

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN (EN WIJZIGING)
Uitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 3”
Bestemmingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 4”

ZIENSWIJZEN EN OVERLEGREACTIES OP HET ONTWERPUITWERKINGSPLAN “Moerkapelle-Oost, fase 3” en ONTWERPBESTEMMINGSPAN “Moerkapelle-Oost, fase 4”

Corsanummer Z22.001337



Inhoud

1. INLEIDING.....	3
2. NOTA VAN BEANTWOORDING.....	5
2.1 Reacties ingediende zienswijzen	5
R1 – Particulier	5
R2 – Particulier	8
R3 – V.V. Moerkapelle	10
R4 – Belangenvereniging Sportweg- Julianastraat- Middelweg	10
R5 – Pipeline Control	18
R6 – Particulier	18
R7 – Particulier	20
R8 – Particulier	21
1.2 (Voor)Overlegreacties wettelijke overlegpartners	23
R 9 – Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK).....	23
R 10 - Veiligheidsregio Hollands Midden	24
3. NOTA VAN WIJZIGING.....	27

1. INLEIDING

Deze Nota van Beantwoording dient als formele beantwoording in het traject van het bestemmingsplan Moerkapelle-Oost, fase 4. Voor “Moerkapelle-Oost, fase 3” zal een nieuw/ aangepast ontwerp-uitwerkingsplan in procedure worden gebracht. Dit gebeurt mede op basis van de ingediende zienswijzen. Dit betekent dat voor fase 3 een nieuw ontwerp-uitwerkingsplan ter inzage wordt gelegd, waarbij opnieuw de mogelijkheid wordt geboden om zienswijzen in te dienen. In voorliggende Nota worden de zienswijzen nu wel van een tussentijds antwoord voorzien.

In het kader van de vaststellingsprocedure hebben het ontwerp-uitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 3” en ontwerpbestemmingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 4” vanaf donderdag 7 april 2022 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis, via www.ruimtelijkeplannen.nl en via de website van de gemeente Zuidplas. Vanwege de nauwe inhoudelijke verwevenheid worden de ingekomen zienswijzen van beide plannen gebundeld behandeld in voorliggende Nota van Beantwoording.

Gedurende deze inzageperiode kon een ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen. Een zienswijze is tijdig ingediend wanneer zij voor het einde van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpuitwerkingsplan danwel ontwerpbestemmingsplan is verzonden/ontvangen.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan digitaal aan de wettelijke overlegpartners ter kennis gesteld met het verzoek om binnen voornoemde termijn op de inhoud van het ontwerpuitwerkingsplan /ontwerpbestemmingsplan te reageren. Het wettelijk vooroverlegpartners heeft dus plaatsgevonden gelijktijdig met het zienswijzentraject.

In deze Nota van Beantwoording Zienswijzen (en Wijziging) zijn de samenvattingen van de op beide plannen ingediende zienswijzen en de reactie van gemeentewege hierop opgenomen. In hoofdstuk 2 is de inhoud van de zienswijze en de reactie van gemeentewege hierop opgenomen.

Onderdelen van de ingediende zienswijzen die niet expliciet worden genoemd, zijn wel bij de beoordeling betrokken. De zienswijzen zijn dus in hun geheel beoordeeld.

Per reclamant is opgenomen:

- het nummer zienswijze van de reclamant;
- de datum van indiening en datum van ontvangst;
- een samenvatting van de zienswijze (om de zienswijze te kunnen onderscheiden heeft elke (deel)reactie een cijfer gekregen);
- de reactie van de gemeente;
- of de reactie leidt tot wijziging van het bestemmingsplan (is in de conclusie per zienswijze aangegeven).

Formele vereisten

Ten aanzien van de ingediende zienswijzen wordt in artikel 3.16 lid 3, juncto 6.9 (en 6.10) Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaald welke zienswijzen tijdig zijn ingediend. Artikel 6.9 Awb regelt dat een bezwaar- of beroepschrift tijdig is ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een bezwaar- of beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn per post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Er zijn 2 overlegreacties en 8 zienswijzen binnengekomen.

Nota van Beantwoording Zienswijzen (en Wijziging) Bestemmingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 4”, tevens ambtshalve reactie op zienswijzen ihkv ontwerp-uitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 3”

Ontvankelijk

De zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarmee ontvankelijk.

Het uitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost fase 3” is een uitwerkingsplan; de vaststelling hiervan is een bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders.

Het vaststellen van het bestemmingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 4” is een bevoegdheid van de gemeenteraad van Zuidplas. Voorafgaand aan de

raadsbehandeling wordt het vast te stellen plan eerst behandeld in de Programmacommissie Ruimte van de gemeente Zuidplas.

Programmacommissie Ruimte d.d. 6 december 2022

Het bestemmingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 4” is besproken in de programmacommissie Ruimte van 6 december 2022. Naar aanleiding van deze behandeling is Moerkapelle-Oost, fase 4 gewijzigd (zie paragraaf 3, nota van wijziging).

2. NOTA VAN BEANTWOORDING

2.1 Reacties ingediende zienswijzen

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R1 – Particulier	Corsanummer E22.001715	25 april 2022	26 april 2022
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Voorgesteld in het ontwerp Jonge Veenen is een ontsluiting rechtstreeks naar de Middelweg. Dit is ook in ons bezwaar RvSt. 2016 reeds naar voren gebracht. De thans voorgestelde ontsluiting oostwaarts via de Sportweg/ Julianaweg is onprofessioneel en voor de verkeersafhandeling ondoelmatig. We verzoeken dan ook het college dit voorstel in te trekken en de Koningsspil rechtdoor oostwaarts te trekken naar de Middelweg, zoals oorspronkelijk is voorgesteld. De vergunningverlening voor bouwactiviteiten in dit traject is daarom ten onrechte verleend!	Een goede verkeersafwikkeling is voor de gemeente van belang. Reeds ten tijde van het bestemmingsplan Zuidplas-Noord (vastgesteld in 2009) - waarin de ontwikkeling van Moerkapelle-Oost is opgenomen- is aangegeven dat er een extra ontsluiting van Moerkapelle-Oost via de Middelweg is voorzien (blz 61 plantoelichting). Op de plankaart van dit bestemmingsplan is de ontsluiting tevens indicatief weergegeven. Door te kiezen voor een oostwaartse ontsluiting wordt de verkeersstroom evenwichtiger verdeeld, wat onder andere in het belang voor een verkeersveilige afwikkeling van het langzame verkeer nabij de scholen. Er is gekozen voor een meer zuidelijke aantakking op de Middelweg. Dit zorgt voor een geringere verkeersbelasting van de Middelweg. Hierdoor wordt eveneens het landelijke karakter van de Middelweg geborgd. Met het voorliggende plan is de wegenstructuur zodanig dat sprake is van korte rechtstanden. Dit draagt bij aan een verkeersveilige inrichting van de wegen (versterkt de herkenbaarheid en kan ervoor zorgen dat weggebruikers onderling meer rekening met elkaar houden, alsmede het geldende snelheidsregime beter zullen respecteren) Recentelijk is de bouw van twee woningen aan de Middelweg mogelijk gemaakt. Dit is gedaan via het uitwerkingsplan "Middelweg ten zuiden van 1b, Moerkapelle", vastgesteld op 16 februari 2021. We hechten eraan te vermelden dat deze twee woningen een oostelijke ontsluiting niet onmogelijk hebben gemaakt. Integendeel, er is juist rekening gehouden met een eventuele oostelijke ontsluiting direct ten zuiden van deze twee percelen, zoals ook in de plantoelichting (paragraaf 3.1) staat aangegeven. In het uitwerkingsplan "Moerkapelle Oost, fase 3" wordt de deze locatie nu overigens een langzaam verkeersverbinding mogelijk gemaakt.	

