



**Nota zienswijzen en staat van wijzigingen
uitwerkingsplan “Westpolder/Bolwerk 2012,
basisschool Westpolder 2 en woningen deelplan 5
(bouwstroom 1)”**

Identificatiecode: NL.IMRO.1621.BP0104U02-ONTW

14 januari 2014

T13.18729

1.	ZIENSWIJZEN.....	2
1.1	Inleiding	2
1.2	Procedure	2
1.3	Zienswijzen en gemeentelijke reactie en conclusie per zienswijze.....	2
1.4	Eindconclusie zienswijze	16
2.	STAAT VAN WIJZIGINGEN.....	18
2.1	Inleiding	18
2.2	Ambtshalve wijzigingen en motivering.....	18

1. ZIENSWIJZEN

1.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een uitwerkingsplan de afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat door een ieder zienswijzen omtrent het ontwerp bij het college van burgemeester en wethouders naar voren kunnen worden gebracht. De nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (§ 1.2), een weergave van de zienswijzen en een gemeentelijke reactie op deze zienswijzen, waarbij met redenen omkleed wordt aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan wordt overgegaan (§ 1.3), en een eindconclusie (§ 1.4).

1.2 Procedure

In het weekblad "De Heraut" van 2 oktober 2013 is bekend gemaakt dat met ingang van 3 oktober t/m 13 november 2013 het ontwerpuitwerkingsplan "Westpolder/Bolwerk 2012, basisschool Westpolder 2 en woningen deelplan 5 (bouwstroom 1)" zes weken ter inzage werd gelegd. Het plan is digitaal beschikbaar gesteld via www.ruimtelijkeplannen.nl. Bovendien was de analoge versie in te zien via de gemeentelijke website en in het gemeentehuis en het servicepunt Bleiswijk. Gedurende deze termijn werd een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen op het voornoemde ontwerpuitwerkingsplan in te dienen.

1.3 Zienswijzen en gemeentelijke reactie en conclusie per zienswijze

In bovengenoemde termijn zijn 25 zienswijzen ontvangen van:

1. **Vereniging van Eigenaren Jan Wolkerslaan 49 - 67**
Secretariaat: Jan Wolkerslaan 63,
2652 KT Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 16 oktober 2013, I13.46889 en I13.46673
2. **Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond**
Postbus 9154
3007 AD Rotterdam
Brief d.d. 31 oktober 2013, I13.48849
3. **Mevr. E.M. Hage-Voorschuur en dhr. E. Hage**
Toon Kortoomssingel 1
2652 KN Berkel en Rodenrijs
Mede namens:
Marije Verbeek en Sander Buningh
Toon Kortoomssingel 17
Brigitte Paardekooper en Marcel de Kimpe
Karei Jonckheerestraat 1
2652 KM Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 31 oktober 2013, I13.49011

4. **Dhr. R.H. de Boer**
Gouden Uillaan 61
2652 KJ Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 4 november 2013, I13.49802
5. **Dhr. H.R. van der Bend**
Zilvergracht 58
2652 KG Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 4 november 2013, I13.49803
6. **Dhr. R. Zwijnenberg en mevr. J.G.M. van Rijn**
Gouden Uillaan 55
2652 KJ Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 4 november 2013, I13.49804
7. **Dhr. S. Hofman en mevr. R.L. Hofman-Coosen**
Gouden Uillaan 57
2652 KJ Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 9 november 2013, I13.50282 en I13.50283
8. **Dhr. H. en mevr. L. van der Kolk**
Gouden Uillaan 22
2652 KJ Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 6 november 2013, I13.50288
9. **Dhr. Ir. R.C.A.J. Smeets MSc.**
Gouden Uillaan 20
2652 KJ Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 5 november 2013, I13.50299
10. **Dhr. N.L. Visser**
Simon Vestdijksingel 73
2652 KR Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 6 november 2013, I13.50300
11. **Dhr. R.M. van Baalen MSc. en mevr. I. van Baalen-van den Burg MSc.**
Gouden Uillaan 49
2652 KJ Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 4 november 2013, I13.50354
12. **Dhr. S. Chao**
Simon Vestdijksingel 69
2652 KR Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 6 november 2013, I13.50620

13. **Dhr. P.W. de Nie en mevr. M. van Putten**
Gouden Uillaan 53
2652 KJ Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 11 november 2013, I13.50628
14. **Dhr. R. van Ballegooijen en mevr. J. Verduijn**
Zilvergracht 46
2652 KG Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 12 november 2013, I13.51158
15. **Dhr. D. Verkade**
Zilvergracht 64
2652 KG Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 13 november 2013, I13.51026
16. **Dhr. S.E. Blanken en mevr. K.M. Blanken-Vermaas**
Simon Vestdijksingel 9
2652 KR Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 7 november 2013, I13.50627
17. **Dhr. C. Karsdorp en mevr. J. Karsdorp-Ruiten**
Zilvergracht 56
2652 KG Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 12 november 2013, I13.50766
18. **Mevr. A. Kempe-Moolenaar**
Gouden Uillaan 24
2652 KJ Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 11 november 2013, I13.50767
19. **Dhr. P. Maijer en dhr. M. Bouvier**
Simon Vestdijksingel 65
2652 KR Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 7 november 2013, I13.50768
20. **Dhr. D. van der Gaag**
Zilvergracht 44
2652 KG Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 11 november 2013, I13.50769
21. **Dhr. G.J. Rotteveel**
Gouden Uillaan 26
2652 KJ Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 8 november 2013, I13.50770

22. **Dhr. N. Bosua**
Simon Vestdijksingel 5
2652 KR Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 12 november 2013, I13.50771
23. **Dhr. J.M. Rodriguez Merelles en mevr. K. Rodriguez Merelles**
Simon Vestdijksingel 7
2652 KR Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 12 november 2013, I13.50772
24. **Mevr.. M.M. Willemsen-Burko**
Simon Vestdijksingel 59
2652 KR Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 11 november 2013, I13.50773
25. **Dhr. M. van Straten en mevr. C.E. de Rijke-van Straten**
Simon Vestdijksingel 71
2652 KR Berkel en Rodenrijs
Brief d.d. 10 november 2013, I13.51157

De zienswijzen zijn binnen de termijn ontvangen. Daarom worden ze inhoudelijk behandeld. De zienswijzen nummer 4 tot en met 24 zijn nagenoeg gelijk en worden onder één kopje behandeld.

De ontvangen zienswijzen zijn hieronder (ambtshalve) kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar en conclusie.

1. Vereniging van Eigenaren Jan Wolkerslaan 49 - 67

Samenvatting

De zienswijze van de VvE betreft het volledig ontbreken van de groenzone tussen deelplan 3 en 5 (nu globaal aangegeven als V, bestemd voor verkeer). Ten tijde van de koop- en bouw-fase van hun appartement was duidelijk een zone voor groen van circa 30 meter op de grens tussen de plannen aangegeven. Ook in de uitgewerkte bestratingsplannen welke tijdens het bouw- en woonrijp maken van de Jan Wolkerslaan zijn gehanteerd en in diverse tekeningen die onderdeel uitmaakte van de verkoopbrochure staat een groenstrook aangegeven. Vanzelfsprekend zijn zij bereid met de gemeente van gedachten te wisselen over de aanpassing van het plan.

