeven (42, 33 en 35). Dit zijn meters tussen de gevel van de bestaande bebouwing en de balkons van de nieuwbouw. Ook de groenstrook staat gemarkeerd. Dit is geen definitieve tekening (dateert van december 2007), maar uitgangspunt zal zijn dat de bestaande groenvoorziening blijft gehanhaafd. Het definitieve bouwplan is echter nog niet ingediend bij de gemeente.

Ik vertrouw u hiermee voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



J. Versluijs

Wethouder van Vlaardingen

03 FEB. 2015

Hoogheemraadschap van
Delfland

UW BRIEF

24 december 2014

ONS KENMERK

1177554

DELFT

2 februari 2015

Aan de gemeenteraad van Vlaardingen
t.a.v. het hoofd afdeling Ruimtelijke en maatschappelijke Ontwikkeling
Postbus 1002
3130 EB VLAARDINGEN

ONDERWERP

Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Parc Drieën-Huysen, 1^e fase

Geachte raad,

In het kader van artikel 3.8, lid 1 onder b van de Wet ruimtelijke ordening heeft u het ontwerp van het bestemmingsplan Parc Drieën-Huysen, 1^e fase ter inzage gelegd. Het ontwerp van het bestemmingsplan ligt van 25 december 2014 tot en met 4 februari 2015 ter inzage.

Het ontwerp van het bestemmingsplan geeft ons aanleiding om een zienswijze in te dienen. Onze zienswijze heeft betrekking op het feit, dat waterberging onvoldoende gewaarborgd is.

Belang borgen water in het bestemmingsplan

Zoals in de toelichting van het plan staat aangegeven, hebben water en ruimtelijke ordening veel met elkaar te maken. Water is een sturend principe in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Nieuwe ontwikkelingen kunnen ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding.

Wadi

In het plan is een waterberging nodig in de vorm van een wadi met een capaciteit van 271m³. Zowel de gemeente als de ontwikkelende partij heeft de intentie om deze wadi te realiseren en in gebruik te houden. In de toelichting van het plan staat dit voldoende beschreven.

De intentie uit de toelichting heeft echter geen vervolg gekregen in de juridische regeling van het plan. De manier waarop dit geregeld wordt, is de verantwoordelijkheid van de planopsteller. Het is mogelijk om op de verbeelding aan te geven, welke gronden bestemd zijn voor waterberging in de vorm van een wadi of in de regels een voorwaardelijke verplichting op te nemen, dat deze voorziening binnen de betreffende bestemming moet worden gerealiseerd.

Andere wijzen van borging

In uw reactie op onze vooroverlegreactie geeft u aan, dat sprake is van coördinatie van het bestemmingsplan met de omgevingsvergunning en dat sprake is van een inrichtingstekening, waarop de wadi staat aangegeven. In het kader van de omgevingsvergunning is de realisatie van de wadi niet als voorwaarde opgenomen. Evenmin is sprake van een anterieure overeenkomst, waarin geregeld is, dat de wadi wordt gerealiseerd en als zodanig in gebruik zal blijven.

Toelatingsplanologie en de voorwaardelijke verplichting

In uw reactie op onze vooroverlegreactie geeft u aan, dat het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in strijd is met het beginsel van toelatingsplanologie. In dit kader willen wij u erop wijzen, dat al enkele jaren het stellen van voorwaardelijke verplichtingen is geaccepteerd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien het nodig is in het kader van een goede ruimtelijke ordening – en op andere wijze is niet voorzien in een waarborg – dan dient het bestemmingsplan te voorzien in een adequate regeling. Uit jurisprudentie blijkt, dat ook aangegeven moet worden, dat de verplichting in stand gehouden wordt. Dat volgt met name uit jurisprudentie over landschappelijke inpassing/beplanting, zie ABRS 21 november 2012, nr. 201112790/1/T1/R4, r.o. 8.1 en 10.2, ABRS 1 juni 2011, nr. 201008528/1/R2, r.o. 2.4.2 en ABRS 29 december 2010, nr. 201003274/1/R3, r.o. 2.7.1.

Wij zijn altijd bereid om met u in overleg te treden over onze zienswijze en vertrouwen erop, dat u bij de vaststelling van het bestemmingsplan rekening houdt met onze zienswijze.

