

**Nota zienswijzen
en staat van wijzigingen
bestemmingsplan “Berkel Centrum Oost”**

Inhoudsopgave

1.	Zienswijzen	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Procedure	3
1.3	Zienswijze, gemeentelijke reactie en conclusie	3
2.	Staat van wijzigingen.....	15
2.1	Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	15
2.2	Ambtshalve wijzigingen	15

1. Zienswijzen

1.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. De nota zienswijzen bevat een overzicht van de gevolgde procedure (§ 1.2), een zakelijke samenvatting van de zienswijze, de gemeentelijke reactie hierop (§ 1.3) en een eindconclusie (§ 1.4). Voorts is een staat van wijzigingen toegevoegd met daarin ook ambtelijke wijzigingen die voortkomen uit intercollegiaal overleg of bijvoorbeeld het gevolg zijn van gewijzigde inzichten.

1.2 Procedure

In het gemeenteblad van 6 december 2023 is bekend gemaakt, dat met ingang van 7 december 2023 tot en met 17 januari 2024 het ontwerpbestemmingsplan “Berkel Centrum Oost” (BP0218) met diverse bijlagen gedurende zes weken voor een ieder ter inzage lag. De stukken waren in te zien via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Gedurende de ter inzage termijn kon een ieder zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan indienen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn zeven zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn ingediend binnen eerdergenoemde termijn en vanuit deze overweging dus ontvankelijk.

1.3 Zienswijze, gemeentelijke reactie en conclusie

De volgende zienswijzen zijn ontvangen:

1. Reclamant 1

Brief d.d. 8 december 2023, ingekomen 13 december 2023, bezoeker van het centrum Berkel en Rodenrijs, gemeente Lansingerland, kenmerk I23.19582.

2. Reclamant 2

Brief d.d. 10 januari 2024, ingekomen 12 januari 2024, stelt privaatrechtelijk belanghebbende te zijn, kenmerk I24.00609.

3. Reclamant 3

Brief d.d. 16 januari 2024, ingekomen 16 januari, bewoner nabij plangebied, kenmerk I24.00837 & I24.01093.

4. Reclamant 4

Brief d.d. 17 januari 2024, ingekomen 18 januari 2024, gedeputeerde staten, kenmerk I24.00980.

5. Reclamant 5

Brief d.d. 15 januari 2024, ingekomen 15 januari 2024, bewoner nabij plangebied, kenmerk I24.01281.

6. Reclamant 6

Brief d.d. 14 januari 2024, ingekomen 14 januari, bewoner nabij plangebied, kenmerk T24.00338 (& bijlagen T24.00339, T24.00340, T24.00341 en T24.00342).

7. Reclamant 7

Brief d.d. 17 januari 2024, ingekomen 17 januari 2024, initiatiefnemer van initiatief dichtbij planlocatie, kenmerk T24.00336.

1. Reclamant 1 (I23.19582)

Samenvatting

De reclamant geeft aan kennis te hebben genomen van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen via de gemeentelijke website. Echter was het voor de reclamant onduidelijk waar de zienswijze ingediend moest worden.

De reclamant heeft een zienswijze ingediend, omdat er te weinig gehandicaptenparkeerplaatsen in het plangebied zijn ingetekend. Reclamant geeft aan dat er in totaal 451 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het plangebied. Een aantal van vier parkeerplaatsen op dit aantal voldoet niet aan de CROW richtlijn. Reclamant zegt dat er tenminste 10 gehandicapten parkeerplaatsen bij moeten komen. Deze parkeerplaatsen moeten over het plangebied verspreid worden zodat de winkels goed te bereiken zijn vanaf de gehandicapten parkeerplaats.

Reactie

Op 6 december 2023 is de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan “Berkel Centrum Oost” in het gemeenteblad aangekondigd. Hier stond het volgende in:

“U kunt het plan inzien via ruimtelijkeplannen.nl onder vermelding van het identificatienummer: NL.IMRO.1621.BP0218-ONTW onder “Berkel Centrum Oost”.

Tijdens de termijn van terinzageligging kunt u een zienswijze indienen. Dit kan schriftelijk of mondeling. Een schriftelijke zienswijze (geen e-mail) kunt u sturen naar de gemeente Lansingerland, ter attentie van de gemeenteraad, Team Omgevingsrecht, postbus 1, 2650 AA Berkel en Rodenrijs, o.v.v. zienswijze BP0218/03. Voor het indienen van een mondelinge zienswijze kunt u een afspraak maken via telefoonnummer 14 010.” De bekendmaking was voldoende duidelijk. Overigens is dit ook de gebruikelijke tekst voor bekendmakingen betreffende een ontwerpbestemmingsplan.