		Deze twee woningen liggen –in tegenstelling tot wat de reclamant aangeeft- niet in het directe verlengde van de Koningsspil. Mede op basis van binnengekomen zienswijzen wordt er wel voor gekozen om de oostwaartse ontsluiting anders vorm te geven. Juist om de verkeersbelasting op de Sportweg te verminderen wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Deze komt te liggen direct ten noorden van de Sportweg en parallel aan de Sportweg om vervolgens aan te sluiten op de Middelweg. Aangezien deze aanpassing zorgt voor een aangepaste ruimtelijke inrichting van fase 3 en een aangepaste plangrens, zal het ontwerp-uitwerkingsplan "Moerkapelle Oost, fase 3" opnieuw ter inzage worden gelegd. De ingediende zienswijze is ingediend in reactie op ontwerp-bestemmingsplan "Moerkapelle-Oost, fase 4". Aangezien deze zienswijze betrekking heeft op de ontsluiting van Moerkapelle-Oost –welke in hoofdzaak in fase 3 ligt- wordt deze zienswijze ook opgenomen in de Nota van Beantwoording "Moerkapelle-Oost, fase 3". De ingediende zienswijze leidt derhalve niet tot een aanpassing van bestemmingsplan Moerkapelle-Oost fase 4. Het uitwerkingsplan Moerkapelle-Oost fase 3 wordt wel aangepast en wordt tevens in aangepaste vorm ter inzage gelegd met daarbij de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.
2.	Voorts is het voor de verkeersafhandeling van belang dat de Julianaweg verkeerskundig goed wordt aangepast richting industrieterrein (richting Bredeweg) en de Onderweg, c.q. 6e Tochtweg richting N457. We hopen en nemen aan dat met de gemeente Waddinxveen hierover bestuurlijk/ planologisch overleg is!	Wij nemen aan dat de Julianastraat wordt bedoeld, niet de Julianaweg. In bijlage 2 "Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling" bij het ontwerp-uitwerkingsplan Moerkapelle-Oost fase 3 wordt aangegeven dat de Julianastraat -voor het deel tussen de Nijverheidsstraat en de Middelweg- een verwachte totale intensiteit krijgt van circa 3000 motorvoertuigen. Het gaat hierbij om een toename van circa 1440 motorvoertuigen. Dit is voor de gemeente aanvaardbaar. Gelet op bovengenoemd rapport heeft de inrichting van de Julianastraat -inclusief de afweging over bijbehorende snelheidsregimes- de aandacht van de gemeente en zullen nader worden uitgewerkt, waar relevant in overleg met bewoners en belanghebbenden. Het is hierbij de intentie van de gemeente om dit deel van de Julianastraat in te richten als een 30km/h-weg. De gemeente heeft oog voor nadere verbeteringen ten aanzien van de verkeersafwikkeling

		In het rapport van Mobycon van april 2022 is ook nader gekeken naar de Julianastraat richting Waddinxveen. Dit onderzoek heeft laten zien dat vanaf 2030 de hoeveelheid verkeer op het oostelijk deel van de Julianastraat vanaf de komgrens zodanig groot is dat aanpassingen wenselijk zijn. Er vindt overleg plaats met de gemeente Waddinxveen hierover. Daarnaast maakt dit vraagstuk onderdeel uit van het gebiedspaspoort Moerkapelle om in dit traject nader te bekijken welke wensen m.b.t. het gebruik van deze route de inwoners van Moerkapelle hebben.
CONCLUSIE		
1.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan Moerkapelle-Oost fase 4. Paragraaf 3.12 (Verkeer) wordt geactualiseerd. Het ontwerp-uitwerkingsplan "Moerkapelle-Oost fase 3" wordt opnieuw ter inzage gelegd met daarin een verschuiving van de ontsluitingsweg aan de oostzijde.	
2.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het uitwerkingsplan en bestemmingsplan. Rapport Mobycon (dd april 2022) wordt toegevoegd als bijlage.	

*Nota van Beantwoording Zienswijzen (en Wijziging) Bestemmingsplan "Moerkapelle-Oost, fase 4", tevens ambtshalve reactie op zienswijzen ihkv ontwerp-
uitwerkingsplan "Moerkapelle-Oost, fase 3"*

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R2 – Particulier		E22.001943	13 mei 2022	16-05-2022
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1	De harde verkeersknip tussen fase 1/2 enerzijds en fase 3/4 anderszijds wordt gezien als een verstandige keuze, omdat tegemoet wordt gekomen aan de actuele verkeersproblemen in fase 1 en 2 van De Jonge Veenen. Wij roepen de gemeente op om aan deze keuze vast te houden		Dit sluit aan bij het gemeentelijke standpunt. Wij nemen dit ter kennisgeving aan.	
2	De keuze om al het autoverkeer van en naar de scholen en de voetbal via fase 3 naar de Sportweg te laten plaatsvinden gaat in de praktijk vollediger en dus beter werken als de inrichting rond de scholen en voetbal zodanig wordt vormgegeven dat ontsluiting alleen maar via zuidzijde (fase 3) plaatsvindt. De terreininrichting dient zodanig te zijn dat er aan de noordzijde van dit gebied geen toegangen meer uitkomen op de Koningsspil. Het is daarom belangrijk dat alle fiets- en wandelroutes (ook over de Koningsspil) qua toegang naar de scholen aansluiten op de zuidelijke ontsluiting van de scholen en voetbal, waarbij een noordelijke toegang ontbreekt. Een noordelijke toegang voor fietsers en voetgangers maakt het onbedoeld aantrekkelijk om schoolgaande kinderen alsnog met de auto aan de Koningsspilzijde af te zetten (valse kiss-and-ride). De huidige schetsmatige inrichting van de schoollocatie (bijlage 5 stedenbouwkundigplan pagina 69 en 71) voldoet hier niet aan. Deze inrichting is overigens vrij simpel aan te passen om een uitsluitend zuidelijke gelegen ontsluiting te realiseren. Wij verzoeken de gemeente het voorgaande te verwerken in de uitwerking van de terreininrichting rond de scholen en voetbal en ons hierbij te betrekken.		Het parkeerterrein bij de voetbal en de scholen is voor de auto alleen bereikbaar via fase 3. De scholen zijn wel goed bereikbaar voor het langzaam verkeer via fase 1 en 2. Deze keuze leidt tot een betere scheiding van het autoverkeer en langzaam verkeer richting de school waarmee beoogd is dat het aantrekkelijker wordt om te fiets of te voet naar school en sportpark te komen. Het veranderen van de terreininrichting op een manier dat langzaam verkeer onmogelijk tussen fase 1/2 en fase 3/4 kan bewegen is daarnaast praktisch niet/nauwelijks realiseerbaar. Bij de verdere uitwerking in de vorm van een inrichtingsplan zal de gemeente nader in gesprek gaan met bewoners en belanghebbenden. Dat zal gedaan worden in de vervolgfase en niet als onderdeel van de bestemmingsplan-/uitwerkingsplanprocedure.	
3	Het ontwerp uitwerkingsplan voorziet niet in akoestische berekeningen van mogelijke effecten als gevolg van de realisatie van fase 3-4 op de woningen in fase 1-2, waaronder onze woningen. Uitgaande van de eerder aangehaalde harde verkeersknip tussen fase 1-2 en fase 3-4 is dit onderzoek ook niet nodig omdat sprake is van een reductie van autoverkeer. Ingeval deze harde verkeersknip onverhoopt niet zou worden gerealiseerd, dan is het ontbreken van akoestisch onderzoek naar de effecten op de woningen in fase 1-2 een tekortkoming van dit		Het voor het uitwerkingsplan opgestelde akoestisch onderzoek gaat inderdaad alleen in op het wegverkeerslawaaï bij woningen in fase 3 van Jonge Veenen. Wij vinden het niet nodig om de toename van het verkeerslawaaï vanwege fase 3 en 4 in het omliggende gebied te laten onderzoeken, omdat op de wegen in dit gebied overwegend een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Deze wegen vallen buiten het regime van de Wet geluidhinder, waarmee er geen wettelijke plicht ligt. Vanuit het perspectief van de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening stellen wij vast dat de fasen 3 en 4 hoogstens een verdubbeling van het verkeer op de omliggende wegen zullen geven. Deze verdubbeling van het verkeer geeft een toename	

*Nota van Beantwoording Zienswijzen (en Wijziging) Bestemmingsplan "Moerkapelle-Oost, fase 4", tevens ambtshalve reactie op zienswijzen ihkv ontwerp-
uitwerkingsplan "Moerkapelle-Oost, fase 3"*

