

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN WIJZIGING

Bestemmingsplan en omgevingsvergunning "De Twee Gebroeders", Nieuwerkerk aan den IJssel

GEMEENTE ZUIDPLAS

21 december 2020



Inhoud

1. INLEIDING	5
2. NOTA VAN BEANTWOORDING	6
2.1 <i>Reacties ingediende zienswijzen</i>	6
R1 – Particulier	6
R2 – Particulier	10
R3 – Particulier	14
R4 – Univé rechtshulp namens een particulier	15
R5 – Univé rechtshulp namens een particulier	21
R6 – Particulier	25
R7 – Particulier	26
R8 – Particulier	27
R9 – Particulier	28
R10 – Stichting Achmea Rechtsbijstand namens een particulier	28
R10 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning	34
R11– Stichting Achmea Rechtsbijstand namens een particulier	38
R11 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning	42
R12– Moree Gelderblom advocaten namens een particulier	45
R12 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning	46
R13 - initiatiefgroep	49
R13 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning	59
R14 – Particulier	66

R15 – Particulier	69
R16 – Particulier	71
R17 – Particulier	73
R18 – Particulier	74
R19 – Particulier	75
R20 – SRK rechtsbijstand namens een particulier	77
R21 – Particulier	80
R21 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning	82
R22 – Particulier	86
R23 – Particulier	87
R24 – Particulier	88
R25 – Particulier	89
R26 – Particulier	90
R27 – Dentons Europe LLP namens Plus supermarkt.....	91
R28 – Particulier	94
R29 – Particulier	95
R30 – Particulier	95
R31 – Particulier	96
R32 – Particulier	98
R33 – Particulier	99
3. NOTA VAN WIJZIGING	100
4. Bijlagen	105

Memo's..... **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**

1. INLEIDING

In het kader van de vaststellingsprocedure hebben het ontwerp van het bestemmingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning “De Twee Gebroeders”, Nieuwerkerk aan den IJssel, vanaf donderdag 19 september 2019 tot en met woensdag 30 oktober 2019 ter inzage gelegen in het raadhuis, via www.ruimtelijkeplannen.nl (alleen bestemmingsplan), via de website van de gemeente Zuidplas en de website van de Omgevingsdienst Midden-Holland.

Gedurende deze inzageperiode kon een ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen.

Deze Nota bevat de samenvattingen van de op het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning ‘De Twee Gebroeders’, Nieuwerkerk aan den IJssel, ingediende zienswijzen en de reacties op die zienswijzen. In hoofdstuk 2 is de inhoud van de zienswijzen en de reactie van gemeentewege hierop opgenomen.

Per reclamant zijn opgenomen

- **Nummer** zienswijze van de reclamant
- **Datum** van indiening en datum van ontvangst
- **Samenvatting** van de zienswijze (om de zienswijze te kunnen onderscheiden heeft elke (deel)reactie een nummer gekregen)
- **Reactie** van gemeentewege
- **Conclusie** waarin per zienswijze is aangegeven of deze leidt tot wijziging van het bestemmingsplan en/of omgevingsvergunning.

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

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 ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen. Deze regels over bezwaar/ en beroepschriften zijn van overeenkomstige toepassing op zienswijzen.

Tegen het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning zijn 33 zienswijzen ingediend.

Ontvankelijk

De zienswijzen met de nummers R1 tot en met R33 zijn voor het einde van de ter inzage termijn binnengekomen en zijn daardoor tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk. Zienswijze R34 is op 20 november 2019 ontvangen en daarmee buiten de termijn binnengekomen en is daarmee niet ontvankelijk. Zienswijze R34 is ingediend door de winkeliers waarbij ook de supermarkt Plus medeondertekenaar is. De supermarkt Plus heeft zelf wel een tijdige zienswijze ingediend (R27) en voor de beantwoording daarvan wordt verwezen naar R27.

2. NOTA VAN BEANTWOORDING

2.1 Reacties ingediende zienswijzen

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R1 – Particulier		E19.003665	9 oktober 2019	10 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	In de huidige situatie kijk ik over het gebouw van de Rabobank heen. In de nieuwe situatie wordt het pand echter hoger, waardoor mijn vrije uitzicht wordt belemmerd. Dit geldt ook voor de open lichtinval, zonneschijn, die dan beduidend minder zal worden. Ook vervalt hiermee mijn privacy, omdat er op korte afstand appartementen gerealiseerd worden waardoor ik inkijk zal krijgen.		Dorrestein is een typische wederopbouw wijk waar de stempelverkaveling nog grotendeels intact is. De invulling van deze stempels kenmerkt zich door bouwblokken variërend in hoogte en type. De invulling bestaat overwegend uit rijwoningen van twee lagen plus kap. Aan de Jan Anne Beijerinkstraat, een belangrijke ader door de wijk, zijn gebouwen te vinden met meer massa en hoogte zoals Zorgcomplex Meander, Winkelcentrum Dorrestein en een aantal wederopbouw appartementen van 3 tot 4 lagen hoog. Het winkelcentrum vormt echter het hart van de wijk wat af te lezen is aan de hoogte van in totaal 6 lagen en de grote footprint ervan. Aan deze ader ligt ook de locatie van de voormalige Rabobank. Deze locatie heeft lange tijd geen functie vervuld. Vanuit de zoektocht naar mogelijkheden om aan deze locatie een passende invulling te kunnen geven, is er bij het ontwerp voor De Twee Gebroeders rekening gehouden met de opbouw, hoogtes, en vormtaal in de wijk en de directe omgeving. Omdat het Winkelcentrum Dorrestein het hart van de wijk vormt en direct naast de te ontwikkelen locatie ligt, moet dit ook wat hoogte en massa betreft tot uiting blijven komen. Uitgangspunt daarin is dat de nieuwbouw lager moet zijn dan de bouwhoogte van het winkelcentrum. Hier is aan voldaan. De verschijningsvorm van het nieuwe gebouw draagt bij aan de herkenbare wederopbouw identiteit van Dorrestein. De invulling van de voormalige locatie Dorrestein heeft een typische stempelverkaveling. Het gebouw heeft een gedrukte plint met afwijkende functie, een flauwe kap, relatief gesloten kopgevels en transparante voorgevels. De verschijningsvorm sluit goed aan bij de wijk en de massa is afgestemd op de bestaande omgeving, waardoor het plan aan alle stedenbouwkundige voorwaarden voldoet. Bij de planvorming is derhalve rekening gehouden met hoe het beoogde gebouw in de bestaande omgeving past. Er zijn destijds voor dit plan ook stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Deze stedenbouwkundige randvoorwaarden worden toegevoegd aan het bestemmingsplan (dit document wordt als bijlage 9 bij het bestemmingsplan gevoegd). In de huidige situatie staan er niet of nauwelijks bomen in de openbare ruimte rondom de voormalige Rabobank. In het meest recente inrichtingsplan dat er is voor de herontwikkeling van deze locatie, is er veel aandacht besteed aan het toepassen van het groen. Het aantal bomen in de openbare ruimte rondom de locatie neemt aanzienlijk toe. Zo worden er aan de J.A. Beijerinkstraat 4 bomen gerealiseerd en aan de Dorrestein zijde komen in de toekomstige situatie 5 bomen. De nieuwe boomstructuur levert in kwaliteit, massaliteit (kroonprojectie bomen) en wateropname een grotere bijdrage aan klimaat adaptatie (hittestress etc.) dan de bestaande lage groenvakken met heesters.	

		De J.A. Beijerinkstraat zal door het nieuwe inrichtingsplan in plaats van dwarsparkeerplaatsen een andere indeling krijgen. Ter plaatse van de oude entree van de Rabobank, worden er langspaarkeerplaatsen gerealiseerd waardoor er meer ruimte ontstaat voor groen en de beleving van de straat. De kwaliteit van deze straat wordt daardoor verbeterd. Ook is in het plan rekening gehouden met de unieke uitstraling van de Prins Alexanderpad. De structuur en indeling van de bomen blijft gelijk. Ter plaatse van de Van der Meulenpad zal vanwege de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen ruimte gemaakt worden. Gezien de vragen in de zienswijzen is er opnieuw gekeken naar het inrichtingsplan. Daarom is er gekozen om rondom het gebouw extra lage begroeiing aan te planten zodat de mogelijke ruimtes voor groen benut wordt (zie memo 3 bij het bestemmingsplan). Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat er geen recht is op blijvend vrij uitzicht. Hiervoor kan onder andere worden verwezen naar de uitspraak van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:242. Dat geldt te meer in een stedelijke omgeving, waarin ook voorheen al was voorzien in een bouwvlak. Het enkele feit dat reclamant aan uitzicht inboet, maakt dus niet dat het plan geen doorgang kan vinden. Na afweging van alle belangen is de conclusie dat de belangen die gediend zijn met de beoogde ontwikkeling zwaarder wegen dan de belangen van reclamant en aan de belangen van bezwaarmaker geen onevenredige afbreuk wordt gedaan. Er is een bezonningstudie uitgevoerd (bijlage 8 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Er zijn geen wettelijke normen en eisen met betrekking tot de bezonning. Dat neemt niet weg dat in het kader van een bestemmingsplan een afweging dient plaats te vinden van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder het belang van omwonenden bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (<u>ABRS 4 maart 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BH4613</u>, r.o. 2.7.3). Bij deze belangenafweging hoeft echter geen doorslaggevende betekenis toe te worden gekend aan het antwoord op de vraag of wordt voldaan aan bepaalde door TNO opgestelde normen voor bezonning, maar is de uitkomst van deze belangenafweging afhankelijk van de omstandigheden van het geval (<u>ABRS 3 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2204</u>, r.o. 5.1). In dit geval is getoetst aan de lichte TNO-norm. De lichte TNO-norm is een gebruikelijke methode om de bezonning van woningen in een stedelijk gebied te beoordelen. In een stedelijke omgeving kunnen minder hoge eisen aan de bezonning worden gesteld en moet er mee rekening worden gehouden dat bebouwing van invloed kan zijn op de bezonning. Om die reden is de lichte TNO-norm toegepast in plaats van de ‘strengere’ zware TNO-norm. Er wordt voldaan aan de lichte TNO-norm als de zon minimaal 2 uur per dag op het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam van de woonkamer valt, gedurende de periode 19 februari t/m 21 oktober. Uit deze bezonningsstudie blijkt dat de bezonning voor de omliggende gebouwen, waarbij rekening is gehouden met hetgeen wat het nieuwe bestemmingsplan planologisch maximaal mogelijk maakt, voldoet aan de lichte TNO-norm (met als enige uitzondering op 19 februari voor gebouw 2). Echter voldoet het ontwerp van het bouwplan wél volledig aan de lichte TNO-norm. Om beide situaties passend te maken, wordt de verbeelding van het bestemmingsplan aangepast aan de maatvoering van het ontwerp. Dit betekent dat met dit nieuwe bestemmingsplan geen onaanvaardbare inbreuk ontstaat op het woon- en leefklimaat van reclamant. De verbeelding van het bestemmingsplan wordt aangepast op de ontwerp-omgevingsvergunning. Dit betekent o.a. dat de bouwhoogte verlaagd wordt van 16 naar 14 meter. In verband hiermee is op 9 december 2019 een nadere bezonningsstudie uitgevoerd. De conclusie van dit onderzoek luidt als volgt.
--	--	---

		‘De optredende effecten op de bezonning op de omliggende woningen van het nieuwe ontwerp kunnen worden getoetst aan de hand van de lichte TNO-normen voor bezonning. De ‘lichte’ TNO-norm: ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. De bezonningsuren van de omliggende woningen voldoen aan deze norm. De daglichttoetreding van de omliggende woningen wordt niet verminderd indien er schaduwwerking optreed[t] op omliggende panden door het nieuwbouwplan. De daglichttoetreding en schaduwwerking hebben geen relatie tot elkaar. Een woning ontvangt immers wel daglicht op het moment dat deze schaduw ontvangt. Gelet op de omvang en hoogte van de toekomstige bebouwing in combinatie met de afstand van die bebouwing tot de omliggende woningen zal er geen sprake zijn van een onaanvaardbare beperking van de lichtinval bij deze omliggende woningen in vergelijking tot de bestaande situatie en is een voldoende daglichttoetreding gewaarborgd.’ Bij bovenstaande nemen wij (wellicht ten overvloede) in aanmerking dat in een stedelijke omgeving andere eisen mogen worden gesteld aan lichtinval en bezonning dan in een minder bebouwde omgeving (ABRS 2 oktober 2019, <u>ECLI:NL:RVS:2019:3328</u>). Alle belangen afwegende zijn wij van oordeel dat voldaan wordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. In het kader van artikel 3.1 Wro spelen privaatrechtelijke aspecten in beginsel geen rol, aangezien deze in beginsel zijn voorbehouden aan de burgerlijke rechter. Dit kan echter anders zijn indien sprake is van een zogenoemde evidente privaatrechtelijke belemmering. In dit geval is dan het burgerlijk recht onder meer artikel 5:50, eerste lid, BW van belang. Op grond van dit artikellid is het, tenzij de eigenaar van het naburige erf daartoe toestemming heeft gegeven, niet geoorloofd om binnen twee meter van de grenslijn van dit erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze uitzicht geven op dit erf. Aangezien de afstand tussen de woning van reclamant en het toekomstige gebouw ruim 17 meter is (inclusief uitstekende balkons), is hier geen sprake van een evident privaatrechtelijke belemmering. Dit neemt niet weg dat reclamant als gevolg van de beoogde bebouwing minder privacy kan ervaren. De inbreuk op de privacy achten wij evenwel, gezien de afstand tussen de woning van reclamant en het beoogde gebouw, aanvaardbaar en niet onevenredig in verhouding tot de met het bouwplan te dienen doelen. Gelet op de afstand tussen de twee gebouwen, is ook sprake van voldoende daglichttoetreding in de woning van bezwaarmaker. Om ontwikkelingen mogelijk te maken, ontkomt men er niet aan dat inblikmogelijkheden toe kunnen nemen. Echter is de gemeente van mening dat dit marginaal is, aangezien in de huidige situatie al inblikmogelijkheden zijn en een bepaalde mate van inblik gebruikelijk is een bebouwde omgeving zoals Nieuwkerk aan den IJssel.
2.	Door een vermeerdering van het aantal inwoners rondom het project, wordt de parkeergelegenheid voor de huidige aantal inwoners, en bezoekers van de winkels c.q. horeca minder. Ook de bezoekers van het toekomstige zorgcentrum zullen vele parkeerplaatsen gaan innemen. Er is steekproefsgewijs een toetsing gedaan maar de ervaring wijst uit dat regelmatig de parkeerplekken rondom het gebouw van de Rabobank bezet zijn en ik mijn auto niet in de nabije omgeving van mijn woning kwijt kan. Dit parkeerprobleem wordt mijn inziens alleen maar groter.	Uitgangspunt is dat parkeren bij nieuwe ontwikkelingen in beginsel op eigen terrein plaatsvindt. Het oplossen van de parkeerbehoefte als gevolg van het onderhavige plan op de projectlocatie is ruimtelijk niet inpasbaar, althans leidt in dat geval tot onevenredige kosten. Daarom is gezocht naar een alternatieve oplossing. Op 27 november 2019 heeft de raad de Nota Parkeernormen 2019 vastgesteld. In het onderhavige geval is het overgangsrecht van toepassing (artikel 2.2 van de nieuwe parkeernota). Het parkeerrapport van De Twee Gebroeders is gebaseerd op de Parkeernota Zuidplas 2013, omdat de bouwplannen reeds zijn afgestemd op dit beleid en er contractuele afspraken zijn over het parkeren tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

		Op grond van het vigerend parkeerbeleid kan van de parkeernormen geheel of gedeeltelijk worden afgeweken, indien het resultaat van de parkeerbalans een overschot aan beschikbare parkeerplaatsen is. In de nieuwe situatie worden 12 nieuwe parkeerplaatsen in de openbare ruimte gerealiseerd. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft SPARK B.V. een parkeerdrukonderzoek en een parkeerdrukmeting uitgevoerd. Mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen is nader onderzoek gedaan door SPARK B.V. Deze onderzoeken zijn als bijlage gevoegd bij het bestemmingsplan (bijlagen 6 en 7). Bij het onderzoek is uitgegaan van het gemeentelijke parkeerbeleid met daarbij als 'vuistregel' een acceptabele (maximale) loopafstand van 100 meter. Op donderdag 31 mei 2018, zaterdag 2 juni 2018 en zaterdag 16 maart 2019 zijn door onderzoeksbureau Trajan capaciteits- en parkeerdrukmetingen uitgevoerd in de directe omgeving van de projectlocatie. Het is belangrijk om te meten op een moment waarop er zo weinig mogelijk verstorende factoren zijn: evenementen, vakanties, weersomstandigheden, en dergelijke. Als een meting wordt uitgevoerd op een moment met zo weinig mogelijk verstorende factoren is de representativiteit hoog: werkenden zijn op normale tijden thuis, er is weinig bandbreedte in het aantal bezoekers op een koopavond, etc. De momenten die zijn gemeten, zijn vastgelegd in het CROW als maatgevende momenten. Uitschieters of vreemde uitkomsten zijn niet waargenomen. De uitkomsten voldoen aan de normale bandbreedten en verwachtingspatronen. Het feit dat de verschillende uitgevoerde zaterdagochtendmetingen slechts 2 procent van elkaar verschillen toont mede aan dat dit het geval is geweest. De metingen hebben plaatsgevonden buiten de schoolvakanties en zijn gelet op het voorgaande representatief. Op verzoek van de commissie Ruimtelijke Plannen zijn er nieuwe parkeeronderzoeken uitgevoerd. Dit is gebeurd in januari, maart, juni en september 2020. Hiervan is het grootste deel niet representatief. De onderzoeken in juni en september vielen midden in de corona-crisis en zijn daarom niet representatief. Het onderzoek van maart viel voor een deel binnen de corona-crisis en is daarom ook niet representatief. Het deel van het onderzoek in maart dat buiten de corona-crisis viel, dus voor 12 maart 2020 (voor de toespraak van de minister president), is wel meegenomen in de beoordeling. Voor wat betreft het onderzoek van januari hebben de Initiatiefgroep en een vertegenwoordiging van de Plus en winkeliers Dorrestein in het overleg van 22 januari 2020 aan de Gemeente Zuidplas aangegeven dat men een parkeerdrukmeting in januari niet als representatief beschouwt. Dit zou volgens de Initiatiefgroep en de vertegenwoordiging van de Plus en winkeliers Dorrestein ook blijken uit de omzetcijfers van de winkeliers. Het onderzoek uit januari is daarom op hun verzoek buiten beschouwing gelaten. In bijlage 15 zijn de aanvullende onderzoeken nader verklaard. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er op de maatgevende momenten voldoende parkeerplaatsen in de omgeving beschikbaar zijn inclusief de parkeerbehoefte die voortkomt uit de toekomstige ontwikkeling bij het scenario huurwoningen. Bij het scenario koopwoningen is dat niet het geval. Daarom wordt in de regels vastgelegd dat er alleen huurwoningen worden toegestaan. Koopwoningen zijn alleen toegestaan als is aangetoond dat kan worden voldaan aan de in de toepasselijke 'Nota parkeernormen 2019' dan wel diens rechtsoptvolger(s), gestelde voorwaarden. Met deze aanpassing kan er geconcludeerd worden dat hiermee wordt voldaan aan de Beleidsnota Parkeernormen Zuidplas.
3.	Mede door de hoogte van het gebouw en de bovengenoemde ongemakken die hier uit voortkomen vrees ik voor waardevermindering van mijn woning.	Alle belangen afwegende wordt eventuele planschade niet zodanig geacht dat dit ertoe zou moeten leiden dat het project niet kan worden uitgevoerd. Voor eventuele tegemoetkoming in planschade bestaat bovendien een afzonderlijke procedure met eigen rechtsbeschermingsmogelijkheden. Indien reclamanten van mening zijn dat

	hun onroerende zaak minder waard wordt als gevolg van de planologische wijziging, dan kunnen zij ingevolge artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening een verzoek tot een tegemoetkoming in planschade indienen. De planschadeprocedure staat los van de bestemmingsplanprocedure. Nadere informatie omtrent de planschadeprocedure is te vinden op de site van de gemeente, onder de button [in Zuidplas/bouwen/planschade].
CONCLUSIE	
1.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
2.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Regels</u> : In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan. <u>Toelichting</u> : Aan de toelichting is bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden” toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie” en bijlage 6 “parkeeronderzoek” van de toelichting zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Verbeelding</u> : De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.	

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R2 – Particulier		E19.003666	7 oktober 2019	10 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE		
1.	Het huidige gebouw bestaat uit 2 lagen, terwijl het nieuwe gebouw zal bestaan uit 4 lagen. Dus 2 keer zo hoog. Bovendien zijn de buitenmaten aanzienlijk meer. T.o.v. het bestaande gebouw wordt het dus een hele kolos en zoals het ontwerp nu staat, wordt in veel tuinen aan het Prins Alexanderpad veel zon weggenomen en bovendien de privacy van ons en diverse aanwonenden verdwenen. Het plan zoals nu voorligt, heeft dus een grote impact op de omwonenden.	Zie beantwoording bij R1.1		
2.	Door de 42 appartementen moeten een nieuwe parkeergelegenheid worden gecreëerd. Hierin wordt voorzien middels nieuwe parkeergelegenheid aan het Burgemeester Van De Meulenpad. Dit is onwenselijk. Dit betekent voor de bewoners van de aangrenzende tuinen heel veel uitlaatgassen en extra fijn stof, terwijl dit gebied al een te hoge concentratie heeft gemeten. Bovendien betekent dit een hinderlijke geluidsoverlast. Ook gebruikt veel schooljeugd dit pad onderweg naar school dan wel naar huis. Om in de nauwe ingang parkeerplaatsen te creëren is dus om meerdere redenen onwenselijk. Ik woon ruim 10 jaar en de gedane meting van de parkeerplaatsen is wel heel optimistisch.	Zie beantwoording bij R1.2 inzake het onderdeel parkeren. Vanuit de wetgeving worden nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen beschermd tegen geluid van het wegverkeer, het spoor en industrie. Het bestemmingsplan maakt nieuwe woningen en een gezondheidscentrum mogelijk. Omdat dit nieuwe geluidsgevoelige functies zijn in het kader van de Wet geluidhinder is hiervoor dan ook akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor bestaande woningen bestaat geen toetsingskader vanuit de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting op deze woningen wordt alleen bepaald wanneer een nieuwe weg wordt aangelegd of wanneer sprake is van aanpassingen aan een bestaande weg. In dit plan is hier geen sprake van. Bovendien wordt bij het akoestisch onderzoek uitgegaan van een toekomstige prognose van de verkeersbelasting (nu tot 2030). Dit zijn vastgestelde rekenmethodes om geluidsbelasting van wegverkeerslawaaï óók in de toekomst mee te kunnen nemen in de beoordeling voor aanvaardbaarheid van nieuwe woningen in het plangebied. Deze afweging heeft voor de bestaande woningen in het verleden reeds plaatsgevonden. De Wet geluidhinder (of andere regelgeving) voorziet niet in een nieuwe toetsing voor bestaande		

	woningen, ondanks het feit dat wij ons voor kunnen stellen dat de indieners hinder ondervinden van het huidige wegverkeerslawaaï. Dit neemt niet weg dat beoordeeld is of ter plaatse van de bestaande woningen als gevolg van het bestemmingsplan sprake is van een goede ruimtelijke ordening c.q. een goed woon- en leefklimaat. De bevindingen van dit onderzoek zijn vastgelegd in een akoestisch rapport van 10 december 2019 (zie bijlage 13). De conclusie van dit rapport luidt als volgt. ‘Op grond van de berekende geluidsniveaus, rekening houdend met de aanwezige geluidwering van deze woningen en de gebruikelijk te hanteren binnenwaarden die niet worden overschreden kan worden gesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.’ Gelet op het verrichte onderzoek zijn wij van oordeel dat geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat als gevolg van dit bestemmingsplan. Daarbij nemen wij in aanmerking dat sprake is van een stedelijk gebied, waarbij een zekere mate van hinder onderdeel is van de leefomgeving. In paragraaf 4.7 van de toelichting van het bestemmingsplan is het aspect luchtkwaliteit onderzocht. Het plan blijft onder de 3%-norm volgend uit het Besluit NIBM en de bijbehorende ministeriële Regeling NIBM. De definitie van 'niet in betekenende mate' is 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De 3% komt overeen met 1,2 microgram/m³ (µg/m³). Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. De 3%-norm is in de Regeling niet in betekenende waarde uitgewerkt in concrete voorbeelden, waaronder: • woningbouw: 1.500 woningen netto bij één ontsluitende weg en 3.000 woningen bij twee ontsluitende wegen; • kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij één ontsluitende weg en 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen. In onderhavig geval is sprake van ontwikkeling van woningen en een gezondheidscentrum. Mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen is besloten de functie ‘maatschappelijke dienstverlening’ te schrappen in de bestemming ‘Gemengde doeleinden’ (artikel 3 van het bestemmingsplan). Tevens is besloten de wijzigingsbevoegdheid te schrappen. Er is een stikstofberekening gemaakt door Peutz (deze wordt als bijlage 11 bij het bestemmingsplan gevoegd). Naar aanleiding van de PAS-uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 is door Peutz nader onderzoek gedaan. De uitkomsten daarvan zijn vastgelegd in een rapport van 5 december 2019 (zie eveneens bijlage 11). Uit dit onderzoek volgt dat de stikstofemissie in de Natura 2000-gebieden voor de referentiesituatie lager is in de gebruiksfase dan in de aanleg- en bouwfase. Tevens volgt uit het aanvullende onderzoek dat er geen sprake is van een toename aan stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden ten gevolge van de aanleg en het gebruik van de beoogde ontwikkeling. Hiermee vormt stikstofdepositie in het kader van de Wet natuurbescherming geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.
--	---

3.	Zoals aangegeven betekent 4 woonlagen dat voor veel uren per dag de zon is weggenomen. Door de ligging van de tuin hebben we al niet zoveel zonuren. Zoals Stebru heeft laten berekenen, betekent het dat wij in een groot deel van het jaar iets meer dan 2 uur zon in de tuin overhebben. Dat vind ik onacceptabel.	Zie beantwoording bij onderdeel R1.1
4.	Nu kunnen de kinderen probleemloos in het Prins Alexanderpad spelen. Door de sterk toegenomen verkeersaanbod betekent het dat dit een stuk gevaarlijker is geworden.	Mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen heeft Mobycon nader verkeersonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in een memo van 5 december 2019. De conclusie van dit memo luidt als volgt. ‘Uit dit memo blijkt dat op geen enkel wegvak sprake is van een doorstromingsknelpunt na de realisatie van de ontwikkeling. Daarmee concluderen we dat de toekomstige situatie door de realisatie van de zorgplint en woningen in Nieuwerkerk aan den IJssel acceptabel en verkeersveilig is. Indien verkeersdeelnemers zich niet aan de verkeersregels houden kan handhavend worden opgetreden. De huidige bestemming van het Prins Alexanderpad is verkeer en in de nieuwe situatie blijft deze bestemming verkeer. Alleen de inrichting wijzigt enigszins, wat uitvoering is van hetgeen is toegestaan in het huidige bestemmingplan en het nieuwe bestemmingsplan. Het Prins Alexanderpad maakt onderdeel uit van een 30 km/h gebied en is zodanig ingericht dat menging van verschillende verkeersdeelnemers op een veilige manier mogelijk is.
5.	Ik heb ons huis 10 jaar geleden gekocht toen er nog een Rabo was en geen sprake was van een nieuwbouwflat 2x zo hoog als de bestaande bouw. Ik voorzie dat de waarde maar ook mijn woongenot met dit nieuwe plan fors afneemt. Ik verzoek u dan ook rekening te houden met de belangen van uw bewoners.	Zie de beantwoording bij R1.3
6.	Er is voorzien dat er ook geheid moet worden. Kunt u de bewoners garanderen dat alle eventuele schade door het heien en de enorme bouwkraan zonder vertraging en jarenlange procedures worden vergoed? In veel gevallen wordt aansprakelijkheid beperkt door gebruikmaking van een relatief lege project BV.	De gemeenteraad is van mening dat (de aansprakelijkheid als gevolg van) uitvoeringswerkzaamheden niet vastgelegd moeten en kunnen worden in regels bij het bestemmingsplan, nu dit niet ziet op de ruimtelijke ordening, maar een uitvoeringsaspect is. De aannemer dient schade te voorkomen. In beginsel geldt dat de aannemer de schade die wordt geleden dient te vergoeden en moet voorkomen dat er schade wordt veroorzaakt. Aan een omgevingsvergunning kunnen in dat kader voorschriften worden verbonden. Daarnaast bevat het Bouwbesluit 2012 regels die van toepassing zijn in de uitvoeringsfase, waaronder regels met betrekking tot de bouwveiligheid. Voordat de bouwwerkzaamheden plaatsvinden, wordt er een gecertificeerd expertise bureau ingeschakeld door de aannemer om de risico's ten aanzien van de (bouw)werkzaamheden, voor de omgeving in beeld te brengen. Daarop wordt een 'plan van aanpak monitoring' gemaakt, welke over het algemeen bestaat uit een buitenopname van de openbare ruimte en een binnen- en buitenopname van de belendende panden binnen een bepaalde straal van de werkzaamheden. Gedurende de bouwwerkzaamheden worden omwonenden en

		geïnteresseerden door de bouwer voortdurend op de hoogte gehouden van de werkzaamheden middels informatiebulletins waar mensen zich voor in kunnen schrijven. Tevens worden bij deze nota documenten gevoegd met een voorlopig logistiek plan en bouwplaatsinrichting en een document waarin de bouwer garandeert binnen de wettelijke kaders te gaan bouwen (memo 5). Stebru is een gerenommeerd bouwbedrijf. Wij zien in redelijkheid geen aanleiding op voorhand te veronderstellen dat sprake is van een onaanvaardbaar risico bij de realisatie van het plan. Het opstellen van een bouwveiligheidsplan wordt als voorwaarde in de omgevingsvergunning opgenomen.
7	Het plan voorziet ook in het verplaatsen van een aantal bomen. Toen een paar jaar geleden een van de burens verzocht om een boom te verplaatsen, ivm makkelijker parkeren op eigen erf, is dit door de gemeente afgewezen. Het zou vreemd en van een grote willekeur getuigen als het verzoek wel wordt gehonoreerd als een projectontwikkelaar dit vraagt, maar een eigen bewoner niet.	Het verplaatsen van de bomen is noodzakelijk om de benodigde parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Er is geen sprake van willekeur. De in het verleden gemaakte afweging om de bomen, t.b.v. parkeren op eigen erf, niet te verplaatsen speelt geen rol in de ruimtelijke afweging van het planologisch mogelijk maken van het appartementengebouw "De Twee Gebroeders".
8	Als de plannen ongewijzigd doorgaan, is dit een aanmerkelijke verslechtering van het woongenoot en leefomgeving van de direct omwonenden. Alternatief: een veel kleiner en lager gebouw.	Realisatie van het bouwplan draagt bij aan een versterking van het woon- en leefklimaat van het gebied, omdat bestaande leegstand hiermee wordt opgelost. Een veel kleiner en lager gebouw draagt minder bij aan de oplossing van de grote vraag naar woningen en een gezondheidscentrum en vergroot het risico dat het plan financieel economisch niet haalbaar is. Wij erkennen dat omwonenden mogelijk een verminderde privacy of woon- en leefgenot zouden kunnen ervaren als gevolg van het plan, maar zijn na afweging van alle belangen van oordeel dat de gevolgen voor omwonenden niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen. Het plan draagt bij aan de doelstellingen genoemd in de Woonvisie, Structuurvisie Zuidplas 2030 en de grote vraag naar woningen.
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
6. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
7. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
8. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u> <u>Toelichting:</u> bijlage 9 "stedenbouwkundige randvoorwaarden", bijlage 10 "verkeersonderzoek" en bijlage 11 "stikstofdepositie" zijn toegevoegd. Bijlage 8 "bezonningsstudie", bijlage 6 "parkeeronderzoek" en bijlage 13 "akoestisch onderzoek" zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels:</u> De functie "maatschappelijke dienstverlening" is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.		