Gemeentelijke reactie

Op 18 november 2013 heeft een gesprek plaatsgevonden met een afvaardiging van de VvE. Daarin is afgesproken dat een deel van de huidige bestemming 'Verkeer' de bestemming 'Groen' zal krijgen. Hoewel binnen de bestemming 'Verkeer' ook groen kan worden gerealiseerd, geeft de bestemming 'Groen' in ieder geval de zekerheid dat er geen gemotoriseerd verkeer en/of parkeren mogelijk is. Langzaam verkeer is binnen de bestemming 'Groen' wel toegestaan.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerpuitwerkingsplan. Op de verbeelding zal een deel van de bestemming 'Verkeer' van de Jan Wolkerslaan tussen de Zilvergracht en de Gouden Uillaan de bestemming 'Groen' krijgen.

2. Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond

Samenvatting

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) geeft aan dat het uitwerkingsplan "Westpolder/Bolwerk 2012, basisschool Westpolder 2 en woningen deelplan 5 (bouwstroom 1)" deels binnen de invloedsgebied van de N472 ligt. Zij brengt om die reden advies uit over de verantwoording van het groepsrisico en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid in het kader van externe veiligheid. Zij doet dit middels een analyse van de omgeving waarbij risicobronnen, mogelijke scenario's en hun effecten worden beschouwd. Voor het beoordelen van het ruimtelijk plan dient de gemeente een gemotiveerde afweging te maken tussen de overwegingen met betrekking tot externe veiligheid en de toegevoegde waarde van het ruimtelijk plan.

Ten behoeve van de verbetering van de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid kunnen geen maatregelen geborgd worden die vallen binnen de context van de Wet ruimtelijke ordening. Wel kan er gezorgd worden voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne "Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand".

Gemeentelijke reactie

In § 4.2.5 van de toelichting van het uitwerkingsplan zal het advies van de VRR opgenomen worden onder het kopje 'beoordeling'. De tekst daarvan luidt:

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) heeft aangegeven dat bij een eventueel incident met LPG/propan op de N472, het plangebied snel moet kunnen worden ontruimd (binnen 20-30 minuten).

Daarom is het advies om zorg te dragen voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne 'Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand'. Het advies van de VRR is opgenomen in de nota zienswijzen (bijlage 10).

Daarnaast zal er aan § 4.2.5 een kopje 'Aanvaardbaarheid van het groepsrisico' worden toegevoegd. De tekst daarvan luidt:

De kans op een incident met gevaarlijke stoffen nabij het plangebied wordt klein geacht. Dit omdat er naar verwachting weinig vervoer van gevaarlijke stoffen langs het plangebied plaatsvindt. Daarnaast ligt het plangebied niet direct aan de N471 en/of de N472. Het groepsrisico zoals dat nu berekend is, bedraagt minder dan de oriënterende (= drempel)waarde voor het groepsrisico.

Desalniettemin wordt met een zeker restrisico rekening gehouden. De infrastructuur in de omgeving, binnen en buiten het plangebied, maakt het mogelijk dat men in tegengestelde richting van een incident kan vluchten. Ook wordt men geïnformeerd over de restrisico's en hoe te handelen wanneer zich een ongeval met gevaarlijke stoffen voordoet op de N471 of

N472. Met name de school wordt geïnformeerd over de veiligheidsrisico's en de adviezen om de bedrijfshulpverlening e.d. hierop af te stemmen.

De gemeente is van mening dat er voldoende maatregelen worden genomen ten aanzien van de zelfredzaamheid en voorbereiding en bestrijding van rampen en zware ongevallen. Er is daarom sprake van een aanvaardbaar groepsrisico bij de voorgestelde uitwerking van het plan Westpolder/Bolwerk.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van de toelichting van het ontwerpuitwerkingsplan. Aan § 4.2.5 zal onder het kopje 'beoordeling' een alinea worden toegevoegd over het advies van de VRR en tevens wordt er een nieuw kopje 'Aanvaardbaarheid van het groepsrisico' toegevoegd.

3. Mevr. E.M. Hage-Voorschuur en dhr. E. Hage

Samenvatting

Tijdens de informatieavond op 16 september 2013 hebben we te horen gekregen dat bij ingebruikname van de basisscholen Westpolder 2, de Gouden Uillaan voor een nog niet bepaalde tijd - maar langer dan een jaar en mogelijk meerdere jaren - de enige toegang zal zijn voor auto verkeer.

Middels dit schrijven willen wij een zienswijze naar voren brengen tegen de conclusie van 'paragraaf 4.5 Verkeersaspecten' uit Ontwerpuitwerkingsplan "Westpolder/Bolwerk 2012, basisschool Westpolder 2 en woningen deelplan 5 (bouwstroom 1)": *"Redelijkerwijs staan aan de vaststelling van dit uitwerkingsplan geen parkeeraspecten in de weg. Ook zijn er voor het overige geen verkeersfactoren welke de vaststelling van dit uitwerkingsplan belemmeren."*

Op basis van de in de "Bijlage zienswijze: Doorstroming Gouden Uillaan en bereikbaarheid Gouden Uilbuurt" weergegeven berekeningen inzake onze grootste zorgpunten, is het naar onze mening geen optie om het school(auto)verkeer via de Gouden Uillaan te laten gaan.

De Gouden Uillaan ligt in een wijk ingericht als 30-km zone en is een smalle straat. Hierdoor is het op sommige punten niet mogelijk voor twee auto's om elkaar te passeren. Daarbij is er geen apart fietspad. Dit past binnen het karakter van de wijk zoals dit in brochures en op internet wordt gecommuniceerd.

Alle zijstraten die op de Gouden Uillaan uitkomen hebben geen apart voetgangerspad, waardoor deze kruispunten met name voor (kleine) kinderen gevaarlijke punten zijn.

Op de gehele Gouden Uillaan is bij verkeer uit twee richtingen voor fietsers geen ruimte.

In paragraaf 4.5 wordt beschreven *"met verkeersdrempels wordt ervoor gezorgd dat de rij-snelheid van de auto's wordt getemperd en door de relatief lage intensiteiten is dit een acceptabele verkeerssituatie"*. Hiermee zijn wij het niet eens. Met het toenemend auto-, fiets- en wandelverkeer door de groei van de wijk wordt de belasting van de Gouden Uillaan steeds groter. Daarbovenop komt dan nog het extra verkeer door de komst van de basisscholen Westpolder 2.