	uitwerkingsplan.	van het wegverkeerslawaaï met 3 dB. Het betreft daarbij zowel 3 dB op straatniveau als 3 dB op de gevel. Deze situatie is echter niet aan de orde aangezien fase 3 en 4 niet ontsluiten via fase 1 en 2. Een dergelijke toename is niet met het menselijk oor waarneembaar. Wij achten daarmee een nader akoestisch onderzoek overbodig.
4	Bij het uitwerkingsplan voor fase 3 is een bijlage 04 verkeersberekening-jonge-veenen-fase- 3 gevoegd, waarin een alternatieve oplossing is beschreven voor een gedeeltelijke verkeersafwikkeling van fase 3 via de Koningsspil. Wij vinden dit alternatief een slecht plan omdat het geen oplossing biedt voor de actuele verkeersproblemen op de Koningsspil. Ook hebben wij twijfels over de in het onderzoek gepresenteerde verkeerscijfers, temeer omdat de verkeersmetingen in september 2021 zijn uitgevoerd onder de bijzondere COVID-omstandigheden en daarmee niet representatief zijn voor een reguliere situatie. Verder gaat dit onderzoek alleen maar uit van verkeerstechnische analyses (hoeveel motorvoertuigen passen er op een weg). Maatgevende effecten als geluidbelasting op woningen in het plangebied worden in het geheel niet bij de analyse betrokken. Dat wringt omdat in de planvoorbereiding voor fase 2 is gebleken dat het aantal motorvoertuigen gelimiteerd wordt door de toegestane geluidbelastingen op woongevels en als afgeleide daarvan de toegestane binnenniveaus qua geluid. De conclusies uit het rapport zijn derhalve niet bruikbaar om te worden toegepast. Wij zijn dan ook verheugd dat de gemeente in haar vragen en antwoorden naar aanleiding van de informatie avond van 14 december 2021 helder en eenduidig heeft aangegeven dat zij het onderzochte alternatief voor een gedeeltelijke verkeersafwikkeling van fase 3 via de Koningsspil niet overneemt en de planvoorbereiding voor fase 3 continueert op basis van de thans ingezette oplossingsrichting met een harde verkeersknip tussen fase 1-2 en fase 3-4. Wij vinden dat een verstandig besluit.	Het alternatief met een gedeeltelijke verkeersafwikkeling via de Koningsspil wordt niet gekozen door de gemeente. Het standpunt van de reclamant sluit aan bij het standpunt van de gemeente. Het feit dat de tellingen hebben plaatsgevonden ten tijde van de COVID-pandemie valt buiten de beïnvloedingssfeer van de gemeente. Desalniettemin heeft de gemeente via de tellingen een inspanning gepleegd om –de COVID-pandemie ten spijt- een zo goed mogelijk inzicht in de situatie te verkrijgen. Uit de Mobiliteitsrapporten van Google, waarin per gemeente is aangegeven wat de verandering in mobiliteit is van een dag ten opzichte van voor corona, blijkt dat er ten tijde van de verkeerstellingen gemiddeld 5-10% minder bezoeken werden afgelegd aan locaties als werk, winkels, supermarkten, parken etc.. Gezien de relatief lage intensiteiten op de Julianastraat zullen de afwijkingen minimaal zijn. Volledigheidshalve hechten wij eraan te vermelden dat in bijlage 16 "Akoestisch onderzoek wegverkeer" bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de geluidsniveaus voldoen. Als input voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van modelgegevens van de Omgevingsdienst Midden-Holland (niet van tellingen). Zie verder ook de beantwoording bij het voorgaande punt. Verder nemen wij het standpunt van de reclamant ter kennisgeving aan.
CONCLUSIE		
1. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

Nota van Beantwoording Zienswijzen (en Wijziging) Bestemmingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 4”, tevens ambtshalve reactie op zienswijzen ihkv ontwerp-
uitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 3”

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R3 – V.V. Moerkapelle		E22.002001	17 mei 2022	17 mei 2022
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1	In het stedenbouwkundig ontwerp is een nieuwe locatie opgenomen voor de papiercontainer die momenteel bij de voetbalvereniging staat. In de verbeelding en planregels is deze papiercontainer niet expliciet opgenomen. Gevraagd wordt om dit alsnog op te nemen.		Het plaatsen van deze papiercontainer is inderdaad niet generiek mogelijk gemaakt in het ontwerp-bestemmingsplan. De plaatsing van de papiercontainer –mits niet groter dan de bestaande maten- is akkoord. Er zal daarom een via een aanduiding op de verbeelding en een vermelding in de planregels een mogelijkheid wordt opgenomen om deze papiercontainer planologisch mogelijk te maken.	
CONCLUSIE				
1. Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan “Moerkapelle-Oost fase 4”.				
Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R4 – Belangenvereniging Sportweg-Julianastraat- Middelweg		I22.001375/ I22.001376/ E22.002003 (in drievoud ingediend)	18 mei 2022	18 mei 2022
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Uit de verkeersstudie die de Belangenvereniging heeft laten uitvoeren door HGCA B.V. blijkt reeds dat ontsluiting via de Koningsspil niet alleen de betere, maar ook de goedkopere optie is. De rapportage van dit verkeersonderzoek is volledigheidshalve bijgevoegd (bijlage 3). De conclusies van de verkeersstudie zijn glashelder en tonen aan dat het college in redelijkheid niet tot de keuze heeft kunnen komen om te ontsluiten via de Sportweg Middelweg Julianastraat.		De keuze voor de wijze van ontsluiten wordt aangegeven in paragraaf 3.12 van de plantoelichting. <i>Bij de nadere uitwerking van de plannen is erop basis van diverse onderzoeken^{1,2,3,4} voor gekozen om de extra ontsluiting voor fase 3 niet rechtstreeks, maar via de Sportweg op de Middelweg aan te sluiten. De keuze voor de ontsluiting aan de oostzijde van fase 3 is tweeledig. Enerzijds wordt beoogd de intensiteiten op de Koningsspil ter hoogte van de Blokvang te beperken en anderzijds de verkeersstromen richting de school te scheiden. Met een ontsluiting aan de oostzijde blijft de intensiteit op de Koningsspil ter hoogte van de Blokvang onder de grens van wat acceptabel is aan hoeveelheid verkeer op deze weg. Met de ontsluiting van de school aan de oostzijde kan een scheiding gemaakt worden tussen de verkeersstromen richting de school. De Koningsspil wordt daarmee veel aantrekkelijker voor langzaam verkeer (fiets en voet). Hierdoor zullen naar verwachting ook meer ouders/kinderen de fiets gaan nemen, waardoor de verkeersveiligheid wordt vergroot en het aantal autobewegingen vanuit de wijk omlaag gaat.</i> Dit is in onze optiek een heldere argumentatie. Mede op basis van binnengekomen zienswijzen –en gesprekken hieruit voortvloeiend- wordt er wel voor gekozen om de oostwaartse ontsluiting anders vorm te geven. Om de	

Nota van Beantwoording Zienswijzen (en Wijziging) Bestemmingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 4”, tevens ambtshalve reactie op zienswijzen ihkv ontwerp-uitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 3”

		verkeersbelasting op de Sportweg te verminderen –wat een wezenlijk onderdeel is van de bezwaren van de reclamant- wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Deze komt te liggen direct ten noorden van de Sportweg en parallel aan de Sportweg om vervolgens aan te sluiten op de Middelweg. Aangezien deze aanpassing zorgt voor een aangepaste ruimtelijke inrichting van fase 3 en een aangepaste plangrens, zal het ontwerp-uitwerkingsplan “Moerkapelle Oost, fase 3” opnieuw ter inzage worden gelegd.
2	Het door het college gebruikte verkeersonderzoek van DTV is van 8 april 2020 en derhalve achterhaald. Dit blijkt uit de rapportage van HGCA B.V. Daarbij wordt uitgegaan van algemene waarden uit 2018 (!!) voor wat betreft de intensiteit van het gebruik van de Julianastraat en Middelweg. Het verkeersonderzoek kan derhalve niet worden gebruikt als adequate onderbouwing voor het ontwerpplan voor fase 3.	Het feit dat er onderzoeken bestaan die reeds enkele jaren oud zijn, houdt verband met de duur van het planvormingsproces. Gedurende het planvormingsproces hebben er juist diverse nieuwe tellingen plaatsgevonden in de omgeving van het plangebied uit oogpunt van zorgvuldigheid en actualiteit. Voor het laatste onderzoek van Mobycon specifiek gericht op de ontsluiting via de Sportweg, Middelweg, Julianastraat is gebruik gemaakt van tellingen uit 2022.
3	Voorts is de input van en het overleg met de omwonenden niet meegenomen in de belangenafweging. In het verslag van 5 november 2021 wordt reeds gesteld dat het verkeer van fase 3, de scholen en het voetbalveld via de Sportweg zal worden ontsloten, terwijl er toen nog volop overleg plaatsvond tussen de gemeente en de betrokkenen. Mobycon heeft zelfs aangegeven dat de optie om fase 3 (gedeeltelijk) te ontsluiten via de Koningsspil niet is onderzocht. Hiermee handelt het college in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.	Er hebben diverse overleggen plaatsgevonden met de omwonenden. De input uit deze overleggen is meegenomen in het ontwerp van de ontsluiting van het plangebied. Uiteindelijk heeft dit participatietraject geleid tot een ontsluiting van het plangebied via de Middelweg en Julianastraat en niet via de Sportweg. In de memo van DTV Consultants van 25 november 2021 is een knip in fase 3 nader onderzocht.
4	Daarnaast handelt het college in strijd met het motiveringsbeginsel, omdat onjuist, dan wel onvoldoende is gemotiveerd waarom het voorgedragen alternatief niet te verkiezen is. Wanneer het alternatief überhaupt niet onderzocht wordt, kan het college niet zomaar stellen dat het alternatief niet verkozen kan worden.	Zie beantwoording onder 1)
5	Ook zijn de veiligheidssituatie en de gevolgen van de ontsluiting voor de Sportweg niet in kaart gebracht. Zoals hierboven reeds aangegeven zal de ontsluiting zorgen voor verkeershinder in de vorm van verkeersontstoppingen, verkeersonveiligheid, overlast voor de bewoners en nadelige gevolgen voor het milieu. Daarbij is de populatie	Zie beantwoording onder 1)