De CROW-richtlijn ziet toe dat op grote parkeerterreinen per 50 parkeerplaatsen één gehandicaptenparkeerplaats wordt aangewezen. Per parkeerterrein wordt in algemeenheid gekeken naar de benodigde hoeveelheid gehandicaptenparkeerplaatsen en of het noodzakelijk is dat wordt voorzien in het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen conform de 2%-norm uit de CROW-richtlijn. De 2%-regel betreft algemene gehandicaptenparkeerplaatsen er kunnen daar bovenop gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken gereserveerd worden. Dit laatste komt met name voor in de (directe) nabijheid van de entrees van de appartementen, zoals nu het geval bij onder meer het Raadhuisshof.

In het inrichtingsplan wordt uitgewerkt waar de gehandicaptenparkeerplaatsen worden gesitueerd. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan wordt de CROW-richtlijn in acht genomen.

Conclusie

De zienswijze wijzigt het bestemmingsplan niet.

2. Reclamant 2 (I24.00609)

Samenvatting

Reclamant geeft aan eerder een stuk grond verkocht te hebben aan de gemeente, ten tijde van de aanleg van het Annie M.G. Schmidtpark. Reclamant zegt hierover dat in de toenmalige overeenkomst stond dat de grond niet gebruikt mag worden voor een ontsluiting. Reclamant zegt te beseffen dat gezien het algemene belang de gemeente niet gehouden kan worden aan de afspraken uit de overeenkomst, echter wenst hij wel financieel gecompenseerd te worden.

Reactie

Via de notaris is onderzoek gedaan naar de mogelijke privaatrechtelijke belemmeringen voor de te realiseren ontsluitingsweg. Het onderstaande blijkt uit de stukken die ingeschreven zijn bij de Dienst voor het kadaster en de openbare registers.

Er blijkt in de akte een kwalitatieve verplichting te zijn opgenomen die als volgt woordelijk luidt: "De gemeente heeft zich jegens reclamant verplicht geen vaste verbinding en/of een brug te zullen maken in en/of over de nog aan te leggen sloot". In de akte is geen boetebepaling opgenomen die gaat over niet-naleving van deze kwalitatieve verplichting dan wel een andere bepaling die gaat over niet-naleving van deze verplichting.

Met de sloot wordt de sloot bedoelt die rond de boerderij is aangelegd en slaat niet op de watergang langs het Molen van Buijspad. Over deze watergang is in het verleden al een fietsbrug aangelegd.

De reclamant heeft de mogelijkheid om schadevergoeding te vorderen door ongedaan making of een geldbedrag, indien hij aannemelijk kan maken dat hij door de tekortkoming in de nakoming van de verplichting schade heeft geleden. Daarvoor dient hij eerst aan te tonen dat de gemeente een vaste verbinding en/of een brug heeft gemaakt over de bedoelde sloot van de overeenkomst. De kwalitatieve verplichting levert daarom geen belemmering op voor het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze wijzigt het bestemmingsplan niet.

3. Reclamant 3 (I24.01093)

Samenvatting

Naar het inzicht van reclamant is ten tijde van de voorbereiding van het bestemmingsplan onvoldoende rekening gehouden met de belangen van reclamant. Reclamant geeft aan dat door de aanleg van een weg vlakbij de woning van reclamant de waarde van de woning zal dalen. Reclamant geeft hierbij aan te beseffen dat opgelopen planschade door een bestemmingsplan wijziging in een aparte procedure plaatsvindt, maar vindt wel dat nu rekening gehouden dient te worden met een goed woon- en leefklimaat voor reclamant.

Reclamant verwacht daarnaast schade aan de woning door trillingen. Reclamant geeft aan dat de woning eerder schade heeft opgelopen bij de aanleg van het Annie M.G. Schmidtpark. Reclamant zegt hierover dat

er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar trillingen veroorzaakt door aanleg van de weg. Daarnaast zegt Reclamant dat het aantal verkeerbewegingen toe zal nemen, dus dat de kans op schade hiermee ook toeneemt.

Reclamant geeft daarnaast aan dat uit de bij het bestemmingsplan behorende bijlage '*variantenstudie Parkeeropgave Lansingerland Verleggen Molenwerfstraat en vergroten parkeercapaciteit winkelend publiek Centrum Berkel en Rodenrijs Oost (Gemeente Lansingerland), 28 september 2020*', blijkt dat er ook twee andere varianten zijn die in aanmerking komen. Reclamant merkt op dat dit varianten D en A zijn. De hoogte van verkeersbewegingen in deze varianten is namelijk lager dan in de gekozen variant.

Reclamant stelt ook dat de verkeersveiligheid bij het in- en uitrijden vanaf het perceel van reclamant afneemt. Hiernaar is tevens geen onderzoek gedaan geeft reclamant aan.

Reclamant geeft aan dat de voorkeurswaarde voor het geluid van de nieuwe weg bij de woning van reclamant wordt overschreden. Dit blijkt volgende reclamant uit het bijgevoegde geluidsonderzoek bij het bestemmingsplan. Reclamant zegt hierover dat alleen bij de woning van reclamant de waarde wordt overschreden en dat hieruit blijkt dat onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van reclamant. Reclamant vindt dat geluid verlagende maatregelen onvoldoende zijn geborgd in het bestemmingsplan. Daarnaast geeft reclamant aan dat er nader onderzoek moet plaatsvinden naar de verhoging van de geluidswaarde door de nieuw aan te leggen weg.