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R3 – Particulier		E19.003667	7 oktober 2019	10 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Parkeergelegenheid. Te weinig. Het lijkt goed berekend, maar bezoekers zorgcentrum, visites, bezoekers winkels, bewoners, het gaat problemen geven.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2		
2.	enorm gebouw. Te hoog. Voor woningen rondom, minder zon en licht, aankijken tegen muur, inkijk, uitzicht kwijt	Zie beantwoording bij R1.1		
3.	Er wonen veel kleine kinderen op het Alexanderpad. Hoe is het met de veiligheid van buiten spelen, met betrekking tot verkeer en speelruimte.	Zie voor de beantwoording van het aspect verkeersveiligheid bij R2.4		
4.	De groenvoorziening. Veel straat en steen. Er zou meer groen in het plan opgenomen moeten worden. Aanvullend hierop, het gebouw komt te dicht op de appartementen Dorrestein, wat de ruimtelijke sfeer van onze wijk niet ten goede komt.	Zie de beantwoording bij R1.1		
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u>				
<u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden” en bijlage 10 “verkeersonderzoek” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie” en bijlage 6 “parkeeronderzoek” zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd.				
<u>Regels:</u> In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan				
<u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.				

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
--------	--	-----------------	-----------------	----------------------------

R4 – Univé rechtshulp namens een particulier		E19.003475	17 oktober 2019	18 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Clënten vrezen er voor dat de voorgestane bouw zal leiden tot een ernstige vermindering van het woon- en leefgenot. Zij menen dat hiervoor te weinig aandacht is geweest binnen de ruimtelijke onderbouwing en stellen dat alleen daarom al sprake is van een onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd besluit. Clënten wijzen hier specifiek op de ernstige vermindering van zonlicht, het afnemen van de privacy en het ontstaan van verkeer- en parkeeroverlast. In het navolgende zal dit nader worden uitgewerkt.		Wij erkennen dat omwonenden mogelijk een verminderde privacy of woon- een leefgenot zouden kunnen ervaren als gevolg van het plan, maar zijn van mening dat de gevolgen voor omwonenden niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen. Het plan draagt bij aan de doelstellingen genoemd in de Woonvisie, Structuurvisie Zuidplas 2030 en de grote vraag naar woningen. Wat betreft het parkeren en zonlicht verwijzen wij naar eerdere beantwoording hierop in R1 en R2. De gemeente is van mening dat vanuit stedenbouwkundige oogpunten het gebouw op de juiste locatie wordt gevestigd. Daarnaast is deze centrumlocatie geschikt voor het gezondheidscentrum en appartementen vanwege de aanwezigheid van de naastgelegen voorzieningen van het winkelcentrum Dorrestein. De ontwikkeling komt de ruimtelijke kwaliteit en sfeer in de wijk ten goede, aangezien er nu een leegstaand kantoorpand op de locatie gevestigd is. Door de levendige plint en verschillende entreezones zal de beleving van het openbaar gebied sterk worden verbeterd. Ook is er rekening gehouden met de entree van de gezondheidscentrum, die gericht is naar de entree van het winkelcentrum. Dit biedt voor burgers een logische route.	
2	Het bestemmingsplan biedt meer mogelijkheden dan noodzakelijk en ruimtelijk gewenst is. Het planologische kader is ruimer dan het bouwplan waar de vergunning voor verleend gaat worden. In de onderbouwing wordt uitgegaan van 42 appartementen, terwijl het bestemmingsplan er 56 toelaat. Met parkeren moet rekening gehouden worden met 56 appartementen en niet 42. Verder mag er geen rekening gehouden worden met het soort appartementen, omdat het bestemmingsplan geen onderscheid maakt tussen huur, koop en prijsklasse. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld de bezonningsstudie. Die gaat uit van het bouwplan terwijl het bestemmingsplan ruimtelijk beschouwd meer mogelijkheden biedt door opname van een groter bouwvlak en een hogere maximale bouwhoogte. Dit maakt dat de ruimtelijke onderbouwing op dit moment niet kan dienen als zorgvuldige onderbouwing van het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan.		De procedure van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning worden met de coördinatieregeling uitgevoerd. Het planologische kader kan ruimer zijn dan de omgevingsvergunning die eventueel verleend gaat worden. Het is vaste jurisprudentie dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan bestemmingen moet aanwijzen en regels moet geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen (ABRS 27 november 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4009). De verbeelding wordt aangepast op het werkelijke bouwplan. Het bestemmingsplan laat inderdaad meer appartementen toe dan er naar verwachting gebouwd gaan worden. Het bestemmingsplan zal daarom aangepast worden op dit onderdeel. In de regels wordt 56 appartementen aangepast naar 42 appartementen. Het bestemmingsplan maakt inderdaad geen onderscheid in koop, huur en prijsklasse Er wordt daarom in de regels vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. Er wordt ook een binnenplanse afwijkingmogelijkheid voor koopwoningen opgenomen met de voorwaarde dat er moet worden voldaan aan het dan geldende parkeernormenbeleid.. Er is door SPARK B.V. aanvullend parkeeronderzoek gedaan waarbij is uitgegaan van de maximaal planologische variant met huurwoningen . De parkeeronderzoeken zijn bijgevoegd als bijlage 6 en 7. Zie verder de beantwoording bij onderdeel R1.2. Zie voor de beantwoording van het aspect bezonning R1.1.	
3.	Het plan is te massaal, 4 bouwlagen met op de hoeken vier massale koppen met balkons waarbij het gebouw aan de voorzijde doorloopt tot aan vrijwel de huidige parkeerplaatsen. Dit plan doet afbreuk aan hun woon- en leefomgeving. Eerst was er een bescheiden bankgebouw, waar het rustig was en waar in het weekend geen activiteiten waren, wonen zij straks naast een gezondheidscentrum met veel meer activiteiten en met heel veel woningen er boven. Deze woningen hebben bovendien		Zie voor de beantwoording inzake de woon- en leefomgeving R.1.1 Zie voor de beantwoording van het aspect geluid als gevolg van verkeer en parkeren R2.2 Het geluid afkomstig van bewoners hoeft niet getoetst te worden aan het Activiteitenbesluit milieubeheer. Er is immers geen sprake van een inrichting. Ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening is hier geen	

	directe inblik in het woning en tuin. Dat leidt tot het volledig verdwijnen van privacy, wat niet meegenomen is in de besluitvorming. Deze appartementen zijn zeer dichtbij en hoog, waardoor cliënten ook geluidsoverlast zullen ervaren. Ook dit aspect heeft geen aandacht gekregen.	toetsingskader voorhanden. Immers worden woningen (en geen bedrijven) nabij woningen gerealiseerd. Het is niet uit te sluiten dat er een keer rumoer is op een galerij. Echter een galerij is een verkeersruimte waar mensen in algemene zin slechts kort verblijven. Bij een balkon is het verblijf langduriger, maar hierbij geldt hetzelfde als bij aangrenzende tuinen. Als een buur zich niet netjes gedraagt, kan overlast optreden. Niettemin zijn wij van oordeel dat op voorhand geen sprake is van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Daarbij nemen wij in aanmerking dat sprake is van stedelijk gebied, waarbij een zekere mate van hinder onderdeel is van de leefomgeving. Bij overlast is artikel 37 van Boek 5 BW van toepassing. Wanneer er mogelijk sprake is van onrechtmatige hinder, zal op dit artikel een beroep kunnen worden gedaan. Het artikel bepaalt namelijk: 'De eigenaar van een erf mag niet in een mate of op een wijze die volgens artikel 162 van Boek 6 onrechtmatig is, aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun. Alles afwegende zijn wij van oordeel dat het plan in overeenstemming is met de eisen van een goede ruimtelijke ordening.
4.	Het Van der Meulenpad wordt een rijweg met parkeerplaatsen. Hieronder ziet u een foto van het voetpad dat pal naast de buitenmuur van de burens van cliënten op nummer 29 ligt, het Burgemeester van der Meulenpad. Op dit voetpad ontsluit de brandgang die de achtertuin van cliënten ontsluit. Cliënten wijzen er op dat op grond van uw plannen dit voetpad wordt gewijzigd in openbare weg waaraan in totaal 18 parkeerplaatsen zullen komen te liggen. Cliënten stellen vast dat hierdoor een onveilige situatie ontstaat doordat de brandgang dan ontsluit op een doorgaande weg die onoverzichtelijk is door de aanwezige parkeerplaatsen. Een zeer ongewenste en gevaarlijke situatie voor onder andere fietsende, schoolgaande kinderen. Bovendien heeft dit negatieve gevolgen voor de woon- en leefomgeving doordat er een toename is van geluidsoverlast, stankoverlast en er extra vervuiling door fijnstof, hetgeen weer schadelijk is voor de gezondheid.	De huidige bestemming van het Burgemeester van der Meulenpad is verkeer en in de nieuwe situatie blijft deze bestemming verkeer. Alleen de inrichting wijzigt enigszins, wat uitvoering is van hetgeen is toegestaan in het huidige bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan. Het Burgemeester van der Meulenpad maakt onderdeel uit van een 30 km/h gebied en is zodanig ingericht dat menging van verschillende verkeersdeelnemers op een veilige manier mogelijk is. Het Burgemeester Van der Meulenpad verandert niet van een voetpad in een openbare weg. Het pad heeft thans een erfachtige inrichting met een afsluiting voor doorgaand autoverkeer ter hoogte van de brandgang achter de woningen Prins Alexanderpad 2-10 en J.A. Beijerinkstraat 23-29. Het pad is niet aangeduid als voetpad en is openbaar toegankelijk waarmee het ook een openbare weg is. Het pad is derhalve al een openbare weg. Zie voor de beantwoording van het aspect geluid R2.2 Zie voor de beantwoording inzake fijnstof R2.2 Zie voor de beantwoording van het aspect verkeer R2.4
5.	Het nu al aanwezige tekort aan parkeerplaatsen groeit. De J.A. Beijerinkstraat is voor een plaats als Nieuwkerk aan de IJssel nu al aan te merken als een drukke straat. Regionale bussen gaan door de straat, de bevoorrading van de vrachtauto's voor de winkelcentra komen door deze straat en de parkeerdruk is nu al enorm door de nabijheid van winkelcentrum Dorrestein en te weinig parkeerplaatsen in de Kleine Vinkstraat en Alexanderlaan. Cliënten kunnen in de avond regelmatig de auto niet voor de deur kwijt. Er zijn aan de zijde van cliënten parkeerhavens voor de woningen. Tussen die havens worden nu vaak auto's geparkeerd terwijl dit formeel geen parkeerplaatsen zijn. Er is in de huidige situatie dus reeds een parkeerprobleem. Bovendien worden de laatste jaren met regelmaat spiegels van geparkeerde auto's geraakt omdat het simpelweg te druk is in dit deel van de Beijerinkstraat. In het ontwerpbestemmingsplan is, zoals hiervoor aangegeven, het Burgemeester van der Meulenpad gewijzigd van een voetpad naar een rijweg om zo tegen de zijgevel van het gezondheidscentrum, 18 parkeerplaatsen bereikbaar te	Zie beantwoording R1.2 en onder 4. Bij de voorbereiding van het plan is onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Mede op basis van dat onderzoek zijn wij van oordeel dat het plan niet leidt tot onevenredige verkeers- en/of parkeeroverlast. Er moet voor het parkeeronderzoek van de maximaal representatieve planologische variant uitgegaan worden. Dit betekent dat er gerekend had moet worden met 56 appartementen. In de regels wordt het aantal appartementen teruggebracht naar 42 appartementen en er wordt vastgelegd dat alleen huurwoningen toegestaan zijn. Het parkeeronderzoek is daarop aangepast.

	maken. Deze parkeerplaatsen worden naast elkaar geprojecteerd hetgeen in - en uitparkeren moeilijk en gevaarlijk maakt voor lopende en fietsende passanten. In het bijzonder voor de kinderen die uit de brandgang komen fietsen die halverwege dit Burgemeester van der Meulenpad ligt. Bovendien wordt dit Burgemeester van der Meulenpad intensief gebruikt door fietsende scholieren van Thorbecke VO dat achter het Alexanderpad ligt. Gelet op deze feiten en omstandigheden is het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zeer ongewenst om het huidige voetpad te veranderen in een rijweg waaraan veel parkeerplaatsen liggen. Van buiten spelende kleuters en kinderen op het Burgemeester van der Meulenpad zal vanuit veiligheidsoverwegingen al helemaal geen sprake meer zijn als uw plannen doorgaan hetgeen een enorme inperkingen van de woon- en leefkwaliteit voor huidige- en toekomstige bewoners betekent. Ook, en dat is al eerder opgemerkt, zullen fietsers komende uit de brandgang (in de tuinen zijn de bergingen ondergebracht o.a. voor fietsen) tegen gevaarlijke situaties aanlopen. U heeft daar ten onrecht geen, of onvoldoende aandacht voor gehad in uw belangenafweging. Het is nu al jaren lastig om voldoende parkeerruimte te faciliteren in een omgeving waar het parkeren zonder de geplande appartementen al een enorme uitdaging is. De huidige praktijk is dat auto's dusdanig worden geparkeerd dat ze de oprit van cliënten bijna blokkeren. Op die manier is het inrijden van de oprit vanaf de kant Alexanderlaan- J.A. Beijerinkstraat onmogelijk en komt het zelfs voor dat de oprit in het geheel niet verlaten kan worden. Momenteel is de parkeeroverlast dus al enorm en cliënten vrezen er voor dat het straks tot zeer onaangename situaties gaat leiden. Zij menen dat het onderzoek dan ook geen recht doet aan de feitelijke situatie. Dat klemt temeer daar binnen het onderzoek wordt uitgegaan van 42 appartementen terwijl het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt tot realisatie van 56 appartementen. Het onderzoek vormt daardoor sowieso geen goede onderbouwing voor het ontwerpbestemmingsplan. De nu al drukke J.A. Beijerinkstraat, zal nog drukker worden. Zeker als de parkeerders van het van het Burgemeester van der Meulenpad willen invoegen op de J.A. Beijerinkstraat. Ook zal het zicht vanwege het doorlopende nieuwe gebouw aanzienlijk worden verslechterd.	
6.	De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de achtertuin en slaapkamer van cliënten, zal leiden tot meer overlast 24 uur per dag en 7 dagen in de week. Nog afgezien van de mensen die lopen naar en van hun auto's. Ook voor dat aspect is binnen uw belangenafweging geen aandacht geweest.	Zie de beantwoording bij R2.2
7.	Cliënten zijn 10 jaar terug bewust verhuisd naar de huidige woning. Er was een situatie met veel privacy en voldoende rust. Op grond van uw huidige plannen wijzigt de woonsituatie aanzienlijk. Het tweelaags kantoorgebouw van de Rabobank met weinig activiteiten door de week en geheel niets in het weekend, maakt plaats voor een vierlaags gebouw waarvan in de bovenste 3 lagen woningen worden gerealiseerd. Een veel drukker situatie met meer verkeer en geluid. Omdat het nieuwe gebouw bovendien doorloopt tot aan de eerder in dit stuk aangegeven bestaande	Zie voor de beantwoording inzake privaatrechtelijke aspecten en bezonning/lichtinval R1.1. Zie voor de beantwoording inzake het aspect geluid R2.2 Reclamant heeft vanaf de straatzijde geen uitzicht op het nieuwe gebouw. De voorgevel van het nieuwe gebouw loopt gelijk met de voorgevel van reclamant en de woning van reclamant ligt ruim 24 m van het dichtstbijzijnde deel van het nieuwe gebouw. Naast het nieuw te bouwen gebouw staat een appartementen complex van 5 lagen

	parkeerplaatsen aan de J.A. Beijerinkstraat, wordt het uitzicht zowel vanaf de straatzijde als tuinzijde van de woning van cliënten ook significant anders. Dit heeft niet alleen invloed op lichtinval en zorgt niet enkel voor geluidsoverlast, maar leidt ook tot een waardedaling van de woning. Uit de stukken blijkt niet dat naar dit aspect onderzoek is gedaan. Een planschaderapportage was op zijn plaats geweest. Zeker gezien de vele woningen die dit zal treffen.	hoog met een maximale hoogte van 17 meter met een hoogteaccent op de noordoost hoek van 20 meter. Reclamant heeft in de huidige situatie reeds zicht op dit bestaande gebouw. In dat opzicht wijzigt het uitzicht in geringe mate en is de verslechtering, als daar sprake van is, niet onevenredig in verhouding tot de met het plan te dienen doelen. Daarnaast geldt dat uit vaste jurisprudentie van de Raad van State blijkt dat er geen recht is op blijvend vrij uitzicht. Hiervoor kan onder andere worden verwezen naar de uitspraak van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:242. Dat geldt te meer in een stedelijke omgeving, waarin ook voorheen al was voorzien in een bouwvlak. Het enkele feit dat reclamant aan uitzicht inboet, maakt dus niet dat het plan geen doorgang kan vinden. Na afweging van alle belangen is de conclusie dat de belangen die gediend zijn met de beoogde ontwikkeling zwaarder wegen dan de belangen van reclamant. Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3.
8.	Het bedrijf Prevent Adviesgroep heeft onderzoek gedaan naar de effecten van het nieuwe gebouw op schaduwwerking t.a.v. de woning van belanghebbenden. Het resultaat hiervan is, zo concluderen cliënten, dat zij met name in het voor- en naseizoen zonuren moeten inleveren. Ook dit heeft een negatief effect op het woon- en leefklimaat van cliënten. Met name in het voor- en naseizoen verdwijnt de mogelijkheid om in de tuin te zitten hetgeen ook leidt tot een waardedaling van de woning. Overigens vragen cliënten zich af of de berekening juist is omdat het tweelaags gebouw al redelijk wat schaduwmomenten geeft terwijl dit niet uit het onderzoek blijkt. Wat sowieso niet correct is, is dat het bedrijf niet is uitgegaan van de maximale planmogelijkheden maar van het gepresenteerde bouwplan. De berekening kan daardoor niet dienen als onderbouwing voor het bestemmingsplan.	Zie de beantwoording bij R1.1.
9.	Al in het voorgaande is opgemerkt dat de bouw van een appartementencomplex met 3 verdiepingen een ernstige inbreuk doet op de privacy van cliënten. Meer in het bijzonder wijzen cliënten er op dat het huidige bouwplan ziet op realisatie van minimaal 9 appartementen van meer dan 100m2 met een balkon van waaraf er een direct zicht is op de achtertuin, de woonkamer en de slaapkamers van cliënten. Zeker gelet op deze invulling zorgt dit voor een fors verlies aan privacy. Een te groot verlies van privacy zo stellen cliënten. Van bovenaf zullen de toekomstige bewoners neerzien op de tuin en woning van cliënten waardoor het woon- en leefklimaat zeer negatief wordt aangetast. U zult hier binnen uw belangenafweging meer aandacht voor moeten hebben en wat cliënten betreft zult u de plannen moeten aanpassen. Volledigheidshalve wijzen cliënten er op dat ook dit aspect zorgt voor een forse daling van de waarde van de woning.	Aan de zijde die uitkijkt op de tuin van reclamant bevinden zich 2 balkons die op ruim 24 meter liggen van de tuin van reclamant. In de huidige situatie kunnen de burens van reclamant vanuit de dakkapel ook rechtstreeks in de tuin van reclamant kijken, terwijl die afstand ca. 8 meter is. Hoewel het plan in enige mate gevolgen zal hebben voor de privacy en het woongenot van reclamant, zijn deze niet zodanig dat wij daaraan doorslaggevend gewicht moeten toekennen. Het plangebied ligt in een stedelijke omgeving, waar het gebruikelijk is enige invloeden van andere woningen te ondervinden. Inzake wordt dan ook acceptabel geacht in een stedelijk gebied. Zie voor de beantwoording van privaatrechtelijke aspecten onderdeel R1.1. Zie voor de beantwoording van het aspect planschade onderdeel R1.3.
10	Zoals eerder in dit stuk al gemeld komt de brandgang waaraan de achtertuin van cliënten grenst, uit op het Burgemeester van der Meulenpad, dat op grond van uw plannen een weg met parkeerplaatsen moet worden. Cliënten vrezen voor de vele komende en gaande auto's en de in- en uitparkerende auto's. Hier moeten kinderen door heen zien te laveren. Dat zorgt voor een onveilige situatie, zeker bij schemer en gladheid in de wintermaanden. Daarvoor is binnen de belangenafweging onvoldoende aandacht geweest.	De huidige bestemming van het Prins Alexanderpad is verkeer en in de nieuwe situatie blijft deze bestemming verkeer. Alleen de inrichting wijzigt enigszins, wat uitvoering is van hetgeen is toegestaan in het huidige bestemmingplan en het nieuwe bestemmingsplan. Het Prins Alexanderpad maakt onderdeel uit van een 30 km/h gebied en is zodanig ingericht dat menging van verschillende verkeersdeelnemers op een veilige manier mogelijk is. Zie voor de beantwoording inzake verkeersveiligheid onderdeel R2.4.

	Dorrestein, de J.A.Beijerinkstraat en het Burgemeester van der Meulenpad dreigen te worden omgetoverd in een grote stenen parkeerplaats. Dat past in het geheel niet in het dorpse karakter ter plekke maar zorgt er ook voor dat minder regenwater kan infiltreren. Een toename van verharding staat dan ook haaks op belang om hemelwater ter plekke in de bodem te infiltreren. Cliënten achten het noodzakelijk dat er een plan komt waar groen en onverharde stukken een wezenlijk onderdeel vormen. Dat doet recht aan het dorpse karakter en meer recht aan het milieu.	Het aspect waterkwantiteit en toename aan verharding wordt getoetst door het Hoogheemraadschap. Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard heeft het plan goedgekeurd in het kader van bestuurlijk vooroverleg Bro 3.1.1. Zie voorts de beantwoording bij R.1.1.
11	In het huidige bankgebouw zit een trafohuisje. Dit zal straks een apart bouwwerk vormen doordat het niet wordt opgenomen in de nieuwe bebouwing. Door de nabijheid van een openbare middelbare school hebben cliënten nu reeds vervelende ervaringen met scholieren en brommers die zich ophouden/verstoppen in de hoeken van het uitpandige huisje. Er wordt gedeald, rotzooi gemaakt en vuilnis en lachgaspatronen achtergelaten en het leidt al zeer geruime tijd tot een zee ongewenste situatie. Rechte zichtlijnen zijn dooromwonenden nadrukkelijk aan de orde gesteld om dergelijke sociale onveiligheid te voorkomen maar hebben in de plannen geen plaats gekregen. Het besluit is op dit onderdeel onzorgvuldig te noemen.	Vanwege van het bouwplan in relatie tot het inpassen van het openbaar gebied, blijft de plek van de trafo gehandhaafd. Het inrichtingsplan is getoetst en goedgekeurd door de politie. Bij overlast van jongeren is de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van toepassing en kan handhavend worden opgetreden. Er wordt nog onderzocht of het mogelijk is om stalen hekken te plaatsen waar groen kan groeien. Het huidige trafohuisje is een apart gebouw wat tegen het voormalige bankgebouw aan staat. In de nieuwe situatie staat om technische redenen de trafo los van het gebouw maar is het qua vormgeving wel mee ontworpen. Het krijgt een nieuwe schil met een verlaagde dakrand (verlaging ca. 700 mm). Het is ruimtelijk/stedenbouwkundig aanvaardbare situatie.
12	Betrokken bewoners en burgers moeten kennis kunnen nemen van de plannen van de gemeente. Er is nu sprake van incomplete informatie. Het bestemmingsplan is in te zien maar dat geldt niet voor het ontwerp- en inrichtingsplan. Cliënten stellen dat dit alsnog dient te gebeuren.	Hoe de openbare ruimte wordt ingericht is een beleidsvrijheid van de gemeente. Dit gebeurt binnen de grenzen van de huidige of toekomstige bestemmingen. Meestal heeft de openbare ruimte een bestemming verkeer – verblijfsgebied. Bij het vastleggen van deze bestemming ligt er geen verplichting om een inrichtingstekening te maken of onderdeel uit te laten zijn van het bestemmingsplan. Over het inrichtingsplan is met de initiatiefgroep overleg gevoerd. Deze groep heeft informatie hierover gedeeld in een periodiek nieuwsbrief. Op de informatieavond zijn deze plannen ook aan het bredere publiek getoond.
13	Cliënten stellen dat er lichtvaardig wordt omgegaan met de toename van bewegingen en overlast als gevolg van het plan. Vanuit gezondheidsoverwegingen is een onafhankelijke meting en communicatie van de resultaten een must. Dat ontbreekt thans. Uw college draagt uit het heel belangrijk te vinden om te anticiperen op klimatologische ontwikkelingen en moedigt dan ook iedere inwoner aan om verharding in de tuin te vervangen door groen. Sterker nog, er staat een premie op als tuintegels worden ingeruild voor groen. Dit staat natuurlijk haaks op uw plan om rond het nieuwe complex nog meer parkeerplaatsen te creëren. Nu al staan de achtertuin van cliënten en de brandgang na een hevige regenbui vol plassen. Dit wetende en wetende regen in de toekomst heviger en langduriger zal worden, is meer groen en dus minder verharding absoluut noodzakelijk. Ten slotte vragen cliënten zich af of de plannen wel doorgang kunnen vinden gelet op de recente ontwikkelingen inzake de Programmatische Aanpak Stikstof. Het plan zal leiden tot een toename aan stikstof en onbesproken blijft hoe met deze toename omgegaan zal moeten worden. Cliënten verzoeken u hier helderheid over te verschaffen.	Op dit moment wordt op basis van de wettelijke- en normen t.a.v. duurzaamheid voldaan. Er wordt voorzien in mogelijkheden om extra PV panelen toe te passen in het bouwplan, daarover zal initiatiefnemer later over beslissen. Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard heeft het plan goedgekeurd in het kader van bestuurlijk vooroverleg Bro 3.1.1. Zie voor de beantwoording inzake stikstof R2.2.
14	Cliënten wijzen er op dat u voorafgaand aan de ontwerpfase geen inspraakprocedure heeft georganiseerd. De ontwikkelaar heeft wel informatie verstrekt, maar daar heeft men slechts kennis van kunnen nemen. Cliënten vinden dat er daardoor onvoldoende aandacht is geweest voor de belangen van omwonenden. Hetgeen wordt omschreven	Of er inspraak plaatsvindt voor de ontwerpfase is een keuze van het college. Aangezien er uitgebreid is geparticipeerd via een vertegenwoordiging van de bewoners heeft het college op 10 september 2019, bij het vrijgeven van het ontwerpbestemmingsplan, besloten om geen formele inspraak te houden op het voorontwerp bestemmingsplan. Dit is de beleidsvrijheid van het college. De enige procedurele verplichting is een

	binnen de toelichting onder paragraaf 6.2. onder het kopje participatie is dan ook niet juist. De initiatiefgroep waarover wordt geschreven heeft alleen maar gehoord en kan niet namens of voor omwonenden spreken. Uw college gaat nu uit van de plannen van de ontwikkelaar Stebru en betreft niet de bewoners. Bewoners en belanghebbenden worden feitelijk overgeslagen in dit proces. Het overslaan van de inspraakfase is daarom een procedurele onjuistheid.	ontwerpbestemmingsplan ter inzage leggen waarop belanghebbenden kunnen reageren, wat zij nu hebben gedaan via Univé-rechtshulp. Sinds 2017 is Stebru bezig met de ontwikkeling voor de oude Rabobank-locatie aan de J.A. Beijerinkstraat. Dit is in samenspraak geweest De Initiatiefgroep Rabobank-gebouw. De groep bestaat uit 8 omwonenden incl. een vertegenwoordiging van Nieuw Dorrestein. Zij hebben de geluiden van ca. 220 omwonenden en geïnteresseerden vertolkt. De Initiatiefgroep heeft vanaf het begin actief deelgenomen aan tafel over de invulling van de ontwikkeling. Op basis van het principeakkoord dat is gegeven in 2018 door de Initiatiefgroep op het voorlopig ontwerp (gezondheidscentrum met daarop drie woonlagen), zijn de voorwaarden die zijn gesteld aan tafel behandeld samen met drie afgevaardigden van de Initiatiefgroep. In een memo (zie bijgaand memo 1) wordt beschreven hoe de participatie is verlopen van 2017 tot het heden.
15	Duidelijk is dat de bouwactiviteiten in de directe locatie van de woning van cliënt zullen plaatsvinden. Het totale bouwtraject zal daarbij ongeveer twee jaar in beslag nemen. In die periode zal onder meer een mega hijskraan over de woningen en tuinen scheren, zullen heipalen worden geslagen en dus niet worden gedraaid waardoor cliënten vrezen voor beschadigingen van binnen- en buitenmuren, de infrastructuur in en onder de woning, de beplanting en de tuin. Cliënten achten het noodzakelijk dat er voorafgaand aan het bouwplan een nulmeting wordt uitgevoerd zodat schade eenvoudig is aan te tonen.	De gemeenteraad is van mening dat uitvoeringswerkzaamheden niet vastgelegd moeten worden in regels bij het bestemmingsplan. De aannemer dient schade te voorkomen. In beginsel geldt dat de aannemer de schade die wordt geleden dient te vergoeden en moet voorkomen dat er schade wordt veroorzaakt. Aan een omgevingsvergunning kunnen in dat kader voorschriften worden verbonden. Daarnaast bevat het Bouwbesluit 2012 regels die van toepassing zijn in de uitvoeringsfase. Voordat de bouwwerkzaamheden plaatsvinden, wordt er een gecertificeerd expertise bureau ingeschakeld door de aannemer om de risico's ten aanzien van de (bouw)werkzaamheden, voor de omgeving in beeld te brengen. Daarop wordt een 'plan van aanpak monitoring' gemaakt, welke over het algemeen bestaat uit een buitenopname van de openbare ruimte en een binnen- en buitenopname van de belendende panden binnen een bepaalde straal van de werkzaamheden. Zie ook de beantwoording bij onderdeel R2.6.
16	Cliënten achten het noodzakelijk dat er een veilige fietsroute vanuit de brandgang gelegen aan het Burgemeester van der Meulenpad wordt geboden. Ook tijdens de bouw moeten de kinderen veilig op en neer kunnen fietsen.	Zie beantwoording R2.4.
17	Cliënten vragen zich daarnaast af welke maatregelen er getroffen worden om bij de sloopactiviteiten van het bestaande pand beschadiging en stof zoveel mogelijk te beperken. Dat dient als voorschrift opgenomen te worden binnen de vergunning. Een ander belangrijk aspect is dat tijdens de sloop- en bouwactiviteiten gedurende een periode van twee jaar een substantieel aantal bestaande parkeerplaatsen zal verdwijnen. Daar dient in die periode een oplossing voor te worden geboden. Dat lijkt nu niet het geval te zijn. Cliënten verzoeken u deze oplossing alsnog als voorschrift op te nemen binnen de vergunning.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2. Zie voorts de beantwoording bij R2.6
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
6. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		

7. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
8. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
9. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
10. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
11. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
12. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
13. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
14. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
15. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
16. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
17. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:

Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd.