	van de bewoners van de Sportweg niet in kaart gebracht en zijn de eventuele gevaren voor de omwonenden en (vooral) kleine kinderen ook niet onderzocht en/of afgewogen.	
6	De Julianastraat is een smalle straat, waar veel vrachtverkeer rijdt, (mede) veroorzaakt door bedrijven als De Winter Logistics en Ajuin B.V., maar ook door verderop gelegen bedrijven. Gezien het feit dat de Julianastraat zo smal is, is het al praktisch onmogelijk voor een vrachtwagen en een personenauto om elkaar te passeren, laat staan hoe dit zal zijn voor twee vrachtwagens!	In bijlage 2 "Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling" bij het ontwerp-uitwerkingsplan Moerkapelle-Oost fase 3 wordt aangegeven dat de Julianastraat -voor het deel tussen de Nijverheidsstraat en de Middelweg- een verwachte totale intensiteit krijgt van circa 3000 motorvoertuigen. Het gaat hierbij om een toename van circa 1440 motorvoertuigen. Dit is voor de gemeente aanvaardbaar. Gelet op bovengenoemd rapport heeft de inrichting van de Julianastraat inclusief de afweging over bijbehorende snelheidsregimes de aandacht van de gemeente en zullen nader worden uitgewerkt, waar relevant in overleg met bewoners en belanghebbenden. Het is hierbij de intentie van de gemeente om dit deel van de Julianastraat in te richten als een 30km/h-weg. De voorliggende planontwikkeling leidt niet tot een wezenlijke toename van het vrachtverkeer op de Julianastraat. De geschetste probleemsituatie van het passeren van twee vrachtwagens verschilt hierdoor niet met de bestaande situatie aan de Julianastraat.
7	Toename van autoverkeer op de Julianastraat door ontsluiting via de Sportweg-Middelweg-Julianastraat zal leiden tot verkeershinder, bijvoorbeeld in de vorm van verkeersontstoppingen, verkeersonveiligheid en overlast voor de bewoners van de Julianastraat. De verkeersontstoppingen zullen ontstaan wanneer er vanuit één richting een vrachtwagen aan komt rijden, terwijl vanuit de andere richting een andere vrachtwagen óf personenauto wil passeren. Zoals hierboven reeds aangegeven is het onmogelijk voor een vrachtwagen en een personenauto/vrachtwagen om elkaar te passeren. Wanneer deze twee voertuigen elkaar willen passeren zal één van de twee voertuigen dus moeten wachten, wat zal zorgen voor verkeersontstoppingen en vertragingen. Deze verkeersontstoppingen zullen zorgen voor overlast, omdat de bewoners van de Julianastraat constant files met stilstaande voertuigen mét draaiende motoren voor de deur hebben staan. Deze filevorming heeft daarnaast dus ook nadelige gevolgen voor het milieu! De verkeersonveiligheid zit hem in	Zie beantwoording onder 6)

	het feit dat de toename van de hoeveelheid autoverkeer op de Julianastraat ervoor zal zorgen dat fietsers en voetgangers zich minder veilig kunnen bewegen, onder andere vanwege de filevorming.	
8	Voor zover het college stelt dat de Julianastraat verbreed zal worden, stelt de Belangenvereniging dat slechts sprake is van een lokale verbredening ter hoogte van de aansluiting van de Middelweg. Het resterende wegvak tussen de Middelweg behoudt de huidige breedte van 4,80 meter. Dit is het minimaal noodzakelijke profiel voor twee standaard erftoegangswegen met tweerichtingsverkeer en is gebaseerd op de mogelijkheid voor twee personenauto's om elkaar te kunnen passeren. Echter, zoals hierboven reeds aangegeven, is er een grote hoeveelheid vrachtverkeer aanwezig op de Julianastraat. Op de Julianastraat ten oosten van de Middelweg heeft de weg zelfs een breedte van slechts 4 meter, terwijl ook hier het verkeersaanbod toeneemt. Voorts maakt de Julianastraat onderdeel uit van het gemeentelijke routenetwerk landbouwverkeer, wat de noodzaak versterkt om de Julianastraat te verbreden, omdat landbouwvoertuigen en motorvoertuigen elkaar anders niet veilig kunnen passeren. Derhalve zal een plaatselijke verbreding onvoldoende zijn om verkeershinder tegen te gaan.	Zie beantwoording onder 6) Het deel van de Julianastraat ter hoogte van de Middelweg zal verbreed worden naar 5,5 meter. Het deel van de Julianastraat ten oosten van de Middelweg zal nader beschouwd worden in het kader van het op te stellen Gebiedspaspoort Moerkapelle.
9	Ook is geen rekening gehouden met de (verkeers)effecten van de nieuw gerealiseerde aanpassingen in Waddinxveen. Met de doortrekking van de Vredenburglaan/N457 is een nieuwe verbinding ontstaan met de Julianastraat. In de autonome situatie (2030) wordt op de Julianastraat een verkeersintensiteit verwacht van 2320 motorvoertuigen per etmaal. In deze prognose is echter nog geen rekening gehouden met de tweede ontsluiting van de Jonge Veenen op de Julianastraat. Met de ontsluiting van fase 3 op de Julianastraat zal de verkeersdruk op de Julianastraat dus toenemen tot 3468 tot 4420 (!!) motorvoertuigen per etmaal, terwijl de gemeente zelf heeft aangegeven dat een verkeersdruk boven de 4000 motorvoertuigen per etmaal te hoog is en hierbij een vergelijkbare situatie zal ontstaan als op de Koningsspil.	In het rapport van Mobycon van april 2022 is ook nader gekeken naar de Julianastraat richting Waddinxveen. Dit onderzoek heeft laten zien dat vanaf 2030 de hoeveelheid verkeer op het oostelijk deel van de Julianastraat vanaf de komgrens zodanig groot is dat er aanpassingen gewenst zijn (paragraaf 3.2). Er vindt overleg plaats met de gemeente Waddinxveen hierover. Daarnaast maakt dit vraagstuk onderdeel uit van het gebiedspaspoort om in dit traject nader te bekijken welke wensen met betrekking tot het gebruik van deze route de inwoners van Moerkapelle hebben.

*Nota van Beantwoording Zienswijzen (en Wijziging) Bestemmingsplan "Moerkapelle-Oost, fase 4", tevens ambtshalve reactie op zienswijzen ihkv ontwerp-
uitwerkingsplan "Moerkapelle-Oost, fase 3"*