Reclamant geeft als laatste aan dat niet voldaan wordt aan de provinciale omgevingsverordening, omdat er geen zorgvuldige afweging is gemaakt in de locatiekeuze voor de nieuw aan te leggen weg, terwijl dit wel vereist is volgens de provinciale omgevingsverordening voor een nieuwe ontwikkeling.

Reactie

Wat betreft eventuele planschade kan reclamant als het bestemmingsplan waarin de voorgenomen ontwikkeling is voorzien onherroepelijk is geworden, op grond van artikel 6.4 Wro een planschadeclaim indienen bij het college van burgemeester en wethouders.

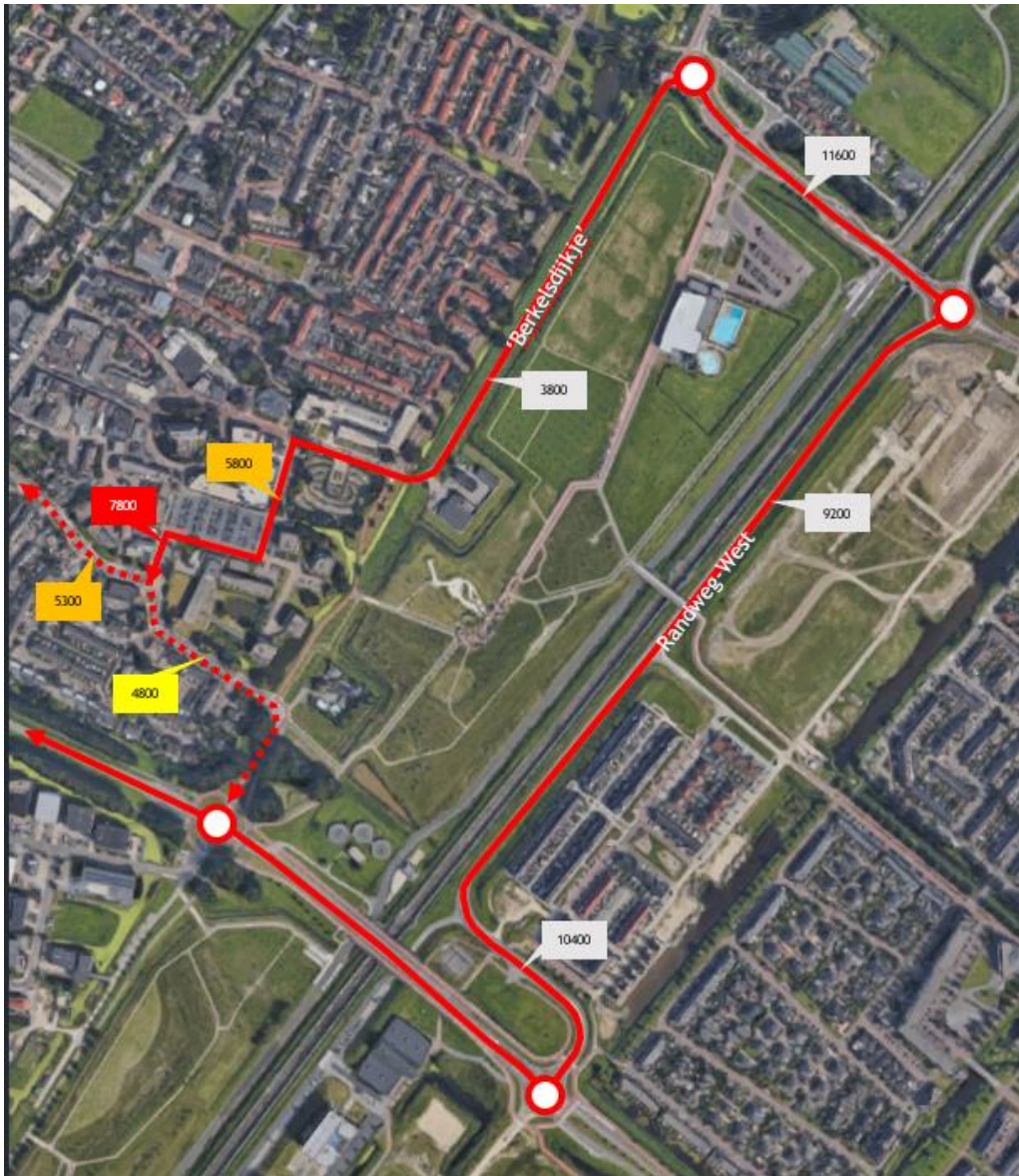
Over eventuele schade van trillingen door de aanleg van de weg is een gesprek gevoerd op 30 januari 2024 tussen reclamant en de gemeente. Naar aanleiding van dit gesprek zal een onafhankelijk adviesbureau onderzoek doen naar eventueel risico op schade door trillingen. Indien uit het daaropvolgende adviesrapport blijkt dat er maatregelen getroffen dienen te worden voordat de weg wordt aangelegd, zal de gemeente hierover in gesprek gaan met reclamant. Tevens dient hier opgemerkt te worden dat dit proces buiten het kader van het bestemmingsplan valt. Het veroorzaken van schade door het uitvoeren van werkzaamheden wordt namelijk geregeld via de privaatrechtelijke weg van aansprakelijkheid.