Voor een schatting van het aantal auto's baseren wij ons op het huidige autogebruik van de betreffende basisscholen en onderzoek van het KpVV (Kennisplatform Vervoer en Verkeer): *"Een op drie kinderen met auto naar school gebracht. Hoewel slechts drie procent van de kinderen meer dan twee kilometer van zijn basisschool woont, wordt een derde door de ouders met de auto naar school gebracht. Ouders vinden het te gevaarlijk om hun kinderen al dan niet begeleid te voet of op de fiets naar school te laten gaan, concludeert het Kennisplatform Vervoer en Verkeer uit een onderzoek bij meer dan 180 scholen."*

Het nieuwe schoolgebouw zal twee onderwijsinstellingen huisvesten die op dit moment vooral worden bezocht door kinderen van buiten de wijk (Gouden Uilbuurt). Terwijl de nieuwe locatie van de Gouden Griffel / Zilveren Penseel-school (die gebouwd zal gaan worden bij de McDonalds) juist wel overwegend bezocht wordt door kinderen uit deze wijk en dus op termijn ook nog een extra tegengestelde verkeersstroom oplevert. Deze extra tegengestelde verkeersstroom is in de berekeningen in de bijlage nog niet meegenomen.

Wij verwachten dat er door de drukke gevaarlijke verkeerssituaties gaan ontstaan en ook grote verkeersophopingen, doordat op veel stukken op de Gouden Uillaan auto's elkaar niet kunnen passeren. Daarnaast zijn de genoemde verkeersdrempels dermate vlak aangelegd en onvoldoende in aantal, dat dit zeker geen snelheidsbeperking oplevert.

De toenemende drukte zal ook zeker gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de gehele Gouden Uilbuurt bij calamiteiten, wat een onwenselijke situatie zal opleveren voor bijvoorbeeld de aanrijtijd van ambulances. De verkeersopstoppingen voor auto's op de Gouden Uillaan verwachten wij met name aan het begin van de laan bij de aansluiting op de Oudelandse laan waardoor ook verkeersopstoppingen op de Oudelandse laan zullen ontstaan, alsook aan het (huidige/toekomstige) einde van de Gouden Uillaan ter hoogte van de scholen.

Bovenstaande gaat met name in op de situatie voor de auto's, maar wij willen u benadrukken dat er naast dit autoverkeer ook veel fietsverkeer (en wandelverkeer) met kleine kinderen zal plaatsvinden. Wij hopen dat ook u begrijpt dat dit zeer gevaarlijk zal zijn. Naast de fysieke inrichting is het niet aannemelijk dat de politie veel capaciteit heeft voor handhaving. Ook blijkt op de huidige schoollocatie dat (rij)gedrag van ouders tot onveilige situatie leidt, hetgeen in een woonwijk tot nog gevaarlijkere situaties zal leiden.

Ook willen we nog ingaan op het punt 'Parkeren' in paragraaf 4.5. Zoals is te zien op 'afbeelding 7: Impressie met geprojecteerde plattegrond ... WP2' komen er 40 parkeerplaatsen. De scholen hebben een geplande capaciteit van 19 permanente lokalen (dus zo'n 380 tot 570 leerlingen). Het betreft openbare parkeerplaatsen ten behoeve van het personeel van de scholen, ouders die kinderen naar school brengen als ook omwonenden. Wij verwachten dat 40 parkeerplaatsen onvoldoende capaciteit oplevert en het parkeren dus een impact gaat hebben op de rest van de Gouden Uillaan met zeer beperkte parkeermogelijkheden en dus flinke overlast voor de bewoners oplevert.

Op basis van bovenstaande argumenten hopen wij dat u uw plannen wilt herzien om het autoverkeer via de Gouden Uillaan te laten gaan en tot een betere, veilige oplossing kunt komen. Wij zijn graag bereid om met u hierover te praten en eventueel te kijken of we samen tot een goede oplossing kunnen komen.

Gemeentelijke reactie

Paragraaf 4.5, Verkeersaspecten, uit het onderhavige plan is gebaseerd op de planologische eindsituatie van Westpolder/Bolwerk in het algemeen en de Gouden Uilbuurt in het bijzonder. De geprojecteerde Westpolder 2-school was als zodanig in het eindbeeld meegenomen en daarmee is rekening gehouden bij de berekening en aanleg van de ontsluiting van de Gouden Uilbuurt. Het uitwerkingsplan wijkt niet af van dit eindbeeld en heeft dan ook geen invloed op de huidige verkeersstructuur in de wijk.

Echter, nu er nog sprake is van een wijk in aanbouw, waarbij de eindsituatie nog niet kan worden bereikt, heeft de gemeente, mede naar aanleiding van de opmerkingen die zijn gemaakt op de bewonersavond Westpolder/Bolwerk op 16 september 2013 en de ingevulde vraagformulieren op die avond, een tijdelijke, alternatieve oplossing voor de afwikkeling van het verkeer op de Gouden Uillaan en omgeving opgesteld. Hierbij staat de (verkeers)veiligheid in de Gouden Uilbuurt voorop. Het alternatief houdt op hoofdlijnen in dat het autoverkeer van en naar de basisschool Westpolder 2 niet via de Gouden Uillaan wordt ontsloten, maar via het dan inmiddels gereed zijnde Gouden Hart, de Westpolderstraat, ontsloten op de Stationssingel. De Stationssingel wordt in de huidige situatie ook al gebruikt door autoverkeer richting de scholen, dus deze oplossing zorgt niet voor een toename van het verkeer op de Stationssingel. Door de bouw van de andere basisschool Westpolder 3 nabij de Veilingweg / Industrieweg zal het school-autoverkeer op de Stationssingel verminderen. Alleen de Gouden Uilbuurt zal in deze tijdelijke situatie voor autoverkeer via de Gouden Uillaan ontsloten blijven op de Oudelandselaan. De tijdelijke afsluiting is niet bedoeld voor fietsers en voetgangers, deze kunnen vanaf de Gouden Uillaan de school wel bereiken. Afhankelijk van de gevolgen voor de realisatie van toekomstige bouwplannen in dit gebied, wordt gekeken of deze tijdelijke situatie in de toekomst aanpassing behoeft. Over deze tijdelijke oplossing worden bewoners met de eerstvolgende nieuwsbrief geïnformeerd. Aangezien deze oplossing van tijdelijke aard én van verkeerskundige aard is, wordt deze niet planologisch vastgelegd. Vanwege de tijdelijkheid van de situatie leidt dit ook niet tot een (permanente) wijziging van de verkeersstructuur.

Met de tijdelijke oplossing zal de bereikbaarheid van deelplan 3 van de Gouden Uilbuurt gewaarborgd blijven, ook voor de hulpdiensten. Deze kunnen in geval van nood ook nu al op meerdere plekken de wijk in en dat blijft zo. Dat is bij de hulpdiensten bekend.

Met betrekking tot het parkeren verwijst u naar afbeelding 7 uit het ontwerputwerkingsplan. Zoals de titel van deze afbeelding al aangeeft, betreft het hier een impressie. Het aantal parkeerplaatsen dat op deze afbeelding is weergegeven, is dan ook niet het correcte aantal parkeerplaatsen dat ten behoeve van de scholen zal worden gerealiseerd. Conform de parkeernormen is een berekening gemaakt van het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor de scholen. Op basis van die berekening komen er in de eindsituatie 60 parkeerplaatsen op het parkeerterrein bij de scholen en kunnen de parkeerplaatsen bij de omliggende woningen worden gebruikt. Zolang de eindsituatie nog niet bereikt is, worden op het parkeerterrein voor de school nog 20 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarnaast ligt op loopafstand van de school nog een alternatief waar geparkeerd kan worden, namelijk bij het toekomstig winkelcentrum het Gouden Hart. Hiermee liggen er voldoende parkeerplaatsen in de omgeving van de nieuwe school. Deze parkeerplaatsen worden in de tijdelijke si-

tuatie allemaal via de Stationssingel ontsloten, waardoor het parkeren geen impact heeft op de Gouden Uillaan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpuitwerkingsplan.