10	Ook de stikstof situatie die het college schetst kan in redelijkheid niet dienen als onderbouwing voor het ontwerpplan. De situatie gaat niet alleen uit van algemene uitgangspunten, maar is daarnaast verouderd en geeft geen blijk van een zorgvuldige berekening. Daarbij is onvoldoende rekening gehouden met de relatie tot het industrieterrein en de uitstoot die dit terrein met zich meebrengt.	De Aeriusberekening voldoet aan de nu geldende beleidsregels die het bevoegd gezag stelt aan stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De ODMH heeft deze berekening getoetst en akkoord bevonden. De zienswijze is geen aanleiding de conclusie bij te stellen. De uitstoot van het industrieterrein valt buiten het plangebied en hoeft daarom niet in de Aeriusberekening te worden meegenomen.
11	Voorts is geen invulling gegeven aan de zorgplicht voor de bescherming van beschermde diersoorten en is ook geen plan van herbeplanting opgesteld, die ervoor zou moeten zorgen dat verjaagde diersoorten in het gebied kunnen terugkeren. Ook is geen onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van vleermuizen in het gebied, terwijl deze regelmatig worden gespot. Derhalve zijn de ecologische gevolgen n maatregelen onvoldoende in kaart gebracht en is aldus opnieuw sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.	Het onderzoek naar soortenbescherming is door de ODMH beoordeeld en voldoende bevonden. Het onderzoek is voorts door het bevoegd gezag Omgevingsdienst Haaglanden (ODH) beoordeeld in het kader van de aanvraag voor een ontheffing soortenbescherming voor rugstreeppad. In de uiteindelijke ontheffing die het project krijgt, neemt ODH zorgplichtmaatregelen op. Dat is standaardprocedure. De Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid (OZHZ) houdt toezicht op het correct naleven van de voorschriften in de ontheffing. Indien zorgen overblijven over het correct handelen in verband met de Wet natuurbescherming, dan moet de indiener van de zienswijze een handhavingsverzoek bij OZHZ indienen. De gemeente Zuidplas is in deze geen bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming. Het onderzoek is voldoende voor de Wro-procedure.
12	Uit het bovenstaande kan niet anders dan worden geconcludeerd dat het college haar (ontwerp)plan niet zorgvuldig heeft voorbereid en onjuist, dan wel onvoldoende heeft gemotiveerd. De schending van zowel het zorgvuldigheids- als het motiveringsbeginsel brengen met zich mee dat het (ontwerp)plan in zijn huidige vorm in redelijkheid niet in stand kan blijven.	Uit het bovenstaande blijkt juist dat er sprake is van een juiste en zorgvuldige planvoorbereiding.
13	In het Uitwerkingsplan Moerkapelle-Oost, fase 3, geeft het college de gronden waarop is gekozen voor de ontwikkeling van fase 3 zoals deze nu gepland staat. Aan de hand van de Ladder voor Duurzame verstedelijking wordt door het college gesteld dat er onvoldoende ruimte is binnen het stedelijk gebied om woningbouw te realiseren. Echter, deze stelling is niet nader gemotiveerd en daarnaast is ook niet gekeken of er binnen de bestaande bebouwing deelgebieden zijn waar woningbouw zou kunnen worden gerealiseerd, terwijl dit wel is vereist door de Ladder voor Duurzame verstedelijking. Daarbij is door het college geen afweging gemaakt omtrent de keuze om deze polder te gebruiken voor woningbouw, terwijl de groene strook in het verlengde van Bentwoud een onderdeel is van een belangrijke groene zone.	De Ladder voor Duurzame Verstedelijking (Bro art 3.1.6) geeft aan dat indien het bestemmingsplan een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering moet worden gegeven waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De gemeente Zuidplas heeft bij herhaling gemotiveerd waarom en hoe deze locatie het best aangewend kan worden voor woningbouw. De locatie Moerkapelle-Oost is reeds opgenomen in het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplaspolder (dd 2006), het bestemmingsplan Zuidplas-Noord (dd 2009), de Structuurvisie Zuidplas 2030 (dd 2012) en de Omgevingsvisie Zuidplas 2040 (dd 2021). De gemeente Zuidplas acht het daarbij niet wenselijk om de beoogde woningbouwaantallen – welke regionaal zijn afgestemd- binnen het bestaande dorpsgebied op te vangen. Het totale aantal woningen (circa 550) zou een te zware inbreuk plegen op het dorpse karakter van

		Moerkapelle. Dit zou immer verdere verdichting danwel hoogbouw impliceren. Dit acht de gemeente niet wenselijk. Het is een bewuste keuze geweest om het dorpsoppervlak van Moerkapelle uit te breiden. Dit is gebeurd in afstemming en met akkoord van de betrokken overheden.
14	Met betrekking tot het omgevingsbeleid worden wel kaders gesteld, maar slechts in algemene termen. Dit terwijl er sprake is van een transformatie in het gebied, waarbij strenge eisen worden gesteld om te voldoen aan de uitgangspunten en het omgevingsbeleid van de provincie. Die contouren zijn reeds geschetst en ingevuld bij de inwerkingtreding en realisatie van fase 1 en 2, welke nu met name wat de ontsluiting betreft worden aangepast. Daardoor is niet aan de eisen die gesteld zijn voldaan.	Ter plaatse is op grond van de Omgevingsverordening van de Provincie Zuid-Holland beschermingscategorie 3 (buitengebied) van toepassing. Hierbij is het onder voorwaarden mogelijk om te gebieden te transformeren. In de motivering dient onder andere aandacht besteed te worden aan: - de openheid en de structuur van het landschap en de vergezichten daarin; - de relatie tussen stad en buitengebied en het onderscheid daartussen; - het groene karakter, het type functies en de kenmerkende verschijningsvormen van het landschap; - de herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis van het landschap. Het stedenbouwkundig plan besteed uitvoerig aandacht aan deze aspecten. Volledigheidshalve merken we tevens op dat de Provincie Zuid-Holland geen inhoudelijke opmerkingen heeft gemaakt ten aanzien van dit plan.
15	In de Woonvisie Zuidplas en Omgevingsvisie Zuidplas 2040 staat geen woonverdeling in het desbetreffende gebied, terwijl dit wel relevant is. Het ontbreken van een dergelijke verdeling heeft tot gevolg dat de uitgangspunten nader bestudeerd en de uitwerking getoetst moeten worden aan de visie. Daarbij is de ontwikkeling van deze uitbreiding in strijd met het uitgangspunt om Moerkapelle kleinschalig en overwegend agrarisch te houden. De ontwikkeling van fase 3 staat haaks op dit uitgangspunt.	Een verdeling naar woningtypen binnen dit project maakt onderdeel uit van de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de projectontwikkelaar. Door het maken van afspraken per project kan flexibel en adequaat worden ingespeeld op de actuele woningbehoefte. Het verankeren van woonverdelingen in Woonvisie en/of Omgevingsvisie een zekere mate van inflexibiliteit veroorzaken. Dit is voor de gemeente Zuidplas niet gewenst. Volledigheidshalve merken we op dat de ontwikkeling van De Jonge Veenen zowel past binnen de uitgangspunten van de Woonvisie Zuidplas als binnen de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Zuidplas 2040.
16	Verder is er veel over de verkeerssituatie bepaald. Hieromtrent het navolgende. In het uitwerkingsplan wordt gesteld dat de bouw van circa 500 woningen logischerwijs een grote impact heeft op Moerkapelle. Echter, in dit plan wordt ook gesteld dat de ontsluiting en bereikbaarheid van Moerkapelle in de huidige situatie al leidt tot knelpunten. Moerkapelle heeft, via de Bredeweg, nog maar één verbinding met het hoofdwegennet. In het Verkeerscirculatieplan Moerkapelle wordt de conclusie getrokken dat de beste oplossing is:	Ook in het Verkeerscirculatieplan staat de mogelijkheid van een oostelijke ontsluiting (paragraaf 3.12 van de plantoelichting). De afweging rondom de specifieke ligging van deze oostelijke ontsluiting wordt gemaakt in het uitwerkingsplan Moerkapelle-Oost fase 3. Mede op basis van binnengekomen zienswijzen wordt er wel voor gekozen om de oostwaartse ontsluiting anders vorm te geven. Juist om de verkeersbelasting op de Sportweg te verminderen wordt een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd. Deze komt te liggen direct ten

	het aansluiten van zowel de Jonkheer van der Welstraat als de Raadhuisstraat. In combinatie met de Moerdijkstraat/Oranjestraat zijn er dan drie verbindingen tussen de Jonge Veenen en het bestaande dorp. In het Verkeerscirculatieplan wordt geconcludeerd dat de Jonge Veenen voor alle verkeer via zowel de Raadhuisstraat en de Jonkheer van der Welstraat (en de Oanjestraat/Moerdijkstraat) wordt ontsloten. Pas tijdens de uitwerking van de plannen is ervoor gekozen om de extra ontsluiting voor fase 3 via de Sportweg op de Middelweg te laten aansluiten. Er wordt dus afgeweken van de eerdere uitgangspunten door de extra ontsluiting via de Sportweg, wat niet noodzakelijk en zelfs ongewenst is. Bovendien zijn er meerdere alternatieven. Wij bestrijden het punt van het college dat de intensiteit op de Sportweg, Middelweg en de Julianastraat ruim onder de voorkeurswaarde voor veiligheid voor fietsers en voetgangers blijft, door het ingebrachte uitwerkingsplan en de constatering dat er geen tot onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen voor de Sportweg en met name de bewoners daarvan.	noorden van de Sportweg en parallel aan de Sportweg om vervolgens aan te sluiten op de Middelweg. Aangezien deze aanpassing zorgt voor een aangepaste ruimtelijke inrichting van fase 3 en een aangepaste plangrens, zal het ontwerp-uitwerkingsplan "Moerkapelle Oost, fase 3" opnieuw ter inzage worden gelegd.
17	Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Door middel van toetsing aan het Besluit Milieueffectrapportage wordt getoetst of het plan of besluit voorziet in, of een kader vormt voor, activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Een plan of besluit kan direct m.e.r.-plichtig zijn, maar kunnen ook aanleiding geven voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling. Uit onderdeel D, categorie 11.2 van het Besluit Milieueffectrapportage blijkt dat vormvrije m.e.r.-beoordeling is vereist voor het bouwen van circa 550 woningen. Volgens het college blijkt uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling dat er geen significante milieueffecten optreden als gevolg van het gehele plan. Hier is sprake van een onjuiste dan wel onvoldoende motivering. Er wordt namelijk niet uitgelegd hoe uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat er geen significante milieueffecten optreden als gevolg van het gehele plan. Dit is wel het geval, want met name (percelen bestemd voor) akkerbouw verdwijnt. Dit is ook in strijd met de omgevingsvisie van 2020.	Er is geen strijdigheid met de Omgevingsvisie Zuidplas 2040. In de Omgevingsvisie is het gebied van De Jonge Veenen geheel als bestaand dorpsgebied opgenomen. Bij een nieuw bestemmingsplan /uitwerkingsplan is het in dit geval niet nodig om opnieuw een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen, aangezien voor het gehele gebied al een m.e.r.-beoordelingsbesluit is genomen. Deze is te vinden via: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.1892.UPMkpOostfase1-Va01/b_NL.IMRO.1892.UPMkpOostfase1-Va01_tb5.pdf Het gaat hierbij om blz 85 en verder van dit document. In het onderdeel 'bestaand grondgebruik' in het genomen m.e.r.-beoordelingsbesluit staat de onderbouwing voor het verdwijnen van akkerbouwpercelen. <i>"Binnen het plangebied van Moerkapelle-Oost is op dit moment landbouwgrond aanwezig. Dit wordt gebruikt voor akkerbouw en veeteelt. Daarnaast is er glastuinbouw in het gebied. In de Nota Ruimte is de Zuidplaspolder aangewezen als één van de tien landbouwontwikkelingsgebieden waar in het kader van herstructurering bedrijven uit bestaande verouderde glastuinbouwgebieden naartoe moeten worden verplaatst.</i>