Met betrekking tot het toekomstig gebruik van de weg wordt het volgende opgemerkt. In de variantenstudie is gekeken naar de opgave vanuit de gemeenteraad om de verkeerssituatie op de Molenwerfstraat verkeersveiliger te maken voor het langzaam verkeer en om de zogenoemde oost-west route (de Raadhuislaan - Laan van Romen - Gemeentewerf) te ontlasten, zodat het verkeer beter gebruikmaakt van de Boterdorpse- en Klapwijkseweg bij uitwisseling tussen de aan de oostzijde en westzijde van het winkelcentrum gelegen (grote) parkeervoorzieningen.

Bij de beoordeling van de verkeersmodelresultaten is per verschillende varianten gekeken naar het intensiteitscriterium voor een erftoegangsweg (ZONE 30). De huidige verkeersbelasting op de Molenwerfstraat is hoog en verkeersonveilig in combinatie met het langzaam verkeer dat zonder voorzieningen gebruik moet maken van dezelfde verkeersruimte als het autoverkeer. Zonder toekomstige maatregelen neemt het verkeer verder toe, als gevolg van autonome groei, en komen de verkeersintensiteiten in 2030 op het gedeelte Molenwerfstraat (noord), tussen de Dominee van Koetsveldstraat en Raadhuishof uit op 5.800 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal) en op het gedeelte Molenwerfstraat (zuid) tussen de Raadhuishof en de Laan van Romen op 7.800 mvt/etmaal.

Door het verleggen van de Molenwerfstraat via het Berkelsdijkje daalt de verkeersbelasting op de Molenwerfstraat (noord) naar 3.700 mvt/etmaal en op Molenwerfstraat (zuid) neemt de verkeersbelasting af tot 1.300 mvt/etmaal. Terwijl de verkeersintensiteiten op de verlegde Molenwerfstraat (het nieuwe deel op het Berkelsdijkje) 4.400 mvt/etmaal te verwerken krijgt in 2030. In tegenstelling tot wat de reclamant stelt, wordt de verkeersbelasting op de verlegde Molenwerfstraat géén 6.000 mvt/etmaal maar 4.400 mvt/etmaal, hetgeen vanuit verkeersveiligheid aanvaardbaar is. Terwijl de verlegde Molenwerfstraat met een vrij liggend tweerichtingsfietspad zich ook nadrukkelijk positief onderscheidt ten opzichte van de reguliere erftoegangswegen (ZONE 30) zonder fietsvoorzieningen.

Voor het gedeelte Raadhuishof tussen de Boterdorpseweg en fietspad Berkelsdijkje komt in de autonome situatie de verkeersbelasting in 2030 uit op 5.300 mvt/etmaal en zal dat volgens de voorkeursvariant E in 2030 uitkomen op 8.100 mvt/etmaal. Langs deze weg ligt een vrij liggend fietspad en vormen de extra te verwachten verkeersbewegingen vanwege de vrij liggende fietsinfrastructuur geen risico voor de verkeersveiligheid. Vanwege bovenstaande redenen is variant E de voorkeursvariant ten opzichte van de andere varianten.



Afbeelding verkeersbewegingen zonder verleggen weg.



Afbeelding verkeersbewegingen variant E

Reclamant stelt dat het in- en uitrijden vanaf het perceel van reclamant bemoeilijkt wordt door de aanleg van de weg. Deze stelling is tevens besproken met reclamant. Hierover heeft de gemeente aangegeven hier aandacht voor te hebben in het inrichtingsplan. In het inrichtingsplan zal verder worden uitgewerkt hoe het perceel van reclamant ontsloten zal worden. Hier zal ook de verkeersveiligheid in mee worden genomen.