Hoogachtend,
Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland,
namens deze,
de Teamleider Ruimtelijke planvorming,



drs. R.M.H. Tekke



RAADSMEMO

Aan
De gemeenteraad van Vlaardingen

registratienummer
1157630

Portefeuillehouder
Wethouder J. Versluijs

Datum
28 mei 2015

Onderwerp	Aantal bijlagen
Raadsmemo raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan en omgevingsvergunning Parc Drieën-Huysen, 1 ^e fase	6

Geachte leden van de raad,

Naar aanleiding van de behandeling van het raadsvoorstel ter vaststelling van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning Parc Drieën-Huysen, 1^e fase in de raadscommissie van 12 mei 2015 heb ik toegezegd schriftelijk te reageren op diverse vragen van uw commissieleden. Hieronder ga ik daar op in.

1. Er is mij gevraagd naar de invulling van de plint en de impact hiervan op het aantal vervoersbewegingen. Ook is mij gevraagd om het rapport met de berekeningen van de extra 56 vervoersbewegingen ter beschikking te stellen.

De invulling van de plint staat op tekeningen D105 en D701 bij de ontwerp omgevingsvergunning, die tegelijkertijd met het ontwerp bestemmingsplan ter visie heeft gelegen (bijlage 1).

Bijgevoegd is een oplegnotitie van RoyalHaskoningDHV van 24 sept. 2014 (bijlage 2) die bij de toelichting bij het ontwerp bestemmingsplan¹ ter visie heeft gelegen (en dus onderdeel is van het bestemmingsplan). Deze beschrijft de verkeersgeneratie van het nieuwbouwplan Parc Drieën-Huysen, 1^e fase en de afleiding van de verkeersintensiteiten op verschillende wegvaklocaties in en rondom het plangebied. In de bijlage is de plek gemarkeerd waar melding wordt gemaakt van de 56 vervoersbewegingen.

Bij de berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van het bouwproject zijn uitgangspunten gehanteerd op basis van de CROW², die ten aanzien van diverse functies verschillende hoofdgroepen en subcategorieën, met bijbehorende kencijfers, hanteert. De functies in de huidige en toekomstige gebouwen sluiten naar het oordeel van de expert van RoyalHaskoningDHV het beste aan bij de subcategorie "Aanleunwoning en serviceflat". Daarbij is rekening gehouden met bezoekers en personeel. De kencijfers verkeersproductie van "aanleunwoning en serviceflat" zijn daarom gehanteerd. De verkeersgeneratie van de "plintfuncties" zijn daarmee meegenomen in de berekening van de verkeersgeneratie.

Bijgevoegd zijn verder de verkeerstellingen uit 2013 (bijlage 3).

2. Er is mij gevraagd om de commissie de overeenkomst(en) aan te leveren, o.a. die waarin de afspraak is gemaakt dat eventuele planschade voor rekening van de gemeente is.

Bijgevoegd zijn de koopovereenkomst tussen gemeente en Boele & van Eesteren (bijlage 4); de koopovereenkomst tussen gemeente en Woningstichting Samenwerking (bijlage 5) en de overeenkomst tot verkoop en overdracht van al in erfpacht uitgegeven grond tussen gemeente en Samenwerking (bijlage 6).

¹ als tweede deel van bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan

² CROW is dé onafhankelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer.

Ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkeling

Ruimte, wonen en milieu

De overeenkomsten zijn op 23 mei 2014 door partijen na gebruikelijke route (wensen en bedenkingenprocedure) binnen de gemeente ondertekend. In de koopovereenkomsten staat in artikel 6 Bijzondere voorwaarden onder punt 2 a. de zin over de planschade in kader van de Wro.

3. Er is mij op gewezen dat de geplande waterberging (wadi) ook onderhoud nodig heeft, waarvoor een beheerregeling wenselijk werd geacht.

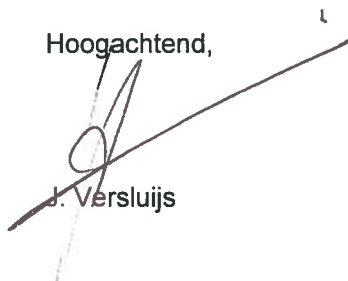
In de Nota van zienswijzen bij het raadsvoorstel en in de vergadering is aangegeven dat een regeling in juridisch opzicht niet mogelijk en niet wenselijk is. Ter verduidelijking: hiermee wordt een regeling bedoeld in het bestemmingsplan zelf. Door het Hoogheemraadschap zijn desgevraagd ook geen geschikte praktijkvoorbeelden overhandigd van regelingen in bestemmingsplannen. Dit staat los van wens of intentie ten aanzien van die instandhouding; die wordt door alle partijen onderschreven.