	<i>Moerkapelle-Oost moet gezien worden als een onderdeel van de Zuidplas ontwikkeling. De landbouw en glastuinbouw gebieden worden dus verplaatst of stoppen om bedrijfseconomische redenen. In de regio is behoefte aan meer concentratie van de glastuinbouw. Er is daardoor geen tekort aan landbouwgronden in de regio."</i> Daarnaast is dit onderdeel besproken in 'Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied': <i>"De natuurlijke hulpbron van het gebied is akkerbouw en glastuinbouw. Deze hulpbronnen worden geconcentreerd in een landbouwonwikkelingsgebied in de Zuidplas (voor zover de economische situatie dat toelaat)."</i> Dit toont aan dat er geen significant milieueffect is van het gehele plan, omdat de landbouwgebieden worden verplaatst of de bedrijven stoppen om bedrijfseconomische redenen.
CONCLUSIE	
1.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan Moerkapelle-Oost fase 4. Paragraaf 3.12 (Verkeer) wordt geactualiseerd. Het ontwerp-uitwerkingsplan "Moerkapelle-Oost fase 3" wordt opnieuw ter inzage gelegd met daarin een verschuiving van de ontsluitingsweg aan de oostzijde
2.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
3.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
4.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan Moerkapelle-Oost fase 4. Paragraaf 3.12 (Verkeer) wordt geactualiseerd. Het ontwerp-uitwerkingsplan "Moerkapelle-Oost fase 3" wordt opnieuw ter inzage gelegd met daarin een verschuiving van de ontsluitingsweg aan de oostzijde
5.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan Moerkapelle-Oost fase 4. Paragraaf 3.12 (Verkeer) wordt geactualiseerd. Het ontwerp-uitwerkingsplan "Moerkapelle-Oost fase 3" wordt opnieuw ter inzage gelegd met daarin een verschuiving van de ontsluitingsweg aan de oostzijde
6.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
7.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
8.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
9.	Deze reactie leidt tot aanpassing van het uitwerkingsplan en bestemmingsplan. Rapport Mobycon (dd april 2022) wordt toegevoegd als bijlage.
10.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
11.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
12.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
13.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
14.	Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.

15. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.			
16. Deze reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan Moerkapelle-Oost fase 4. Paragraaf 3.12 (Verkeer) wordt geactualiseerd. Het ontwerp-uitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost fase 3” wordt opnieuw ter inzage gelegd met daarin een verschuiving van de ontsluitingsweg aan de oostzijde			
17. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.			
Nummer		Nummer gemeente	
R5 – Pipeline Control		I22.001325	
Datum indiening		Datum binnenkomst gemeente	
16 mei 2022		16 mei 2022	
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Tegen het plangebied aan ligt langs de Middelweg en de Groote Duikertocht een kooldioxideleiding (CO2-leiding) van OCAP. Het is belangrijk dat deze leiding ongestoord blijft liggen tijdens en na de werkzaamheden. Hiervoor is de regeling Wet informatie-uitwisseling boven en ondergrondse netten en netwerken (WIBON) van toepassing. Hiervoor vragen wij als beheerders aandacht bij het ontwikkelen van de plannen, transportroutes enzovoorts.	Uit nader contact tussen gemeente en reclamant is gebleken dat de OCAP-leiding niet ligt binnen het plangebied van uitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost, fase 3”. De leiding ligt op voldoende afstand van het plangebied zodat het opnemen van een dubbelbestemming voor deze leiding evenmin aan de orde is. Ook een externe veiligheidscontour is niet aan de orde. De gemeente zal in de uitvoering van het plan De Jonge Veenen rekening houden met deze leiding, opdat de leiding ongestoord blijft liggen.	
CONCLUSIE			
1. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.			

Nummer		Nummer gemeente	
R6 – Particulier		I22.001360	
Datum indiening		Datum binnenkomst gemeente	
18 mei 2022		18 mei 2022	
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Bij de huidige omvang van de scholen aan de Windvaan is er tijdens haal- en brengmomenten een groot verkeersaanbod van autoverkeer, voetgangers en fietsers. Dit zijn enkele piekmomenten per dag die leiden tot onveilige verkeerssituaties en overlast voor omwonenden. Door in het ontwerp van het nieuwe schoolplein hiermee rekening te houden kan de verkeersveiligheid vergroot worden en overlast voor omwonenden verminderd worden. In het ontwerpbestemmingsplan worden oplossingen beschreven voor het terugdringen van het autoverkeer op de Koningsspil. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid ten aanzien van voetgangers en fietsers en het terugdringen van de overlast veroorzaakt door het gedrag	(red: de link waarnaar verwezen wordt in de zienswijze werkt niet meer; het betreft https://youtu.be/g0vAM6n0_wo) De problematiek onderschrijven wij in grote lijnen. Wij nemen dit deel van de zienswijze ter kennisgeving aan.	

	van (wachtende) ouders worden nog onvoldoende oplossingen beschreven. De situatie nu: 1. Wachtende ouders staan met (bak) fiets op de rijbaan van de Koningsspil op hun kinderen te wachten, belemmeren het uitzicht op overstekende kinderen en belemmeren de doorstroming van het verkeer, 2. Sommige ouders die lopend de kinderen halen en brengen lopen kriskras over de rijbaan zonder de verkeersregels in acht te nemen, 3. De toegang tot de in- en uitgang van het parkeerhofje met de ingang tussen Koningsspil 65 en 67 wordt belemmerd door wachtende ouders op de stoep en overstekende voetgangers en fietsers, 4. De toegang tot de in- en uitgang van het parkeerhofje wordt belemmerd doordat fietsers ter hoogte van deze in- en uitgang op de rijbaan van de Koningsspil op hun fiets stappen of de stoep bij het schoolplein afrijden. 5. Het parkeerhofje wordt bij drukte gebruikt door auto's van parkerende ouders. Hierop is het hofje niet ontworpen en dit leidt tot onveilige situaties voor voetgangers die lopend het parkeerhofje oversteken. Voorbeeld op YouTube met deze punten: https://bit.ly/3lcmf5l Niet vergeten mag worden dat het aantal (wachtende) ouders en fietsers nog aanzienlijk zal toenemen door de uitbreiding van de school met 9 10 klaslokalen. Door bij het ontwerp van het nieuwe schoolplein rekening te houden met deze problematiek kan aan deze bezwaren tegemoet worden gekomen.	
2	Denkrichting: 1. Meerdere, duidelijk gemarkeerde en gedimensioneerde in- en uitgangen aan drie zijden van het schoolplein richting verschillende aan- en afvoerroutes voor fietsers en voetgangers, 2. Verspreiden van fietsenstallingen op het schoolplein over de verschillende in- en uitgangen om het aantal verkeersbewegingen van fietsers te spreiden over de aan- en afvoerroutes,	De voorstellen zijn gericht op inrichtingsaspecten die buiten de beïnvloedingssfeer van het bestemmingsplan vallen, maar bepaald worden in een inrichtingsplan. Het bestemmingsplan is erop gericht om –met een zekere mate van flexibiliteit– de kaders voor de ontwikkeling in hoofdlijnen te regelen. De feitelijke invulling op detailniveau in het inrichtingsplan volgt ondermeer ten tijde van de vergunningverlening en de feitelijke uitvoering.