Regels: De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan

Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R5 – Univé rechtshulp namens een particulier		E19.003474	17 oktober 2019	18 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE		
1.	Clënten vrezen er voor dat de voorgestane bouw zal leiden tot een ernstige vermindering van het woon- en leefgenot. Zij menen dat hiervoor te weinig aandacht is geweest binnen de ruimtelijke onderbouwing en stellen dat alleen daarom al sprake is van een onzorgvuldig en onvoldoende gemotiveerd besluit. Clënten wijzen hier specifiek over de ernstige vermindering van zonlicht, het afnemen van de privacy, en het ontstaan van verkeer- en parkeeroverlast. In het navolgende zal dit nader worden uitgewerkt.	Met dit bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de belangen van omwonenden. Er is een belangafweging gemaakt waaruit blijkt dat er voor de omwonenden een aanvaardbaar leef- woonklimaat behouden blijft. Dat omwonenden door de bebouwing een verminderd uitzicht of woongenot ervaren is voorstelbaar, maar de gemeente is van mening dat de nadelige gevolgen voor omwonenden niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen. Het plan draagt bij aan de doelstellingen genoemd in de Woonvisie, Structuurvisie Zuidplas 2030 en de grote vraag naar woningen. Zie verder de beantwoording onder 2 t/m 12.		
2.	Als er een concreet bouwplan aanwezig is, hetgeen hier het geval is, dan dient het bestemmingsplan hier op aangepast te worden zodat dit rechtszekerheid biedt aan omwonenden. Dat gebeurt hier echter niet. U legt een ontwerpbestemmingsplan ter inzage met een algemene bestemming, met de mogelijkheid voor meer appartementen dan gepland, zonder een duidelijk bouwvlak en zonder een duidelijke uitleg hoe het specifieke plan zich verhoudt tot de aspecten privacy en lichtinval. Dat betekent dat er planologisch kader wordt gecreëerd waarbinnen een ander, nog omvangrijker plan gerealiseerd kan worden. Er worden dus ruimere mogelijkheden geboden dan nodig is. Ter illustratie wijs ik u er op dat er een bouwplan ligt voor 42	De procedure van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning worden met de coördinatieregeling uitgevoerd. Het planologische kader kan ruimer zijn dan de omgevingsvergunning die eventueel verleend gaat worden. Het is vaste jurisprudentie dat de raad bij de vaststelling van een bestemmingsplan bestemmingen moet aanwijzen en regels moet geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De verbeelding wordt aangepast op het werkelijke bouwplan.		

	woonappartementen. Het bestemmingsplan biedt echter de mogelijkheid voor realisatie van 56 appartementen. Er zal daarom redelijkerwijs gerekend moeten worden met het maximale aantal appartementen dat op grond van het bestemmingsplan mogelijk is. Bovendien mag er binnen dat onderdeel geen rekening worden gehouden met de soort appartementen (huur/koop, prijsklasse) die er gerealiseerd zouden moeten worden. Het bestemmingsplan legt hier namelijk geen voorwaarde in op waardoor de maximale mogelijkheden dienen te gelden als uitgangspunt. Dat geldt ook voor bijvoorbeeld de bezonningsstudie. Die gaat uit van het bouwplan terwijl het bestemmingsplan ruimtelijk beschouwd meer mogelijkheden biedt door opname van een groter bouwvlak en een hogere maximale bouwhoogte. Dit maakt dat de ruimtelijke onderbouwing op dit moment niet kan dienen als zorgvuldige onderbouwing van het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan.	Het bestemmingsplan laat inderdaad meer appartementen toe dan er naar verwachting gebouwd gaan worden. Het bestemmingsplan zal daarom aangepast worden op dit onderdeel. In de regels wordt 56 appartementen aangepast naar 42 appartementen. Het bestemmingsplan maakt inderdaad geen onderscheid in koop, huur en prijsklasse. Er wordt daarom in de regels vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. Er wordt ook een binnenplanse afwijkmogelijkheid voor koopwoningen opgenomen met de voorwaarde dat er moet worden voldaan aan het dan geldende parkeernormenbeleid. Er moet voor het parkeeronderzoek van de maximaal planologische variant uitgegaan worden. Dat betekent dat er gerekend moet worden met huurwoningen. Mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen heeft SPARK B.V. nader parkeeronderzoek gedaan. In dit onderzoek wordt de parkeersituatie die ontstaat bij een maximale planologische variant beschreven. Het parkeeronderzoek en de parkeerdrukmeting zijn als bijlagen 6 en 7 bij het bestemmingsplan gevoegd. Zie voor de beantwoording van het aspect bezonning R1.1
3.	Het aanvankelijke plan was realisatie van een gezondheidscentrum met twee bouwlagen. Dat wordt nu een gebouw met 4 bouwlagen met op de hoeken 4 massale koppen met balkons. Cliënten stellen vast dat dit een overweldigend en dominant effect heeft op de aanliggende woningen in het algemeen en op die van cliënten in dit geval in het bijzonder. Het doet grote afbreuk aan hun woon- en leefomgeving. Waar zij eerst woonden naast een bescheiden bankgebouw, waar het rustig was en waar in het weekend geen activiteiten waren, wonen zij straks naast een gezondheidscentrum met veel meer activiteiten en met heel veel woningen er boven. Deze woningen hebben bovendien directe inkijk in hun woning (de ouderslaapkamer, 1 kinderslaapkamer op de 1^e etage en de zolderkamer) en tuin. Dat leidt niet tot een vermindering van privacy maar tot het volledig verdwijnen van privacy. U heeft daarvoor binnen uw besluitvorming geen oog gehad hetgeen cliënten onzorgvuldig noemen. Daar komt bij dat veel van deze appartementen zeer dichtbij en hoog aanwezig zijn waardoor cliënten ook geluidsoverlast zullen ervaren. Ook voor dit aspect heeft u ten onrechte geen aandacht gehad	Zie voor de beantwoording van stedenbouwkundige en privaatrechtelijke aspecten R1.1 Zie voor de beantwoording van het aspect geluid R4.3
4.	Ter hoogte van de woning van dient is nu al sprake van een drukke verkeerssituatie en een hoge parkeerdruk, onder andere door de nabijheid van winkelcentrum Dorrestein. Er zijn nu reeds te weinig parkeerplaatsen in de buurt aanwezig. Er is in de huidige situatie dus reeds een parkeerprobleem. In het ontwerpbestemmingsplan is, het Burgemeester van der Meulenpad gewijzigd van een voetpad naar een rijweg om zo ook daar 18 parkeerplaatsen bereikbaar te maken. Dat leidt tot een wijziging in verkeersstromen en dus ook tot een intensivering van het verkeer nabij de woning van cliënten. Cliënten vrezen dat er daardoor een verkeersonveilige situatie ontstaat en stellen vast dat u daar ten onrecht geen, of onvoldoende aandacht voor heeft gehad in uw plannen. Momenteel is de parkeeroverlast dus al enorm en cliënten vrezen ervoor dat het straks tot zeer onaangename situaties gaat leiden. Zij menen dat het onderzoek dan ook geen recht doet aan de feitelijke situatie. Dat klemmt temeer daar binnen het onderzoek wordt uitgegaan van 42 appartementen terwijl het bestemmingsplan de	Zie beantwoording R1.2 en R4.2

	mogelijkheid biedt tot realisatie van 56 appartementen. Het onderzoek vormt daardoor sowieso geen goede onderbouwing voor het ontwerpbestemmingsplan. Bovendien houdt men een bepaald percentage huur en koopwoningen aan terwijl het bestemmingsplan dit onderscheid niet kent. Ook op dat punt is het onderzoek niet te gebruiken als deugdelijke onderbouwing voor het bestemmingsplan.	
5	De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de woning van cliënten en de wijziging van de verkeersstromen, zullen leiden tot meer overlast 24 uur per dag en 7 dagen in de week. Nog afgezien van de mensen die lopen naar en van hun auto's, ook voor dat aspect is binnen uw belangenafweging geen aandacht geweest.	Zie beantwoording R4.6
6	Cliënten ervaren in de huidige situatie veel privacy en voldoende rust. Op grond van uw huidige plannen wijzigt de woonsituatie echter aanzienlijk. Het tweelaags kantoorgebouw van de Rabobank met weinig activiteiten door de weeks en geheel niets in het weekend, maakt plaats voor een vierlaags gebouw waarvan in de bovenste 3 lagen woningen worden gerealiseerd. Een veel drukker situatie met meer verkeer en geluid. Bovendien wordt het uitzicht vanaf de voorzijde van de woning van cliënten ook significant anders. Dit heeft niet alleen invloed op lichtinval en zorgt niet enkel voor geluidsoverlast, maar leidt ook tot een waardedaling van de woning. Uit de stukken blijkt niet dat naar dit aspect onderzoek is gedaan. Een planschaderapportage was op zijn plaats geweest. Zeker gezien de vele woningen die dit zal treffen.	Zie beantwoording R1.1, R1.3 en R2.2
7	Het bedrijf Prevent Adviesgroep heeft onderzoek gedaan naar de effecten van het nieuwe gebouw op schaduwwerking t.a.v. het pand. Dit onderzoek is niet correct uitgevoerd zo stellen cliënten omdat het bedrijf niet is uitgegaan van de maximale planmogelijkheden maar van het gepresenteerde bouwplan. De berekening kan daardoor niet dienen als onderbouwing voor het bestemmingsplan.	Zie beantwoording R1.1
8	Al in het voorgaande is opgemerkt dat de bouw van een appartementencomplex met 3 verdiepingen een ernstige inbreuk maakt op de privacy van cliënten. Meer in het bijzonder wijzen cliënten er op dat het huidige bouwplan ziet op realisatie appartementen voorzien van balkons van waaraf er een direct zicht is op de voortuin en in de ouderslaapkamer, 1 kinderslaapkamer op de 1e etage en de zolderkamer, welke grote raampartijen heeft. Zeker gelet op deze specifieke invulling zorgt dit voor een fors verlies aan privacy. Een te groot verlies van privacy zo stellen cliënten. Van bovenaf zullen de toekomstige bewoners neerzien op de tuin en woning van cliënten waardoor het woon- en leefklimaat zeer negatief wordt aangetast. U zult hier binnen uw belangenafweging meer aandacht voor moeten hebben en wat cliënten betreft zult u de plannen moeten aanpassen. Volledigheidshalve wijzen cliënten er op dat ook dit aspect zorgt voor een forse daling van de waarde van de woning.	Aan de zijde die uitkijkt op de tuin van reclamant bevinden zich ca. 10 balkons die op ruim 17 meter liggen van de grens van de voortuin en ruim 30 meter van de achtertuin van reclamant. In de huidige situatie kunnen de burens, van het naastgelegen appartementengebouw, van reclamant vanaf de balkons ook rechtstreeks in de achtertuin van reclamant kijken, terwijl die afstand ca. 10 meter is. Er is daarmee geen sprake van een fors verlies van privacy voor reclamant. Zie voorts de beantwoording bij R5.3 Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3
9	De omgeving dreigt te worden omgetoverd in een grote stenen parkeerplaats. Dat past in het geheel niet in het dorps karakter ter plekke en zorgt er ook voor dat minder regenwater kan infiltreren. Een toename van verharding staat dan ook haaks op belang om hemelwater ter plekke in de bodem te infiltreren. Cliënten achten het noodzakelijk	Zie de beantwoording bij R1.1

	dat er een plan komt waar groen en onverharde stukken een wezenlijk onderdeel vormen. Dat doet recht aan het dorpse karakter en meer recht aan het milieu.	
10	Clënten stellen dat er lichtvaardig wordt omgegaan met de toename van bewegingen en overlast als gevolg van het plan. Vanuit gezondheidsoverwegingen is een onafhankelijke meting en communicatie van de resultaten een must. Dat ontbreekt thans. Uw college draagt uit het heel belangrijk te vinden om te anticiperen op klimatologische ontwikkelingen en moedigt dan ook iedere inwoner aan om verharding in de tuin te vervangen door groen. Sterker nog, er staat een premie op als tuintegels worden ingeruild voor groen. Dit staat natuurlijk haaks op uw plan om rond het nieuwe complex nog meer parkeerplaatsen te creëren. Dit wetende en wetende regen in de toekomst heviger en langduriger zal worden, is meer groen en dus minder verharding absoluut noodzakelijk.	De herinrichting van de buitenruimte leidt niet tot een toename of afname van verhard oppervlak. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan zal worden bekeken welke maatregelen gewenst dan wel noodzakelijk zijn om wateroverlast te voorkomen. Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2
11	Duidelijk is dat de bouwactiviteiten in de directe locatie van de woning van dient zullen plaatsvinden. Het totale bouwtraject zal daarbij ongeveer twee jaar in beslag nemen. In die periode zal onder meer een mega hijskraan over de woningen en tuinen scheren, zullen heipalen worden geslagen en dus niet worden gedraaid waardoor cliënten vrezen voor beschadigingen van binnen- en buitenmuren, de infrastructuur in en onder de woning, de beplanting en de tuin. Cliënten achten het noodzakelijk dat er voorafgaand aan het bouwplan een nulmeting wordt uitgevoerd zodat schade eenvoudig is aan te tonen.	De gemeenteraad is van mening dat uitvoeringswerkzaamheden niet vastgelegd moeten worden in regels bij het bestemmingsplan. De aannemer dient schade te voorkomen. In beginsel geldt dat de aannemer de schade die wordt geleden dient te vergoeden en moet voorkomen dat er schade wordt veroorzaakt. Aan een omgevingsvergunning kunnen in dat kader voorschriften worden verbonden. Daarnaast bevat het Bouwbesluit 2012 regels die van toepassing zijn in de uitvoeringsfase. Voordat de bouwwerkzaamheden plaatsvinden, wordt er een gecertificeerd expertise bureau ingeschakeld door de aannemer om de risico's ten aanzien van de (bouw)werkzaamheden, voor de omgeving in beeld te brengen. Daarop wordt een 'plan van aanpak monitoring' gemaakt, welke over het algemeen bestaat uit een buitenopname van de openbare ruimte en een binnen- en buitenopname van de belendende panden binnen een bepaalde straal van de werkzaamheden.
12	Clënten vragen zich daarnaast af welke maatregelen er getroffen worden om bij de sloopactiviteiten van het bestaande pand beschadigingen stof zoveel mogelijk te beperken. Dat dient als voorschrift opgenomen te worden binnen de vergunning. Een ander belangrijk aspect is dat tijdens de sloop- en bouwactiviteiten gedurende een periode van twee jaar een substantieel aantal bestaande parkeerplaatsen zal verdwijnen. Daar dient in die periode een oplossing voor te worden geboden. Dat lijkt nu niet het geval te zijn. Cliënten verzoeken u deze oplossing alsnog als voorschrift op te nemen binnen de vergunning. Tot zover de argumenten die cliënten naar voren wilden brengen. Zij hopen dat u hierin aanleiding zult zien om aanpassingen aan het plan te doen teneinde te komen tot een plan waarbinnen ook de belangen van omwonenden bij een goed woon- en leefklimaat voldoende worden gerespecteerd.	Zie beantwoording onder 11.
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
6. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		

7. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
8. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
9. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
10. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
11. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
12. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u> <u>Toelichting:</u> Bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden” en bijlage 10 “verkeersonderzoek” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels:</u> In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R6 – Particulier		E19.003759	21 oktober 2019	22 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Met het nieuwe bouwplan gaat de woonkwaliteit met betrekking tot licht, lucht en ruimte en een goed verzorgde openbare ruimte achteruit. Zoveel hoogbouw rondom laagbouw kan echt niet. Er komt ook nog wat hoogs op het terrein van de Tweemaster en het terrein van het Torbecke wordt mettertijd denk ik het volgende project, ook hoog dan. Dat er iets moet gebeuren met het RABO bankgebouw is duidelijk, maar het mag in deze wijk wel even iets lager, iets minder massaal. Zoals gezegd verwacht ik niet dat deze reactie er toe doet, hoewel het voor ieder redelijk denkend mens logisch is dat dit niet ten goede komt van het woongenot, veiligheid en de gezondheid van de bewoners.		Aan het bestemmingsplan ligt een zorgvuldig onderzoek en een deugdelijke belangenafweging ten grondslag. Uit dit onderzoek en deze belangenafweging blijkt dat het plan geen onevenredige inbreuk maakt op de belangen van de omwonenden. Bij de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van de beoogde ontwikkeling is, naast de mogelijkheden van het voorgaande plan, tevens rekening gehouden met de bestaande situatie en de belangen van omwonenden. Zie voorts de beantwoording bij R1.1.	
2.	Daarbij komen nog de verkeersbewegingen en vermeerdering van het aantal auto's, terwijl we nu al soms de uitlaatgassen kunnen proeven. Het realiseren van parkeerplaatsen op het Burg. v.d. Meulenpad is, in welke vorm dan ook, waanzin. Het creëert een onveilige situatie voor buiten spelende kinderen op het Alexanderpad, fietsende scholieren en een chaos met in- en uitrijdende en kerende auto's. Het Alexanderpad zou dan een tweebaansweg worden. De overstap van gedeeltelijk koop- en huurwoningen naar alleen maar huurwoningen getuigt al van gesjoemel met de parkeernorm.		Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2 en voor het aspect verkeer R2.4.	

3.	Dat alles al zo goed als rond was, voordat de buurtbewoners officieel op de hoogte gebracht werden middels de “informatieavond”, betekent dat inspraak maar een wassen neus is.	Zie de beantwoording bij R4.14.
CONCLUSIE		
1.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> Bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden” en bijlage 10 “verkeersonderzoek” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie” en bijlage 6 “parkeeronderzoek” zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels:</u> In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.		

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R7 – Particulier		E19.003760	19 oktober 2019	22 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	<u>Kinderen</u> Er wonen diverse jonge kinderen op het Alexanderpad en die moeten veilig buiten kunnen spelen, de geschetste verkeersroute laat dit niet toe. Mijn zienswijze is om de inrijzijde vanuit w.c. Dorresteyn af te sluiten zodat hier geen verkeer vandaan kan komen. Een optie is om het verkeer via Beyerinkstraat te laten rijden en via de Lorentzstraat. Op deze wijze minimaliseert het verkeer en heeft niemand, buiten de huidige bewoners, iets te zoeken op het Alexanderpad. Ik ben daadwerkelijk verbaasd dat er geen rekening gehouden wordt met gezinnen.		Zie voor de beantwoording van het aspect verkeer R2.4.	
2.	<u>Parkeren</u> Het moet voor de bewoners van het Alexanderpad mogelijk zijn om 1 auto voor de deur te parkeren en 1 auto in de straat. Is dit niet mogelijk dan zal het foutief parkeren alleen maar toenemen.		Zie de beantwoording bij R1.2.	
3.	<u>Verkeer</u> Advies om met een blauwe zone van max 1 uur te werken.		De uitbreiding van blauwe zones past niet in het parkeerbeleid van de gemeente.	

CONCLUSIE	
1.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
2.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> Bijlage 10 “verkeersonderzoek” is toegevoegd. Bijlage 6 “parkeeronderzoek” is aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels:</u> In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan	

Nummer		Nummer gemeente		Datum indiening		Datum binnenkomst gemeente	
R8 – Particulier		E19.003772		21 oktober 2019		23 oktober 2019	
VERKORTE WEERGAVE REACTIE				REACTIE VAN GEMEENTE			
1.	Bezwaar tegen de hoogte van het plan en het verlies van uitzicht.			Zie de beantwoording bij R1.1			
2.	Bezwaar tegen inrichtingsplan parkeren, er ontstaat een grotere parkeerdruk door te weinig parkeerplaatsen in de wijk door gezondheidscentrum en woningen.			Zie beantwoording bij R1.2.			
3.	Er ontstaat met dit plan waardevermindering van ons koopappartement.			Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3.			
4.	Bezwaar tegen warmtepompen, die nodig is in kader van klimaat neutraal bouwen, i.v.m. decibellen die overschreden kunnen worden.			Het bestemmingsplan regelt niet welke installaties na de bouw worden geïnstalleerd en gebruikt. Derhalve kan de zienswijze op dit punt niet leiden tot een ander besluit.			
CONCLUSIE							
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.							
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.							
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.							
4. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.							
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:							
Toelichting: Aan de toelichting is bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden” toegevoegd en bijlage 8 “bezonningsstudie” en bijlage 6 “parkeeronderzoek” van de toelichting zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd.							
Regels: In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan							
Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.							

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R9 – Particulier		E19.003778	22 oktober 2019	23 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	De J.A. Beijerinkstraat is reeds een straat die veel te druk is en waar de bewoners veel overlast hebben en waar de verkeersveiligheid bijzonder slecht is. Dit wordt o.a. veroorzaakt door de leveranciers met vrachtwagens voor WC Dorrestein. Bussen van Arriva die de gehele dag door de straat rijden. Schoolgaande jeugd die de doorgang naast het Rabobank gebouw gebruiken om naar school te fietsen. Deze wijk en straat is in de jaren 60 gebouwd en totaal niet geschikt voor het hedendaagse verkeer De toename van dit verkeer indien de Twee Gebroeders af is wordt alleen maar heftiger en de problemen zijn niet meer te overzien. Rijden in 2 richtingen is niet mogelijk		Zie voor de beantwoording van het aspect verkeer R2.4	
2.	Parkeren in de wijk is bijna onmogelijk		Zie beantwoording bij R1.2.	
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:				
Toelichting: Bijlage 10 “verkeersonderzoek” is toegevoegd. Bijlage 6 “parkeeronderzoek” is aangepast.				

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R10 – Stichting Achmea Rechtsbijstand namens een particulier	I19.003580, I19.003771, I19.003581 en I19.003770	22 oktober 2019	22 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Vanwege het zogenaamde uitgebreide participatietraject is besloten om in dit geval geen inspraakprocedure te voeren. In de gemeentelijke inspraakverordening staat wanneer geen inspraak wordt verleend, bijvoorbeeld in geval van ondergeschikte herzieningen van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen, inspraak bij wettelijk voorschrift is uitgesloten, sprake is van hogere regelgeving waarbij het bestuursorgaan geen of nauwelijks beleidsvrijheid heeft, de begroting en tarieven voor gemeentelijke dienstverlening en belastingen, een spoedeisend beleidsvoornemen, en indien het belang van inspraak niet opweegt tegen het belang van de verantwoordelijkheid van de gemeente voor kwetsbare groepen in de samenleving. In onderhavige situatie is van geen van deze gevallen sprake. Cliënten zijn dan ook geschaad in hun procesbelang,	In de inspraakverordening Zuidplas is in artikel 3 het volgende opgenomen: <i>Ten aanzien van de inspraak inzake ruimtelijke plannen, bedoeld bestemmingsplannen (herzieningen) en projectbesluiten, besluit het college of inspraak wordt verleend.</i> Het college heeft op 10 september 2019 besloten geen formele inspraak volgens de inspraakverordening te houden, omdat er hij voldoende op andere wijze geparticipeerd was met bewoners over dit plan. Hiermee het college voldaan hetgeen in de inspraakverordening is opgenomen.	

	daar hen een extra mogelijkheid om hun standpunt kenbaar te maken bij het college is onthouden.	Daar komt bij dat reclamant door het indienen van een zienswijze hoe dan ook in de gelegenheid is om een standpunt over het plan kenbaar te maken. Zie voor de beantwoording inzake participatie bij R4.14.
2.	Het plan betreft maakt een maximale bouwhoogte <i>van</i> 16 meter mogelijk. Dit terwijl eerst een maximale bouwhoogte van 10 meter mogelijk was. De rooilijn van het gebouw wordt naar voren getrokken en de hele oppervlakte wordt benut. Cliënten hebben, na voltooiing <i>van</i> de plannen, vanuit hun tuin zicht op de omvangrijke bouwmassa <i>van</i> het bouwproject. In uw toelichting geeft u aan dat Zuidplas hoofdzakelijk bouwt in dorpse en centrum-dorpse woonmilieus. Hoogbouw past niet in een dergelijke omgeving. Waarden als woonkwaliteit met betrekking tot licht, lucht en ruimte en een goed verzorgde openbare ruimte met overwegend groen zijn kenmerken <i>van</i> de wijk die niet verloren mogen gaan met de komst <i>van</i> nieuwbouwprojecten, aldus uw toelichting. De woonkwaliteit wordt voor cliënten wel degelijk aangetast en de massaliteit <i>van</i> het gebouw, waaronder de bouwhoogte is niet passend binnen de omgeving. De identiteit <i>van</i> een wijk wordt hierdoor vervaagd en komt rommelig over.	De verbeelding van het bestemmingsplan wordt aangepast conform het ontwerp van het bouwplan. Dit betekent dat ook de bouwhoogte gewijzigd wordt van 16 meter naar 14 meter. De maximale bouwhoogte van het bouwplan was al in te zien in de ontwerpstukken van de omgevingsvergunning, welke gecoördineerd wordt doorlopen met de bestemmingsplanprocedure. De Welstand heeft een positief advies uitgebracht op het bouwplan op 17 juli 2019. Zie voor de beantwoording van stedenbouwkundige aspecten en het woon- en leefklimaat R1.1
3	Cliënten hebben 26 jaar geleden speciaal een hoekwoning gekocht met een tuin op het zuidwesten. Door het massale gebouw wordt het uitzicht van zijn hoekwoning vanuit zijramen van de keuken, woonkamer en slaapkamers, als ook vanaf het zonneterras op de bovenste verdieping vrijwel volledig teniet gedaan. Daarbij loopt het gebouw aan de voorzijde door tot vrijwel aan de huidige parkeerplaatsen aan de J.A. Beijerinkstraat.	Reclamant heeft in de huidige situatie ook al gedeeltelijk uitzicht op een gebouw van 7 meter hoog. Het nieuwe gebouw wordt inderdaad hoger, maar heeft een beperkt effect op het huidige uitzicht. De zijgevel van het nieuwe gebouw ligt 9 meter uit de zijgevel de woning van reclamant. Deze afstand is in huidige situatie 7 meter. Het nieuwe gebouw komt daarmee op een grotere afstand van de woningen van reclamant te liggen. Naast het nieuw te bouwen gebouw staat, op 20 meter afstand van de woning van reclamant, een appartementen complex van 5 lagen hoog met een maximale hoogte van 17 meter met een hoogteaccent op de noordoost hoek. Reclamant heeft in de huidige situatie, naast het bestaande gebouw van 7 meter, reeds zicht op dit bestaande gebouw. In dat opzicht wijzigt het uitzicht in geringe mate en is de verslechtering, als daar sprake van is, niet onevenredig in verhouding tot de met het plan te dienen doelen. Daarnaast geldt dat uit vaste jurisprudentie van de Raad van State blijkt dat er geen recht is op blijvend vrij uitzicht. Hiervoor kan onder andere worden verwezen naar de uitspraak van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:242. Dat geldt te meer in een stedelijke omgeving, waarin ook voorheen al was voorzien in een bouwvlak. Het enkele feit dat reclamant aan uitzicht inboet, maakt dus niet dat het plan geen doorgang kan vinden. Na afweging van alle belangen is de conclusie dat de belangen die gediend zijn met de beoogde ontwikkeling zwaarder wegen dan de belangen van reclamant.
4	Daarnaast zorgt uitvoering van het bouwplan voor een beperking van de inval van zonlicht op het perceel van cliënten. Bij de toelichting bestemmingsplan zit een bezonningsonderzoek van Prevent waarin gekeken is naar wettelijke normering. Deze bezonningsstudie wijkt af van de zonstudie dat Stebru eerder op verzoek van de Initiatiefgroep heeft gemaakt (waarbij opgemerkt staat dat aan de beelden geen rechten kunnen worden ontleend). In de Prevent studie wijkt de schaduw af van de dakvorm. Er is in het ontwerp en de bestemmingsplanregels sprake van schuine daken op de zijdelen. De schaduwwerking kan dus niet recht zijn. De bezonning voldoet blijkbaar aan de lichte TNO norm (2 uur zon op het midden van de vensterbank tussen	Zie voor de beantwoording van het aspect bezonning R1.1