Reclamant stelt tevens dat de voorkeurswaarde voor het geluid van de nieuwe weg bij de woning wordt overschreden. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting door het verkeer op de nieuwe weg de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. Opgemerkt wordt dat de nieuwe weg een 30 km-weg wordt waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is. Op grond van een goede ruimtelijke ordening is voor het verkeer op deze 30 km-weg ook getoetst aan deze voorkeursgrenswaarde. In de variant dat het wegdek op deze nieuwe weg uit klinkers gaat bestaan, is sprake van een geluidsbelasting van maximaal afgerond 51 dB op de verdieping van de woning. Op de begane grond is de geluidsbelasting maximaal afgerond 49 dB. Op de

begane grond en de verdieping van de woningen is sprake van een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Er is op grond van het onderzoek alleen sprake van een hogere geluidsbelasting op de woning van reclamant als de weg in klinkers wordt uitgevoerd. Als sprake is van een asfalt verharding of stille klinkers dan blijft de geluidsbelasting beperkt tot de voorkeursgrenswaarde of lager. Het wegdek wordt uitgevoerd in asfalt verharding en/ of stille klinkers. In dit geval speelt het aspect geluid daarom op de woning van reclamant geen rol. Verder wordt opgemerkt voor de andere woningen dat een aanvullend gevelonderzoek wordt uitgevoerd voor de woningen die wel een geluidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde ondervinden door het verkeer op de nieuwe weg. Dit onderzoek is nodig om te kunnen beoordelen of in de verblijfsruimte van deze woningen kan worden voldaan aan de vereiste binnenwaarde. Als in de verblijfsruimten van deze bestaande woning aan de vereiste binnenwaarde van voor een nieuwe woning kan worden voldaan is sprake van een aanvaardbare geluidssituatie. Onderzocht wordt of voor het bereiken van deze binnenwaarde aanvullende bouwkundige maatregelen noodzakelijk zijn.

De toelichting behorend bij de provinciale omgevingsverordening geeft aan wat de betekenis is van gebiedsgericht sturen op de ruimtelijke kwaliteit. Hierbij wordt aangegeven dat dit voor de provincie betekent richting en ruimte geven aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Het kwaliteitsbeleid gaat uit van ‘ja, mits’: ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk, met behoud of verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en geldt in principe voor het grondgebied van de gehele provincie, dat wil zeggen zowel de groene ruimte als de bebouwde ruimte.

In de toelichting van het bestemmingsplan wordt uitleg gegeven hoe wordt voldaan aan de gebiedsgerichte sturing op de ruimtelijke kwaliteit. Zo staat hierin dat de gronden van het plangebied in de huidige situatie al grotendeels zijn bebouwd en verhard. In de laag van de cultuur- en natuurlandschappen is langs de westrand van het plangebied de aanduiding ‘Ringdijk / ringvaart’ opgenomen, ter hoogte van het Berkelsdijkje. Richtpunten hierbij zijn:

- De droogmakerij blijft als eenheid herkenbaar door het beleefbaar houden van de randen (ringdijk of -vaart) en het hoogteverschil tussen laaggelegen droogmakerij en omringend land.
- Behoud van de (ring)dijk en/of vaart als herkenbare landschappelijke structuurdrager en begrenzing van de droogmakerijpolders.

Ter hoogte van het Berkelsdijkje wordt in de toekomstige situatie de Raadhuislaan doorgetrokken richting de Molenwerfstraat. Het fietspad wordt evenwijdig verlegd, en sluit tevens aan op een nieuwe oost westverbinding richting het Annie M.G. Schmidtpark. Hierbij blijft de bestaande landschappelijke lijn behouden en herkenbaar, voorzien van een groene inrichting omlijst met bomen. Met bovenstaande uitleg wordt aangetoond dat voldaan wordt aan de instructieregels van de provincie.

Conclusie

De zienswijze wijzigt het bestemmingsplan niet.

4. Reclamant 4 (gedeputeerde staten van Zuid - Holland) (I24.00980)

Samenvatting

Reclamant geeft aan een zienswijze in te dienen vanwege het onderdeel parkeernormen sociale huur.

Reclamant geeft aan dat 88 parkeerplaatsen bij 80 sociale huurwoningen niet voldoet aan de parkeernorm

voor sociale huurwoningen uit de provinciale verordening. Artikel 6.10b van desbetreffende verordening geeft aan dat de parkeernorm per sociale huurwoning 0,7 moet bedragen. Reclamant verzoekt de gemeente om het aantal parkeerplaatsen terug te brengen naar 56 parkeerplaatsen, zodat voldaan wordt aan de provinciale parkeernorm.

Reactie

Conform het vigerend parkeerbeleid van de gemeente Lansingerland (*Nota parkeernormen Gemeente Lansingerland, geldend vanaf 29 april 2014*) is een parkeernorm van 1,4 parkeerplaatsen per sociaal huurappartementen van toepassing. Dit is inclusief het aandeel bezoekers, waarvoor 0,3 parkeerplaats per sociaal huurappartement is berekend. In het bestemmingsplan is gerekend met een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per appartement. Hierbij is gesteld dat ervoor bezoekers voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving aanwezig is. Het beoogde aantal van 88 parkeerplaatsen op het binnenterrein bij de 80 te realiseren sociale huurwoningen is te hoog volgens de norm uit de provinciale omgevingsverordening. Om te voldoen aan de norm van 0,7 parkeerplaatsen per sociale huurwoning uit de provinciale omgevingsverordening, worden er 56 parkeerplaatsen beschikbaar gesteld aan de bewoners van de 80 te realiseren sociale huurwoningen. Hierdoor ontstaat er een overschot van 32 parkeerplaatsen. Hiervan worden 18 (afgerond) parkeerplaatsen ter beschikking gesteld aan de 25 al aanwezige sociale huurwoningen. De 14 overige parkeerplaatsen worden betrokken bij het openbare gebied en kunnen bijvoorbeeld gebruikt worden door de bewoners of bezoekers van de appartementen aan de Raadhuishof. Met deze bovengeschetste herverdeling van de parkeerplaatsen wordt voldaan aan de norm van 0,7 parkeerplaatsen per sociale huurwoning.