3. Duidelijk gemarkeerde zones op het schoolplein bij de in- en uitgangen voor de wachtende ouders, 4. Langs de Koningsspil een dichtbegroeide groenzone of haag situeren om het zicht op fietsen voor omwonenden te beperken, 5. In het ontwerp van het schoolplein elementen opnemen die wachtende ouders stimuleren op het schoolplein te wachten in plaats van op de stoep en op de rijbaan van de Koningsspil, 6. Voorzieningen en/of verkeersmaatregelen op de Koningsspil om te voorkomen dat de Koningsspil en omgeving als Kiss & Ride zone gebruikt worden door ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen, 7. Geen in- en uitgangen vanaf het schoolplein aan de Koningsspil tegenover of nabij de in- en uitrit voor het parkeerhofje tussen Koningsspil 65 en 67. Naar aanleiding van het voorgaande verzoek ik u met inachtneming van deze zienswijze rekening te houden met de geschetste problematiek bij het ontwerp van het nieuwe schoolplein en de inrichting van de openbare ruimte. Ook verzoek ik het ontwerp van het schoolplein te bespreken met mij en andere buurtbewoners voordat het ontwerp definitief wordt.	Wij nemen uw voorstellen/denkrichtingen mee bij de nadere uitwerking van de inrichting van het nieuwe schoolplein en de openbare ruimte bij het inrichtingsplan. Wij treden hierover nader in contact met bewoners en belanghebbenden.
CONCLUSIE	
1. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.	
2. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.	

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R7 – Particulier		I22.001361	18 mei 2022	18 mei 2022
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1	Uit de op de gemeentewebsite gepubliceerde documenten maak ik op dat volgens het plan het bestaande hondenlosloopgebied achter de voetbalvelden zal verdwijnen en dat daarvoor geen nieuw hondenlosloopgebied binnen de Jonge Veenen wijk voor in de plaats terugkomt. Ik ben het op dat punt oneens met het plan: d.w.z. ik vind het niet onredelijk als het bestaande hondenlosloopgebied plaats moet		We willen de verplaatsing van het hondenlosloopgebied meenemen in het op te stellen inrichtingsplan. In dit inrichtingsplan wordt de nieuwe locatie van het hondenlosloopgebied bepaald. Bewoners en belanghebbenden zullen betrokken worden bij dit inrichtingsplan.	

maken, maar ik vind dat er dan wel op een alternatieve locatie in de wijk een even attractief of liefst nog attractiever hondenlosloopgebied terug moet komen. Het aantal hondenbezitters dat gebruik maakt van het bestaande hondenlosloopgebied schat ik in op rond de 50. Het aantal hondenbezitters zal verder toenemen naarmate de kinderen van bewoners ouder worden (ideale leeftijd hond) en nadat woningen in fase 3 en 4 gereed zijn. Zonder hondenlosloopgebied zullen alle honden op andere plaatsen uitgelaten worden, en dat zal zijn op de voetpaden en groene plekken waar kinderen spelen in de wijk. Dat is ongewenst voor de bewoners die niet van honden houden en/of honden niet liever hebben op plekken waar kinderen spelen. Uiteraard is het ook niet leuk voor hondenbezitters en de honden zelf. Ik ben ervan bewust dat er achter Op Moer ook een hondenlosloopgebiedje is. Hondenbezitters zullen voor de uitlaatbeurt zich echter niet of nauwelijks daarheen verplaatsen. De afstand is vanaf vele huizen in fase 2, de Sportweg en straks ook fase 3 en 4 onaantrekkelijk. De locatie is ook onaantrekkelijk. Tot slot komen de honden er alleen eerder besproken voetpaden en groen.	
CONCLUSIE	
1. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.	

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R8 – Particulier	I22.001372	18 mei 2022	18 mei 2022
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	De brief van reclamant gaat grotendeels over de onvrede over grote, megalomane bouwontwikkelingen, de bouw van het transformatorstation, verkeersafwikkeling van het 5e dorp en bijbehorende geluidsoverlast, vervuiling van het Prisma park in buurgemeente Bleiswijk, overbevolking van Nederland en staatsaangelegenheden als de staatschuld en de opvang van asielzoekers.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Inhoudelijk hebben de punten geen betrekking op de aanleg van De Jonge Veenen fase 3 en 4 in Zuidplas.	

*Nota van Beantwoording Zienswijzen (en Wijziging) Bestemmingsplan "Moerkapelle-Oost, fase 4", tevens ambtshalve reactie op zienswijzen ihkv ontwerp-
uitwerkingsplan "Moerkapelle-Oost, fase 3"*

2	Ik heb bezwaar tegen het bestemmingsplan en het aanleggen van 3x 150KV kabels. Het faciliteert de bouw van grote gebouwen en structuren die niet passen binnen het al overbevolkte Nederland.	Het bestemmingsplan voor fase 4 noch het uitwerkingsplan voor fase 3 van De Jonge Veenen faciliteert een kabelverbinding van deze omvang. Deze plannen zijn juist wel opgesteld om de uitbreiding van De Jonge Veenen mogelijk te maken op een wijze die zo goed mogelijk aansluit op de bestaande bebouwing van Moerkapelle enerzijds alsook anderzijds het omliggende landelijk gebied. De grote vraag naar woningen speelt daarbij een belangrijke rol in de gemeentelijke afweging om woningbouw ter plaatse mogelijk te maken.
3	Door het inbrengen van vreemde materialen ontstaat er bodemvervuiling en elektro magnetische straling. Hierdoor gaat de aarde veel meer opwarmen. Wat betekent dit voor het oppervlaktewater en onze gezondheid?	Het bestemmingsplan voor fase 4 noch het uitwerkingsplan voor fase 3 van De Jonge Veenen faciliteert een kabelverbinding van deze omvang. Inhoudelijk hebben de punten geen betrekking op de aanleg van De Jonge Veenen fase 3 en 4 in Zuidplas.
4	Het bouwen van nieuwe bouwwerken zorgt voor veel hittestress.	Dit aspect heeft de aandacht van de gemeente. Het bestemmingsplan / uitwerkingsplan geeft hierover aan regenwater (zie paragraaf 3.11 plantoelichting): <i>"De aanleg van de wijk zal een groen karakter krijgen, conform het stedenbouwkundig plan:</i> - <i>aanplant nieuwe jonge bomen;</i> - <i>groene hagen;</i> - <i>openbare verhardingen deels aangelegd in open structuur, ter bevordering natuurlijke afvloeiing regenwater; en</i> - <i>openbare grasbermen in plaats van verhardingen, ten behoeve van natuurlijke afvloeiing "</i> Verder wordt dit in paragraaf 4.2.4 van de plantoelichting nader uiteengezet. Hiermee wordt in onze optiek een significante inspanning gepleegd om hittestress tegen te gaan.
5	De prijs die geboden wordt per m2 voor opstalrecht (4,48 euro) daar moet men zich diep voor schamen.	Het bestemmingsplan voor fase 4 noch het uitwerkingsplan voor fase 3 van De Jonge Veenen faciliteert een kabelverbinding van deze omvang. Inhoudelijk hebben de punten geen betrekking op de aanleg van De Jonge Veenen fase 3 en 4 in Zuidplas.
6	Ik geef geen toestemming voor een zakelijk recht, opstalrecht en onder mijn land door te gaan.	Het bestemmingsplan voor fase 4 noch het uitwerkingsplan voor fase 3 van De Jonge Veenen faciliteert een kabelverbinding van deze omvang. Inhoudelijk hebben de punten geen betrekking op de aanleg van De Jonge Veenen fase 3 en 4 in Zuidplas.
CONCLUSIE		

1. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
2. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
3. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
4. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
5. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.
6. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het uitwerkingsplan/ bestemmingsplan.

1.2 (Voor)Overlegreacties wettelijke overlegpartners

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R 9 – Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK)	I22.001420	18 mei 2022	25 mei 2002
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	In de verbeelding behorend bij het ontwerp-plannen van fase 3 en 4 verdwijnt de hoofdwatgang die door het midden van fase 4 loopt. Deze hoofdwatgang is van belang voor de afvoer van de watgang langs de Sportweg en verder. Het verplaatsen van deze hoofdwatgang is mogelijk, maar dan dienen er wel onderhoudsstroken te komen aan beide zijden. Er loopt in de verbeelding wel een watgang tussen de Groote Duikertocht en de Sportweg, maar op delen zijn geen onderhoudsstroken mogelijk omdat de watgang aan particuliere kavels grenst. Er zijn meerdere oplossingen mogelijk, maar hiervoor moet een gesprek plaatsvinden met het Hoogheemraadschap.	In nader overleg met het HHSK is bepaald dat de watgang tussen Moerkapelle-Oost fase 2 en Moerkapelle-Oost fase blijvend als hoofdwatgang wordt beschouwd. Het onderhoud aan deze watgang zal door het HHSK verricht worden. Ter hoogte van de nieuw te bouwen school buigt deze watgang af in oostwaartse richting. In nader overleg met het HHSK is bepaald dat dit laatstgenoemde deel na realisatie in de legger wordt opgenomen als “overige watgang”. De nieuw te graven watgang parallel aan de Middelweg wordt door het HHSK eveneens als “overige watgang” beschouwd. Het onderhoud van deze watgangen wordt een verantwoordelijkheid van de gemeente en komt vanwege de afvoerende functie niet bij toekomstige bewoners te liggen. Aangezien er geen consequenties zijn voor de ruimtelijke inrichting van het plan, zijn er ook geen consequenties voor het bestemmingsplan.	