	21 januari en 22 november). Het gebouw geeft echter met name ook schaduw in de tuinen van de woningen tussen de J.A. Beijerinkstraat en het Prins Alexanderpad. Cliënten zullen uren zon gaan missen in het voor- en naseizoen. Voorgaande is een grote inbreuk op de bestaande situatie en voor cliënten een onaanvaardbare beperking. Daarnaast zijn cliënten zoals bovenstaand al is vermeld sceptisch ten aanzien van het onderzoek, afgaande van hun eigen waarneming en zij verwachten nog minder uren zon. Een suggestie van cliënten is om het middendeel van het gebouw met een verdieping te verlagen. Juist het middendeel geeft de schaduw in de tuinen. Dit middendeel kan dan ook als daktuin gebruikt worden door de kopwoningen op de bovenste verdieping. De stedenbouwkundige massaliteit <i>van</i> het gebouw vermindert daar ook mee.	
5	Het plan gaat over de bouw <i>van</i> een gezondheidscentrum op de begane grond en maximaal 56 appartementen op de verdiepingen met een hoogte <i>van</i> 16 meter op korte afstand <i>van</i> de woning <i>van</i> cliënten. Een aantal appartementen beschikken over een balkon, hetgeen zorgt voor een extra inbreuk op de privacy en woongenot <i>van</i> bewoners <i>van</i> de direct, op zeer korte afstand, aangrenzende woning aan het Van der Meulenpad. Zo ontstaat extra inkijk in de gevelramen <i>van</i> deze hoekwoning en daarbij wordt tevens de privacy en het woongenot aangetast extra aangetast <i>van</i> het buitenterras op de bovenste verdieping aan de voorzijde <i>van</i> dit aangrenzende pand. Bij gebruik <i>van</i> de balkons door de bewoners van de Twee Gebroeders ontstaat geluidsoverlast over en weer. Zeker nu dit balkon zich recht tegenover en op zeer korte afstand van de slaapkamers op de 1 een 28 verdieping bevindt.	Zie beantwoording R5.3
6	De woning <i>van</i> cliënten grenst aan het trottoir (Burgemeester <i>van</i> der Meulenpad). Het nieuwe plan voorziet op deze locatie een weg met toegang tot 18 parkeerplaatsen. Hiervan liggen 9 parkeerplaatsen direct naast de woning van cliënten. Cliënten worden hierdoor zowel aan de voor- als zijkant van de woning omsloten door gemotoriseerd verkeer. De parkeerplaatsen komen op minder dan 7 meter afstand van de buitenmuren <i>van</i> de woonkamer en slaapkamers op de 1 een 2e etage, waardoor geluidsoverlast is te verwachten. Voor zover medegedeeld, wordt de nieuwe afstand tot de zijgevel van cliënten en het voorgestelde gebouw 12 meter, maar auto's parkeren niet tegen de muur <i>van</i> het gebouw. Rekening houdend met de norm <i>van</i> een parkeerplaats (ca.5 meter) is de afstand <i>van</i> de achterbumper van de geparkeerde auto tot de muur van cliënten zeker geen 7 meter meer. Daarnaast komt de zijdeur van de tuin van cliënten direct uit op de rijweg, hetgeen tot onveilige situaties leidt. Voorgaande heeft negatieve effecten op de woon- en leefomgeving van cliënten, waaronder geluid- en stankoverlast, extra vervuiling door stikstof, verhoogde kans op beschadiging van het perceel en verminderde veiligheid. Cliënten vragen zich daarnaast af hoe beschadigingen aan hun oprit en geparkeerde auto zullen worden voorkomen. Een ronding van paaltjes kan in dit verband soelaas bieden. Ook maken zij zich zorgen over beschadigingen aan de zijgevel,	Zie voor de beantwoording van de aspecten geluid en stikstof R2.2 Zie voor de beantwoording inzake verkeer R2.4 Bij uitwerking wordt nog gekeken of nog groenvoorzieningen gecreëerd kunnen worden. In de uitwerking van de inrichting wordt daarnaast rekening gehouden met het privéterrein van reclamant.

	doordat parkeerders eerst achteruit dienen te steken in een krappe ruimte, willen zij de parkeerplaats verlaten. Achter deze gevel bevindt zich de woonkamer. Cliënten pleiten dan ook voor een groenstrook langs de gevels en schuttingen. Dit voorkomt beschadiging en voorkomt dat voetgangers in geval van een stoep vlak langs de muren lopen en geeft een aantrekkelijker aanzicht.	
7	De voorgestelde parkeerplaatsen worden pal naast elkaar geprojecteerd, hetgeen in- en uitparkeren moeilijk en gevaarlijk maakt voor lopende en fietsende passanten. Het Burgemeester van der Meulenpad wordt ook gebruikt door fietsende scholieren, omdat achter het Alexanderpad een middelbare school is gevestigd. Ook fietsers uit de brandgang kunnen tegen gevaarlijke situaties aanlopen. Van buitenspelende kinderen kan vanuit veiligheidsoverwegingen geen sprake meer zijn. Daarnaast is onbekend hoe op een veilige manier onderhoudswerkzaamheden aan de zijkant van de panden en schuttingen kunnen worden uitgevoerd. Voorgaande betreft een enorme inperking op het woon- en leefklimaat van huidige en toekomstige bewoners.	De huidige bestemming van het Burgemeester van der Meulenpad is verkeer en in de nieuwe situatie blijft deze bestemming verkeer. Alleen de inrichting wijzigt enigszins, wat uitvoering is van hetgeen is toegestaan in het huidige bestemmingplan en het nieuwe bestemmingsplan. Het Burgemeester van der Meulenpad maakt onderdeel uit van een 30 km/h gebied en is zodanig ingericht dat menging van verschillende verkeersdeelnemers op een veilige manier mogelijk is. Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek (bijlage 10 bij de toelichting) blijkt dat de toename van het verkeer door de nieuwe ontwikkeling geen verkeersonveilige situatie ontstaat op de omliggende wegen en dat de omliggende wegen de toename aan verkeer ten gevolge van de ontwikkeling in voldoende mate kunnen afwikkelen. Van automobilisten die over het Burgemeester Van der Meulenpad rijden mag je verwachten dat zij op grond van de weginrichting beseffen dat ze er spelende en/of fietsende kinderen kunnen aantreffen en hun verkeersgedrag daarop aanpassen, vooral omdat deze verkeersdeelnemers naar verwachting allen aanwonenden zullen zijn.
8	De J.A. Beijerinkstraat is een hele drukke doorgaande weg in het dorp. Hier rijdt veel woonwerkverkeer, de lijnbus en vrachtwagens voor het leveren van goederen aan het winkelcentrum. De maximum snelheid van 30 km/u wordt niet gehanteerd. Scholieren die van het Burgemeester van der Meulenpad richting de overkant (Kleine Vinkstraat) willen en visa versa, om van en naar de woongebieden Velden, Dalen en Mossen te rijden, krijgen regelmatig te maken met zeer gevaarlijke verkeerssituaties. Dit wordt door het plan verergerd, als ook de parkeerders van het Burgemeester van der Meulenpad zich willen invoegen op de J.A. Beijerinkstraat. Temeer ook omdat het zicht vanwege het doorlopende nieuwe gebouw aanzienlijk wordt verslechterd.	De huidige bestemming van het Burgemeester van der Meulenpad is verkeer en in de nieuwe situatie blijft deze bestemming verkeer. Alleen de inrichting wijzigt enigszins, wat uitvoering is van hetgeen is toegestaan in het huidige bestemmingplan en het nieuwe bestemmingsplan. Het Burgemeester van der Meulenpad en de J.A. Beijerinkstraat maken onderdeel uit van een 30 km/h gebied en zijn (of worden) zodanig ingericht dat menging van verschillende verkeersdeelnemers op een veilige manier mogelijk is. Zie voor de beantwoording van het aspect verkeer R2.4.
9	Het onderwerp parkeren is een van de belangrijkste aandachtspunten. De gemeente Zuidplas wil de vraag naar parkeergelegenheid op zodanige wijze faciliteren dat de kwaliteit van de openbare ruimte blijft behouden. Het parkeeronderzoek lijkt aan te tonen dat er in de toekomst voldoende parkeerruimte is. Echter is op dit moment de parkeerdruk in dit deel van de wijk Dorrestein al heel hoog, laat staan als daar 56 appartementen bijkomen. Cliënten zijn dan ook van mening dat er onvoldoende parkeerruimte zal zijn en hebben een aantal bedenkingen bij het parkeeronderzoek. Deze bedenkingen zijn hieronder puntsgewijs opgenomen. In het parkeeronderzoek wordt bij de huidige parkeerplaatsen 8 parkeerplaatsen meegenomen "onder" winkelcentrum Dorrestein. Deze parkeervakken zijn echter te kort volgens de parkeernorm (afmetingen parkeerplaatsen binnen de gemeente Zuidplas) en deels in gebruik voor opslag en/of levering van de winkels.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2 Aanvullend wordt het volgende opgemerkt. Ondanks dat de parkeerplaatsen iets korter zijn, worden de parkeerplaatsen "onder" winkelcentrum Dorrestein wel meegerekend in de balans. Hier wordt door bewoners, bedrijven en/of bezoekers geparkeerd. Er zijn ondernemers die de parkeerplaatsen gebruiken voor hun bedrijfsdoeleinden. De gemeente zal toezien of dit gebruik legaal is en zo nodig deze ondernemers hier op aanspreken. In de huidige planvorming wordt op de begane grond een gezondheidscentrum ingevuld met o.a. ruimte voor behandelkamers maar ook voor wachtkamers, toiletten, vergaderzaal, balie, lab, containerruimte en een installatieruimte waar ruimte voor moeten worden gereserveerd om het gezondheidscentrum adequaat te laten functioneren. In de regels wordt vastgelegd dat er maximaal 16 behandelkamers zijn toegestaan en een apotheek is dan alleen toegestaan bij maximaal 14 behandelkamers.

• Het onderzoek stelt dat in de huidige situatie parkeerplaatsen vrij zijn, maar dit geldt alleen doordeeweeks voor het parkeerterrein achter het winkelcentrum. De meeste bewoners en hun bezoek willen in de buurt van de woning parkeren, waardoor in de woonstraten reeds een tekort aan parkeerruimte is. Het gevolg hier van is dubbel parkeren, (half) parkeren op het trottoir en het blokkeren van inritten en brandgangen. • Het parkeeronderzoek gaat uit van 16 behandelkamers met een totale bruto oppervlakte van 1.421 m'. Er van uitgaande dat circa de helft van de begane grond wordt gebruikt voor gangen, wachtruimtes, toiletten etc. komt dit uit op circa 40 m' per behandelkamer. Dit lijkt onrealistisch groot. • Het parkeeronderzoek kijkt slechts getalsmatig. Er wordt van uitgegaan dat de huidige en nieuwe bewoners van de JA Beijerinkstraat en het Alexanderpad hun auto parkeren op het grote parkeerterrein achter het winkelcentrum. In de straten voor hun woning zal niet voldoende ruimte zijn. Voor de nieuwe bewoners die hun ingang hebben aan de JA Beijerinkstraat is de afstand tot het grote parkeerterrein meer dan 100 meter. Zij hebben ook geen mogelijkheid om te parkeren in de Kleine Vinkstraat en Middenmolensingel gelet op de aldaar geconstateerde hoge parkeerdruk. Daarnaast parkeren op dit moment ook medewerkers van het Thorbecke college aan de westkant van de school, maar dat IS door de bouw op de Tweemaster locatie niet meer mogelijk. De medewerkers van de school zullen dan ook gebruik gaan maken van de Kamerlingh Onnesstraat en het grote parkeerterrein achter het winkelcentrum. • Cliënten vinden het bezwaarlijk dat een bezettingsgraad van meer dan 90% acceptabel wordt gevonden. Uit de berekeningen bij het parkeeronderzoek blijkt dat op zaterdag de bezetting boven de 90% is, terwijl in de rest van Nieuwkerk en Zuidplas 80%, met incidenteel 85%, wordt gehanteerd. Een bezettingsgraad van maximaal 85% past bij een (centrum)dorpse omgeving. Het dorpse karakter van Nieuwkerk wordt juist zo gewaardeerd door bewoners. Een bezettingsgraad van boven de 90% is enkel voorstelbaar bij een hoog stedelijk gebied. De hoge bezettingsgraad maakt het lastig om een parkeerplek te vinden. Juist op de drukste momenten van de week is er weinig parkeerruimte bij het winkelcentrum. • Tot slot wijzen cliënten er op dat in de anterieure overeenkomst wordt vermeld dat het plan ziet op koop- en huurappartementen. Voor koopappartementen geldt een hogere parkeernorm. Hieraan wordt niet voldaan. Cliënten vragen u dan ook om helderheid hieromtrent. Cliënten stellen zich op het standpunt dat de gehanteerde bezettingsgraad niet past binnen het dorpse karakter van Nieuwkerk en de aard van de woonwijk Dorrestein,	Zie voor de beantwoording van het aspect geluid R2.2 Zie voor de beantwoording van het aspect luchtkwaliteit R2.2
--	---

	met het gevolg dat de parkeeroverlast in de wijk zal toenemen. Cliënten opteren voor een bezettingsgraad van 80%, tot incidenteel 85%, hetgeen een betere verkeersveiligheid, minder verkeersbewegingen, minder geluidsoverlast en minder luchtvervuiling met zich meebrengt. Cliënten vinden dat het winkelcentrum Dorrestein gefaciliteerd moet worden door het realiseren <i>van</i> voldoende of extra parkeerruimte in plaats <i>van</i> dat er slechts uit wordt gegaan <i>van</i> het minimaal benodigd aantal parkeerplaatsen. Om soelaas te bieden aan geschetste parkeerproblematiek stellen cliënten voor een parkeergarage onder het pand te bouwen. Bij de meeste projecten met hoogbouw in een bestaande locatie met al een enorme parkeerdruk is het steeds gebruikelijker bewoners van het te bouwen pand te voorzien van een parkeerplaats onder het perceel. Toekomstige bewoners zijn wel degelijk bereid hiervoor een huurtoeslag te accepteren. Met name voor ouderen, in dit project worden met name ouderen gezien als toekomstige bewoners <i>van</i> de Twee Gebroeders, zijn voor een korte bereikbaarheid en hun veiligheid bereid voor de inpandige faciliteit te betalen. En bouwkundig is in deze tijd alles mogelijk. Het gebouw "De Meander" aan de JA Beijerinkstraat is hier het sprekende voorbeeld <i>van</i>.	
10	In uw beleidsplannen staat beschreven hoeveel waarde wordt gehecht aan een goede groenvoorziening voor alle bewoners met respect voor het dorpse karakter. In uw toelichting staat ook dat de waarde van een goed verzorgde openbare ruimte met overwegend groen kenmerken zijn van de wijk die niet verloren mogen gaan. Ook één van de stedenbouwkundige uitgangspunten is dat er een overwegend groene openbare ruimte is. In de voorziene plannen is hier echter geen enkele sprake van en wordt haaks op het beleid gehandeld. Dorrestein, JA Beijerinkstraat en het Burgemeester van der Meulenpad dreigen te worden omgetoverd in een stenen parkeerplaats. Hiermee wordt afbreuk gedaan aan het groene, dorpse karakter. Op dit moment staat het Burgemeester <i>van</i> der Meulenpad bij hevige regen <i>vol</i> met plassen. Een groene buffer ter bescherming <i>van</i> de zijgevels zou de omgeving in positieve zin kunnen verbeteren. Ook kan worden onderzocht of het kopiëren <i>van</i> de boompjes op het Alexanderpad voor een mooie en aantrekkelijke uitstraling <i>van</i> het Burgemeester <i>van</i> der Meulenpad kunnen zorgen.	Zie voor de beantwoording van stedenbouwkundige aspecten en het woon- en leefklimaat R1.1 Zie voor de beantwoording inzake de participatie R4.14.
11	Onder het vorige planologische regime waren kantoren toegestaan, met een oppervlakte van 1425 m'. De maximaal toegestane bouwhoogte heeft geresulteerd in een 2-laags gebouw. Het nieuwe plan ziet op een gemengde bestemming, waarbij een gezondheidscentrum, maatschappelijke dienstverlening en woningen zijn toegestaan. Daarnaast gaat het om een oppervlakte van circa 1700 m2 en een 4-laags gebouw. Dit zorgt voor een intensivering van gebruik en overlast die daar mee gepaard gaat, zoals verlies van privacy en meer geluidsoverlast.	Zie voor de beantwoording van stedenbouwkundige aspecten en het woon- en privaatrechtelijke aspecten R1.1. Zie voor de beantwoording van het aspect geluid R2.2. en 4.3. De functie 'maatschappelijke dienstverlening' in artikel 3 van het bestemmingsplan wordt geschrapt.
12	Er is niet onderzocht wat de effecten zijn van de uitstoot van fijnstof van de nieuwe weg en parkeerplaatsen die door het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Cliënten	Zie de beantwoording bij R2.2.

	verzoeken u dan ook om vanuit gezondheidsoverwegingen een onafhankelijke meting uit te laten voeren.	
13	Gelet op eerdergenoemde argumenten zijn cliënten van mening dat het bouwplan leidt tot een aantasting van hun woongenot.	Aan het bestemmingsplan ligt een zorgvuldig onderzoek en een deugdelijke belangenafweging ten grondslag. Uit dit onderzoek en deze belangenafweging blijkt dat het plan geen onevenredige inbreuk maakt op de belangen van de omwonenden. Bij de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van de beoogde ontwikkeling is, naast de mogelijkheden van het voorgaande plan, tevens rekening gehouden met de bestaande situatie en de belangen van omwonenden.
14	Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel <i>van</i> het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Voor de goede orde merk ik op dat u niet simpelweg kunt volstaan met het verwijzen naar de planschadeprocedureregeling. U zult ook in het kader van het beoordelen van deze zienswijze inhoudelijk op deze kwestie moeten ingaan. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt.	Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3.
15	Er zijn mogelijkheden die de bouw van het gezondheidscentrum en appartementen mogelijk maakt, maar meer recht doet aan de verkeersveiligheid, de privacy en het uitzicht van cliënten.	Aan het bestemmingsplan ligt een zorgvuldig onderzoek en een deugdelijke belangenafweging ten grondslag. Uit dit onderzoek en deze belangenafweging blijkt dat het plan geen onevenredige inbreuk maakt op de belangen van de omwonenden. Bij de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van de beoogde ontwikkeling is, naast de mogelijkheden van het voorgaande plan, tevens rekening gehouden met de bestaande situatie en de belangen van omwonenden. Zie beantwoording onder 5.
R10 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning		
1	U kijkt af van het bestemmingsplan zonder de belangen van cliënten mee te wegen. Het plan is gelegen binnen het bestemmingsplan "De Twee Gebroeders". De gronden hebben daarin de bestemming "Gemengd". De activiteit is in strijd met de algemene bouwregels genoemd onder artikel 6.1 van dit bestemmingsplan, omdat de benodigde parkeervoorzieningen niet aanwezig zijn op eigen terrein maar op terrein in eigendom van de gemeente. U heeft geen verplichting om medewerking te verdoen, omdat een deel van de benodigde parkeervoorzieningen aanwezig is of wordt gerealiseerd in de onmiddellijke nabijheid van het gebouw, waardoor er wordt voldaan aan de parkeernormen. U heeft echter, gelet op de belangen van cliënten, alle reden om geen medewerking te verlenen aan het afwijken van het bestemmingsplan, maar kiest ervoor om dit wel te doen, omdat een deel van de benodigde parkeervoorzieningen aanwezig is of wordt gerealiseerd in de onmiddellijke nabijheid van het gebouw, waardoor er wordt voldaan aan de parkeernormen. U heeft echter, gelet op de belangen van cliënten, alle reden om geen medewerking te verlenen aan het afwijken <i>van</i> het bestemmingsplan.	Voor het bestemmingsplan en de benodigde omgevingsvergunning is de coördinatieregeling van toepassing verklaard. Dit betekent dat de besluiten gezamenlijk ter inzage leggen en gezamenlijk als één besluit behandeld wordt bij de Raad van State in het geval er beroep is ingediend. De omgevingsvergunning moet passen in het nieuwe bestemmingsplan en kan pas verleend worden nadat het bestemmingsplan is vastgesteld. Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2
2	Er is reeds onvoldoende parkeerruimte in de omgeving	Zie beantwoording bij R1.2, R2.2 en R2.4.

	In de woonstraten is onvoldoende parkeerruimte, met als gevolg dubbel parkeren, (half) parkeren op het trottoir en het blokkeren van inritten, zoals die van cliënten, en brandgangen. Het tekort aan parkeerruimte wordt door de komst van 42 appartementen (met benoemde ruimte voor 56 appartementen) veel groter. Uit het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het ontwerpbestemmingsplan "'De Twee Gebroeders" blijkt dat de bezettingsgraad op zaterdag boven de 90% is, terwijl in de rest van Nieuwerkerk en Zuidplas 80%, met incidenteel 85%, wordt gehanteerd. Een bezettingsgraad van maximaal 85% past bij een (centrum)dorpse omgeving. Het dorpse karakter van Nieuwerkerk wordt juist zo gewaardeerd door bewoners. Een bezettingsgraad van boven de 90% is enkel voorstelbaar bij een hoog stedelijk gebied. Dit komt ook niet overeen met de Beleidsnota Parkeernormen die stelt dat Nieuwerkerk een matig stedelijk gebied is. De hoge bezettingsgraad maakt het lastig om een parkeerplek te vinden. Juist op de drukste momenten van de week is er weinig parkeerruimte. Voor de nieuwe bewoners die hun ingang hebben aan de J.A. Beijerinkstraat zal onvoldoende ruimte zijn in de straten voor hun woning en zij zullen dan ook genoodzaakt zijn om te parkeren op een afstand van meer dan 100 meter van hun woning. Dit is niet in overeenstemming met maximale acceptabele loopafstand uit de Beleidsnota Parkeernormen. Cliënten opteren voor een andere situatie die een betere verkeersveiligheid, minder verkeersbewegingen, minder geluidsoverlast en minder luchtvervuiling met zich meebrengt. Daarnaast wijzen cliënten er op dat in de anterieure overeenkomst wordt vermeld dat het plan ziet op koop- en huurappartementen. Voor koopappartementen geldt een hogere parkeernorm. Hieraan wordt niet voldaan. Cliënten vragen u dan ook om helderheid hieromtrent.	
3	De parkeerplaatsen zorgen voor onveilige situaties In de eerste plaats komt de zijdeur van de tuin van cliënten direct uit op de rijweg. In de tweede plaats worden de voorgestelde parkeerplaatsen pal naast elkaar geprojecteerd, hetgeen in- en uitparkeren moeilijk en gevaarlijk maakt voor lopende en fietsende passanten, maar ook de kans op beschadiging van het perceel van cliënten vergroot. Voorts wordt het Burgemeester van der Meulenpad ook gebruikt door fietsende scholieren, omdat achter het Alexanderpad een middelbare school is gevestigd en ook fietsers uit de brandgang tegen gevaarlijke situaties kunnen aanlopen. Van buitenspelende kinderen kan vanuit veiligheidsoverwegingen geen sprake meer zijn. Daarnaast is onbekend hoe op een veilige manier onderhoudswerkzaamheden aan de zijkant van de panden en schuttingen kunnen worden uitgevoerd. Voorgaande betreft een enorme inperking op het Woon- en leefklimaat van cliënten.	Zie beantwoording 1 t/m 15.
4	Cliënten verwachten overlast door de parkeerplaatsen De parkeerplaatsen komen immers op minder dan 7 meter van de buitenmuren van de woonkamer en slaapkamers op de 1e en 2e etage. Voor zover medegedeeld, wordt de nieuwe afstand tot de zijgevel van cliënten en het voorgestelde gebouw 12 meter, maar auto's parkeren niet tegen de muur van het gebouw. Rekening houdend met de norm	Zie de beantwoording bij R2.2

	van een parkeerplaats (ca. 5 meter) is de afstand van de achterbumper van de geparkeerde auto tot de muur van cliënten zeker geen 7 meter meer. Cliënten vrezen dan ook voor geluidsoverlast van bijvoorbeeld rijdende auto's en dichtslaan deuren. Daarnaast zijn ook andere negatieve effecten op de woon- en leefomgeving van cliënten denkbaar, zoals stankoverlast, extra vervuiling door stikstof, verhoogde kans op beschadiging van het perceel en een verminderde veiligheid.	
5	De massaliteit van het gebouw past niet in de omgeving Dorrestein is een typische wederopbouw wijk, waar de stempelvekaveling nog grotendeels intact is en de meerderheid van de gebouwen gebouwd zijn in de periode direct na de oorlog. Op een aantal plaatsen is afgeweken van deze typologie. Hoewel wederopbouw architectuur en stedenbouw <i>vaak</i> als "saai" worden bestempeld, betekent het afwijken <i>van</i> de typologie niet altijd dat er een verbetering plaatsvindt. Daarnaast is een kenmerk <i>van</i> de wijk de woonkwaliteit met betrekking tot licht, lucht en ruimte, hetgeen niet verloren mag gaan. De ontwerp-omgevingsvergunning ziet op een gebouw met 4 bouwlagen met op de hoeken 4 massale koppen met balkon, waarbij het gebouw aan de voorzijde doorloopt tot vrijwel aan de huidige parkeerplaatsen. Dit heeft een overweldigend en dominant effect op de omgeving. De identiteit <i>van</i> een wijk wordt hierdoor vervaagd en komt rommelig over. Daarnaast wordt de woonkwaliteit <i>van</i> cliënten met betrekking tot licht, lucht en ruimte ernstig aangetast	Zie voor de beantwoording van stedenbouwkundige en privaatrechtelijke aspecten R1.1
6	Het plan leidt tot een ontoelaatbare 'vergrijzing' van de woon- en leefomgeving Een ander kenmerk van de wijk dat niet verloren mag gaan is een goed verzorgde openbare ruimte met overwegend groen. In beleidsplannen van uw gemeente staat beschreven hoeveel waarde wordt gehecht aan een goede groenvoorziening voor alle bewoners met respect voor het dorpse karakter. In de ontwerp-omgevingsvergunning is hier geen blijk van gegeven en handelt de gemeente haaks op zijn eigen beleid. Dorrestein, JA Beijerinkstraat en het Burgemeester van der Meulenpad dreigen te worden omgetoverd in een stenen parkeerplaats. Hiermee wordt afbreuk gedaan aan het groene, dorpse karakter. Op dit moment staat het Burgemeester van der Meulenpad bij hevige regen <i>vol</i> met plassen. Een groene buffer ter bescherming <i>van</i> de zijgevels zou de omgeving in positieve zin kunnen verbeteren. Ook kan worden onderzocht of het kopiëren <i>van</i> de boompjes op het Alexanderpad voor een mooie en aantrekkelijke uitstraling van het Burgemeester van der Meulenpad kunnen zorgen.	Zie beantwoording 1 t/m 15.
7	Cliënten <i>vrezen</i> dat de aandachtspunten met betrekking tot het Bouwbesluit 2012 niet in acht worden genomen Wolf Dikken heeft d.d. 28 augustus 2019 geadviseerd dat het bouwplan voldoet aan het bouwbesluit 2012, mits een aantal aandachtspunten in acht wordt genomen. Het is cliënten niet bekend of deze aandachtspunten daadwerkelijk in acht worden genomen. Als dat niet het geval is, is het bouwplan in strijd met het Bouwbesluit 2012.	De aandachtspunten worden in acht genomen.

8	Clënten zijn niet bekend met het advies van de welstandscommissie De welstandcommissie zou op 17 juli 2019 een positief advies hebben gegeven. Clënten zijn hier onbekend mee. Derhalve kan de inhoud van dit advies door cliënten niet geverifieerd worden en kunnen cliënten onmogelijk de inhoud gemotiveerd betwisten.	Het plan is op de gebruikelijke manier besproken in de welstandscommissie. Bij een positief advies is het gebruikelijk dat er alleen in het verslag staat dat het positief is. Het plan is beoordeeld en getoetst aan de welstandsnota en akkoord bevonden.
9	Clënten verwachten overlast en schade van de bouwactiviteiten De bouwactiviteiten zullen plaatsvinden in de directe locatie van de woning van cliënten. Dit verhoogt de kans op schade aan zijn woning door de bouw die minimaal 2 jaar duurt. Clënten hebben op de tekeningen hekken waargenomen ter afscheiding van het bouwterrein, waarbij een zeer beperkte doorgang tussen de bouwhekken en zijn buitenmuur ontstaat. Beschadiging is te voorzien aan de stenen muur en het zijraam door passende voetgangers. Daarnaast scheert een me ga hijskraan over hun woning en vrezen zij dat de kans op beschadigingen door heiwerkzaamheden aan binnen- en buitenmuren, de infrastructuur onder zijn woning en beplanting in zijn tuin. Clënten steilen voor beschadigingen veroorzaakt door heiwerkzaamheden tot een minimum te beperken door bij deze "inbouw" gebruik te maken van draai- respectievelijk trilpalen. Verder verzoeken cliënten u om een bouwkundige vooropname op uw kosten en dat de hiervoor gemaakte foto's aan hem beschikbaar worden gesteld. Daarnaast verzoeken cliënten om een veiligheidsplan, en duidelijkheid over compensatieregelingen in het geval van bouwschade of stagnering van de energielevering. Bovendien zullen tijdens de sloop- en bouwactiviteiten gedurende een periode van minimaal 2 jaar een aantal bestaande parkeerplaatsen verdwijnen. Ook werknemers van betrokken bouwbedrijven zullen in de directe omgeving willen parkeren. Clënten vragen u om een oplossing om overlast, bijvoorbeeld het parkeren voor de uitrit van cliënten, te voorkomen.	Zie de beantwoording bij R2.6

CONCLUSIE

1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
6. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
7. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
8. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
9. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
10. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
11. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
12. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
13. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
14. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
15. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:

Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd.

Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Regels : De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan

Zienswijzen op omgevingsvergunning
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
2. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
4. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
6. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
7. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
8. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
9. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R11– Stichting Achmea Rechtsbijstand namens een particulier	I19.003582, I19.003774, I19.003583 en I19.003775	23 oktober 2019	25 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Vanwege het zogenaamde uitgebreide participatietraject is besloten om in dit <i>geval</i> geen inspraakprocedure te voeren. In de gemeentelijke inspraakverordening staat wanneer geen inspraak wordt verleend, bijvoorbeeld in geval van ondergeschikte herzieningen van een eerder vastgesteld beleidsvoornemen, inspraak bij wettelijk voorschrift is uitgesloten, sprake is van hogere regelgeving waarbij het bestuursorgaan geen of nauwelijks beleidsvrijheid heeft, de begroting en tarieven voor gemeentelijke dienstverlening en belastingen, een spoedeisend beleidsvoornemen, en indien het belang van inspraak niet opweegt tegen het belang van de verantwoordelijkheid van de gemeente voor kwetsbare groepen in de samenleving. In onderhavige situatie is van geen van deze gevallen sprake. Cliënten zijn dan ook geschaad in hun procesbelang, daar hen een extra mogelijkheid om hun standpunt kenbaar te maken bij het college is onthouden.	In de inspraakverordening Zuidplas is in artikel 3 het volgende opgenomen: <i>Ten aanzien van de inspraak inzake ruimtelijke plannen, bedoeld bestemmingsplannen (herzieningen) en projectbesluiten, besluit het college of inspraak wordt verleend.</i> Het college heeft op 10 september 2019 besloten geen formele inspraak volgens de inspraakverordening te houden, omdat er hij voldoende op andere wijze geparticipeerd was met bewoners over dit plan. Hiermee het college voldaan hetgeen in de inspraakverordening is opgenomen. Daar komt bij dat reclamant door het indienen van een zienswijze hoe dan ook in de gelegenheid is om een standpunt over het plan kenbaar te maken. Zie voor de beantwoording van de participatie R4.14	
2.	Het plan betreft maakt een maximale bouwhoogte van 16 meter mogelijk. Dit terwijl eerst een maximale bouwhoogte van 10 meter mogelijk was. De rooilijn van het gebouw wordt naar voren getrokken en de hele oppervlakte wordt benut. Cliënten hebben, na	De verbeelding van het bestemmingsplan wordt aangepast conform het ontwerp van het bouwplan. Dit betekent dat ook de bouwhoogte van 16 meter gewijzigd wordt naar 14 meter De maximale bouwhoogte van het bouwplan	

	voltooiing <i>van</i> de plannen, vanuit hun tuin zicht op de omvangrijke bouwmassa <i>van</i> het bouwproject. In uw toelichting geeft u aan dat Zuidplas hoofdzakelijk bouwt in dorpse en centrum-dorpse woonmilieus. Hoogbouw past niet in een dergelijke omgeving. Waarden als woonkwaliteit met betrekking tot licht, lucht en ruimte en een goed verzorgde openbare ruimte met overwegend groen zijn kenmerken <i>van</i> de wijk die niet verloren mogen gaan met de komst <i>van</i> nieuwbouwprojecten, aldus uw toelichting. De woonkwaliteit wordt voor cliënten wel degelijk aangetast en de massaliteit <i>van</i> het gebouw, waaronder de bouwhoogte is niet passend binnen de omgeving. De identiteit <i>van</i> een wijk wordt hierdoor vervaagd en komt rommelig over.	was al in te zien in de ontwerpstukken van de omgevingsvergunning, welke gecoördineerd wordt doorlopen met de bestemmingsplanprocedure. De Welstand heeft een positief advies uitgebracht op het bouwplan op 17 juli 2019. Zie voor de beantwoording van stedenbouwkundige en privaatrechtelijke aspecten R1.1
3	Het plan gaat over de bouw <i>van</i> een gezondheidscentrum op de begane grond en maximaal 56 appartementen op de verdiepingen met een hoogte van 16 meter. In de nieuwe situatie kijkt men naar verwachting vanuit de appartementen op het perceel van cliënten. Dit vormt een inbreuk op de bestaande situatie en een aantasting van hun privacy.	Zie voor de beantwoording van privaatrechtelijke aspecten R1.1
4	Het voorgestelde parkeerterrein komt op 12 meter afstand van de aangrenzende woningen, waarbij 5,4 meter bestaat uit parkeerplaats, daartussen moet nog een weg, stoep en bescherming voor de percelen. Dit wordt erg krap. Daarnaast zorgt het plan voor een toename van verkeersdruk, parkeerdruk en uitstoot. De voorkant van de doorgaande weg wordt al jaren niet aangepakt. Bovendien wordt binnen een straal van 100 meter ook gebouwd, waarschijnlijk woningbouw. Dit project zorgt ook voor een toename van verkeersdruk, parkeerdruk en uitstoot. In de toelichting wordt aangegeven dat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van verkeerslawaaï aan de J.A. Beijerinkstraat en de Lorentzstraat 48 dB bedraagt. De geluidsbelasting bedraagt 56 dB en 60 dB, waar maximaal 63 dB is toegestaan. Er wordt dan ook niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarden. Alhoewel voor de nieuwe woningen maatregelen worden getroffen om geluidsoverlast tegen te gaan, zullen de reeds bestaande woningen met een toename van verkeer en geluid worden geconfronteerd. Bij een hogere geluidbelasting dan de voorkeursgrenswaarden is er sprake van een geluidsniveau waarbij gezondheidseffecten niet kunnen worden uitgesloten. Verkeer heeft dan ook een ontoelaatbare impact op het dorpse karakter van de omgeving en nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van cliënten.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2 Zie voor de beantwoording van het aspect geluid R2.2
5	De voorgestelde parkeerplaatsen worden pal naast elkaar geprojecteerd, hetgeen in- en uitparkeren moeilijk en gevaarlijk maakt voor lopende en fietsende passanten. Het Burgemeester van der Meulenpad wordt ook gebruikt door fietsende scholieren, omdat achter het Alexanderpad een middelbare school is gevestigd. Ook fietsers uit de brandgang kunnen tegen gevaarlijke situaties aanlopen. Van buitenspelende kinderen kan vanuit veiligheidsoverwegingen geen sprake meer zijn. Voorgaande argumenten betreffen een inperking van het woon- en leefklimaat van huidige en toekomstige bewoners.	De huidige bestemming van het Burgemeester van der Meulenpad is verkeer en in de nieuwe situatie blijft deze bestemming verkeer. Alleen de inrichting wijzigt enigszins, wat uitvoering is van hetgeen is toegestaan in het huidige bestemmingsplan en het nieuwe bestemmingsplan. Zie voor de beantwoording van de verkeersveiligheid R2.4

6	De J.A. Beijerinkstraat is een hele drukke doorgaande weg in het dorp. Hier rijdt veel woonwerkverkeer, de lijnbus en vrachtwagens voor het leveren van goederen aan het winkelcentrum. De maximum snelheid van 30 km/u wordt niet gehanteerd. Scholieren die van het Burgemeester van der Meulenpad richting de overkant (Kleine Vinkstraat) willen en visa versa, om van en naar de woongebieden Velden, Dalen en Mossen te rijden, krijgen regelmatig te maken met zeer gevaarlijke verkeerssituaties. Dit wordt door het plan verergert, als ook de parkeerders van het Burgemeester van der Meulenpad zich willen invoegen op de J.A. Beijerinkstraat. Temeer ook omdat het zicht vanwege het doorlopende nieuwe gebouw aanzienlijk wordt verslechterd.	Zie beantwoording onder 5.
7	Het parkeeronderzoek lijkt aan te tonen dat er in de toekomst voldoende parkeerruimte is. Er is reeds onvoldoende parkeerruimte in de omgeving, laat staan als daar 56 appartementen bijkomen. Cliënten willen hierbij opmerken dat het bankgebouw al acht jaar niet of nauwelijks wordt gebruikt en er dan ook niet of nauwelijks aanloop is van extra verkeer. Het bankgebouw heeft op eigen terrein parkeergelegenheid, dat nu wordt gebruikt door bewoners en bezoekers van het winkelcentrum. Cliënten zijn dan ook van mening dat er onvoldoende parkeerruimte zal zijn en hebben een aantal bedenkingen bij het parkeeronderzoek. Deze bedenkingen zijn hieronder puntsgewijs opgenomen. • In het parkeeronderzoek wordt bij de huidige parkeerplaatsen 8 parkeerplaatsen meegenomen "onder" winkelcentrum Dorrestein. Deze parkeervakken zijn echter te kort volgens de parkeernorm (afmetingen parkeerplaatsen binnen de gemeente Zuidplas) en deels in gebruik voor opslag en/of levering van de winkels. • Het onderzoek stelt dat in de huidige situatie parkeerplaatsen vrij zijn, maar dit geldt alleen doordeeweeks voor het parkeerterrein achter het winkelcentrum. De meeste bewoners en hun bezoek willen in de buurt van de woning parkeren, waardoor in de woonstraten reeds een tekort aan parkeerruimte is. Het gevolg hier van is dubbel parkeren, (half) parkeren op het trottoir en het blokkeren van inritten en brandgangen. • Het parkeeronderzoek gaat uit van 16 behandelkamers met een totale bruto oppervlakte van 1.421 m². Er van uitgaande dat circa de helft van de begane grond wordt gebruikt voor gangen, wachtruimtes, toiletten etc. komt dit uit op circa 40 m² per behandelkamer. Dit lijkt onrealistisch groot. • Het parkeeronderzoek kijkt slechts getalsmatig. Er wordt van uitgegaan dat de huidige en nieuwe bewoners van de JA Beijerinkstraat en het Alexanderpad hun auto parkeren op het grote parkeerterrein achter het winkelcentrum. In de straten voor hun woning zal niet voldoende ruimte zijn. Voor de nieuwe bewoners die hun ingang hebben aan de JA Beijerinkstraat is de afstand tot het grote parkeerterrein meer dan 100 meter. Zij hebben ook geen mogelijkheid om te parkeren in de Kleine Vinkstraat en Middenmolensingel	Zie beantwoording bij R1.2, R2.2 en R10.9. In de regels wordt vastgelegd dat er maximaal 16 behandelkamers zijn toegestaan en een apotheek is dan alleen toegestaan bij maximaal 14 behandelkamers.

	gelet op de aldaar geconstateerde hoge parkeerdruk. Daarnaast parkeren op dit moment ook medewerkers van het Thorbecke college aan de westkant van de school, maar dat IS door de bouw op de Tweemaster locatie niet meer mogelijk. De medewerkers van de school zullen dan ook gebruik gaan maken van de Kamerlingh Onnesstraat en het grote parkeerterrein achter het winkelcentrum. • Cliënten vinden het bezwaarlijk dat een bezettingsgraad van meer dan 90% acceptabel wordt gevonden. Uit de berekeningen bij het parkeeronderzoek blijkt dat op zaterdag de bezetting boven de 90% is, terwijl in de rest van Nieuwerkerk en Zuidplas 80%, met incidenteel 85%, wordt gehanteerd. Een bezettingsgraad van maximaal 85% past bij een (centrum)dorpse omgeving. Het dorpse karakter van Nieuwerkerk wordt juist zo gewaardeerd door bewoners. Een bezettingsgraad van boven de 90% is enkel voorstelbaar bij een hoog stedelijk gebied. De hoge bezettingsgraad maakt het lastig om een parkeerplek te vinden. Juist op de drukste momenten van de week is er weinig parkeerruimte bij het winkelcentrum. • Tot slot wijzen cliënten er op dat in de anterieure overeenkomst wordt vermeld dat het plan ziet op koop- en huurappartementen. Voor koopappartementen geldt een hogere parkeernorm. Hieraan wordt niet voldaan. Cliënten vragen u dan ook om helderheid hieromtrent. Cliënten stellen zich op het standpunt dat de gehanteerde bezettingsgraad niet past binnen het dorpse karakter van Nieuwerkerk en de aard van de woonwijk Dorrestein, met het gevolg dat de parkeeroverlast in de wijk zal toenemen. Cliënten opteren voor een bezettingsgraad van 80%, tot incidenteel 85%, hetgeen een betere verkeersveiligheid, minder verkeersbewegingen, minder geluidsoverlast en minder luchtvervuiling met zich meebrengt.	
8	In uw beleidsplannen staat beschreven hoeveel waarde wordt gehecht aan een goede groenvoorziening voor alle bewoners met respect voor het dorpse karakter. In uw toelichting staat ook dat de waarde van een goed verzorgde openbare ruimte met overwegend groen kenmerken zijn van de wijk die niet verloren mogen gaan. Ook één van de stedenbouwkundige uitgangspunten is dat er een overwegend groene openbare ruimte is. In de voorziene plannen is hier echter geen enkele sprake van en wordt haaks op het beleid gehandeld. Dorrestein, JA Beijerinkstraat en het Burgemeester van der Meulenpad dreigen te worden omgetoverd in een stenen parkeerplaats. Hiermee wordt afbreuk gedaan aan het groene, dorpse karakter.	Zie voor de beantwoording R1.1
10	Er is niet onderzocht wat de effecten zijn van de uitstoot van fijnstof van de nieuwe weg en parkeerplaatsen die door het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Cliënten verzoeken u dan ook om vanuit gezondheidsoverwegingen een onafhankelijke meting uit te laten voeren.	Zie de beantwoording bij R2.2

11	In de huidige situatie is het heerlijk rustig aan de achterkant van de woning van cliënten, maar door het plan wordt dit teniet gedaan. Eerdergenoemde argumenten mede in aanmerking nemend zijn cliënten van mening dat het bouwplan leidt tot een aantasting van hun woongenot.	Aan het bestemmingsplan ligt een zorgvuldig onderzoek en een deugdelijke belangenafweging ten grondslag. Uit dit onderzoek en deze belangenafweging blijkt dat het plan geen onevenredige inbreuk maakt op de belangen van de omwonenden. Bij de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van de beoogde ontwikkeling is, naast de mogelijkheden van het voorgaande plan, tevens rekening gehouden met de bestaande situatie en de belangen van omwonenden.
12	Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel <i>van</i> het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Voor de goede orde merk ik op dat u niet simpelweg kunt volstaan met het verwijzen naar de planschadeprocedureregeling. U zult ook in het kader van het beoordelen van deze zienswijze inhoudelijk op deze kwestie moeten ingaan. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt.	Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3
13	Er zijn mogelijkheden die de bouw van het gezondheidscentrum en appartementen mogelijk maakt, maar meer recht doet aan de verkeersveiligheid, de privacy en het uitzicht van cliënten. Hierbij kan worden gedacht aan één bouwlaag minder, zodat ook het aantal appartementen en de daarbij horende overlast minder wordt.	Aan het bestemmingsplan ligt een zorgvuldig onderzoek en een deugdelijke belangenafweging ten grondslag. Uit dit onderzoek en deze belangenafweging blijkt dat het plan geen onevenredige inbreuk maakt op de belangen van de omwonenden. Bij de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van de beoogde ontwikkeling is, naast de mogelijkheden van het voorgaande plan, tevens rekening gehouden met de bestaande situatie en de belangen van omwonenden.
R11 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning		
1	Het plan is gelegen binnen het bestemmingsplan "De Twee Gebroeders". De gronden hebben daarin de bestemming "Gemengd". De activiteit is in strijd met de algemene bouwregels genoemd onder artikel 6.1 van dit bestemmingsplan, omdat de benodigde parkeervoorzieningen niet aanwezig zijn op eigen terrein, maar op terrein in eigendom van de gemeente. U heeft geen verplichting om medewerking te verlenen aan het afwijken van het bestemmingsplan, maar kiest ervoor om dit wel te doen, omdat een deel van de benodigde parkeervoorzieningen aanwezig is of wordt gerealiseerd in de onmiddellijke nabijheid van het gebouw, waardoor er wordt voldaan aan de parkeernormen. U heeft echter, gelet op de belangen van cliënten, alle reden om geen medewerking te verlenen aan het afwijken <i>van</i> het bestemmingsplan. Dit licht ik hieronder toe.	Zie beantwoording R10.
2	In de woonstraten is onvoldoende parkeerruimte, met als <i>gevolg</i> dubbel parkeren, (half) parkeren op het trottoir en het blokkeren <i>van</i> inritten en brandgangen. Het tekort aan parkeerruimte wordt door de komst <i>van</i> 42 appartementen veel groter. Cliënten willen hierbij opmerken dat het bankgebouw al acht jaar niet of nauwelijks wordt gebruikt en er dan ook niet of nauwelijks aanloop is <i>van</i> extra verkeer. Het bankgebouw heeft op eigen terrein parkeergelegenheid, dat nu wordt gebruikt door bewoners en bezoekers van het winkelcentrum. Cliënten zijn dan ook van mening dat er onvoldoende parkeerruimte zal zijn. Uit het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het ontwerpbestemmingsplan "De Twee Gebroeders" blijkt dat de bezettingsgraad op zaterdag boven de 90% is, terwijl in de rest van Nieuwerkerk en Zuidplas 80%, met	Zie beantwoording R10.

	incidenteel 85%, wordt gehanteerd. Een bezettingsgraad van maximaal 85% past bij een (centrum)dorpse omgeving. Het dorpse karakter van Nieuwerkerk wordt juist zo gewaardeerd door bewoners. Een bezettingsgraad van boven de 90% is enkel voorstelbaar bij een hoog stedelijk gebied. Dit komt ook niet overeen met de Beleidsnota Parkeernormen die stelt dat Nieuwerkerk een matig stedelijk gebied is. De hoge bezettingsgraad maakt het lastig om een parkeerplek te vinden. Juist op de drukste momenten van de week is er weinig parkeerruimte. Voor de nieuwe bewoners die hun ingang hebben aan de JA Beijerinkstraat zal onvoldoende ruimte zijn in de straten voor hun woning en zij zullen dan ook genoodzaakt zijn om te parkeren op een afstand van meer dan 100 meter van hun woning. Dit is niet in overeenstemming met maximale acceptabele loopafstand uit de Beleidsnota Parkeernormen. Daarnaast wijzen cliënten er op dat in de anterieure overeenkomst wordt vermeld dat het plan ziet op koop- en huurappartementen. Voor koopappartementen geldt een hogere parkeernorm. Hieraan wordt niet voldaan. Cliënten merken op dat een huurwoning altijd omgezet kan worden naar een koopwoning, waarbij dan - gelet op de parkeernormen - grove overlast valt te verwachten. Bovendien is onduidelijk welke bedrijvigheid zich zal gaan vestigen in de plint en wat dit voor gevolgen heeft voor de parkeerruimte. Cliënten vragen u dan ook om helderheid hieromtrent	
3	De parkeerplaatsen zorgen voor onveilige situaties De voorgestelde parkeerplaatsen worden pal naast elkaar geprojecteerd, hetgeen in- en uitparkeren moeilijk en gevaarlijk maakt voor lopende en fietsende passanten. Voorts wordt het Burgemeester van der Meulenpad ook gebruikt door fietsende scholieren, omdat achter het Alexanderpad een middelbare school is gevestigd en ook fietsers uit de brandgang tegen gevaarlijke situaties kunnen aanlopen. Van buitenspelende kinderen kan vanuit veiligheidsoverwegingen geen sprake meer zijn. Cliënten verwachten overlast door de parkeerplaatsen Het voorgestelde parkeerterrein wordt erg krap. Daarnaast zorgt het plan voor een toename van verkeersdruk, parkeerdruk en uitstoot. De voorkant van de doorgaande weg wordt al jaren niet aangepakt. Bovendien wordt binnen een straal van 100 meter ook gebouwd, waarschijnlijk woningbouw. Ook dit project zorgt voor een toename van verkeersdruk, parkeerdruk en uitstoot. De parkeerplaatsen en het toenemende verkeer heeft een negatieve impact op het dorpse karakter van de omgeving, de kleinschaligheid en de rust en heeft dan ook nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van cliënten. Cliënten wijzen u nog op het verdwijnen van een aantal bestaande parkeerplaatsen gedurende de sloop- en bouwactiviteiten gedurende een periode van minimaal 2 jaar. Ook werknemers van betrokken bouwbedrijven zullen in de directe omgeving willen parkeren. Cliënten vrezen voor zoekverkeer en daarbij horende overlast.	Zie beantwoording R1.2 en R2.4
4	De massaliteit van het gebouw past niet in de omgeving Dorrestein is een typische wederopbouw wijk, waar de stempelverkaveling nog grotendeels intact is en de meerderheid van de gebouwen gebouwd zijn in de periode	Zie beantwoording bij R1.1

	direct na de oorlog. Op een aantal plaatsen is afgeweken <i>van</i> deze typologie. De Twee Gebroeders is ontworpen in de wederopbouwstijl. Juist de woningen die aan het Alexanderpad en het Dorresteingebouw met appartementen en de buurtsuper zijn gebouwd afwijkend van stijl van de wederopbouwarchitectuur. Ook het woon/zorgcentrum "De Meander", welke gesitueerd is aan de overzijde van het winkelcentrum (gebouwd vermoedelijk in 2010), voldoet niet aan de wederopbouwarchitectuur. Daarnaast is een kenmerk van de wijk de woonkwaliteit met betrekking tot licht, lucht en ruimte, hetgeen niet verloren mag gaan. De ontwerp-omgevingsvergunning ziet op een gebouw met 4 bouwlagen met op de hoeken 4 massale koppen met balkon, waarbij het gebouw aan de voorzijde doorloopt tot vrijwel aan de huidige parkeerplaatsen. Dit heeft een overweldigend en dominant effect op de omgeving. De identiteit van een wijk wordt hierdoor vervaagd en komt rommelig over. Daarnaast wordt de woonkwaliteit van cliënten met betrekking tot licht, lucht en ruimte ernstig aangetast.	
5	Het plan leidt tot een ontoelaatbare 'vergrijzing' van de woon- en leefomgeving. Een ander kenmerk van de wijk dat niet verloren mag gaan is een goed verzorgde openbare ruimte met overwegend groen. In beleidsplannen van uw gemeente staat beschreven hoeveel waarde wordt gehecht aan een goede groenvoorziening voor alle bewoners met respect voor het dorpse karakter. In de ontwerp-omgevingsvergunning is hier geen blijk van gegeven en handelt de gemeente haaks op zijn eigen beleid. Dorrestein, JA Beijerinkstraat en het Burgemeester van der Meulenpad dreigen te worden omgetoverd in een stenen parkeerplaats. Hiermee wordt afbreuk gedaan aan het groene, dorpse karakter.	Zie beantwoording R1.1
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
6. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
7. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
8. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
9. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
10. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
11. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
12. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
13. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:		

Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd.

Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Regels : De functie “maatschappelijke dienstverlening” is verwijderd uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. In de regels is vastgelegd dat er maximaal 16 behandelkamers zijn toegestaan en een apotheek is dan alleen toegestaan bij maximaal 14 behandelkamers. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan.

Zienswijzen op omgevingsvergunning

1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
2. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
4. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R12– Moree Gelderblom advocaten namens een particulier		E19.003558, E19.003559, E19.003570 en E19.003571	23 oktober 2019	24 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Het bestemmingsplan biedt een juridisch-planologisch kader waarbinnen de ontwikkeling van woningen, een gezondheidscentrum en (maatschappelijke) dienstverlening mogelijk wordt gemaakt. Dit bestemmingsplan kan slechts worden vastgesteld als er -alle betrokken belangen afgewogen- geen sprake is van strijd met de goede ruimtelijke ordening. Cliënt stelt zich op het standpunt dat de goede ruimtelijke ordening niet c.q. onvoldoende wordt gewaarborgd als het bestemmingsplan definitief wordt vastgesteld. Ter onderbouwing hiervan verwijs ik u naar de zienswijze in verband met de ontwerp omgevingsvergunning.		Aan het bestemmingsplan ligt een zorgvuldig onderzoek en een deugdelijke belangenafweging ten grondslag. Uit dit onderzoek en deze belangenafweging blijkt dat het plan geen onevenredige inbreuk maakt op de belangen van de omwonenden. Bij de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van de beoogde ontwikkeling is, naast de mogelijkheden van het voorgaande plan, tevens rekening gehouden met de bestaande situatie en de belangen van omwonenden. Zie voor de beantwoording op de bestemming R2.2.	
2.	Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, onder c, van het Besluit omgevingsrecht (hierna: “Bro”) moet in de toelichting bij een bestemmingsplan worden beschreven wat de uitkomsten zijn van het overleg met de wettelijke overlegpartners. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat er overleg heeft plaatsgevonden met diverse overlegpartners. Naar de stellige overtuiging van cliënt is echter niet c.q. onvoldoende beschreven wat de uitkomsten zijn van deze overleggen.		In de toelichting is een samenvatting van de vooroverleg reacties opgenomen en er is aangegeven dat deze reacties niet geleid hebben tot aanpassing van het bestemmingsplan. Hiermee is voldaan aan artikel 3.1.6, eerste lid, onder c, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).	
3	Verder volgt uit artikel 3.1.6, eerste lid, onder f, van het Bro dat er in de toelichting bij het bestemmingsplan inzichten moeten worden gegeven over de uitvoerbaarheid van het plan. Blijkens de toelichting op het bestemmingsplan is er een anterieure overeenkomst gesloten tussen de initiatiefnemer en de gemeente. De inhoud van deze		Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. Het voorliggende plan wordt op particulier initiatief gerealiseerd. Ten aanzien van de voorziene ontwikkeling is tussen gemeente en initiatiefnemer een anterieure overeenkomst gesloten. De inhoud van deze overeenkomst is niet openbaar en is een privaatrechtelijke overeenkomst.	

	overeenkomst is cliënt niet bekend. Derhalve kan cliënt niet controleren of partijen de kosten kunnen dragen.	De initiatiefnemer zal de gronden binnen het plangebied voor eigen rekening en risico bouw- en woonrijp maken. Daarnaast zijn afdoende bepalingen opgenomen over het kostenverhaal inzake de gemeentelijke inzet alsmede eventuele kosten als gevolg van planschadevergoedingen. De economische uitvoerbaarheid is daarmee verzekerd. Omdat het kostenverhaal middels de anterieure overeenkomst anderszins is verzekerd en geen noodzaak bestaat tot het opleggen van een tijdvak of fasering dan wel tot het stellen van eisen of regels, is het niet noodzakelijk een exploitatieplan vast te stellen. De economische uitvoerbaarheid is voldoende gewaarborgd.
4	Cliënt stelt zich op het standpunt dat het college van burgemeester en wethouders ten onrechte heeft besloten om de inspraakprocedure niet te volgen. Naar de mening van cliënt had de inspraakprocedure -mede gelet op de belangen van cliënt en andere omwonenden- wel gevolgd moeten worden.	In de inspraakverordening Zuidplas is in artikel 3 het volgende opgenomen: <i>Ten aanzien van de inspraak inzake ruimtelijke plannen, bedoeld bestemmingsplannen (herzieningen) en projectbesluiten, besluit het college of inspraak wordt verleend.</i> Het college heeft op 10 september 2019 besloten geen formele inspraak volgens de inspraakverordening te houden, omdat er hij voldoende op andere wijze geparticipeerd was met bewoners over dit plan. Hiermee het college voldaan hetgeen in de inspraakverordening is opgenomen. Daar komt bij dat reclamant door het indienen van een zienswijze hoe dan ook in de gelegenheid is om een standpunt over het plan kenbaar te maken. Zie voor de beantwoording inzake de participatie R4.14
5	Cliënt vreest dat de waarde van zijn woning aanzienlijk zal dalen als het bestemmingsplan wordt vastgesteld en het gezondheidscentrum alsmede de woningen worden gerealiseerd. In dit verband zal ik cliënt in overweging geven om een verzoek tot planschade in te dienen. Overigens merk ik namens cliënt op dat een compensatieregeling ontbreekt.	Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3
R12 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning		
1	In dit geval is sprake van een gebonden beschikking. De aanvraag omgevingsvergunning van cliënt dient getoetst te worden aan de limitatief-imperatieve grond van artikel 2.10 Wabo. Daarbij geldt, dat een aanvraag die in strijd is met het bestemmingsplan, mede dient te worden aangemerkt als een aanvraag voor een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan. In het onderhavige geval is het realiseren van het bouwwerk in strijd met het bestemmingsplan. Desalniettemin heeft u besloten om medewerking te verlenen aan afwijking van het bestemmingsplan. Een omgevingsvergunning afwijken kan slechts worden verleend voor zover de goede ruimtelijke ordening wordt gewaarborgd. Naar de stellige overtuiging van cliënt wordt de goede ruimtelijke ordening niet gewaarborgd als de omgevingsvergunning definitief wordt verleend. Ik licht dit hieronder toe.	Voor het bestemmingsplan en de benodigde omgevingsvergunning is de coördinatieregeling van toepassing verklaard. Dit betekent dat de besluiten gezamenlijk ter inzage leggen en gezamenlijk als één besluit behandeld wordt bij de Raad van State in het geval er beroep is ingediend. De omgevingsvergunning moet passen in het nieuwe bestemmingsplan en kan pas verleend worden nadat het bestemmingsplan is vastgesteld.

2	• Het te realiseren bouwwerk pas niet binnen de contouren van de bestaande bebouwing in de directe omgeving daarvan. De afmetingen van het bouwwerk, dat zal bestaan uit vier bouwlagen, wijkt sterk af van de woningen in de omliggende woonwijken. Nog afgezien van het feit dat dit afdoet aan het straatbeeld, heeft dit ook de nodige nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van cliënt. • Reclamant vreest dat door de geringe afstand op de woning het zonlicht op zijn perceel als gevolg daarvan onevenredig afneemt. • Reclamant vreest dat het uitzicht van zijn woning en zijn tuin volledig zal verdwijnen. De bewoners van het bouwwerk zullen ook direct zicht hebben op de woning en tuin van cliënt. Dit is volgens reclamant vooral aan de orde als de toekomstige bewoners gebruik maken van hun balkons. Vanaf de balkons kan direct in de tuin van reclamant worden gekeken. Dit doet af aan de privacy. • In beginsel wordt er op grond van het bestemmingsplan geparkeerd op eigen grond. Het bestemmingsplan biedt ter zake hiervan een afwijkmogelijkheid. Er kan slechts gebruik worden gemaakt van deze bepaling door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit. Er is onvoldoende gemotiveerd of onderbouwd welke bijzondere omstandigheden maken dat de parkeerplaatsen niet op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden. • Reclamant vraagt of de parkeerplaatsen niet aan het Van de Meulenpad gerealiseerd kunnen worden i.p.v. J.A. Beijerinkstraat. Volgens reclamant is de afstand tussen de parkeerplaatsen en de woningen in die straat groter en zijn daar al de nodige parkeerplaatsen gerealiseerd. Het woon- en leefklimaat van de bewoners wordt daardoor ook minder aangetast. • Het realiseren van parkeerplaatsen van het Van de Meulenpad leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van reclamant en andere omwonenden. Reclamant ervaart nu geen overlast van langsrijdende motorvoertuigen, startende motorvoertuigen en het dichtslaan van deuren, omdat deze straat nu alleen door fietsers gebruikt wordt. • Doordat de parkeerplaatsen haaks worden aangelegd, zal reclamant overlast ondervinden van startende motorvoertuigen en het dichtslaan van deuren. Bovendien worden er op zeer korte afstand van de woning van cliënt uitlaatgassen uitgestoten. • Reclamant vreest daarnaast dat zijn woning geraakt wordt bij het in- en uitparkeren. • Reclamant stelt voor om de parkeerplaatsen schuin aan te leggen en de motorvoertuigen te laten rijden vanaf de J.M. Beijerinkstraat. De motorvoertuigen kunnen uitrijden via het Alexanderpad. Met het voorstel	Zie voor de beantwoording van stedenbouwkundige aspecten en het woon- en leefklimaat R1.1 Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2 Zie voor de beantwoording inzake het trafohuisje R4.11 Zie voor de beantwoording van het aspect overlast voertuigen R 2.2. Zie voor de beantwoording van het alternatieve plan memo 4 van Mobycon bij deze nota. Dit memo wordt tevens gevoegd bij het bestemmingsplan. De conclusie in dit memo luidt als volgt. ‘Uit dit memo blijkt dat er op geen enkel wegvak sprake is van een doorstromingsknelpunt na de realisatie van de ontwikkeling, uitgaand van het alternatieve inrichtingsplan. Voor zowel het huidige als het alternatieve inrichtingsplan komt de veiligheid en verkeersafwikkeling van de fietsers niet in het geding. Voor twee wegvakken is dan wel de waarde dusdanig dat een fietsstraat een beter alternatief zou zijn, maar vanwege de benodigde parkeervoorzieningen past gemengd verkeer beter binnen het straatbeeld. Daarnaast is gemengd verkeer ook een goed alternatief volgens de CROW-normen. Tot slot kunnen we de conclusie trekken dat het huidige inrichtingsplan in zijn totaliteit beter scoort dan het alternatieve inrichtingsplan. Op basis van het criterium ‘veiligheid’ is er dan wel geen duidelijke voorkeur aan te geven, maar voor zowel de verkeersafwikkeling als bruikbaarheid scoort het huidige inrichtingsplan beter. Het advies is dan ook om dit inrichtingsplan te blijven hanteren.’
---	--	---

	wordt ook de verkeersveiligheid geborgd, voor onder andere fietsers (voornamelijk scholieren van het Thorbecke). • Reclamant stelt dat er veel groen zal verdwijnen. Dit brengt met zich mee dat het groene karakter van de omgeving onevenredig wordt aangetast. • In verband met de goede ruimtelijke ordening wordt ten slotte opgemerkt dat het realiseren van het trafohuisje buiten het bouwwerk onwenselijk is voor reclamant en andere omwonenden. Volgens cliënt is het trafohuisje een aantrekkelijke plek voor drugsdealers. Het is immers een zeer afgelegen plek waar weinig mensen komen. Ook kan deze plek worden gebruikt door hangjeugd. Reclamant vreest als gevolg daarvan de nodige overlast te ervaren.	
3	Tevens wordt nog opgemerkt dat er - naar de mening van cliënt – veel groen zal verdwijnen. Voor zover cliënt bekend, wordt dit groen niet elders in de directe omgeving teruggeplaatst. Dit brengt met zich mee dat het groene karakter van de omgeving onevenredig wordt aangetast. In verband met de goede ruimtelijke ordening wordt ten slotte opgemerkt dat het realiseren van het trafohuisje buiten het bouwwerk onwenselijk is voor cliënt en andere omwonenden. Volgens cliënt is het trafohuisje een aantrekkelijke plek voor drugsdealers. Het is immers een zeer afgelegen plek waar weinig mensen komen. Ook kan deze plek worden gebruikt door hangjeugd. Cliënt vreest als gevolg daarvan de nodige overlast te ervaren.	Idem
4	Voorts volgt uit het advies van Wolf Dikken d.d. 28 augustus 2019 dat het bouwplan voldoet aan het Bouwbesluit 2012, mits een aantal aandachtspunten in acht wordt genomen. Het is voor cliënt niet bekend of deze aandachtspunten daadwerkelijk in acht worden genomen. Als dit niet het geval is, is het bouwplan in strijd met het Bouwbesluit 2012.	De aandachtspunten worden in acht genomen. Indien niet wordt gebouwd conform de verleende omgevingsvergunning, bestaat de mogelijkheid om hiertegen handhavend op te treden.
5	<i>Redelijke eisen van welstand</i> Daarnaast wordt opgemerkt dat de Welstandscommissie op 17 juli 2019 een positief advies zou hebben gegeven. Dit advies is cliënt echter niet bekend. Om die reden kan de inhoud van dit advies niet geverifieerd worden. Het is evenmin mogelijk om de inhoud daarvan gemotiveerd te betwisten.	Het plan is op de gebruikelijke manier besproken in de welstandscommissie. Bij een positief advies is het gebruikelijk dat er alleen in het verslag staat dat het positief is. Het plan is beoordeeld en getoetst aan de welstandsnota en akkoord bevonden.
6	<i>Schade</i> Tot slot wordt opgemerkt dat cliënt vreest voor schade aan zijn woning als gevolg van het heikraan en de bouwwerkzaamheden. In ieder geval heeft cliënt begrepen dat er een torenkraan van ongeveer 30 meter hoog vlakbij zijn woning zal worden geplaatst. Het contragewicht van deze torenkraan zal zich bevinden boven de woning van cliënt. Namens cliënt stel ik u op voorhand aansprakelijk voor de schade. Ook vreest cliënt voor een waardedaling van zijn woning. In dit verband zal ik cliënt in overweging geven om een verzoek tot planschade in te dienen.	De gemeenteraad is van mening dat uitvoeringswerkzaamheden niet vastgelegd moeten worden in regels bij het bestemmingsplan of als voorwaarde bij een omgevingsvergunning. De aannemer dient schade te voorkomen. In beginsel geldt dat de aannemer de schade die wordt geleden dient te vergoeden en moet voorkomen dat er schade wordt veroorzaakt. Aan een omgevingsvergunning kunnen in dat kader voorschriften worden verbonden. Daarnaast bevat het Bouwbesluit 2012 regels die van toepassing zijn in de uitvoeringsfase. Voordat de bouwwerkzaamheden plaatsvinden, wordt er een gecertificeerd expertise bureau ingeschakeld door de aannemer om de risico's ten aanzien van de (bouw)werkzaamheden, voor de omgeving in beeld te brengen. Daarop wordt een 'plan van aanpak monitoring' gemaakt, welke over het algemeen bestaat uit een buitenopname van de openbare ruimte en een binnen- en buitenopname van de belendende panden binnen een bepaalde straal van de werkzaamheden.

		Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3
CONCLUSIE		
1.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
4.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
5.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u>		
<u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast.		
<u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.		
<u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan.		
Zienswijzen op omgevingsvergunning		
1.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.	
2.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.	
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.	
4.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.	
5.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.	
6.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.	

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R13 - initiatiefgroep	E19.003787	23 oktober 2019	25 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Er bestaan vele zorgen en vragen bij omwonenden. De formele opzet van het bestemmingplan en de omgevingsvergunning maken het voor velen lastig om een beeld te vormen van het gebouw en de gevolgen. Er ontbreken bijvoorbeeld heldere, publieksvriendelijke, stedenbouwkundige en architectonische afbeeldingen. De Initiatiefgroep vraagt zich af waarom afbeeldingen zoals getoond door Stebru op de inloopavond op 10 september 2019 ontbreken. De Initiatiefgroep ving signalen op van vermoedens dat die tekeningen slechts schijn waren. Dit creëert onnodige onrust. In ieder geval ontbreken deze afbeeldingen in de nu lopende formele procedure.	De afbeeldingen c.q. impressies die getoond zijn op de informatieavond, zijn onderdeel van de aanvraag omgevingsvergunning in de vorm van geveltekeningen en ontwerptekeningen. In de inspraakverordening Zuidplas is in artikel 3 het volgende opgenomen: <i>Ten aanzien van de inspraak inzake ruimtelijke plannen, bedoeld bestemmingsplannen (herzieningen) en projectbesluiten, besluit het college of inspraak wordt verleend.</i>	

	De Initiatiefgroep vindt dit een belangrijk punt van zorg en vraagt derhalve het college en de raad om de tijdens de inloopavond gepresenteerde afbeeldingen te betrekken in de besluitvorming over het bestemmingsplan en/of de omgevingsvergunning. De feitelijke bouwwerkzaamheden zijn ook een belangrijk punt van zorg van de Initiatiefgroep en alle omwonenden. Het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning geven daarover geen informatie. De Initiatiefgroep vraagt het college en de raad om dit ook te betrekken in de besluitvorming en vergunningverlening over het best. Op de informatieavond werd duidelijk dat er geheid gaat worden. De heipalen komen op korte afstand van woningen; in het geval van de bouwkraan komen 4 heipalen op minder dan 10 meter van woningen en 3 meter van een schuurtje. In de omgevingsvergunning is niet opgenomen welke maatregelen getroffen worden om schade te voorkomen. Op dit punt eist de Initiatiefgroep dat de gemeente haar verantwoordelijkheid naar de burgers toont: in zowel het bestemmingsplan (artikel 3.4) als de omgevingsvergunning dient opgenomen te worden dat voorafgaand aan voorbereiding en werkzaamheden een objectieve vooropname of schouw van de staat van de woningen plaatsvindt. Deze opname dient ook voorafgaand aan de voorbereiding en werkzaamheden aan de bewoners ter beschikking worden gesteld.	Het college heeft op 10 september 2019 besloten geen formele inspraak volgens de inspraakverordening te houden, omdat er hij voldoende op andere wijze geparticipeerd was met bewoners over dit plan. Hiermee het college voldaan hetgeen in de inspraakverordening is opgenomen. Daar komt bij dat reclamant door het indienen van een zienswijze hoe dan ook in de gelegenheid is om een standpunt over het plan kenbaar te maken. Zie voor de beantwoording van de participatie R4.14 Zie voor de beantwoording van uitvoeringsaspecten R2.6
2.	In juni 2015 stemde de gemeenteraad onder tijdsdruk in met een Nota van Uitgangspunten voor een winkel op de locatie van de voormalige Rabobank aan de j.A. Beijerinkstraat. Dit zou de opmaat vormen voor een bestemmingsplanwijziging. Deze wijziging is er niet gekomen. Op 18 september 2019 publiceerde de gemeente een ontwerp bestemmingsplan de Twee Gebroeders. De Initiatiefgroep stelt dat ook voor de Twee gebroeders een Nota van Uitgangspunten had moeten worden vastgesteld.	Om een ontwikkeling mogelijk te maken in een bestaande stedelijke omgeving is een Nota van Uitgangspunten geen verplicht onderdeel in de planologische procedure. Indien de uitgangspunten op voorhand niet duidelijk zijn, dan ligt een Nota van Uitgangspunten voor de hand. Voor deze ontwikkellocatie waren de uitgangspunten bekend. Immers de initiatiefgroep heeft in het overleg met de gemeente en de initiatiefnemer haar pleidooi gehouden voor een gezondheidscentrum met appartementen. Omdat er goed overleg is gevoerd met de initiatiefgroep, is gedurende het proces gekeken om zoveel mogelijk wensen mee te nemen in de ontwikkeling. Hierdoor is een formele Nota van Uitgangspunten niet meer opgesteld.
3	Artikel 3.4 nadere eisen Hier wordt gesproken over nadere eisen die burgemeester en wethouders kunnen stellen. Op deze plaats horen naar idee van de Initiatiefgroep de voorwaarden opgenomen te worden waaronder de Initiatiefgroep maart 2018 instemde ging met het plan. De instemming was namelijk een eis van het college om in gesprek te gaan met de ontwikkelaar. Daarnaast past hier de eis voor het maken van een onafhankelijke vooropname of schouw van de omliggende woningen.	Op grond van artikel 3.6, eerste lid, sub d, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat met inachtneming van de bij het plan te geven regels burgemeester en wethouders ten aanzien van in het plan omschreven onderwerpen of onderdelen nadere eisen kunnen stellen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is, zo volgt uit de wet, beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Daarnaast dient voldoende duidelijk te zijn in welke gevallen en onder welke omstandigheden het college gebruik kan maken van zijn bevoegdheid. De voorwaarden van een initiatiefgroep passen niet in de mogelijkheid die de Wet ruimtelijke ordening biedt voor het stellen van nadere eisen. Bovendien is het plan naar mening van de gemeente ook zonder het stellen van de door reclamanten gewenste nadere eisen in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Zie voor de beantwoording van uitvoeringsaspecten R2.6.

4	Artikel 6.3 Zomer 2019 sloten gemeente, Stichting JA-D-R en Stebru ontwikkeling BV een anterieure overeenkomst. Bijgevoegd is de zakelijke omschrijving en de publicatie op de gemeentepagina. De anterieure overeenkomst geeft o.a. afspraken met betrekking tot koop- VS huurwoningen, parkeren en eventuele planschade. Aangezien de anterieure overeenkomst, ook niet na navraag, ter beschikking wordt gesteld zijn deze afspraken voor omwonenden en belanghebbenden inhoudelijk onbekend. Zoals de zakelijke omschrijving weergeeft is het mogelijk dat er, naast het gezondheidscentrum, alleen koopwoningen worden gerealiseerd. Een volledige brandbreedte van woningenaantallen en typologie dient dus de basis van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning te vormen.	Ten aanzien van de voorziene ontwikkeling is tussen gemeente en initiatiefnemer is inderdaad een anterieure overeenkomst gesloten. De inhoud van deze overeenkomst is niet openbaar en is een privaatrechtelijke overeenkomst. Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2 Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3
5	Artikel 6.5 Bij de toegestane overschrijdingen staan ventilatiekanalen en schoorstenen genoemd. Met de ontwikkelaar is afgesproken, dat eventuele installaties op dak bouwkundig ingepast worden. Uit noch het ontwerpbestemmingsplan noch de omgevingsvergunning is op te maken of aan deze voorwaarde voldaan is. Daarnaast is voor de Initiatiefgroep een extra hoogte van 2,60 meter onacceptabel. Dit geeft extra schaduwwerking t.o.v. de bezonningsstudie. Daarnaast is het belemmerend voor de bewoners van Nieuw Dorrestein. De Initiatiefgroep stelt een maximale overschrijding in hoogte voor van 1,5 meter, onder de voorwaarde (uit de instemming) van bouwkundige inpassing.	Artikel 6.5 zal gewijzigd worden in twee onderdelen. Eén onderdeel heeft betrekking op algemene installaties, waar tot 2 meter overschrijding mogelijk wordt gemaakt. Deze regeling ziet op de installaties ten behoeve van het gezondheidscentrum. Het andere onderdeel heeft betrekking op overschrijding c.q. overkraging van balkons voor bestemmingsgrenzen dan wel bouwgrenzen om de diepte van 2,6 meter mogelijk te maken. Deze regeling ziet met name op de overkraging van de balkons op de hoeken van het gebouw. Zie voor de beantwoording van het aspect bezonning R1.1
6	Artikel 8.4 Het (later) plaatsen van masten tot een hoogte van 50 meter is onacceptabel. Eventuele installaties dienen, ook in geval van calamiteiten, te vallen binnen de rooilijnen van het gebouw. Dit om schade aan mensen en objecten te voorkomen.	Deze regel wordt uit het bestemmingsplan gehaald.
7	Artikel 9.1 In dit artikel ligt de wijzigingsbevoegdheid bij het college van Burgemeester en Wethouders. Gezien de eerdere discussies omtrent deze ontwikkeling dient de wijzigingsbevoegdheid bij de gemeenteraad te liggen. Dit is logisch gezien het benodigde amendement bij het vaststellen van de coördinatieregeling. Daarbij stuurde de gemeenteraad helder richting de functie gezondheidscentrum. Zowel de gemeenteraad als omwonenden zijn geen voorstanders van commerciële (kantoor)functies op deze locatie. Dorrestein is een woonwijk met daarbij horende functies. Bovendien zijn functies met een verkeer aantrekkende werking onwenselijk en in strijd met het uitgevoerde parkeeronderzoek.	Door het bestemmingsplan “De Twee Gebroeders” vast te stellen, wordt wonen en een gezondheidscentrum toegestaan op de locatie. Een kantoor c.q. commerciële dienstverlening wordt niet mogelijk gemaakt. Dit is alleen mogelijk door een wijzigingsplan te laten vaststellen door het college van burgemeester en wethouders. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan heeft de gemeenteraad de bevoegdheid om te bepalen dat met inachtneming van de bij het plan te geven regels het college van burgemeester en wethouders binnen bij het plan te bepalen grenzen het plan kunnen wijzigen. Deze wijzigingsbevoegdheid is opgenomen in artikel 3.6, eerste lid, onder a, Wet ruimtelijke ordening. Daarnaast moet er een wijzigingsplan gemaakt worden om gebruik te kunnen maken van deze bevoegdheid. Het vaststellen van een wijzigingsplan is een collegebevoegdheid en er is de mogelijkheid van een zienswijze en beroep. Met het opstellen van een wijzigingsplan moet er ook nog steeds sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening en vindt er alsnog een belangenafweging plaats. Ondanks het bovenstaande wordt de wijzigingsbevoegdheid (ambtshalve) uit het bestemmingsplan gehaald. De reden hiervoor is dat deze niet in het overgangsrecht van de Omgevingswet is meegenomen en daarmee sowieso niet te gebruiken is vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wet. Zie voor de beantwoording op de bestemming R.2.2.

8	Artikel 1.3 planbeschrijving De herontwikkeling is gericht op het realiseren van een gezondheidscentrum en circa 42 appartementen op de verdiepingen. Dit zijn ook de uitgangspunten van de onderliggende onderzoeken (parkeren, verkeer, milieu-aspecten, geluid). Het bestemmingsplan beschrijft, dat het mogelijk is om het aantal woningen te verhogen tot 56. Indien het aantal woningen verhoogd wordt tot meer dan 42 dienen de onderliggende onderzoeken opnieuw plaats te vinden. Er wordt gesproken over een wijzigingsbevoegdheid richting kantoorfunctie. Als argument wordt de huidige bestemming kantoor gegeven. Dit is in strijd met het unanieme besluit (naar aanleiding van een motie) van de raad bij het vaststellen van de coördinatieregeling ten behoeve van een gezondheidscentrum. Bovendien staat het Rabobank-gebouw al sinds 2011 leeg en heeft feitelijk dus geen kantoorfunctie meer. De periode van leegstand is al meer dan de helft van een bestemmingsplanperiode. Zienswijze: Ons inziens is er geen gemotiveerde reden voor deze twee uitbreidings- en/of wijzigingsmogelijkheid binnen het ontwerp bestemmingsplan.	Het bestemmingsplan laat inderdaad meer appartementen toe dan er naar verwachting gebouwd gaan worden. Het bestemmingsplan zal daarom aangepast worden op dit onderdeel. Er worden 42 appartementen in plaats van 56 woningen maximaal toegestaan en mogelijk gemaakt. De wijzigingsbevoegdheid wordt uit het bestemmingsplan gehaald. De reden hiervoor is dat deze niet in het overgangsrecht van de Omgevingswet is meegenomen en daarmee sowieso niet te gebruiken is vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wet..
10	Artikel 2.2.2 Programma ruimte Het college geeft hier aan dat de woningen zijn aangemeld voor de RAW lijst. Daarmee neemt zij een voorschot op de besluitvorming door de gemeenteraad. Zeker gezien het punt van het aantal woningen (zie andere opmerkingen), is het vreemd om de raad zo te confronteren met een voldongen feit.	De bevoegdheid tot het opnemen van een woningbouwplan op de Regionale Projectenlijst Woningbouw Midden-Holland (RPW-lijst) ligt bij de Provincie Zuid-Holland en niet bij de gemeenteraad. De bevoegdheid om het woningbouwplan mogelijk te maken gaat ter vaststelling liggen bij de gemeenteraad. Hierdoor wordt de gemeenteraad niet gepasseerd en wordt ook geen voorschot genomen op de besluitvorming. Ten slotte is nu een programma van 42 woningen met gezondheidscentrum aangemeld bij de Provincie voor de RPW-lijst in plaats van 56 woningen.
11	Het plan is in strijd met de uitgangspunten van de structuurvisie 2030. De combinatie van 4 bouwlagen en zonder groene ruimte past niet in een dorpsidentiteit. De directe omgeving van het voorliggende plan kenmerkt zich door drie zijden laagbouw woningen en aan één zijde hoogbouw winkelcentrum met woningen (Nieuw Dorrestein). De toelichting stelt dat juist deze hoogbouw een incident is in de stedenbouwkundige opbouw van de wijk. In tegenstelling tot andere 4-laagse bouw in de wijk (plint plus 3 woonlagen) bevindt het plan zich op korte afstand (12 - 25 meter) en zonder groene ruimte van de laagbouw woningen (Burg. V.d.Meulenpad en Prins Alexanderpad). Er is ook geen groene tussenruimte ten opzichte van de hoogbouw Nieuw Dorrestein. Als onderscheid kan gekeken worden naar het zorgcentrum de Meander. Dit gebouw kent weliswaar meer bouwlagen maar in een grote open en groene ruimte. Daarmee behoudt het kwaliteiten als licht, ruimte en een groene openbare ruimte van hoge kwaliteit	Zie voor de beantwoording R1.1.
12	De Initiatiefgroep is van mening dat met het thans voorliggende plan voor 4 bouwlagen, uitgevoerd als een compleet vierkant blok, de stedenbouwkundige uitstraling daarvan op deze locatie niet als maatwerk kan worden beschouwd in relatie tot de omgeving.	Zie voor de beantwoording R1.1.

	- Rondom de locatie bevinden zich drie zijden laagbouwwoningen en aan één zijde hoogbouw met een winkelcentrum en 4 lagen woningen (Nieuw Dorrestein). De toelichting stelt dat juist de hoogbouw Nieuw Dorrestein een incident is in de stedenbouwkundige opbouw van de wijk. - In tegenstelling tot andere 4-laagse bouw in de wijk (plint plus 3 woonlagen) bevindt het plan zich op korte afstand (12 - 25 meter) en zonder groene (tussen)ruimte ten opzichte van laagbouwwoningen (J.A. Beijerinkstraat, Burg. Vd Meulenpad en Prins Alexanderpad) en zonder groene (tussen)ruimte van de hoogbouw Nieuw Dorrestein. - De toelichting maakt niet helder wat het onderscheidende aspect is van dit plan ten opzichte van buurgemeentes. Aangezien er geen architectonische en/of stedenbouwkundige afbeeldingen in de toelichting zitten, kan dat feitelijk ook niet beoordeeld worden. - Gesteld wordt dat het plan tot stand kwam in samenspraak met omwonenden. Een groep omwonenden was actief betrokken en sprak zich uit voor de vestiging van een gezondheidscentrum annex woningen. Het college heeft Stebru gevraagd of de Initiatiefgroep haar instemming wilde geven, alvorens het college het gesprek met de ontwikkelaar wilde aangaan. Er heeft verder geen formalisatie van de rol en verantwoordelijkheden van de Initiatiefgroep plaatsgevonden. Bij de verdere planontwikkeling informeerde Stebru de Initiatiefgroep, zonder besluitvormende rol van de Initiatiefgroep. De Initiatiefgroep bracht ook altijd haar eigen nieuwsbrief uit; recent nr. 38. De gang van zaken is verder beschreven in het onderdeel participatie. Over een aantal zaken verschilt de Initiatiefgroep van mening met de gemeente en ontwikkelaar. Is duidelijk dat elke partij daarin haar eigen belangen heeft. Deze zienswijze verwoordt uitgebreid de mening van de Initiatiefgroep.	
13	Hier wordt verwezen naar een welstandsniveau 'zwaar'. Het is onduidelijk wat dit concreet inhoudt. Er worden geen criteria, toetsing of procedure genoemd. Noch in het ontwerp bestemmingsplan, noch in de aanvraag omgevingsvergunning zit het advies van of het plan dat is gepresenteerd aan de welstandcommissie.	De Welstandsnota is van toepassing op de ingediende omgevingsvergunning. Deze moet voldoen aan de criteria genoemd in de Welstandsnota. Het bestemmingsplan speelt hier geen rol in. De Welstand heeft een positief advies uitgebracht op het bouwplan op 17 juli 2019.
14	De directe omgeving van het plan is van later datum en niet gebaseerd op de wederopbouw architectuur (noch de woningbouw, noch het winkelcentrum). Het plan kent geen stempelverkaveling in een groene ruimte, maar oogt als een stedenbouwkundig vierkant blok in een volledig verharde omgeving. Het middengedeelte zou, als er sprake is van een stempelverkaveling, geen of slechts 1 woonlaag mogen hebben. Daarbij kan een groen voorzien worden in de vorm van een daktuin. Met de herontwikkeling van de Rabo-locatie verdwijnt al het groen uit de openbare ruimte: aanwezige groenperken en een deel van de bomen op het Prins Alexanderpad. Hiervoor (b)lijkt geen kapvergunning noodzakelijk terwijl het aanzien van het Prins	Zie voor de beantwoording van de stedenbouwkundige aspecten en het woon- en leefklimaat R1.1. Zie voor de beantwoording inzake het trafohuisje R4.11. Zie voor de beantwoording inzake het trafohuisje R4.11

	Alexanderpad verandert. Er komen aan 2 zijden van de nieuwbouw nieuwe bomen. Het gebouw grenst zonder groenperken aan de trottoirs (3 zijden en aan parkeerplaatsen in het volledig boomloze Burg. V.d.Meulenpad). In de nieuwe situatie komt er een trafogebouw in het Burg. V.d.Meulenpad: een betonnen dicht gebouwtje zonder enige uitstraling of kwaliteit en met een groot risico voor de (sociale) veiligheid, verkeer en uitstraling. Het trafohuisje staat niet getekend in het bestemmingsplan of de toelichting, het is pas te vinden op pagina 419 (pdf-bestand) van de omgevingsvergunning. De Initiatiegroep stelt vast dat in het voorliggende plan geen aandacht is besteed vanuit stedenbouwkundige en architectonische aspecten aan deze voorziening. De alternatieven zijn om de traforuimte in te passen in de nieuwbouw of om samen met de omwonenden en ontwikkelaar een passende architectonische vormgeving te ontwikkelen.	
15	Het onderwerp parkeren is bij deze ontwikkeling een van de belangrijkste aandachtspunten en zorg van omwonenden. De gemeente Zuidplas wil de vraag naar parkeergelegenheid op zodanige wijze faciliteren dat de kwaliteit van de openbare ruimte blijft behouden. Op dit moment is de parkeerdruk in dit deel van de wijk Dorrestein al heel hoog. Over het parkeeronderzoek heeft de Initiatiegroep een aantal technische vragen en opmerkingen. Deze staan beschreven in het kader. De belangrijkste politieke keuze is echter niet een getalsmatige benadering. Het gaat om het daadwerkelijk gebruik van parkeerruimte. - In de huidige bezetting zouden er parkeerplaatsen vrij zijn. Door de week zijn die vrije parkeerplaatsen alleen op het parkeerterrein achter het winkelcentrum. Bewoners en bezoekers willen echter in de buurt van of voor woningen of op plaatsen met sociale controle parkeren. Die ruimte is er niet. De gevolgen zijn dubbel parkeren, (half) parkeren op het trottoir of blokkeren van inritten en brandgangen of onmogelijk passeren van kruisend verkeer en soms omverrijden van paaltjes als passeren niet lukt. Zie hiervoor recente foto's. - Voor bewoners van de nieuwbouw met de opgang aan de J.A. Beijerinkstraat is de afstand tot het parkeerterrein achter het winkelcentrum gemiddeld 150 meter. Het parkeeronderzoek gaat uit van 100 meter. Parkeermogelijkheden in de Kleine Vinkstraat, Middenmolensingel en de J.A. Beijerinkstraat zijn er nu al nauwelijks. Daar is de parkeerdruk op dit moment al te hoog zoals de foto's illustreren. De Initiatiegroep ziet niet hoe daar ruimte is voor het parkeren voor minimaal 21 woningen. - Voor de bewoners van de nieuwbouw met de opgang aan het Prins Alexanderpad zouden de parkeerplaatsen (binnen 100 meter) deels zijn aan de Kamerlingh Onnesstraat deels op het parkeerterrein achter het winkelcentrum. Bij aanrijden dienen deze mensen dus al te gokken waar parkeerruimte is; er is immers geen verbinding tussen Kamerlingh Onnesstraat	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2 In de regels wordt vastgelegd dat er maximaal 16 behandelkamers zijn toegestaan en een apotheek is dan alleen toegestaan bij maximaal 14 behandelkamers. Verder wordt het bestemmingsplan aangepast en worden maximaal 42 huurappartementen in plaats van 56 huur/koopwoningen toegestaan en mogelijk gemaakt. De 'technische' vragen en opmerkingen over het parkeeronderzoek zijn beantwoord in een overleg met de initiatiegroep en bieden geen nieuwe inzichten die van invloed zijn op het bestemmingsplan. - Uitgangspunt voor de ontwikkeling en de omgevingsvergunning is het programma bestaande uit huurwoningen. In het bestemmingsplan wordt daarom vastgelegd dat alleen huurwoningen toegestaan zijn. Om te voldoen aan een goede ruimtelijke onderbouwing wordt in het bestemmingsplan in het kader van de parkeerbehoefte berekening uitgegaan van de maximaal planologische variant, bestaande uit huurwoningen. Uit de berekening blijkt dat de ontwikkeling binnen het vigerende parkeerbeleid past. Bij een toekomstig scenario dat als de woningen worden verkocht zal gemeente aanvullende eisen stellen aan het onderdeel parkeren passend binnen het dan geldende parkeerbeleid. Dit is naast een bepaling in het bestemmingsplan, ook vastgelegd middels een addendum op de anterieure overeenkomst; - Ondanks dat deze parkeerplaatsen iets korter zijn, zijn deze wel aan de balans toe te rekenen. Hier wordt door bewoners, bedrijven en/of bezoekers geparkeerd. Er zijn ondernemers die de parkeerplaatsen gebruiken voor hun bedrijfsdoeleinden. Gemeente zal toe zien of dit gebruik legaal is en zo nodig deze ondernemers hier op aanspreken en handhavend optreden; - Het inrichtingsplan is door de gemeente op maatvoering gecontroleerd en ruimtelijke aanvaardbaar bevonden. De afmetingen zijn voldoende voor het realiseren van de benodigde parkeerplaatsen. - In de huidige planvorming wordt de begane grond een gezondheidscentrum ingevuld met o.a. ruimte aan behandelkamers maar ook voor wachtkamers, toiletten, vergaderzaal, balie, lab, containerruimte, installatieruimte en dergelijke.