Daarbij wordt opgemerkt dat na ingebruikname van de te realiseren 80 sociale huurwoningen en de herinrichting van het openbare gebied gemonitord zal worden of het aantal parkeerplaatsen toereikend zijn. Mocht uit de monitoring blijken dat een gedeelte van de parkeerplaatsen overbodig zijn, dan zullen deze getransformeerd worden naar groen.

Conclusie

De toelichting van het bestemmingsplan, waarin de parkeerberekening staat, wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangepast.

5. Reclamant 5 (I24.01281)

Samenvatting

Reclamant geeft aan na realisatie van de 80 sociale huurwoningen en herinrichting van het binnenterrein niet fijn meer op het balkon te kunnen zitten. Dit door de toename van uitlaatgassen afkomstig van de parkeerplekken gesitueerd op het binnenterrein. Daarnaast geeft de reclamant aan dat dit slecht is voor de gezondheid. Tevens geeft reclamant aan te vrezen voor een toename van het geluid door de auto's op het binnenterrein. Als laatste zegt reclamant dat het binnenterrein groen moet blijven, aangezien dit mooi is.

Reactie

Reclamant geeft aan dat het binnenterrein van de te realiseren 80 sociale huurwoningen groen moet blijven, omdat dit mooi is. De parkeerplaatsen op het binnenterrein worden aangelegd met grasbetonregels waardoor het parkeerterrein en groene uitstraling krijgt. Daarnaast is in de toelichting van het bestemmingsplan te lezen dat juist het binnenterrein groen wordt ingericht.

In het akoestisch onderzoek is in beeld gebracht welke geluidsbelasting de verkeersintensiteit naar de parkeerplaatsen op het binnenterrein in de toekomstige situatie teweegbrengt. Door het verkeer op de Raadhuishof en het verkeer op de wegen op het parkeerterrein wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 47 dB op de westgevel van het gebouw met de adressen Raadhuishof 90 tot en met 120 (even). Dit is het noordelijke gebouw van de twee appartementengebouwen waarbij het verkeer naar het parkeerterrein het dichtstbij wordt afgewikkeld. Daarnaast wordt opgemerkt dat in de huidige situatie op veel kortere afstand van het appartementengebouw ook al geparkeerd kan worden.

Op grond van het CIMLK (<https://www.cimlk.nl/kaart>) blijkt dat de concentratie luchtverontreinigende stoffen langs de Raadhuishof veel lager is dan de grenswaarden voor de stoffen NO_x, PM₁₀ en PM_{2,5}. De verkeersintensiteit op het wegdeel waar deze concentraties in het CIMLK zijn berekend, is hoger dan 5.500 verkeersbewegingen per weekdag. Omdat de verkeersintensiteiten op de weg naar het parkeerterrein en de wegen op het parkeerterrein veel lager zijn (te weten 530 verkeersbewegingen of lager) worden langs de toevoerweg naar het parkeerterrein en op de grens van het parkeerterrein zeker geen significant hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen verwacht dan de achtergrondconcentratie.

Op basis van de NIBM-tool is een berekening uitgevoerd welke bijdrage is te verwachten langs een weg met een verkeersintensiteit van 530 motorvoertuigen waarvan een geschat percentage vrachtverkeer van 2%. Deze bijdrage bedraagt maximaal afgerond 0,4 µg/m³ NO₂ en 0,1 µg/m³ PM₁₀. Dit is veel lager dan de grens die voor beide stoffen van toepassing is. Tijdens het manoeuvreren (parkeren) kunnen ook emissies van luchtverontreinigende stoffen optreden, echter deze emissie vindt plaats op het gehele parkeerterrein waardoor deze emissie geen significante bijdrage oplevert op de heersende achtergrondconcentratie. De meest nabij gelegen parkeerplaats van het parkeerterrein is op een afstand van 20 m vanaf de beide appartementengebouwen ten oosten van het parkeerterrein gelegen. Gezien de berekende emissies en de situering is er geen sprake van overlast door luchtverontreiniging.

Voor wat betreft het behoud van groen wordt opgemerkt dat het binnen terrein groen blijft. Wel geldt dat de woning van reclamant nabij het centrumgebied van de kern van Berkel en Rodenrijs is gesitueerd. Als gevolg hiervan is sowieso sprake van een hoger bebouwingsdichtheid en hiermee een hogere kans op uitzicht op bebouwing.

Conclusie

De zienswijze wijzigt het bestemmingsplan niet.