Om deze intentie op uw verzoek te formaliseren, stel ik uw raad voor dat het college de omgevingsvergunning aanpast, waarbij er de voorwaarde wordt opgenomen dat er ten behoeve van de waterberging een wadi, dan wel een andere geschikte vorm van waterberging, wordt gerealiseerd en in stand gehouden met een inhoud van 271 m³.

Alleen het Hoogheemraadschap is belanghebbend in deze, dus er ontstaat geen nieuwe beroepsgrond als gevolg van de aanpassing.

4. Ik heb de raad toegezegd voor de raadsvergadering een overleg te voeren met een afvaardiging van de bewoners met het doel nadere afspraken te maken over de wijze waarop wij in coproductie voorstellen ontwikkelen met betrekking tot de definitieve ontsluiting bij de volgende fase. Genoemd overleg vindt plaats op 2 juni as. Ik zal u daarover nog voor de raadsvergadering schriftelijk nader informeren.

Hoogachtend,



J. Versluijs



Gemeente Vlaardingen

RAADSMEMO

Aan
De gemeenteraad van Vlaardingen

registratienummer
1175402

Portefeuillehouder
J. Versluijs

Datum
3 juni 2015

Onderwerp
Parc Drieën-Huysen

Aantal bijlagen
--

Geachte leden van de raad,

Tijdens de raadscommissie van 12 mei jl. heb ik u toegezegd om met vertegenwoordigers van de bewoners van de Willem de Zwijgerlaan een gezamenlijk onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden uit te voeren. Hierbij zal de ontsluiting van het project Parc Drieën-Huysen, maar ook de ontsluiting van de buurt Vaart Zuid (rond de Willem de Zwijgerlaan) en de calamiteitenontsluiting betrokken worden.

Het eerste gesprek heeft op 2 juni jl. plaatsgevonden, waarbij het de bedoeling was afspraken te maken over op welke wijze de beoogde coproductie gestalte kan krijgen. Met dit memo informeer ik u over dit gesprek voor de raadsvergadering van 4 juni aanstaande.

De bewonersvertegenwoordiging blijft van mening dat een dergelijk onderzoek al voor de eerste fase van het project uitgevoerd had moeten worden. Door de beperkte toename van verkeer ben ik samen met collega Van Harten van mening dat deze deelfase slechts beperkte invloed heeft en daarom op de Willem de Zwijgerlaan aangesloten kan worden. Overigens wordt het bouwverkeer, maar ook het toekomstige bevoorradingsverkeer (bestel- en/of vrachtwagens) van het zorgcentrum voor de eerste fase rechtstreeks via de Holysingel afgewikkeld.

De bewoners vinden het te vroeg om nu volop mee te doen aan dit onderzoek, aangezien zij nog in een formele procedure over fase 1 zijn verwikkeld. Zij hebben wel aangegeven, dat zij graag willen meepraten zodra dit onderzoek daadwerkelijk wordt opgestart. Zij hebben wethouder Van Harten en mij gevraagd of wij niet alsnog zouden kunnen besluiten om ook fase 1 geheel op de Holysingel aan te sluiten.

Hierover kan ik u melden dat als wij zo'n besluit zouden nemen, de bestemmingsplanprocedure voor fase 1 geheel opnieuw moet worden doorlopen. De ontsluitingswijziging en de consequenties daarvan voor de diverse onderzoeken moeten namelijk opnieuw worden gezien en ter visie worden gelegd, zodat andere betrokkenen de gelegenheid hebben om hier zienswijzen op in te dienen.

Ik kan u wel toezeggen om de ontsluiting van fase 2, maar ook de voorgestelde ontsluiting van fase 1, opnieuw mee te nemen in het bestemmingsplan voor fase 2. Daarbij zal ik inzetten op een ontsluiting op de Holysingel van zowel fase 1 als fase 2.

Vandaar dat ik u nu voorstel het voorliggende bestemmingsplan fase 1 conform vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

J. Versluijs

Opsteller: P.I.J. Eikelenboom