en parkeerterrein. Dit zal leiden tot foutief parkeren, blokkeren van inritten, gevaarlijk situaties en gefrustreerde nieuwe bewoners. • Op dit moment zouden medewerkers van het Thorbecke college parkeren aan de westkant van de school. Na de geplande bouw op Tweemaster locatie is dat niet meer mogelijk. Zij zullen dus ook gebruik gaan maken van de Kamerlingh Onnesstraat en het parkeerterrein bij winkelcentrum Dorrestein. Ten tweede heeft de gemeente richting de ontwikkelaar een stedelijke randvoorwaarde meegegeven wat betreft de parkeerdruk: een bezetting van 90% met op piekmomenten 95%. Dat betekent dat bij willekeurig aanrijden 5 tot 10 plekken op de 100 vrij zijn. In de rest van Nieuwerkerk hanteert de gemeente 80% met op piekmomenten 85%. Dat zijn uitgangspunten die passen bij een dorpse woonomgeving. Op vrijdag en zeker zaterdag is het met name het parkeerterrein 'achter' winkelcentrum Dorrestein al zeer druk en vaak is er geen parkeerplek vrij. Aangezien veel mensen af- en aanrijden met oud-papier en glas is zeker die hoek onoverzichtelijk. Gezien deze situatie besloot de winkeliersvereniging recent om een aanvraag te doen voor een 'blauwe zone'. Met de voorgestelde hogere bezettingsgraad wordt het nog lastiger een parkeerplek te vinden. Juist op de drukste momenten van de week is voor winklend publiek weinig parkeerruimte. Het winkelcentrum loopt nu juist goed en kent geen leegstand. De gemeente zou juist winkelcentrum Dorrestein moeten faciliteren en zorgen voor voldoende parkeerruimte. Voldoende en ruime parkeergelegenheid zijn een voorwaarde voor goed functionerend winkelcentrum. Het publiek moet kunnen rekenen op voldoende parkeerruimte. Zienswijze De Initiatiefgroep pleit ervoor dat op deze locatie de verder in Nieuwerkerk / Zuidplas gehanteerde bezettingsgraad van 85% met op piekmomenten 90% wordt aangehouden. Om tot een aanvaardbare parkeersituatie te komen kan zowel gekeken worden naar het realiseren van alternatieve parkeerplaatsen (op straatniveau of ondergronds) als het verlagen van de parkeerbehoefte. Hierbij dient uitgegaan te worden van een daadwerkelijk afstand van de toegang van de woningen aan de J.A. Beijerinkstraat en het Prins Alexanderpad respectievelijk het gezondheidscentrum van 100 meter. Technische vragen en opmerkingen parkeeronderzoek • Het parkeeronderzoek gaat uit van 42 huurwoningen. Het bestemmingplan maakt 56 woningen mogelijk. De gemeente publiceerde juni 2019 een zakelijke beschrijving van de anterieure overeenkomst met Stichting JA-D-R en Stebru ontwikkeling BV. Daarin staat koop- en/of huurwoningen. Het parkeeronderzoek dient dus (wordt-case) uit te gaan van 56 koopwoningen met de bijbehorende parkeernormen uit gemeentelijke parkeerverordening. • Bij de telling van de huidige parkeerplaatsen zijn 8 plaatsen "onder" Dorrestein	
--	--

	meegenomen. Deze parkeervakken zijn te kort en deels in gebruik voor opslag en/of toelevering aan de winkels en kunnen niet meegenomen worden. • De huidige parkeerplaatsen Prins Alexanderpad voldoen niet aan de norm van minimaal 5 meter. Op het inrichtingsplan is te zien dat deze parkeerplaatsen verschuiven wegens het wegvallen van de groenstrook en de verschuivende rooilijn van de nieuwbouw. Onduidelijk is of de parkeerplaatsen voldoen aan de normen (maten). Door de vreemde plaatsing van de bomen is een deel van de huidige plaatsen 1,5 parkeerplaats breed. • Het parkeeronderzoek gaat uit van 16 behandelkamers in het gezondheidscentrum met een totale oppervlakte van ca. 1.400 m2. Als de helft van de begane grond gebruikt wordt voor gangen, wachtruimtes, toiletten etc. is dat ca. 40 m2 per behandelkamer; onrealistisch groot. • In de ochtend en middag is er een grote parkeerdruk en veel auto- en fietsverkeer in de Kamerlingh Onnesstraat door brengen en halen van kinderen. Met grote regelmaat zijn in de avond op het Thorbecke College ouderbijeenkomsten en andere schoolevenementen. Beide zaken zijn niet meegenomen in het parkeeronderzoek.	
16	Artikel 3.2.5 Er staat beschreven dat de huidige functie ook verkeer genereert. Het Rabo-gebouw staat al ruim 8 jaar ongebruikt en genereert dus helemaal geen verkeer. De toevoeging bedraagt dus volledig 971 en niet 666 verkeersbewegingen per dag. Bij een huidige verkeersstroom van ruim 1.500 op de j.A. Beijerinkstraat (zie pagina 8 van de bijlage Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï) is dat een toename van 60% ! In combinatie met het langsparkeren langs de j.A. Beijerinkstraat en het roekeloos parkeren is geen doorstroming mogelijk.	Zie voor de beantwoording van het aspect geluid R2.2 Zie voor de beantwoording van het aspect verkeer R2.4
17	Artikel 3.2.6 Hier staat klinkklare onzin. Er wordt namelijk geen enkele parkeerruimte gefaciliteerd op eigen terrein. Alle parkeerruimte is in openbaar gebied. Deze conclusie hoort niet thuis in de toelichting van dit bestemmingsplan. De Initiatiefgroep meent dat dit getuigt van onzorgvuldige en zeker niet integrale besluitvorming. De Initiatiefgroep verzoekt de gemeente nogmaals onderzoek te doen naar de ontsluiting en parkeren, wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit.	Dit betreft een ommissie in de toelichting. Er had openbare ruimte moeten staan. Dit wordt gewijzigd in het vast te stellen bestemmingsplan. De gemeente is van mening dat er afdoende onderzoek is gedaan naar de ontsluiting, wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit. Op het aspect parkeren is uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden in het bestemmingsplan. Hieruit volgt dat dit aspect voldoet.
18	Artikel 3.4.3 Waterkwantiteit Het is onjuist dat de projectlocatie al volledig verhard is. Er bevindt zich aan de zuidwestzijde en tussen de parkeerplaats en de straat Dorrestein (voorm. Lorentzstraat) een groenstrook. Aan de zijde van de J.A. Beijerinkstraat staan plantenbakken.	Er bevinden zich in de bestaande situatie inderdaad een groenstrook en plantenbakken op de genoemde locaties. Dit zal in de toelichting van het bestemmingsplan worden aangepast. Echter is het onderdeel waterkwantiteit wel getoetst door het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard in het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro. Het plan heeft geen nadelige invloed op het watersysteem en er zijn geen bijzondere waterhuishoudkundige belangen. Het aspect waterkwantiteit voldoet daarmee ook het wettelijk kader van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard.
19	In dit hoofdstuk ontbreekt de toetsing aan het in mei 2019 door de gemeenteraad vastgestelde Programma Duurzaamheid & Klimaatadaptatie 2019-2025. Dit Programma is een concretisering van de genoemde ambities uit het Collegeprogramma 2018-2022.	Het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard heeft in het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro geoordeeld dat het plan heeft geen nadelige invloed op het watersysteem en er zijn geen

	Zo stelt het Programma Duurzaamheid & Klimaatadaptatie 2019-2025 dat bij nieuwbouw rekening moet worden gehouden met klimaatrisico's. Op welke wijze wordt daar rekening mee gehouden? Bij forse en/of lange regenbuien staan nu al verschillende straten en trottoirs onder water (Burg. V.d.Meulenpad, Prins Alexanderpad, Prins Alexanderlaan). Blijkbaar kan het regenwaterriool grote waterhoeveelheden niet aan. Door de vergroting van het verhard oppervlak zal dit alleen maar erger worden. Welke concrete maatregelen worden er genomen om riooloverstort en wateroverlast te voorkomen. De initiatiefgroep verzoekt om deze toetsing uit te voeren. Op het punt van duurzaamheid voldoet het plan aan de landelijk wetgeving voor aardgasvrij bouwen. Het ontbreken van zonnepanelen op het platte dak is een gemiste kans voor de toekomstige zorgverleners en huurders. Hoewel het buiten de directe belangen van omwonenden ligt, pleit de Initiatiefgroep ervoor dat de gemeente richting de zorgverleners een gebaar maakt en een (financiële) bijdrage levert aan een zonnecosysteem tijdens de nieuwbouw. Dat voorkomt latere en daarmee kostbare installatie.	bijzondere waterhuishoudkundige belangen. Het plan heeft daarmee geen negatieve gevolgen voor de wateroverlast of het regenwaterriool. Op dit moment wordt het plan op basis van de wettelijke- en normen t.a.v. duurzaamheid voldaan. Er wordt voorzien in mogelijkheden om extra PV panelen toe te passen in het bouwplan, daarover zal initiatiefnemer later over beslissen. Met de ontwikkeling wordt gebruik gemaakt van hernieuwbare energie middels een warmtebron. Voorafgaand aan de realisatie van het gebouw zal het riool omgelegd en aangepast worden. De rioolafvoer van het gebouw is berekend en past binnen de bestaande capaciteit van de riolering. Bij de uitwerking van het inrichtingsplan zal worden bekeken welke maatregelen gewenst dan wel noodzakelijk zijn om wateroverlast te voorkomen.
20	Artikel 4.4.1 Toetsing planinitiatief Er wordt hier gesproken van een trafohuisje op 4 meter van de nieuwbouw. In de tekeningen in de omgevingsvergunning staat het trafohuisje direct tegen de nieuwbouw. Beiden zijn minder dan de richtafstand van 10 meter. Daarmee is het aspect gevaar wel van toepassing. Het vermogen van de trafo is beschreven "400 kVA ofwel 0,4 mVA". Dat scheelt een factor 100.000. Wat is het daadwerkelijke maximale vermogen ?	Het transformatorhuisje is in beheer bij Stedin. De netbeheerder heeft aangegeven dat het transformatorhuisje een vermogen heeft van 400 kVA, wat omgezet 0,4 mVA is. Een dergelijk vermogen is dusdanig klein van aard dat het aspect gevaar geen belemmering vormt voor de nieuwbouw. Dit is bevestigd door de netbeheerder. Daar komt bij dat het gaat om een reeds bestaand trafohuis, die wordt vrijkomt door de nieuwbouw. Er wordt een slechts een nieuwe schil om het trafohuisje geplaatst. Voor bestaande woningen was op dit aspect al een afweging gemaakt.
21	Artikel 4.6.3. Wegverkeerslawaaï Voor de berekening van het wegverkeerslawaaï is een onderzoek van Alcedo bijgevoegd. De daarin genoemde invoergegevens zijn niet in overeenstemming met de situatie. Figuur 3 geeft aan dat de verkeersintensiteit op de Burgemeester Vogelaarsingel (ca. 1.600) hoger is dan op de J.A. Beijerinkstraat (ca 1.500). De Burgemeester Vogelaarsingel is echt veel rustiger. Er lijkt dus sprake te zijn van een invoerfout. Daarmee zijn de uitkomsten van het onderzoek naar wegverkeerslawaaï niet geldig. In de nieuwe situatie wijzigt het Burg. V.d.Meulenpad van een voetgangersgebied naar parkeergebied en aanrijroute. Er ontbreekt een berekening van het toekomstige wegverkeerslawaaï in het Burg. V.d.Meulenpad.	Zie de beantwoording bij R2.2
22	Artikel 4.8 Bezonning Bij de toelichting bestemmingsplan zit een bezonningsonderzoek van Prevent waarin gekeken is naar wettelijke normering. Deze bezonningsstudie wijkt af van de zonstudie die Stebru eerder op verzoek van de Initiatiefgroep maakte (waarbij opgemerkt staat dat aan de beelden geen rechten kunnen worden ontleend). In de Prevent studie wijkt de schaduw af van de dakvorm. Er is in het ontwerp en de bestemmingsplanregels sprake van schuine daken op de zijdelen. De schaduwwerking kan dus niet recht zijn.	Zie voor de beantwoording van het aspect bezonning R1.1

	De bezonning voldoet blijkbaar aan de lichte TNO-norm (2 uur zon op het midden van de vensterbank tussen 21 januari en 22 november). Het gebouw geeft echter met name ook schaduw in de tuinen van de woningen tussen de J.A. Beijerinkstraat en het Prins Alexanderpad in de lente- en herfstperiode: juist buiten de vakantieperiode en daarmee de tijd dat bewoners in de tuin zitten of werken. Dit is nadelig voor de bewoners van de zuidelijke woningen. Een suggestie van een omwonende was om het middendeel van het gebouw één verdieping te verlagen. Juist het middendeel geeft de schaduw in de tuinen. Dit middendeel kan dan ook als daktuin gebruikt worden door de kopwoningen op de bovenste verdieping. De stedenbouwkundige massaliteit vermindert daarmee ook. Aangezien de Initiatiefgroep niet kan overzien wat de gevolgen zijn, benoemen we dit zonder verdere mening.	
23	Artikel 6.2.1 Voorbereidingsfase Participatie Het ontwerp bestemmingsplan stelt dat het bestemmingsplan uitvoerig is besproken met de Initiatiefgroep. Er heeft echter geen participatie plaatsgevonden tussen de Initiatiefgroep en het bevoegd gezag. Op diverse momenten heeft Stebru de Initiatiefgroep geïnformeerd over de stand van zaken en schetsontwerpen van het bouwplan laten zien. Toen Stebru het plan met de gemeente wilde bespreken was de bestuurlijke eis voor een schriftelijk instemming van de Initiatiefgroep. Vanwege de keuze voor een gezondheidscentrum en om een einde te maken aan de jarenlange onduidelijkheid en leegstand, stemde de Initiatiefgroep onder voorwaarden in. Deze instemming is bijgevoegd bij deze zienswijze. In het ontwerptraject zijn een aantal punten vanuit de Initiatiefgroep meegenomen door de ontwikkelaar en diens architect. Deze punten hebben hier en daar geleid tot een beter ontwerp (toevoegen van schijnbaar hellend dak, aantal en locatie ondergrondse afvalcontainers, type balkonafscherming en verdiepingshoogtes). Daarnaast heeft de ontwikkelaar een zonstudie uitgevoerd om een beeld te geven van beschaduwing van de omgeving. Deze bezonningsstudie is een andere dan bijgevoegd in het ontwerp bestemmingsplan. De uitdrukkelijke wens om de paaltjes op het Prins Alexanderpad te behouden is steeds positief beantwoord door Stebru en gemeente. Deze paaltjes ontbreken echter nog steeds op de schets inrichtingsplan. Op een aantal punten is niet duidelijk hoe voorwaarden zijn meegenomen; er ontbreken in het ontwerp bestemmingsplan en de aanvraag omgevingsvergunning architectonische en stedenbouwkundige tekeningen. Tevens is er geen inzage mogelijk in de anterieure overeenkomst. In de gepubliceerde zakelijk beschrijving (zie bijlage) staat dat er koop OF huurwoningen komen. Ditzelfde is vermeld bij het tekenen van de grondoverdrachtsovereenkomst medio 2019. Het parkeeronderzoek gaat uit van huurwoningen, hetgeen een gunstiger beeld geeft. De meeste onderdelen in het ontwerp bestemmingsplan zijn nooit aan de orde geweest in de gesprekken tussen Stebru en de Initiatiefgroep. Deze punten liggen ook bij de gemeente en niet bij de ontwikkelende partij. Op een aantal punten is de Initiatiefgroep het niet eens met de randvoorwaarden die de gemeente aan Stebru stelt: met name de parkeerdruk, gebrek	In de inspraakverordening Zuidplas is in artikel 3 het volgende opgenomen: Ten aanzien van de inspraak inzake ruimtelijke plannen, bedoeld bestemmingsplannen (herzieningen) en projectbesluiten, besluit het college of inspraak wordt verleend. Het college heeft op 10 september 2019 besloten geen formele inspraak volgens de inspraakverordening te houden, omdat er opvoldende op andere wijze geparticipeerd was met bewoners over dit plan. Een overzicht van het overleg met de initiatiefgroep is bijgevoegd in memo 1. In het gehele proces heeft de initiatiefnemer en gemeente overleg gevoerd over het complex en de inrichting. Het ontwerp is op diverse punten aangepast op de wensen van de initiatiefgroep. Hiermee het college voldaan hetgeen in de inspraakverordening is opgenomen. Het bestemmingsplan maakt inderdaad geen onderscheid in koop, huur en prijsklasse. Er wordt daarom in de regels vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. Er wordt ook een binnenplanse afwijkmogelijkheid voor koopwoningen opgenomen met de voorwaarde dat er moet worden voldaan aan het dan geldende parkeernormenbeleid. Er moet voor het parkeeronderzoek van de maximaal planologische variant uitgegaan worden. Er wordt daarom gerekend met huurwoningen.. Zie voor de beantwoording van de participatie R4.14 Zie voor de beantwoording van het aspect bezonning R1.1

	aan groen. Vanzelfsprekend zijn er belangenverschillen (massaliteit van het gebouw en daarmee het aantal woningen en bijbehorende parkeerdruk). Daarbij is het vreemd dat er geen Nota van Uitgangspunten is vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee is feitelijk de Nota van randvoorwaarden en uitgangspunten voor een supermarkt (juni 2015) nog steeds van toepassing. In de acht jaren dat dit traject loopt was het contact met de gemeente beperkt. Bestuurlijk contact was sporadisch en altijd op instigatie van de Initiatiefgroep. Pas de laatste maanden is er contact met de verantwoordelijk ambtenaar en een vakspecialist. In de loop der jaren sprak de Initiatiefgroep vrijwel alle politieke partijen uit de gemeenteraad. Uit die gesprekken bleek de belangstelling over dit plan en begrip voor de geuite zorgen. Kortom: de Initiatiefgroep participeerde niet in de totstandkoming van het ontwerp bestemmingsplan. Daarmee is de voorontwerpfase ten onrechte geschrapt. Al was het maar omdat de Initiatiefgroep pas in het ontwerp bestemmingsplan las dat de voorontwerpfase geschrapt was. Het college heeft nagelaten de Initiatiefgroep daarvan in kennis te stellen.	
24	Artikel 6.2.1 Voorbereidingsfase overleg Er wordt aangegeven dat er wettelijke overleg is geweest met Liander. Liander is echter niet de netbeheerder in Nieuwerkerk. Stedin is op deze locatie de netbeheerder. Stedin is blijkbaar niet betrokken als wettelijk overlegpartner. Gezien de aanwezigheid van een traforuimte van Stedin op deze locatie, vindt de Initiatiefgroep dit zorgelijk. De Initiatiefgroep wil graag inzage in de door de GGD Hollands Midden gegeven adviezen inzake luchtkwaliteit, geluid, gezonde leefomgeving en communicatie. Dit zijn namelijk aspecten met direct belang voor omwonenden.	Er heeft zowel een bestuurlijk vooroverleg plaatsgevonden met Liander als met de netbeheerder Stedin. Zoals onder punt 20 aangegeven, heeft Stedin geen bezwaren gezien voor nieuwbouw naast het trafohuisje gezien het zeer lage vermogen van 0,4 mVA. De gemeente heeft besloten om in de toelichting bij het bestemmingsplan een samenvatting van de reacties van de bestuurlijke vooroverlegpartners weer te geven. De GGD Hollands Midden heeft niet dwingende adviezen gedeeld met de gemeenteraad voor optimalisatie voor het plan. De gemeenteraad heeft in het kader van zijn beslissingsbevoegdheid en beoordelingsvrijheid besloten dat deze adviezen, maar ook de andere reacties, niet tot een wijziging van het bestemmingsplan hebben geleid.
R13 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning		
1	Artikel 4 Procedure In de 3e alinea staat aangegeven dat het bestemmingsplan reeds ter inzage heeft gelegen. Dit is in tegenspraak met de beslissing van de gemeenteraad dat gebruik gemaakt wordt van de coördinatieregeling. Het is ook in strijd met de tekst van het ontwerp bestemmingsplan en de omgevingsvergunning zelf. De Initiatiefgroep ervaart dit soort onzorgvuldigheden getuigen van onzorgvuldige besluitvorming.	Het betreft een ontwerp omgevingsvergunning die al gericht is op dat deze verleend wordt op het nieuwe bestemmingsplan wat ter inzage heeft gelegen.
2	Locatie Bij het onderdeel locatie ontbreekt vraag en daarmee antwoord op onderdeel 2. Bouwen woning Vraag 11 en 12 Bij vraag 11 staat dat er 42 huurwoningen worden gerealiseerd; bij vraag 12 staat 1 koopwoning. Daarmee zouden er 43 woningen worden gerealiseerd. De basis voor de berekening in het ontwerp bestemmingsplan gaat uit van 42 woningen. De initiatiefgroep vraagt zich af wat het woningaantal is.	Er worden 42 huurwoningen gebouwd.

3	Bouwen woning Vraag 14 Uiterlijk bouwwerk/welstand In de bijlagen bij de omgevingsvergunning is geen beschrijving of tekening te vinden met materialen en kleuren. De Initiatiefgroep heeft hier tijdens de inzageperiode naar geïnformeerd bij de gemeente. Daarbij werd verwezen naar; • Plattegronden en gevels: tekeningen daglichttoetreding, brandwerende voorzieningen en glaskeuze (p. 101-105 van het pdf-bestand). • Gevelbeelden: zwart/wit afbeeldingen (p. 419 van het pdf-bestand) • Kleurstellingen van gevels, kozijnen: advies bouwbesluit (p. 25 t/m 92 van het pdfbestand). De Initiatiefgroep kan deze echter niet vinden. In artikel 5.1 staat dat het bouwplan een positief advies heeft van Welstand. In de omgevingsvergunning is noch het gepresenteerde plan, noch het advies van Welstand opgenomen. De Initiatiefgroep is van mening dat er voor burgers helder stedenbouwkundige en architectonische tekeningen nodig zijn. De tekeningen die Stebru presenteerde op de inloopavond 10 september 2019 waren daarvoor geschikt; deze ontbreken echter in het ontwerp bestemmingsplan en de aanvraag omgevingsvergunning. Maart 2018 stemde de Initiatiefgroep onder voorwaarden in met een gezondheidscentrum met daarboven appartementen. Een van de voorwaarden is een bouwkundige inpassing van installaties op het dak. Uit de tekeningen in de omgevingsvergunning is niet op te maken of aan deze voorwaarde voldaan wordt. Onderdeel Bouwen bouwkeet etc. Vraag 5 en 6 zijn niet ingevuld	In de ontwerp omgevingsvergunning zijn wel degelijk tekeningen opgenomen van hoe het gebouw er uit komt te zien. In het ontwerpbestemmingsplan zijn deze niet opgenomen, omdat dit ook geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt het planologische kader mogelijk waarbinnen het bouwplan moet passen.
4	Bouwwerkzaamheden Op de laatste pagina van het aanvraagformulier omgevingsvergunning is aangegeven dat de onderdelen Bomen kappen, weg verleggen en bouwplaats inrichting zijn ingetrokken. Bouwplaats inrichting Aangezien voor het plaatsen van de bouwkraan geheid moet worden, vindt de Initiatiefgroep het vreemd dat dit geen onderdeel vormt van de omgevingsvergunning. De Initiatiefgroep kan zich niet voorstellen dat er zonder vergunning geheid mag worden. Een burger dient zelfs bij het vergoten of verkleinen van ramen of het plaatsen van een dakkapel een bouwvergunning aan te vragen. Ten tweede zullen de sloop- en bouwwerkzaamheden gedurende een periode van 2 jaar een grote invloed hebben op de omgeving. Het gaat daarbij niet alleen om de feitelijke werkzaamheden, maar ook aan- en afvoer van materialen, parkeerruimte voor personeel en toezichthouders, nutsbedrijven etc. etc. Dit alles roept veel vragen en onrust op. Stebru gaf op de inloopavond in september 2019 aan een nieuwsbrief te zullen gaan verspreiden. De Initiatiefgroep vraagt zich af wat de rol van de gemeente is in vergunningverlening, handhaving en toezicht. Op welke wijze worden maatregelen getroffen om schade aan woningen, fundering, tuinen, begroeiing, straten, straatmeubilair etc. te voorkomen bij voorbereiding	Zie de beantwoording bij R2.6 Stebru wil de omwonenden graag tegemoet komen en heeft zich bereid verklaard de sloop- en bouwwerkzaamheden in beginsel te laten plaatsvinden tussen 07:00 en 18:00 uur.

	(rioolaanpassingen), sloopwerkzaamheden, heiwerkzaamheden, grondwateronttrekking, boringen ten behoeve van bodemenergie en bouwwerkzaamheden. Op dit punt eist de Initiatiefgroep dat de gemeente haar verantwoordelijkheid naar de burgers toont, in de bouweisen dient opgenomen dat, voorafgaand aan voorbereiding en werkzaamheden, een objectieve vooropname of schouw van de staat van de woningen plaatsvindt. Deze opname dient ook voorafgaand aan de eigenaren ter beschikking worden gesteld. Hiermee kan eventuele geconstateerde schade achteraf vlot en zorgvuldig afgewikkeld worden. • Het is een uitdrukkelijke wens van bewoners dat sloop- en bouwwerkzaamheden plaatsvinden tussen 7:00 en 18:00. Daarbij mag zeker rekening gehouden worden met de kwetsbare groep bewoners (volwassenen met een lichte verstandelijke beperking) van de Gemiva woonlocatie Dorrestein recht tegenover de bouwlocatie. • Het blijkt de afgelopen jaren dat milieudiensten en het gemeentelijk apparaat lastig tot niet bereikbaar zijn. Vragen van omwonenden worden niet of bijzonder cryptische beantwoord". De vraag is dus: op welke wijze is de gemeente vooral tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden bereikbaar en geeft ze heldere informatie. • Op welke wijze is er goedkeuring gegeven door veiligheids- en hulpdiensten tijdens maar ook na voltooiing van De Twee Gebroeders. • Hoe zijn zaken als bewaking en alarmering geregeld tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden. Dit zeker gezien de uitermate kleine afstand tot omliggende woningen en de aanwezigheid / het zich ophouden van veel leerlingen van het Thorbecke. • Wat zijn de verwachten storingen in levering van gas, water, elektra, TV en internet gedurende tijdens de bouw.	
5	Balkons Uit het combineren van de diverse technische tekeningen uit omgevingsvergunning valt op te maken dat er balkons komen aan de zijde van de bestaande eengezinswoningen. 12 appartementen hebben vanaf deze balkons directe inkijk in de tuinen en woonruimtes van de woningen aan de J.A. Beijerinkstraat (oneven zijde) en het Prins Alexanderpad (even zijde). Bij gebruik van de balkons door de nieuwe bewoners ontstaat er geluidsoverlast over en weer. Op de hoeken en hoogste verdieping komen extra uitkragende balkons (ca. 2,60 vanuit de gevel). Deze balkons zorgen voor extra inbreuk op privacy en woongenot van de op zeer korte afstand aangrenzende woningen aan de J.A. Beijerinkstraat en het Prins Alexanderpad en woningen tegenover aan het Prins Alexanderpad. Behalve extra inkijk in de woningen zelf hebben de balkons directe kijk op de (dak)terrassen van meerdere woningen. De Initiatiefgroep vindt de inkijk in tuinen en woningen, aan alle zijden van het gebouw een verslechtering van de woon- en leefomgeving. In gesprekken gaf Stebru aan dat de balkons van de woningen in het middendeel worden voorzien van een	Zie voor de beantwoording van privaatrechtelijke aspecten R.1.1 Zie voor het aspect geluid R2.2 en R4.3

	zodanige afscheiding dat inkiijk minimaal is. Uit de omgevingsvergunning is niet op te maken in hoeverre dat het geval is. De Initiatiefgroep pleit er voor dat de uitkragende balkons vervallen of gesitueerd worden aan de korte zijden van het gebouw. Indien het middendeel van het gebouw een verdieping of meerdere verdiepingen verlaagd wordt ontstaat ruimte voor een groen dak met dakterrassen op het middendeel.	
6	Inrichtingsplan / Situatie (pagina 419 van het pdf-bestand) In de omgevingsvergunning staat tekening met een voorstel voor de herinrichting van de omgeving. Op deze tekening staan geen maten. Het is daarmee lastig om een beeld te vormen en volledig te zijn in de zienswijze. Zo is bijvoorbeeld niet te zien of de geprojecteerde parkeervakken voldoen aan geldende normen. Bij dit inrichtingsplannen spelen 4 zaken: 1. Paaltjes Prins Alexanderpad 2. Ongewenst trafogebouw in het Burg. Vd.Meulenpad 3. Alternatief voorstel inrichting Burg. Vd.Meulenpad 4. Ruimte voor fietsen en scootmobielen 1. Paaltjes Prins Alexanderpad Gedurende het traject met Stebru is continue aangegeven dat de bestaande paaltjes op het Prins Alexanderpad ter hoogte van huisnummers 10 respectievelijk 15 behouden zouden blijven. Zowel de gemeente als Stebru gaven mondeling aan uit te gaan van het handhaven van deze paaltjes. Het ontbreken van de paaltjes op schetsen was een vergissing. In de omgevings-vergunning ontbreken deze paaltjes nog steeds. De Initiatiefgroep gaat ervan uit dat dit een vergissing is en er een juiste tekening komt.	In de gesprekken met de initiatiefgroep is het inrichtingsplan besproken. Daarbij is door de gemeente aangegeven dat op het Alexanderpad de doorgang richting de K.Onnesstraat geblokkeerd zal blijven door middel van paaltjes. Deze paaltjes stonden niet op de inrichtingstekening aangegeven. Op de aangepaste inrichtingstekening zijn de paaltjes weergegeven. De paaltjes blijven dus gehandhaafd. Zie voor de beantwoording inzake het trafohuisje R4.11
7	<i>2. Trafogebouw</i> Het Burg. V.d.Meulenpad verandert grondig. Stebru en gemeente kozen ervoor om de nieuwbouw zo te verschuiven dat het een breder pad wordt. Omwonenden hebben de voorkeur dat het Burg. V.d.Meulenpad een voetgangerspad blijft met ruimte voor groen. Klaarblijkelijk is de ruimte noodzakelijk voor het realiseren van een trafostation en extra parkeerruimte. De Initiatiefgroep heeft meerdere malen bij gemeente en Stebru aangegeven dat het losse trafohuisje in het Burg. V.d.Meulenpad in de nieuwe situatie onwenselijk is: • Een los trafohuisje doet afbreuk aan de stedenbouwkundige opzet. • Het trafohuisje blokkeert het zicht • Gevel is maximaal 100mm dik bij beton. • De buitenzijde van de van de gevel kunnen uit de volgende materialen en uitvoering bestaan: - Industrie zichtbeton - Grind of steenachtig toplaag - Steenstrips (prefab massal elementen)	Zie voor de beantwoording inzake het trafohuisje R4.11

	- Geverfd - Tegels - Metselwerk <i>Constructie-eisen trafogebouw Stedin.</i> voor (parkerende) automobilisten komend vanuit het Prins Alexanderpad en automobilisten die uitrijden vanuit het Burg. V.d.Meulenpad. - In de hoek trafohuisje/ nieuwbouw ontstaat een plek waar zwerfvuil ophoopt. - Er ontstaat een dode hoek waar hangjongeren en incidentele dealers zich ophouden. - Uitgaande van de ontwerpeisen van Stedin en de ontwerptekeningen zoals getoond op de informatie-avond doet een trafohuisje architectonisch afbreuk aan de nieuwbouw. - Een los trafogebouw met een dichte en grijze gevel nodigt uit tot graffiti. De Initiatiefgroep wil dat de traforuimte wordt opgenomen in de nieuwbouw. Dit was het geval bij het VO waarmee de Initiatiefgroep maart 2018 instemde. Mocht Stedin absoluut niet bereid zijn om zo met haar klanten om te gaan, dient een passende oplossing te komen. Een trafogebouwtje dat past bij de nieuwbouw of eigen vormgeving heeft, ongevoelig is voor graffiti en vandalisme. Daarnaast dient de gemeente zeer regelmatig zwerfvuil te verwijderen en handhavend op te treden tegen hangjongeren en/of dealers. Bij de inrichting van de parkeervakken dient rekening gehouden te worden met voldoende zicht voor in- en uitrijdende auto's en roekeloos fietsende scholieren.	
8	<i>3. Alternatief voorstel! inrichting Burg. V.d.Meulenpad</i> In de omgevingsvergunning staat een voorstel van Stebru en de gemeente om de ca. nieuwe 20 parkeerplaatsen in het Burg. V.d. Meulenpad te knippen in 2 delen: een deel met in- en uitrit aan de J.A. Beijerinkstraat (9 parkeerplaatsen) en een deel met in- en uitrit aan het Prins Alexanderpad (10 -t- 1 parkeerplaatsen). Ter hoogte van de brandgang van de woningen J.A. Beijerinkstraat & en Prins Alexanderpad zouden de bestaande paaltjes behouden blijven. De parkeerplaatsen zijn dwars op de nieuwbouw geprojecteerd. Een reden voor dit ontwerp was o.a. de wens van de Initiatiefgroep om de huidige paaltjes op het Burg. V.d.Meulenpad te behouden. Het idee was om overlast te verdelen en een doorlopend parkeerterrein voor ca. 20 auto's zonder keermogelijkheden te voorkomen. Bij nader inzien is de Initiatiefgroep van mening dat twee voorgestelde doodlopende parkeerstukken te veel overlast geven (geluid, uitstoot, in- en uitsteken met risico voor gevels en schuttingen). Dit geldt voor zowel de huidige omwonenden als de nieuwe gebruikers en bewoners van de Twee Gebroeders. Een extra in- en uitrit aan de drukke J.A. Beijerinkstraat én extra verkeer op het voetgangersgebied Prins Alexanderpad is bovendien onwenselijk en gevaarlijk. Zeker omdat automobilisten achteruit de J.A. Beijerinkstraat en/of het Prins Alexanderpad op gaan rijden. Op de J.A.	Het inrichtingsplan is diverse keren met de initiatiefgroep besproken. In een vroeg stadium (d.d. 8 november 2017) heeft de initiatiefgroep haar wensen aangegeven: - de haakse parkeerplaatsen aan de gebouwszijde van het gezondheidscentrum positioneren; - het Van der Meulenpad doodlopend laten blijven door middel van paaltjes in het midden van de straat; Binnen de initiatiefgroep was hier draagvlak voor. Het voorliggende inrichtingsplan is verkeerskundig getoetst aan de regelgeving en verkeersveiligheid en uit onderzoek van Mobycan uit december 2019 blijkt dat er voldaan wordt aan de eisen. Bij de ter visielegging van dit bestemmingsplan en vergunning conform de coördinatieregeling komt de initiatiefgroep met nieuwe inzichten. Het alternatief is verkeerskundig getoetst. Uit correspondentie met een lid vanuit de initiatiefgroep blijkt dat hier binnen de initiatiefgroep niet hetzelfde draagvlak voor is en dat men hier verdeeld over is. Aangezien het voorliggende plan voldoet en de belangen zorgvuldig zijn afgewogen en meegenomen in het plan, zal de gemeente niet meewerken aan een alternatieve inrichting.