6. Reclamant 6 (T24.00338 & bijlagen T24.00339, T24.00340, T24.00341 en T24.00342).

Samenvatting

Reclamant zegt tegen het verleggen van de Molenwerfstraat via de Raadhuishof door het Annie M.G. Schmidtpark richting de Boterdorpseweg te zijn. Tevens is reclamant tegen het aanleggen van meer parkeerplaatsen rondom de flat Raadhuishof 90 t/m 122.

Reclamant geeft aan niet te begrijpen dat de nieuwe weg langs een seniorencomplex komt te liggen. Reclamant vreest voor de veiligheid en het woon- en leefklimaat voor de bewoners van het seniorencomplex, aangezien de verkeerstoename, uitlaatgassen en geluidshinder.

Reclamant zegt dat de aanleg van de verbindingsweg mede zal zorgen voor aantasting van het landschap. Zo zal een deel van het openbaar groen ten kosten gaan van de verbindingsweg.

Tevens heeft reclamant bezwaar op de nieuwe verbindingsweg gezien de geluidsoverlast die deze veroorzaakt op de woning van reclamant. Reclamant geeft aan dat de huurwoning onvoldoende geïsoleerd is voor het geluid afkomstig van het verkeer. Hierdoor zal het na de aanleg van de weg niet mogelijk zijn om ramen open te zetten. Reclamant verzoekt in deze om onderzoek te laten plaatsvinden naar de isolering van de woning voordat de weg wordt aangelegd. Daarnaast geeft reclamant aan dat eerst bouwkundige maatregelen uitgevoerd moeten om de geluidsoverlast te voorkomen, voordat de weg wordt aangelegd. Dit geldt volgens reclamant zowel voor het appartement als het bijbehorende dakterras van reclamant.

Als laatste geeft reclamant aan dat de nieuwe verbindingsweg ook gebruikt zal worden door sluipverkeer, wat de verkeersdruk verhoogt. Reclamant geeft aan dat hier maatregelen tegen genomen moeten worden.

Reactie

Wat betreft het aanleggen van meer parkeerplaatsen rondom de flat Raadhuishof 90 t/m 122, geldt dat een groot deel van de parkeerplekken wordt aangelegd voor de 80 te realiseren huurwoningen. Daarnaast zal een aantal van deze parkeerplaatsen bedoeld zijn voor de al bestaande sociale huurwoningen. Tevens kunnen bezoekers van de woningen in dat gebied daar parkeren. Deze parkeerplaatsen zijn dus benodigd vanwege de herontwikkeling van Berkel Centrum Oost.

Reclamant geeft aan dat het verleggen van de nieuwe weg langs het seniorencomplex zal zorgen voor een verkeersonveilige situatie. Hierover wordt opgemerkt dat in het inrichtingsplan omtrent de nieuwe rekening gehouden zal worden met de verkeersveiligheid. De openbare ruimte zal dan ook op zodanige manier worden ingericht zodat de veiligheid wordt gewaarborgd.

Daarnaast geeft reclamant aan dat er sprake zal zijn van uitlaatgassen wat het woon- en leefklimaat zal verminderen. Op grond van het CIMLK (<https://www.cimlk.nl/kaart>) blijkt dat de concentratie luchtverontreinigende stoffen langs de Raadhuishof veel lager is dan de grenswaarden voor de stoffen NOx, PM10 en PM2,5. De verkeersintensiteit op het wegdeel waar deze concentraties zijn berekend bedraagt meer dan 5.500 verkeersbewegingen per weekdag. Omdat de verkeersintensiteit op de nieuwe weg ten noorden en ten oosten van het appartementencomplex lager is (circa 4.400 verkeersbewegingen) worden langs deze nieuwe weg zeker geen hogere concentraties verwacht dan de grenswaarde. De concentraties luchtverontreinigende stoffen worden berekend op 10 m uit de rand van de weg. Omdat de bestaande woningen op minimaal 20 m van de nieuwe weg zijn gelegen is de bijdrage van het verkeer op deze woningen nog lager.

In het Masterplan Berkel Centrum Oost (vastgesteld door de gemeenteraad op) staat dat de groenstructuur in het plangebied versterkt zal worden door het aanplanten van 180 nieuwe bomen. Bij het aanplanten van de bomen langs de infrastructuurlijnen wordt erop gelet dat deze in een lijn worden geplaatst om laanvorming te bevorderen. De bomen in- en tussen de parkeervelden worden daarentegen willekeurig geplaatst om het idee van parkeren onder een bomendek te versterken. Ook worden hagen tussen de parkeervelden toegevoegd, om de dorps- en kleinschalige sfeer van dit deel van het centrum te ondersteunen. Op deze manier zullen huidige en ook toekomstige bewoners op royale wijze uitkijken op een groene omgeving. Bij het opstellen van het inrichtingsplan wordt bovengenoemde meegenomen, zodat voldaan zal worden aan het vastgestelde masterplan.