2		
CONCLUSIE		
1. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R 10 - Veiligheidsregio Hollands Midden	E22.001569 en E22.001570	13 april 2022	14 april 2002
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1	De bereikbaarheid van hulpdiensten in het plangebied is nog onvoldoende uitgewerkt. Daarom heeft er geen goede analyse plaats kunnen vinden. Geadviseerd wordt een aanvullende uitwerking te laten maken met onderstaande uitgangspunten: Op bladzijde 44 van het Stedenbouwkundige plan is een overzicht van calamiteitenroutes opgenomen. Vanuit de themakaart is niet op te maken waar de brandweeringang voor de school en de brandweeringang voor het woongebouw worden gesitueerd. Daarmee is ook niet bekend waar de opstelplaatsen gesitueerd moeten worden. Door het ontbreken van deze informatie is niet na te gaan of voldaan wordt aan de afmetingen die gesteld worden aan calamiteitsroutes. Onduidelijk is of de opstelplaatsen als volgt te bereiken zijn: • De erftoegangswegen binnen het plangebied minimaal 4,5 meter breed zijn (minimale verharding breed 3,25) en een vrije hoogte van 4,2 meter hebben. • De parkeerplaats bij het appartementencomplex ook rondgereden kan worden en daarmee gezien kan worden als keerlus. • De wegen (inclusief bruggen) een asbelasting van 100 kN aan kunnen (NEN 1008, klasse 30)	Nadere afstemming heeft plaatsgevonden tussen Veiligheidsregio en gemeente. Op grond hiervan heeft de Veiligheidsregio aangegeven akkoord te gaan met de bereikbaarheid voor hulpdiensten. De toetredingsmogelijkheden van de school en de woningen (fase 4) en de opstelplaatsen moet nog in afstemming met elkaar worden gebracht, aangezien de brandweeringen aan de aan de westzijde en de oostzijde van de school plaatsvinden. Hier worden op voorhand geen problemen verwacht. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de projectontwikkelaar. Aangezien er geen consequenties zijn voor de ruimtelijke inrichting van het plan, zijn er ook geen consequenties voor het uitwerkingsplan en het bestemmingsplan.	

	• De bochtstralen van de wegen binnen het plangebied voldoen aan een minimale afmeting van 10 meter voor de buitenbochtstraal in combinatie met een minimale binnenbochtstraal van 5,5 meter (of gelijk aan de buitenbochtstraal verminderd met 4,5 meter). In verband met de afmetingen van de voertuigen is voor de te maken bochtstraal voor voertuigen van de brandweer overal een vrije doorrijdbreedte van 3,5 meter noodzakelijk.	
2	De bluswaterwinning voor de brandweer is nog onvoldoende uitgewerkt. Daarom heeft er geen goede analyse plaats kunnen vinden. Geadviseerd wordt een aanvullende uitwerking te laten maken met de uitgangspunten zoals deze in bijlage 1 en 2 zijn opgenomen. De waterwinning vanuit brandkranen kan ook beoordeeld worden na de bestemmingsplanprocedure, voor de defensieve bluswaterwinning is dit echter onwenselijk aangezien de inrichting in de openbare ruimte ruimtelijk relevant is. <u>Offensieve bluswatervoorziening</u> De offensieve bluswatervoorziening (voor de bestrijding van kleine branden) is nog niet geprojecteerd in het plangebied. Graag ontvangen wij te zijner tijd een voorstel met de projecteringstekeningen van de brandkranen en eventuele andere bluswaterwinmogelijkheden, inclusief de gereserveerde opstelplaats van het brandweervoertuig. <u>Defensieve bluswatervoorziening</u> Op bladzijde 44 van het Stedenbouwkundige plan is een overzicht van calamiteitenroutes opgenomen, hierin is ook aandacht besteed aan bluswatervoorzieningen. Aangezien dit verder niet gespecificeerd is volgen hieronder de uitgangspunten. Voor een snelle bestrijding is het noodzakelijk de bluswaterwinplaats binnen een afstand van circa 160 meter vanaf de brandweeringang te situeren. De benodigde defensieve bluswatervoorziening (voor de bestrijding van grotere branden) ziet de brandweer vanwege de ruimtelijke relevantie graag op korte termijn ter advisering voorgelegd.	Nadere afstemming heeft plaatsgevonden tussen Veiligheidsregio en gemeente. Op grond hiervan heeft de Veiligheidsregio aangegeven akkoord te gaan met de bluswaterwinning (open water). De nadere uitwerking ten aanzien van de plaatsing brandkranen vindt momenteel plaats. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de projectontwikkelaar.

	In het bijzonder vragen we aandacht voor de opstelplaatsen voor open water. Zie bijlage 2 voor een weergave aan benodigde afmetingen. Voor meer informatie omtrent de noodzakelijke bluswatervoorzieningen verwijzen we u graag naar de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid 2019 van Brandweer Nederland.	
3	De opkomsttijd van de brandweer naar het plangebied wordt overschreden. De wettelijke norm bedraagt acht minuten voor gebouwen met een onderwijsfunctie en een woonfunctie. Er is een gemiddelde overschrijding van de opkomsttijd van circa vier minuten. Geadviseerd wordt om deze overschrijding niet te accepteren, maar aanvullende voorzieningen te laten treffen. Door het aanbrengen van extra rookmelders in de verblijfsruimten van de woningen krijgen bewoners meer gelegenheid de woning veilig te verlaten indien zich een woningbrand voordoet. Voor de school is op bladzijde 71 van het stedenbouwkundige plan reeds te zien dat alle lokalen een eigen uitgang direct naar buiten krijgen, dit bevordert een snelle ontruiming. Aanvullende branddetectie bij risicovolle ruimten is wenselijk om de ontruiming vroegtijdig te starten.	Aangezien de opkomsttijd wordt overschreden, zullen er extra rookmelders worden geplaatst in de verblijfsruimten van de woningen. De projectontwikkelaar heeft zich bereid getoond tot het plaatsen van extra rookmelders in aansluiting op nader advies van én in overleg met de Veiligheidsregio Hollands Midden. Bij de nadere (technische) uitwerking van het plan zal hierover nader contact plaatsvinden tussen de Veiligheidsregio Hollands-Midden en de projectontwikkelaar. Er zijn derhalve op dit moment geen aanleiding tot het aanpassen van het uitwerkingsplan en bestemmingsplan ten aanzien van dit punt.
CONCLUSIE		
1. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. Deze reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

3. NOTA VAN WIJZIGING

- 1) In de plantoelichting en bijlagen bij het bestemmingsplan wordt de alternatieve ontsluiting van fase 3 & 4 opgenomen. Dit leidt in juridische zin niet tot een gewijzigd vastgesteld bestemmingplan.
- 2) De nieuwe situering van de papiercontainer van V.V. Moerkapelle is opgenomen op de verbeelding en benoemd in de planregels.
- 3) Na behandeling in de Programmacommissie Ruimte (d.d. 6 december 2022) zijn de planregels aangepast:

Artikel 1.39 toegevoegd:

“objecten van beeldende kunst:

de vorm van kunst waarbij het beeldende voorop staat. Een afbeelding in de zin van een uitbeelding, die een platte of een ruimtelijke vorm kan aannemen met een zichtbaar resultaat”

Artikel 1.63

Geschrapt wegens dubbeling met artikel 12.1:

~~1.63 wet/wettelijke regeling:~~

~~indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar wettelijke regelingen c.q. verordeningen e.d. dienen deze regelingen te worden gelezen zoals deze luiden op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan;~~

Artikel 12.1

*“Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar wetten, besluiten, verordeningen en andere regelingen, dienen deze wetten, besluiten, verordeningen en andere regelingen te worden gelezen zoals deze luiden op het tijdstip van **inwerkingtreding** van het plan, tenzij het betreffende voorschrift expliciet anders bepaalt.”*

Aangepast naar:

*“Inwerkingtreding plan Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar wetten, besluiten, verordeningen en andere regelingen, dienen deze wetten, besluiten, verordeningen en andere regelingen te worden gelezen zoals deze luiden op het tijdstip van **vaststelling** van het plan, tenzij het betreffende voorschrift expliciet anders bepaalt.”*