4. tot en met 24.

Samenvatting

In het ontwerpuitwerkingsplan staat in paragraaf 4.5 de bereikbaarheid en ontsluiting van het plangebied via de Oude Molendreef en de Gouden Uillaan beschreven. De bouw van twee basisscholen betekent twee keer een grote hoeveelheid leerlingen die tussen 8.00 en 9.00, 12.00 en 13.00 en tussen 15.00 en 16.00 naar school gebracht dan wel van school opgehaald worden. De bouw van een buitenschoolse opvang (als ook een mogelijk continu-rooster op basisschool De Klipper) betekent ook nog eens een hoeveelheid leerlingen die voorschools gebracht worden en tussen 17:00 en 18:30 opgehaald worden. Dit betekent een forse belasting van het wegverkeer op onder andere de Gouden Uillaan (één van de ontsluitingswegen van de school volgens het plan).

De Gouden Uillaan is een laan waar nu al moeilijk twee auto's elkaar kunnen passeren en waar het verkeer 's ochtends tijdens spitsuren al vast staat om de Oudelandselaan op te komen en 's middags de Gouden Uillaan weer op te komen. De ingang van de Gouden Uillaan, gezien vanaf de Oudelandselaan, is slechts breed genoeg voor één auto. Als gevolg van auto-verkeer dat van de Gouden Uillaan de Oudelandselaan op wil rijden, maar moet wachten op fietsers en auto's op de Oudelandselaan, staat in de huidige situatie het verkeer al regelmatig vast in de spitsuren.

Overigens is het wegdeel van de Gouden Uillaan planologisch expres relatief smal aangelegd, omdat dit verkeersremmend zou werken. Bovendien heeft een aantal huizen aan de Gouden Uillaan geen stoep voor het huis (bij het verlaten van het eigen perceel staat men direct op de straat). De laan is dus technisch niet voorzien op veel autoverkeer, noch is veel autoverkeer planologisch gewenst ten tijden van de aanleg van de laan.

Voor de volledigheid merken wij op dat op het moment van schrijven een verkeerstelling wordt uitgevoerd op de Gouden Uillaan. Indien deze telling het doel heeft bovengenoemd probleem te identificeren, dan wijzen wij u er graag op dat het grootste probleem zich aan het begin van de laan (nabij de Oudelandselaan) zal voordoen, terwijl er nu halverwege wordt gemeten. Deze meting sluit dus al een groot deel van het huidige woon-werkverkeer uit.

Als resumé van bovenstaande, geven wij aan dat het Ontwerpuitwerkingsplan zal betekenen:

- Tijdens spitsuren een forse toename van het aantal verkeersbewegingen van auto's die de Gouden Uillaan uit willen en auto's die de Gouden Uillaan in willen om kinderen naar school te brengen, dan wel kinderen weer op halen van de buitenschoolse opvang;

- Te hoge geluidsbelasting van de woningen door de toename van verkeersbewegingen. Op de geprojecteerde woningen is de geluidsbelasting van Gouden Uillaan en Oude Molendreef ten hoogste 52 dB. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt hiermee overschreden. Dit zal dan ook gelden voor de reeds gebouwde woningen aan de Gouden Uillaan;
- Verkeersveiligheid van kinderen op de fiets in gevaar door toename van verkeersbewegingen en het ontbreken van fietspaden. Fietsers en auto's maken beiden gebruik van de autobaan. Dit geldt dus zowel voor kinderen van de Gouden Uillaan (en aanpalende straten) die elders naar school gaan, als kinderen die straks door de Gouden Uillaan naar basisschool Westpolder 2 zullen gaan;
- Verstopping van de Gouden Uillaan, welke de enige toegangsweg is naar alle aangrenzende straten, ten behoeve van alarmdiensten die wanneer nodig in de wijk moeten kunnen komen;
- Planschade aan de reeds gerealiseerde woningen in het plangebied. Meer verkeersbewegingen dan initieel gepland betekent een waardedaling van de woningen.

In het Masterplan Westpolder/Bolwerk wordt gesproken over een belangrijk hoofdthema, namelijk een zodanige ontsluitingsstructuur dat niet alleen het geplande woongebied goed ontsloten wordt, maar ook de bestaande verkeersstructuur langs de linten zo goed mogelijk ontlast wordt. Ik zie hier helaas weinig van terug in het ontwerpplan.

In het ontwerpuitwerkingsplan wordt gesproken over het bevorderen dat kinderen niet per auto naar school worden gebracht. Graag vernemen reclamanten op welke wijze dit zal worden gedaan, daar hun ervaring met de praktijk anders is.

Gemeentelijke reactie

Paragraaf 4.5, Verkeersaspecten, uit het onderhavige plan is gebaseerd op de planologische eindsituatie van Westpolder/Bolwerk in het algemeen en de Gouden Uilbuurt in het bijzonder. De geprojecteerde Westpolder 2-school was als zodanig in het eindbeeld meegenomen en daarmee is rekening gehouden bij de berekening en aanleg van de ontsluiting van de Gouden Uilbuurt. Het uitwerkingsplan wijkt niet af van dit eindbeeld en heeft dan ook geen invloed op de huidige verkeersstructuur in de wijk.

Echter, nu er nog sprake is van een wijk in aanbouw, waarbij de eindsituatie nog niet kan worden bereikt, heeft de gemeente, mede naar aanleiding van de opmerkingen die zijn gemaakt op de bewonersavond Westpolder/Bolwerk op 16 september 2013 en de ingevulde vraagformulieren op die avond, een tijdelijke, alternatieve oplossing voor de afwikkeling van het verkeer op de Gouden Uillaan en omgeving opgesteld. Hierbij staat de (verkeers)veiligheid in de Gouden Uilbuurt voorop. Het alternatief houdt op hoofdlijnen in dat het autoverkeer van en naar de basisschool Westpolder 2 niet via de Gouden Uillaan wordt ontsloten, maar via het dan inmiddels gereed zijnde Gouden Hart, de Westpolderstraat, ontsloten op de Stationssingel. De Stationssingel wordt in de huidige situatie ook al gebruikt door autoverkeer richting de scholen, dus deze oplossing zorgt niet voor een toename van het verkeer op de Stationssingel. Door de bouw van de andere basisschool Westpolder 3 nabij de Veilingweg / Industrieweg zal het school-autoverkeer op de Stationssingel verminderen. Alleen de Gouden Uilbuurt zal in deze tijdelijke situatie voor autoverkeer via de Gouden Uillaan ontsloten blijven op de Oudlandselaan. De tijdelijke afsluiting is niet bedoeld voor fietsers en voetgangers, deze kunnen vanaf de Gouden Uillaan de school wel bereiken.