Uit het geluidsonderzoek blijkt dat het verkeer op de nieuwe 30 km-weg een geluidsbelasting veroorzaakt die de voorkeursgrenswaarde overschrijdt. De geluidsbelasting door het verkeer op de nieuwe weg bedraagt maximaal 54 dB. Op basis van deze geluidsbelasting wordt beoordeeld of de geluidsbelasting in de verblijfsruimte van de woning voldoet aan de vereiste binnenwaarde. In het kader van de uitvoering van de gevelmaatregelen en om een indicatie te krijgen van de kosten wordt door een extern bureau een eerste inschatting gemaakt of gevelmaatregelen bij de woning(en) nodig zijn, welke maatregelen dat kunnen zijn en wat de kosten zijn van deze maatregelen. Voor zover bouwkundige maatregelen noodzakelijk zijn, moeten deze zijn aangebracht voordat de weg wordt opengesteld.

Bij de variantenstudie uit 2019 is met behulp van het verkeersmodel berekend welke verkeersbelasting in 2030 volgens het verkeersmodel te verwachten valt. Het verkeersmodel houdt rekening met herkomst en bestemming van het verkeer met inbegrip van eventueel sluipverkeer. De verkeersbelasting die is berekend voor het planjaar 2030 geeft een goede inschatting van de te verwachte verkeersbelasting aan de hand waarvan is beoordeeld welke gevolgen dat heeft voor milieu en geluid. Het sluipverkeer is al meegenomen in eerdere berekeningen en het voorliggende plan. Extra maatregelen zijn daarom niet noodzakelijk.

Conclusie

De zienswijze wijzigt het bestemmingsplan niet.

Reclamant 7 (T24.00336)

Samenvatting

Reclamant geeft aan dat het Initiatief aan de Raadhuislaan opgenomen had moet worden in het ontwerpbestemmingsplan “Berkel Centrum Oost”, zodat de buurt tijdig wordt geïnformeerd over het initiatief aan de Raadhuislaan.

Reactie

Vanuit stedenbouwkundige overwegingen is er niet een zodanige samenhang tussen de plannen dat gezamenlijke ontwikkeling noodzakelijk is. Het gezamenlijk oppakken van de initiatieven is dan ook niet noodzakelijk.

Daarbij komt dat initiatiefnemer bij voorkeur heeft het woningbouwinitiatief wenst af te doen onder de werking van de Wet ruimtelijke ordening. Gezien inwerkingtreding van het Omgevingswet op 1 januari 2024 is hard gewerkt om het ontwerpbestemmingsplan “Berkel Centrum Oost” nog onder het overgangsrecht te laten vallen. Het initiatief van reclamant volgt niet dezelfde tijdsplanning daarom had het samenvoegen van de twee plannen voor vertraging kunnen zorgen. Daarom is ervoor gekozen om deze plannen niet samen te voegen.

Conclusie

De zienswijze wijzigt het bestemmingsplan niet.

2. Staat van wijzigingen

2.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

De toelichting van het bestemmingsplan wordt aangepast naar aanleiding van de zienswijze van de provincie.

2.2 Ambtshalve wijzigingen

- Aan de toelichting wordt het nieuwe document Welstandscriteria Nieuwbouw Hergerborch toegevoegd, dat met de welstandscommissie is afgestemd.
- Het volgende artikel wordt toegevoegd aan de bestemming 'Wonen':

De gronden ter plaatse van de bestemming 'Wonen', mogen uitsluitend overeenkomstig de bestemmingsomschrijving worden gebruikt, mits:

1. binnen 1 jaar na de ingebruikname van de 80 toegestane woningen wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van oppervlaktewater in of nabij het plangebied, bestaande uit:
 1. voor het grondgebied van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard: 89 m²;
 2. voor het grondgebied van het Hoogheemraadschap van Delfland: 529 m².
2. het college van burgemeester en wethouders kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde onder 1 door toe te staan dat een langere termijn wordt aangehouden voor de realisatie van de vereiste maatregelen, indien wordt voldaan aan navolgende voorwaarden:
 1. het aanhouden van een langere termijn is noodzakelijk vanuit het oogpunt van de verwezenlijking van de bestemming;
 2. het aanhouden van een langere termijn leidt niet tot waterhuishoudkundige problemen;
 3. vooraf wordt schriftelijk advies ingewonnen bij het Hoogheemraadschap Delfland.
- De zin op pagina 47 van de toelichting: 'De hier benodigde watercompensatie zal nog nader met HHSK worden afgestemd', wordt veranderd in: 'De benodigde watercompensatie is tijdens het vooroverleg afgestemd met HHSK'.
- De zin op pagina 48 van de toelichting: 'Deze waterparagraaf en berekening van de watercompensatie zal voor advies aan het Hoogheemraadschap van Delfland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard worden voorgelegd', wordt veranderd in: 'Deze waterparagraaf en berekening van de watercompensatie is voorgelegd aan het Hoogheemraadschap van Delfland en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard'.