Afhankelijk van de gevolgen voor de realisatie van toekomstige bouwplannen in dit gebied, wordt gekeken of deze tijdelijke situatie in de toekomst aanpassing behoeft. Over deze tijdelijke oplossing worden bewoners met de eerstvolgende nieuwsbrief geïnformeerd. Aangezien deze oplossing van tijdelijke aard én van verkeerskundige aard is, wordt deze niet planologisch vastgelegd. Vanwege de tijdelijkheid van de situatie leidt dit ook niet tot een (permanente) wijziging van de verkeersstructuur.

De verkeerstelling op de Gouden Uillaan heeft met name tot doel om de snelheid van en het aantal voertuigen te meten in de huidige situatie. Op basis daarvan wordt nagegaan of de cijfers die als uitgangspunt voor de berekening gebruikt zijn overeenkomen met de werkelijkheid.

Met betrekking tot de geluidsbelasting op de woningen het volgende. De Gouden Uillaan is een 30-km weg waarop de Wet geluidhinder, waarin ook de voorkeursgrenswaarde van 48 dB genoemd is, niet van toepassing is. Formeel geldt de voorkeursgrenswaarde dan ook niet. Vanuit een goede ruimtelijke ordening zijn de Gouden Uillaan en de Oude Molendreef als 30-km wegen wel in de berekening meegenomen, omdat zij een hogere verkeersintensiteit kennen dan de overige 30-km wegen in de buurt. Uitgangspunt bij deze berekening is de planologische eindsituatie. De berekeningen hebben tot doel om te kijken of aan de grenswaarden uit het Bouwbesluit kan worden voldaan. De binnenwaarde van verblijfsruimten mag niet hoger zijn dan 33 dB. Bij een standaard gevelopbouw bedraagt de karakteristieke geluidwering 20 dB. Nu de geluidsbelasting op de geprojecteerde woningen van de Gouden Uillaan ten hoogste 52 dB is, zijn er in principe geen extra geluidwerende gevelmaatregelen noodzakelijk op de geprojecteerde woningen - en was dat dus ook niet nodig voor de bestaande woningen - om te voldoen aan de grenswaarde uit het Bouwbesluit.

Met de tijdelijke oplossing zal de bereikbaarheid van deelplan 3 van de Gouden Uilbuurt gewaarborgd blijven. Ook de verkeersveiligheid van kinderen op de fiets zal niet in gevaar komen, aangezien de intensiteit van het autoverkeer in de tijdelijke situatie niet toeneemt door de ontwikkeling van de school. In de eindsituatie zullen meerdere ontsluitingsroutes voor autoverkeer en langzaam verkeer aangelegd zijn, waardoor fietsers en auto's meer worden gescheiden. De hulpdiensten kunnen, in geval van nood, ook nu al, op meerdere plekken de wijk in en dat blijft zo. Dat is bij de hulpdiensten bekend.

Aangezien de planologische eindsituatie niet wijzigt, zien wij geen grond voor planschade. Indien reclamanten uiteindelijk toch een beroep willen doen op een vergoeding van planschade, is hiervoor een aparte procedure in het leven geroepen, die buiten de procedure van deze bestemmingsplanherziening valt.

In het ontwerpuitwerkingsplan staat dat door de aanleg van directe voet- en fietspaden vanuit de achterliggende wijk bevorderd wordt dat kinderen niet per auto naar school worden gebracht. Hiervoor zal dan ook de bouwaanduiding 'pad' op de verbeelding worden aangebracht, zodat er, in aansluiting op het aangrenzende bestemmingsplan voor deelplan 3, een fiets-/voetpad wordt aangelegd. In de regels voor de daar geldende bestemmingen 'Tuin' en 'Wonen' zal in de bestemmingsplanomschrijving een bepaling worden opgenomen dat:

“Ter plaatse van de aanduiding ‘pad’ moet een fiets-/voetpad aangelegd worden met een minimale breedte van 2 meter.”

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerpuitwerkingsplan.

- Op de verbeelding zal ter hoogte van de verbinding met de bestemming ‘Verkeer - Verblijfsgebied’ uit het bestemmingsplan “Westpolder/Bolwerk 2012” een aanduidingsvlak ‘pad’ worden opgenomen.
- In de regels voor de bestemmingen ‘Tuin’ en ‘Wonen’ zal in de bestemmingsplanomschrijving een bepaling worden opgenomen dat:
“Ter plaatse van de aanduiding ‘pad’ moet een fiets-/voetpad aangelegd worden met een minimale breedte van 2 meter.”

25. Dhr. M. van Straten en mevr. C.E. de Rijke-van Straten

Samenvatting

1. Doorgaande route over bruggen

In de verbeelding van het uitwerkingsplan is in het plangebied ten westen van de Simon Vestdijksingel ter hoogte van de loop/fietsbrug over de singel de bestemming wonen (W) doorgetrokken. Hierdoor is de doorgaande loop/fietsroute over de bruggen niet meer gegarandeerd. Voor ons als bewoners van de Simon Vestdijksingel neemt de mate van ontsluiting van het gebied waarop het bestemmingsplan betrekking heeft af, waardoor wij aangewezen zijn op de route via wegen waarop veel auto's rijden. Dit vermindert de veiligheid van ons loop/fietsverkeer naar onder andere het speelveld bij de school en belast de autoroutes zwaarder.

2. Ontsluiting plangebied

Op pagina 43 staat dat de verkeersintensiteit op de Gouden Uillaan relatief laag is en wordt geconcludeerd dat er geen verkeersfactoren zijn die de vaststelling van het uitwerkingsplan belemmeren. Wij zijn het hier om de volgende redenen mee oneens:

- De verkeersintensiteit op de Gouden Uillaan is nu al relatief hoog omdat dit voor de gehele Gouden Uilbuurt de enige weg is om de buurt te verlaten.
- Ter hoogte van de Oudelandselaan is de Gouden Uillaan bijzonder smal waardoor auto's elkaar moeilijk kunnen passeren, de doorstroom stagneert en de intensiteit op gezette tijden nu al als zeer hoog wordt ervaren.
- Bovenaan pagina 43 staat dat het plangebied wordt ontsloten via de Oude Molen-dreef. Dit blijkt niet uit de verbeelding en bij vaststelling van dit plan zal de verkeersintensiteit op de Gouden Uillaan nog verder toenemen dan in het ontwerp wordt aangenomen.

Wij hebben bezwaar tegen het verder verhogen van de verkeersintensiteit op de Gouden Uillaan omdat hierdoor de bereikbaarheid van de Gouden Uilbuurt, ook voor de hulpdiensten, afneemt en de kans op ongelukken in deze kinderrijke buurt toeneemt. Ook onze zoon zal in de toekomst vaak de Gouden Uillaan gebruiken om bijvoorbeeld bij de speeltuin of in het Gouden Hart te komen.

Wij verzoeken u het ontwerpuitwerkingsplan zodanig aan te passen dat het plangebied vanaf het begin af aan daadwerkelijk wordt ontsloten via de Oude Molendreef en de rotonde in de Klapwijkseweg waardoor er inderdaad geen verkeersfactoren zijn die de vaststelling van het plan belemmeren.

Wij beseffen ons dat dit een investering vergt van de gemeente omdat de huidige bouwweg van en naar de Klapwijkseweg veranderd moet worden in een 'gewone' weg. Wij vinden dat dit om de volgende redenen te verdedigen is:

- Vroeg of laat zal de gemeente deze investering moeten doen. Er is dus geen sprake van extra kosten of desinvestering.
- De huidige bouwweg zal binnen afzienbare tijd hoe dan ook aangepast moeten worden om de overige (toekomstige) bouwgebieden te kunnen bereiken.
- De bereikbaarheid van de Gouden Uilbuurt en de nieuw te bouwen school zal ook voor hulpdiensten verbeteren. Volgens het huidige plan is bij een stremming op de Gouden Uillaan de buurt zeer moeilijk bereikbaar.
- Een goede bereikbaarheid zal de aantrekkelijkheid van het gebied vergroten waardoor de verkoop van woningen sneller zal verlopen.

Tot slot willen wij er op wijzen dat wij ons bewust zijn van het feit dat in de toekomst het gebied ook ontsloten zal worden via het Gouden Hart. Dit lost slechts in zeer beperkte mate bovenstaande problemen op omdat:

- De route via het Gouden Hart voor veel ouders/bewoners een omweg is van/naar school/huis waardoor er toch gekozen zal worden voor de route via de Gouden Uillaan.
- Door de komst van het Gouden Hart het verkeer op de Stationssingel zal toenemen en het niet uit te sluiten is dat bij drukte de Gouden Uillaan als sluiproute van en naar het Gouden Hart gaat fungeren en dus alleen maar zal zorgen voor een toename van het verkeer op de Gouden Uillaan.
- Het onduidelijk is of het Gouden Hart op tijd gereed zal zijn.

Gemeentelijke reactie

Ad 1. Doorgaande route over bruggen

De gemeente vindt deze loop/fietsroute ook zeer belangrijk vanwege de veiligheid en het stimuleren van het gebruik van de fiets voor onder andere het naar school gaan. De loop/fiets-verbinding zal dan ook (weer) vastgelegd worden in de regels en op de verbeelding. Echter, om de benodigde flexibiliteit, waarvoor deze herziening is opgesteld, te behouden, zal ter hoogte van deze verbinding met de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' uit het bestemmingsplan "Westpolder/Bolwerk 2012" een aanduidingsvlak 'pad' worden opgenomen op de verbeelding. In de regels voor de bestemmingen 'Tuin' en 'Wonen' zal in de bestemmingsplanomschrijving een bepaling worden opgenomen dat:

"Ter plaatse van de aanduiding 'pad' moet een fiets-/voetpad aangelegd worden met een minimale breedte van 2 meter."

Ad 2. Ontsluiting plangebied

De tekst op pagina 43 (paragraaf 4.5, Verkeersaspecten), uit het onderhavige plan is gebaseerd op de planologische eindsituatie van Westpolder/Bolwerk in het algemeen en de Gouden Uilbuurt in het bijzonder. De geprojecteerde Westpolder 2-school was als zodanig in het

eindbeeld meegenomen en daarmee is rekening gehouden bij de berekening en aanleg van de ontsluiting van de Gouden Uilbuurt. Het uitwerkingsplan wijkt niet af van dit eindbeeld en heeft dan ook geen invloed op de huidige verkeersstructuur in de wijk.

Echter, nu er nog sprake is van een wijk in aanbouw, waarbij de eindsituatie nog niet kan worden bereikt, heeft de gemeente, mede naar aanleiding van de opmerkingen die zijn gemaakt op de bewonersavond Westpolder/Bolwerk op 16 september 2013 en de ingevulde vraagformulieren op die avond, een tijdelijke, alternatieve oplossing voor de afwikkeling van het verkeer op de Gouden Uillaan en omgeving opgesteld. Hierbij staat de (verkeers)veiligheid in de Gouden Uilbuurt voorop. Het alternatief houdt op hoofdlijnen in dat het autoverkeer van en naar de basisschool Westpolder 2 niet via de Gouden Uillaan wordt ontsloten, maar via het dan inmiddels gereed zijnde Gouden Hart, de Westpolderstraat, ontsloten op de Stationssingel. De Stationssingel wordt in de huidige situatie ook al gebruikt door autoverkeer richting de scholen, dus deze oplossing zorgt niet voor een toename van het verkeer op de Stationssingel. Door de bouw van de andere basisschool Westpolder 3 nabij de Veilingweg / Industrierweg zal het school-autoverkeer op de Stationssingel verminderen. Alleen de Gouden Uilbuurt zal in deze tijdelijke situatie voor autoverkeer via de Gouden Uillaan ontsloten blijven op de Oudelandselaan. De tijdelijke afsluiting is niet bedoeld voor fietsers en voetgangers, deze kunnen vanaf de Gouden Uillaan de school wel bereiken. Afhankelijk van de gevolgen voor de realisatie van toekomstige bouwplannen in dit gebied, wordt gekeken of deze tijdelijke situatie in de toekomst aanpassing behoeft. Over deze tijdelijke oplossing worden bewoners met de eerstvolgende nieuwsbrief geïnformeerd.

Aangezien deze oplossing van tijdelijke aard én van verkeerskundige aard is, wordt deze niet planologisch vastgelegd. Vanwege de tijdelijkheid van de situatie leidt dit ook niet tot een (permanente) wijziging van de verkeersstructuur.

Met de tijdelijke oplossing zal de bereikbaarheid van deelplan 3 van de Gouden Uilbuurt gewaarborgd blijven. Ook de verkeersveiligheid van kinderen op de fiets zal niet in gevaar komen, aangezien de intensiteit van het autoverkeer in de tijdelijke situatie niet toeneemt door de ontwikkeling van de school. In de eindsituatie zullen meerdere ontsluitingsroutes voor autoverkeer en langzaam verkeer aangelegd zijn, waardoor fietsers en auto's meer worden gescheiden. De hulpdiensten kunnen, in geval van nood, ook nu al, op meerdere plekken de wijk in en dat blijft zo. Dat is bij de hulpdiensten bekend.

Voor deze (tijdelijke) oplossing is gekozen omdat de gemeente het onwenselijk vindt dat bouwverkeer, dat nu nog van de Klapwijkseweg, via de toekomstige Oude Molendreef de Gouden Uilbuurt bereikt, gemengd wordt met bestemmingsverkeer, waaronder schoolgaande kinderen. In het verleden heeft dit geleid tot verkeersonveilige situaties met dodelijk afloop tot gevolg. Dit wil de gemeente te allen tijden voorkomen. De bereikbaarheid van de Gouden Uilbuurt en de school blijft met deze oplossing gewaarborgd, ook voor de hulpdiensten.

Met deze tijdelijke oplossing zal de route via het Gouden Hart voor veel ouders al een bekende route zijn, zodat in de toekomst deze route al bekend is. Indien in de definitieve situatie - wanneer de wijk geheel is gerealiseerd - dan toch gekozen zal worden voor een (sluip)route via de Gouden Uillaan zal men al gauw tot de conclusie komen dat dit geen alternatief is, vanwege het karakter van de Gouden Uillaan. Net als de Westpolder 2-school was ook het Gouden Hart als zodanig in het eindbeeld meegenomen en daarmee is rekening

gehouden bij de berekening en aanleg van de ontsluiting van Westpolder/Bolwerk in het algemeen en de Gouden Uilbuurt in het bijzonder. Zoals gezegd wijken de geplande ontwikkelingen niet af van het eindbeeld en heeft dan ook geen invloed op de huidige verkeersstructuur in de wijk. Daarnaast wordt de Stationssingel in de huidige situatie ook al gebruikt door autoverkeer richting de scholen, dus deze tijdelijke oplossing zorgt niet voor een toename van het verkeer op de Stationssingel. Tenslotte zal de gekozen oplossing niet worden beïnvloedt door het al dan niet op tijd gereed zijn van het Gouden Hart.

Natuurlijk zal de verkeerssituatie altijd in de gaten worden gehouden bij elke ontwikkelingsfase van de wijk en waar nodig zal dit tot actie leiden.

Aangezien deze oplossing van tijdelijke aard is - tot de tweede ontsluiting (op de Klapwijkseweg) is gerealiseerd en daarmee de geplande en planologisch vastgestelde verkeersstructuur is gerealiseerd - én van verkeerskundige aard zal zijn, wordt deze niet planologisch vastgelegd. Vanwege de tijdelijkheid van de situatie leidt dit ook niet tot een (permanente) wijziging van de verkeersstructuur.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerpuitwerkingsplan.

- Op de verbeelding zal ter hoogte van de verbinding met de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' uit het bestemmingsplan "Westpolder/Bolwerk 2012" een aanduidingsvlak 'pad' worden opgenomen.
- In de regels voor de bestemmingen 'Tuin' en 'Wonen' zal in de bestemmingsplanomschrijving een bepaling worden opgenomen dat:
"Ter plaatse van de aanduiding 'pad' moet een fiets-/voetpad aangelegd worden met een minimale breedte van 2 meter."

1.4 Eindconclusie zienswijze

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van het ontwerpuitwerkingsplan op de volgende punten:

- In de toelichting zal aan § 4.2.5 onder het kopje 'beoordeling' een alinea worden toegevoegd over het advies van de VRR. De tekst daarvan luidt als volgt:
De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond (VRR) heeft aangegeven dat bij een eventueel incident met LPG/propan op de N472, het plangebied snel moet kunnen worden ontruimd (binnen 20-30 minuten). Daarom is het advies om zorg te dragen voor een goede voorlichting en instructie van de aanwezige personen, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit door middel van de campagne 'Goed voorbereid zijn heb je zelf in de hand'. Het advies van de VRR is opgenomen in de nota zienswijzen (bijlage 10).
- In de toelichting zal aan § 2.4.5 een kopje 'Aanvaardbaarheid van het groepsrisico' worden toegevoegd. De tekst daarvan luidt:
De kans op een incident met gevaarlijke stoffen nabij het plangebied wordt klein geacht. Dit omdat er naar verwachting weinig vervoer van gevaarlijke stoffen langs het plangebied plaatsvindt. Daarnaast ligt het plangebied niet direct aan de N471 en/of de N472. Het groepsrisico zoals dat nu berekend is, bedraagt minder dan de oriënterende (= drempel)waarde voor het groepsrisico.

Desalniettemin wordt met een zeker restrisico rekening gehouden. De infrastructuur in de omgeving, binnen en buiten het plangebied, maakt het mogelijk dat men in tegengestelde richting van een incident kan vluchten. Ook wordt men geïnformeerd over de restrisico's en hoe te handelen wanneer zich een ongeval met gevaarlijke stoffen voordoet op de N471 of N472. Met name de school wordt geïnformeerd over de veiligheidsrisico's en de adviezen om de bedrijfshulpverlening e.d. hierop af te stemmen.

De gemeente is van mening dat er voldoende maatregelen worden genomen ten aanzien van de zelfredzaamheid en voorbereiding en bestrijding van rampen en zware ongevallen. Er is daarom sprake van een aanvaardbaar groepsrisico bij de voorgestelde uitwerking van het plan Westpolder/Bolwerk.

- In de regels voor de bestemmingen 'Tuin' en 'Wonen' zal in de bestemmingsplanomschrijving een bepaling worden opgenomen dat:
"Ter plaatse van de aanduiding 'pad' moet een fiets-/voetpad aangelegd worden met een minimale breedte van 2 meter."
- Op de verbeelding zal ter hoogte van de verbinding met de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' uit het bestemmingsplan "Westpolder/Bolwerk 2012" een aanduidingsvlak 'pad' worden opgenomen.
- Op de verbeelding zal een deel van de bestemming 'Verkeer' van de Jan Wolkerslaan tussen de Zilvergracht en de Gouden Uillaan de bestemming 'Groen' krijgen.

2. STAAT VAN WIJZIGINGEN

2.1 Inleiding

Op basis van een ambtshalve beoordeling van het ontwerpuitwerkingsplan "Westpolder/ Bolwerk 2012, basisschool Westpolder 2 en woningen deelplan 5 (bouwstroom 1)" is een aantal tekstuele aanpassingen in de toelichting doorgevoerd. Daarnaast zijn er een aantal wijzigingen in de regels en op de verbeelding noodzakelijk gebleken, welke in onderstaande paragraaf benoemd en toegelicht worden.

2.2 Ambtshalve wijzigingen en motivering

1. Wijziging

Aan artikel 8.4.1 wordt een onderdeel c. toegevoegd, luidend:

Van iedere parkeerplaats dient de oppervlakte ten minste 15 m², de diepte ten minste 6 m en de breedte ten minste 2,5 m te bedragen.

Motivering

In het bestemmingsplan "Westpolder/Bolwerk 2012" golden deze maten ook, maar waren abusievelijk nooit opgenomen in onderhavige herziening.

2. Wijziging

Aan artikelen 5 en 6 wordt een lid x, 'Specifieke gebruiksregels' toegevoegd

x.1 Parkeervoorzieningen

- a. Het is verboden de gronden zodanig te gebruiken dat geen gebruik kan worden gemaakt van de in lid 8.1.2 bedoelde parkeervoorzieningen.
- b. Ter bepaling van het aantal parkeerplaatsen wordt gerekend met de volgende parkeerkecijfers:

Type parkeerplaats	Parkeerkecijfer
Parkeerplaats op openbaar terrein	1,00 parkeerplaats
garage met oprit op eigen erf	1,00 parkeerplaats
garage zonder oprit op eigen erf	0,40 parkeerplaats
garage met dubbele oprit (in lengte) op eigen erf	1,70 parkeerplaats
garage met dubbele oprit (in breedte) op eigen erf	1,80 parkeerplaats
één parkeerplaats op eigen erf	0,80 parkeerplaats
twee parkeerplaatsen op eigen erf (naast elkaar)	1,70 parkeerplaats
twee parkeerplaatsen op eigen erf (achter elkaar)	1,70 parkeerplaats
carport of oprit zonder garage	0,80 parkeerplaats

- c. Van iedere parkeerplaats dient de oppervlakte ten minste 15 m², de diepte ten minste 6 m en de breedte ten minste 2,5 m te bedragen.

Motivering

Voor de duidelijkheid en volledigheid worden de bepalingen over het parkeren die in artikel 8 lid 4 al zijn opgenomen, één op één overgenomen in artikelen 5 en 6, waarin parkeren ook is toegestaan.

3. *Wijziging*

De bepaling onder artikel 8.1.2 onder a (met aanhef) wordt verplaatst naar artikel 8.1.1. De bepalingen onder b en c worden omgenummerd naar a en b.

Motivering

De aanhef van artikel 8.1.2 geldt alleen voor onderdeel a en niet voor de onderdelen b en c. Het is daarom logisch deze in een ander artikel op te nemen.

4. *Wijziging*

Artikel 8.2.2.d wordt verwijderd en de tekst van 8.2.2.e komt daarmee als volgt te luiden:
De voor-, achter- en zijgevel(s) van het als eerste vergunde en gebouwde hoofdgebouw per kavel, zoals deze in de omgevingsvergunning voor de bouw van dat hoofdgebouw zijn opgenomen, worden aangemerkt als de voor dat hoofdgebouw geldende bebouwingsgrenzen van het bouwvlak voor de betreffende kavel, welke niet door hoofdbebouwing mogen worden overschreden;
De huidige onderdelen e t/m g worden omgenummerd naar d t/m f.

Motivering

Deze bepaling zou in bepaalde omstandigheden leiden tot zeer ondiepe achtertuinen, waardoor de stedenbouwkundige kwaliteit van de buurt en de woonkwaliteit van de individuele woningen te zeer zou worden beperkt.

5. *Wijziging*

Aan artikel 8.3.1 wordt een nieuw onderdeel toegevoegd dat zal gaan luiden:
het bepaalde in lid 8.2.4 onder b, c en d voor een afwijkende afstand van een aanbouw en/of (vrijstaand) bijgebouw en/of (vrijstaande) overkapping tot de zijdelingse perceelsgrens grenzend aan openbaar gebied;

Motivering

Met deze toevoeging kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen voor een laagse hoekoplossingen die een gewenst stedenbouwkundige accent vormen. Elders in de Gouden Uilbuurt zijn dergelijke hoekoplossingen ook al toegepast.

6. *Wijziging*

Op de verbeelding wordt de breedte van de bestemming 'Tuin' langs de (doorgetrokken) Gouden Uillaan op 2,5 meter gelegd. Daarmee wordt de bestemming 'Wonen' een halve meter dieper en verschuiven de bouwvlakken binnen die bestemming ook een halve meter naar de Gouden Uillaan.

Motivering

De voorgevelrooilijn van de woningen aan de (doorgetrokken) Gouden Uillaan wordt daarmee meer in lijn gebracht met de voorgevelrooilijn van de bestaande woningen langs de Gouden Uillaan en de achtertuinen van de woningen langs de (doorgetrokken) Gouden Uillaan worden hiermee een halve meter dieper, wat de stedenbouwkundige en woonkwaliteit ten goede komt.

7. *Wijziging*

Op de verbeelding wordt de bestemming 'Tuin' aan beide zijden langs de (toekomstige) Oude Molendreef vanaf de (doorgetrokken) Gouden Uillaan "om de hoek" veranderd in de bestemming 'Wonen', echter zonder bouwvlak. De afstand van de bestaande bouwvlakken tot de Oude Molendreef verandert niet.

Motivering

Deze wijziging op de verbeelding brengt de verbeelding weer in overeenstemming met de regels. Door wijziging nummer 5, het toevoegen van een nieuw onderdeel aan artikel 8.3.1 voor eenlaagse hoekoplossingen die een gewenst stedenbouwkundige accent vormen, was de verbeelding niet meer in overeenstemming met de regels.

8. *Wijziging*

Op de verbeelding worden de bestemmingen 'Tuin' en 'Wonen', inclusief het bouwvlak (met maatvoering maximum bouwhoogte (m) 11), die haaks op de (doorgetrokken) Gouden Uillaan staan 0,5 meter verschoven richting en in plaats van de daarvoor gelegen bestemming 'Groen'.

Motivering

Deze wijziging vloeit voort uit het feit dat de gronden binnen de aanwezige bestemming 'Groen' voor een halve meter uitgeefbare gronden zijn. Het is niet gebruikelijk om deze gronden de bestemming 'Groen' mee te geven, aangezien deze bestemming in principe wordt gegeven aan openbaar gebied.

9. *Wijziging*

Op de verbeelding wordt het bouwvlak langs de (doorgetrokken) Gouden Uillaan (met maatvoering maximum bouwhoogte (m) 12, maximum goothoogte (m) 7) doorgetrokken tot het bouwvlak (met maatvoering maximale bouwhoogte (m) 11) dat daar haaks op staat, zodat een gesloten hoek met bouwvlakken ontstaat.

Motivering

De gesloten hoek zorgt ervoor dat er een efficiënte en stedenbouwkundig verantwoorde bebouwing mogelijk om een mogelijke opening in de bebouwing te voorkomen en een goede hoekoplossing mogelijk te maken.

10. *Wijziging*

Op de verbeelding wordt het bouwvlak (met maatvoering maximum bouwhoogte (m) 12, maximum goothoogte (m) 7) uitgebreid in de ontstane hoek tussen de bouwvlakken genoemd in wijziging 9, waarbij de bouwgrens van de uitbreiding haaks op het bouwvlak langs de (doorgetrokken) Gouden Uillaan komt te liggen en wel op 3 m ten westen van de westelijke bouwgrens van het bouwvlak langs de (doorgetrokken) Gouden Uillaan uit het ontwerpwerkingsplan.

Motivering

Ook wijziging 10 is ingegeven om een efficiënte en stedenbouwkundig verantwoorde bebouwing mogelijk te maken.

11. *Wijziging*

Op de verbeelding wordt het bouwvlak langs de (doorgetrokken) Jan Wolkerslaan in het noordelijkst gelegen bestemmingsvlak 'Wonen' om de hoek met de W.F. Hermansstraat doorgetrokken, zodat dit aansluit op het bouwvlak langs de W.F. Hermansstraat in het aangrenzende bestemmingsplan "Westpolder/Bolwerk 2012, 1^e herziening, deelplan 3 west". Het bouwvlak zal ook hier een diepte hebben van 13 meter.

Motivering

Ook wijziging 11 is ingegeven om een efficiënte en stedenbouwkundig verantwoorde bebouwing mogelijk te maken.