	Beijerinkstraat is dat bij druk verkeer; bij het Prins Alexanderpad belemmert het trafogebouwtje het zicht op ander verkeer, voetgangers, bomen en lantaarnpalen. Een alternatief voorstel is voorgelegd aan Stebru en de gemeente. Gezien het tijdstip kon dit niet meer ingepast worden in de procedure ontwerp bestemmingsplan en/of omgevingsvergunning. Noch Stebru noch gemeente hadden de tijdsmogelijkheid om zich een mening te vormen. De Initiatiefgroep heeft daar begrip voor. Op verzoek van de gemeente dient de Initiatiefgroep een alternatieve inrichting dus in als zienswijze. Het alternatieve inrichtingsplan is verkeersveiliger, maakt parkeren eenvoudiger en veiliger, geeft minder risico voor schade aan het nieuwe gebouw en naastliggende woningen/ schuttingen en schept ruimte voor groen. Sowieso moet het Burg. V.d.Meulenpad een pad blijven en geen doorgaande straat worden of lijken. Dit vraagt een passende inrichting. In het alternatief wordt Burg. V.d.Meulenpad éénrichtingsverkeer vanaf de J.A. Beijerinkstraat. Auto's rijden uit via het Prins Alexanderpad. Parkeervakken zijn schuin aan de kant van de nieuwbouw om zichtbaarheid bij in- en uitrijden te verbeteren. Dit geeft minder geluidsoverlast en uitlaatgassen. Het is beter te zien of er parkeerruimte is; dat voorkomt onnodig in- en uitrijden en keren. Ter hoogte van de brandgang zijn maatregelen nodig om de snelheid van auto's te minderen en een hekje voor de brandgang vanwege kinderen. Door schuine parkeervakken ontstaat ruimte voor groen. Daarbij verdient een groenstrook van ca. 1,5 meter breed langs de bestaande woningen de voorkeur. Dit beschermt de gevels en schuttingen tegen per ongeluk aanrijden. In deze groenstrook kunnen ook een aantal bomen geplaatst worden. Een inrichting met bomen in het Burg. V.d.Meulenpad zoals op dit moment al op het Prins Alexanderpad past ook uitstekend. Dit voorkomt een rommelige indruk van de openbare inrichting die recent in de wijk Dorrestein door een aantal raadsleden werd geconstateerd. Met het plaatsen van nieuwe bomen is er ook een gedeeltelijke compensatie voor het groen dat verdwijnt aan drie zijden van het Rabopand. Dit past binnen de ambities van de gemeente zoals o.a. is vastgelegd in het Integraal Beheerplan Openbare Ruimte 2018-2021 en de recente actualisatie. Bij voorkeur zijn de parkeervakken in het Burg. V.d.Meulenpad alleen voor werknemers en bewoners van de Twee Gebroeders beschikbaar. Dat voorkomt onnodige extra belasting van het Burg. V.d.Meulenpad en Prins Alexanderpad. Dit schept ook de mogelijkheid voor gereserveerde parkeerplaatsen voor huisartsen en andere ambulante zorgverleners in de Twee Gebroeders.	De inrichting van het Burgemeester van der Meulenpad maakt overigens geen onderdeel uit van de te verlenen omgevingsvergunning. Zie voorts de beantwoording bij R2.2 en R12.2
9	<i>3. Ruimte voor fietsen, scootmobielen etc.</i> Het geplande trottoir aan de straatzijde van het gezondheidscentrum is smal. Veel bezoekers zullen op de fiets of met scootmobiel naar het gezondheidscentrum komen. Er ontbreekt ruimte om fietsen, scootmobielen etc. te stallen zonder het trottoir (volledig) te blokkeren. Dit is hinderlijk voor andere bezoekers, voorgangers. Dit demotiveert bezoekers om op de fiets te komen en dus met de auto. Dit leidt tot extra verkeer en parkeerdruk. Bezoekers in scootmobielen e.d. hebben geen alternatief.	Fietsparkeren vindt plaats op de bestaande fietsparkeerplekken en aanvullende fietsparkeerplekken op de J.A. Beijerinkstraat. Er is voldoende ruimte voor scootmobielen. Ten behoeve van werknemers dient binnen het gebouw in voldoende fietsparkeergelegenheid te worden voorzien.

De Initiatiefgroep pleit voor stallingsmogelijkheden voor bezoekers van het gezondheidscentrum. Dit kan zowel in- als uitpandig of onder een afdak. In een eerder schetsontwerp sprong de gevel van de begane grond enigszins terug. Hierbij was er ruimte voor stalling. Een eerder bedachte stallingsmogelijkheid tegenover de ingang is opgeofferd aan extra autoparkeerplaatsen.	
CONCLUSIE	
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
6. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
7. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
8. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
10. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
11. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
12. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
13. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
14. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
15. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
16. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
17. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
18. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
19. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
20. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
21. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
22. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
23. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
24. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u>	
Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd.	
<u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat er maximaal 16 behandelkamers zijn toegestaan en dat er alleen huurwoningen zijn toegestaan.	
<u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.	
Zienswijzen op omgevingsvergunning	
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.	

2. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
4. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
6. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
7. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
8. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.
9. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de omgevingsvergunning.

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R14 – Particulier	E19.003810	28 oktober 2019	28 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Voor onze zienswijze verwijzen wij, naast de door ons hieronder genoemde zaken, naar de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze (hierna te noemen zienswijze initiatiefgroep). Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.	Zie voor beantwoording zienswijze R13.	
2.	Parkeren Naast de in de zienswijze initiatiefgroep vermelde zaken t.a.v. het parkeren zijn wij van mening dat niet de meest actuele en juiste gegevens gebruikt zijn voor de berekening van de parkeerdruk. De parkeerdruk anno maart 2019 is 2,4% hoger dan juni 2018. Inmiddels is het oktober 2019 en is de parkeerdruk alweer toegenomen. De uitkomsten van de metingen zijn niet representatief voor de situatie zoals die vandaag de dag is. Hierdoor komt de parkeerdruk op dit moment misschien toch boven de norm- en piek-percentages uit. Herberekeningen zijn hiervoor nodig en op zijn plaats. Hier dienen dan nieuwe conclusies uit te worden getrokken. Parkeerdruk J.A. Beijerinkstraat en Kleine Vinkstraat Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Wij hebben persoonlijk gesproken met een vertegenwoordiger van Spark. Hij bevestigde dat de parkeerdruk voor de omgeving J.A. Beijerinkstraat – Kleine Vinkstraat onevenredig groot wordt doordat bij de Twee gebroeders een ingang voorzien is aan de J.A. Beijerinkstraat. Als gevolg hiervan zullen veel bewoners en bezoekers allereerst parkeren op de vrije plekken op de J.A. Beijerinkstraat. Waardoor de parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat nog hoger zal zijn en daarmee ook de parkeerdruk op de Kleine Vinkstraat zal verhogen. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Er wordt gesteld dat bij het onderzoeksgebied voor parkeerberekeningen rekening	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2	

	gehouden wordt met de bouwplannen van de Kamerlingh Onnestraat. Echter zien we hier niets van terug in de berekeningen. Wij zijn van mening dat de berekeningen opnieuw, gedegen en volledig uitgevoerd dienen te worden en dat de normen voor een dorpskarakter gehanteerd dienen te worden. Tevens zijn wij van mening dat er geen ingang dient te komen aan de zijde van de J.A. Beijerinkstraat of het Van der Meulenpad om de extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat te minimaliseren.	
3.	Bouwmassa De gemeente geeft in haar structuurvisie 2030 aan “Gesteld wordt dat de inwoners van Zuidplas veel waarde hechten aan de eigenheid en herkenbaarheid van hun dorp. Ze zijn trots op hun woonomgeving, de sociale cohesie en de kleinschaligheid. Daarom is het belangrijk om bij de dorpsuitbreidingen rekening te houden met de dorpse identiteit. Zuidplas bouwt hoofdzakelijk dorpse en centrum-dorpse woonmilieus. Hoogbouw past niet in een dergelijke omgeving. Nieuwe gestapelde bouw van vier tot en met acht bouwlagen is alleen op passende locaties toegestaan. Denk hierbij aan een stationslocatie, of dorpsgebieden waarin hogere bouwvormen al voorkomen.” De grote massa van de plannen passen ons inziens hier niet in. De grotere hoogte, het grotere bouwoppervlak passen ons inziens niet in een dorps karakter en hebben een zeer nadelig effect op het leefklimaat. Schaduw neemt toe, er is minder groen, geluid (weerkaatsing) neemt toe. Wij zijn van mening dat de bestaande lijnen van het bestaande bestemmingsplan gehandhaafd dienen te worden en er niet buiten gebouwd mag worden. Mocht de gemeente de rooilijn toch verplaatsen richting de J.A. Beijerinkstraat dan zijn wij van mening dat daar niet nog eens afwijkingen toegestaan dienen te worden zoals uitstekende balkons, deze dienen inpandig te zijn. Wij zijn van mening dat er ruimte dient te blijven voor een gedegen groenstrook, dit vanwege duurzaamheid en het dorpse karakter. Tevens past een lagere bebouwing (2, max 3 lagen) beter in de overgang naar de laagbouw eromheen en wordt het dorpse karakter beter gehandhaafd.	Zie voor de beantwoording van stedenbouwkundige aspecten en de woon- en leefkwaliteit R1.1 De gemeente is van mening dat binnen het dorpsgebied al hogere bouwvormen voorkomen, zoals het winkelcentrum. Om deze reden is de ontwikkeling passend binnen de Structuurvisie 2030. Bovendien sluit het programma nauw aan bij de wensen zoals verwoord in de Woonvisie 2025, wat een thema uitwerking betreft van de Structuurvisie 2030. Bij uitwerking wordt nog gekeken of nog groenvoorzieningen gecreëerd kunnen worden. In de uitwerking van de inrichting wordt daarnaast rekening gehouden met het privéterrein van reclamant. Zie voor de beantwoording van het aspect geluid R2.2
4.	Afwijkingen Bij de afwijkingen staat ook dat balkons mogen uitsteken. Hierdoor wordt de beleving van de massaliteit van het gebouw nog groter. Aangezien het een gebiedsinpassing betreft waarbij bestemmingsplan en omgevingsvergunning tegelijk worden uitgewerkt, beoordeeld en besloten zijn wij zijn van mening dat er geen afwijkingen benoemd hoeven te worden. Enerzijds i.v.m. transparantie voor de huidige besluitvorming, anderzijds voor toekomstige aanpassingen aan het gebouw. Het is momenteel heel onduidelijk voor ons om in de diverse stukken duidelijk te krijgen of in het ontwerp van Stebru nu wel of niet gebruik gemaakt wordt van mogelijke afwijkingen. En of deze in de zon- en geluidsberekeningen wel of niet meegenomen zijn. De zonberekeningen laten rechte schaduwlijnen zien terwijl er schuine delen van het dak zijn, balkons die uit steken etc. Logischerwijze mogen dan schuine en gekartelde schaduwlijnen verwacht worden.	De gemeente neemt aan dat u doelt op artikellid 6.5 ‘Toegestane overschrijding’, ten aanzien van onderschikte onderdelen. Als zou worden bepaald dat alle ondergeschikte bouwdelen binnen het bouwvlak moeten worden gerealiseerd, zou dit tot gevolg hebben dat het bouwvlak nog breder zou worden. Daarom is een regel opgenomen dat ondergeschikte onderdelen van een gebouw een bouw- of bestemmingsgrens mogen overschrijden tot 2,6 meter. Hierdoor kan de leefbaarheid van de toekomstige bewoners met kleine buitenruimte (lees balkon) gegarandeerd worden, zonder dat hiermee het gehele bouwvlak nog ruimer moet worden ingestoken. Artikel 6.5 zal gewijzigd worden in twee onderdelen. Eén onderdeel heeft betrekking op algemene installaties, waar tot 2 meter overschrijding mogelijk wordt gemaakt. Deze regeling ziet op de installaties ten behoeve van het gezondheidscentrum. Het andere onderdeel heeft betrekking op overschrijding c.q. overkraging van balkons voor bestemmingsgrenzen dan wel bouwgrenzen om de diepte van 2,6 meter mogelijk te maken. Deze onderdelen zijn meegenomen in de aangepaste bezonningsstudie. Zie voorts de beantwoording bij R1.1 (bezonning) en R2.2 (geluid)

5.	Bezonning De zonberekeningen laten rechte schaduwlijnen zien terwijl er schuine delen van het dak zijn, balkons uitsteken etc. Wij kunnen niet vaststellen of de gemaakte zonberekeningen kloppen met het ontwerp van Stebru. Ook is onduidelijk of bij de berekeningen rekening is gehouden met de toegestane afwijkingen. Uit de lijnen lijkt af te leiden dat dit niet gedaan is. Schaduwlijnen starten op de hoeken van het gebouw, indien er met een balkon rekening gehouden is dan is redelijkerwijs te verwachten dat er een verspringing in de lijn zit. Wij zijn van mening dat de berekening opnieuw gedaan moet worden en aantoonbaar één op één klopt met de overige stukken. Pas als wij alle juiste informatie kunnen inzien, weten we of wij ermee in kunnen stemmen of dat we een zienswijze moeten indienen of bezwaar moeten maken.	Zie voor de beantwoording van het aspect bezonning R1.1
6.	Lawaai Wij zien nergens in het bestemmingsplan of de bouwvergunning iets van de gevolgen op het lawaai voor de bestaande woningen. Momenteel is het geluidsniveau al boven het door de gemeente aangegeven voorkeursniveau. Door het nieuwe gebouw hoger te maken dan het bestaande, het ook nog dichterbij de J.A. Beijerinckstraat te plaatsen en ook nog eens balkons (horizontale overstekken) toe te staan neemt de geluidsdruk voor de omwonenden sterk toe, tot nog verder boven het voorkeursniveau. Uit de stukken blijkt dat de gemeente dit voorziet en dat de gemeente extra voorwaarden stelt aan de nieuwbouw voor de toekomstige bewoners, de gemeente vergeet of negeert de effecten voor de omwonenden. Wij zijn van mening dat de hoogte van het gebouw lager moet, de balkons inpandig dienen te zijn, de rooilijn verder van de J.A. Beijerink dient te liggen om de extra overlast van het geluid te minimaliseren.	Zie voor de beantwoording van het aspect geluid R2.2
7	Duurzaamheid Wij vinden het voorgestelde plan zeer negatief t.a.v. duurzaamheid. Niet alleen verdwijnen er groenstroken en is er sprake van meer verharding. Ook neemt het geluid toe als gevolg van de extra woningen en ontstaan er meer ergernissen m.b.t. parkeren. Momenteel ontbreken CO2 berekeningen die, als ze goed uitgerekend worden, in elk geval een langdurig negatief effect zullen laten zien vanwege de extra woningen en de bijbehorende transportbewegingen. Wij zijn van mening dat de gemeente juist moet investeren in leefbaarheid en duurzaamheid daarom past het totaal niet om zo'n groot gebouw met extra woningen in te plannen. Wij zijn van mening dat met deze plannen onvoldoende rekening gehouden is met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en sterker nog met de direct omwonenden.	In de toelichting van het bestemmingsplan is het effect van het bouwplan op de luchtkwaliteit in kaart gebracht. Hierin zijn ook de extra verkeersbewegingen door de ontwikkeling meegenomen. Hieruit blijkt dat plan niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en derhalve het aspect geen belemmering vormt voor de ontwikkeling en geen significante verslechtering veroorzaakt in de luchtkwaliteit voor omwonenden. Bovendien worden de woningen gasloos uitgevoerd. De gemeenteraad is van mening dat met voorliggend bestemmingsplan en bouwplan wel degelijk rekening wordt gehouden met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en helemaal de direct omwonenden. Er is geen wettelijke verplichting om een gebouw veel duurzamer uit te voeren dan de wet voorschrijft.
8	Verkeer tijdens de bouw In de plannen staat een tijdelijke situatie voor het verkeer door de J.A. Beijerinkstraat. Wij zijn het er niet mee eens dat het verkeer en met name het zware verkeer dichterbij langs ons huis komt (over de bestaande parkeerplaatsen). Wij voelen nu al de trillingen in onze tuin als de bus of ander zwaar verkeer langs rijdt. Wij zijn van mening dat al het zwaar verkeer omgeleid dient te worden over wegen die dat aan kunnen. Ook zijn wij van mening dat de voorgestelde wijze niet de verkeersveiligheid ten goede komt. Het	Zie de beantwoording bij R2.6

omleid Daarnaast verwachten wij dat wachtende leveranciers voor de bouw, de motoren van de vrachtwagens aan laten voordat ze het bouwterrein op kunnen (bekend fenomeen bij bouwplaatsen!) Dit geeft overlast voor omwonenden, is slecht voor het milieu en leefklimaat. Wij willen dat de gemeente voorwaarden opneemt in de bouwvergunning met boetebedingen, vergoedingen voor omwonenden die dusdanig hoog zijn dat dit niet voor zal komen. en van zwaar verkeer zal helpen.	
CONCLUSIE	
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
6. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
7. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
8. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels:</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is toegevoegd dat er alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.	

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R15 – Particulier	E19.003811	25 oktober 2019	28 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Bezettingsgraad parkeren De gemeente becijfert de bezettingsgraad aan de hand van een formule, waarbij de totale bezetting gedeeld wordt door de parkeer capaciteit. Naar aanleiding hiervan het volgende. Op pagina 23 van het ontwerp bestemmingsplan wordt door de gemeente vermeld: “De gemeente heeft in het overleg d.d. 9 mei 2018 aangegeven dat bij parkeren op maaiveld inderdaad wordt uitgegaan van een maximale bezetting van 85%. En dat op enkele piekmomenten 90% aanvaardbaar is”. Vervolgens wordt op pagina 24 vermeld: “Uit de tabel blijkt dat de maximale bezettingsgraad binnen het gemeten gebied daarmee 90% zal bedragen op zaterdagochtend. De toekomstige bezettingsgraad	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2	

	past dus binnen de maximale bezetting van 85%, en op enkele piekmomenten maximaal 90% die volgens de gemeente aanvaardbaar is". Echter in de tabel waar de gegevens worden uitgehaald, staat bij de helft van de meetmomenten (3 van 6) dat er een bezettingsgraad is van > 85%. Volgens het gestelde op pagina 23 en 24 is er dus geen sprake van enkele piekmomenten, maar komen piekmomenten zeer regelmatig voor. In een dergelijke situatie kan er naar ons inziens niet meer gesproken worden van een piekmoment of enkele piekmomenten op zaterdagochtend. Daarom verzoeken wij de gemeente om nog een keer kritisch te onderzoeken of er inderdaad gesproken kan worden van "enkele piekmomenten" gezien het feit dat nu al bij de helft van het aantal meetmomenten de hogere bezettingsgraad wordt gehaald.	
2.	Ontsluiting terrein Op pagina 25 van het bestemmingsplan schrijft de gemeente het volgende: "De ontsluiting van het terrein is voor gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer goed te noemen. Als gevolg van de ontwikkeling zal de verkeersgeneratie wijzigen, welke kan worden afgewerkt op de huidige infrastructuur". Volgens de door u beschreven plannen komen er op het Prins Alexanderpad parkeerplaatsen bij. Tevens wordt het Prins Alexanderpad de ontsluitingsroute voor een deel van de parkeerplaatsen van het Burgemeester Van der Meulenpad. In uw eigen onderzoek is daarnaast bij de helft van de meetmomenten geconstateerd dat de bezettingsgraad parkeren op het Prins Alexanderpad nu al > 85 % is. De consequentie van dit ontwerp bestemmingsplan voor het Prins Alexanderpad (een pad/smalle straat met 2 rijen boompjes, waar zoals u bekend 2 auto's elkaar niet of nauwelijks kunnen passeren) is derhalve een forse toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van: 1. Meer parkeerplaatsen op het Prins Alexanderpad dan nu het geval is. 2. Een meer dan verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen (inclusief de parkeerplaatsen op het Burgemeester Van der Meulenpad), die allemaal via het Prins Alexanderpad bereikt moeten kunnen worden. 3. Punt 1 en 2 hierboven resulterend in: a. Meer auto's, die gaan parkeren. b. Meer auto's rond gaan rijden om een parkeerplek te zoeken of géén parkeerplek hebben gevonden en elders gaan parkeren. 4. Auto's die achteruit moeten rijden, omdat ze elkaar niet kunnen passeren op het Prins Alexanderpad. Dit alles leidt naast meer verkeerslawaaï/overlast en bovendien tot ongewenste gevaarlijke verkeerssituaties voor: a. Bewoners (met name voor de buiten spelende (kleine) kinderen van de jonge gezinnen die op het Alexanderpad wonen). b. De schooljeugd van het Thorbecke VO aan de Kamerlingh Onnesstraat, die het Prins Alexanderpad lopend/fietsend gebruiken op weg van/naar school.	Zie voor de beantwoording van het inrichtingsplan R1.1, het aspect parkeren R1.2, het aspect geluid R2.2 en verkeer R2.4.

c. De overige gebruikers die lopend/fietsend het Alexanderpad gebruiken om in het winkelcentrum Dorrestein boodschappen te doen. d. Automobilisten die in deze smalle straat elkaar moeten passeren c.q. willen parkeren. Wij zijn daarom van mening dat door deze toename van verkeersbewegingen er voor parkerende automobilisten, bewoners, schooljeugd, andere gebruikers van het Prins Alexanderpad een ongewenste situatie ontstaat en verzoeken de gemeente daarom dringend andere alternatieven te overwegen. Een alternatief, dat ons inziens in overweging genomen zou moeten worden, zou zijn: A. Om de ingang voor de parkeerplaatsen op het Burgemeester Van der Meulenpad te realiseren aan de kant van de J.A. Beijerinkstraat. Deze bredere straat is meer geschikt voor verkeer dan het Prins Alexanderpad. B. En het Burgemeester Van der Meulenpad aan de kant van het Prins Alexanderpad af te sluiten met paaltjes, zodat auto's niet van het Burgemeester Van der Meulenpad het Prins Alexanderpad op kunnen rijden.	
CONCLUSIE	
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. In de regels is toegevoegd dat er alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.	

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R16 – Particulier		E19.003815	28 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Voor onze zienswijze verwijzen wij, naast de door ons hieronder genoemde zaken, naar de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beyerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze(hierna te noemen zienswijze initiatiefgroep). Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.		Zie voor beantwoording zienswijze R13.	
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is want veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beyerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%. Doordat er een ingang gepland is aan de J.A. Beyerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op		Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2	

	de J.A. Beyerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. Daarom willen wij en meer parkeerplekken en dat er geen ingang komt aan de J.A. Beyerinkstraat of aan het Van der Meulenpad.	
3.	De gemeente geeft in haar structuurvisie 2030 aan dat ze het dorpse karakter wil behouden. De plannen passen volgens ons niet in het dorpse karakter. Wij willen graag het dorpse karakter behouden. Dat houdt in dat het gebouw dus niet te hoog en niet groter kan zijn dan het bestaande gebouw. Doordat het gebouw meer naar de J.A. Beyerinkstraat komt, betekent dit meer lawaai en moeten groenvoorzieningen verdwijnen. Tevens betekent dit voor een groot deel van de woningen aan de J.A. Beyerinkstraat dat er meer schaduwplekken ontstaan in de tuinen waardoor het woongenot sterk zal afnemen.	Zie voor de beantwoording R1.1, R1.2 en R2.2
4.	Wij zijn van mening dat de gemeente juist moet investeren in leefbaarheid en duurzaamheid. Daarom past het totaal niet om zo’n groot gebouw met extra woningen in te plannen. Wij zijn van mening dat met deze plannen onvoldoende rekening gehouden is met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en sterker nog met de direct omwonenden. Er zou juist geïnvesteerd moeten worden in kleinschaligheid, meer groen en een beter leefklimaat.	Zie voor de beantwoording R1.1, R1.2 en R2.2
5.	Wij wensen een nulmeting van onze woning, d.w.z. dat er van de woning foto’s worden gemaakt en gekeken wordt naar eventuele verzakkingen. Zo kunnen wij bepalen dat als er schade aan onze woning ontstaat, bij wie we een eventueel nodige schadeclaim kunnen indienen.	Zie voor de beantwoording van uitvoeringsaspecten R2.6
6.	Verder hebben wij vernomen dat het verkeer tijdens de sloop en bouw, komt te rijden ter hoogte van de parkeerhavens tegen de bestaande woningen aan de J.A. Beyerinkstraat. Dit betekent ook de nodige geluidsoverlast en trillingen. Die trillingen zijn er nu al dus dat zal alleen maar erger worden.	Zie voor de beantwoording van uitvoeringsaspecten R2.6 Zie voor de beantwoording van het aspect geluid R2.2
7.	Derhalve pleiten wij dus in ieder geval voor de bus die er nu rijdt, dat deze gedurende de sloop- en bouwperiode omgeleid zal worden. Daarnaast wensen wij dat er snelheidsmeters en /of snelheidsbeperkende maatregelen aangebracht worden zodat er dus inderdaad maar maximaal 30 km/uur gereden wordt.	Dit betreft een uitvoeringsaspect, wat niet geregeld wordt in het bestemmingsplan.
CONCLUSIE		
1.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
4.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
5.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
6.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
7.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:		

Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd.

Regels : De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan.

Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R17 – Particulier	E19.003816	28 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	De gemeente geeft in haar structuurvisie 2030 aan dat ze het dorps karakter wil behouden. Naar mijn mening passen de plannen niet in het karakter. Het gebouw is te massief, er verdwijnt groenvoorziening en zorgt voor een sterk verhoogde parkeerdruk in de omgeving.	In de Structuurvisie 2030 is het volgende opgenomen: <i>Nieuwe gestapelde bouw van vier tot en met acht bouwlagen is alleen op passende locaties toegestaan. Denk hierbij aan een stationslocatie, of dorpsgebieden waarin hogere bouwvormen al voorkomen.</i> Naast de locatie staat een gebouw van 4 tot 6 bouwlagen. Dit betekent dat deze ontwikkeling past in de structuurvisie. Zie voorts de beantwoording bij R1.1	
2.	De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is met slechts 10 extra parkeerplaatsen voor 40 woningen, echter in de berekeningen lijkt de afstand van 100m vrij flexibel toegepast. Zoals aangegeven in de toelichting ontwerp worden beide volledige parkeervakken aan de zuid/west kant van Dorrestein meegenomen. Echter in de <i>Informatiebrief Gezondheidscentrum appartementen De twee Gebroeders</i> (U19.003793) laat de bijlage duidelijk zien dat minimaal de helft van de plekken niet binnen deze straal vallen. Gevolg hiervan is dat de druk minder wordt verdeeld, iets wat in de praktijk ook blijkt met de New York Pizza, en er dus niet voldoende parkeergelegenheid is. Zoals ook in de informatiebrief is te lezen, wordt er alleen rekening gehouden in de berekeningen met huurwoningen. Bij koopwoningen komt de parkeerdruk, met de gebruikte meetmethodes, op 95%, iets wat conform het beleid boven de aanvaardbare bezetting is.	Zie de beantwoording bij R1.2	
3.	Ook wordt het gebouw te hoog. Daar waar ik een bewust keuze heb gemaakt voor mijn huidige woning (3e verdieping Dorrestein) met een uitzicht over het dorp, wordt met de geplande hoogte het volledige uitzicht ontnomen. Iets wat niet alleen het woongenot zal verminderen maar ook de waarde van de woning zal verlagen.	Zie voor de beantwoording van het aspect uitzicht R1.1 Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3	

4.	Mijns inziens zou het gebouw niet veel groter moeten worden dan het huidige Rabobankgebouw. De hoogte zou ook niet hoger moeten worden dan het huidige hoogste gedeelte. Gevolg hiervan is dat zowel het karakter beter behouden blijft, maar ook de parkeerdruk niet boven de piekwaarden uitkomt zoals beschreven in de gemeentelijke parkeernormen.	Zie beantwoording onder 1 en onder 2.
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u>		
Toelichting: Aan de toelichting is bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden” toegevoegd en bijlage 8 “bezonningsstudie” en bijlage 6 “parkeeronderzoek” van de toelichting zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd.		
<u>Regels: In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen worden toegestaan.</u>		
Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.		

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R18 – Particulier	E19.003612	28 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.	Zie voor beantwoording zienswijze R13.	
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2	
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen.	Zie beantwoording onder 2.	
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorps karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het gebouw moet niet groter worden dan het bestaande • het is te hoog; • het gebouw komt te veel naar de J.A. Beijerinkstraat toe	Zie voor algemene opmerkingen met betrekking tot het karakter van het gebied de beantwoording bij R1.1. Zie voor de beantwoording van het aspect bezonning R1.1	

	• er ontstaat meer lawaai in de straten • schaduw neemt toe • er verdwijnen groenvoorzieningen	
5.	Wij zijn van mening dat de gemeente juist moet investeren in leefbaarheid en duurzaamheid daarom past het totaal niet om zo'n groot gebouw met extra woningen in te plannen. Wij zijn van mening dat met deze plannen onvoldoende rekening gehouden is met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en sterker nog met de direct omwonenden. Er zou juist geïnvesteerd moeten worden in kleinschaligheid, meer groen en een beter leefklimaat.	Zie beantwoording onder 4. In de Structuurvisie 2030 is het volgende opgenomen: <i>Nieuwe gestapelde bouw van vier tot en met acht bouwlagen is alleen op passende locaties toegestaan. Denk hierbij aan een stationslocatie, of dorpsgebieden waarin hogere bouwvormen al voorkomen.</i> Naast de locatie staat een gebouw van 4 tot 6 bouwlagen. Dit betekent dat deze ontwikkeling past in de structuurvisie. Wij erkennen dat omwonenden mogelijk een verminderde privacy of woon- een leefgenot zouden kunnen ervaren als gevolg van het plan, maar zijn na afweging van alle belangen van oordeel dat de gevolgen voor omwonenden niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen. Het plan draagt bij aan de doelstellingen genoemd in de Woonvisie, Structuurvisie Zuidplas 2030 en de grote vraag naar woningen. Met dit besluit is er geen sprake van een onaanvaardbaar leef – en woonklimaat.
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.		

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R19 – Particulier	E19.003613	27 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	

1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.	Zie voor beantwoording zienswijze R13.
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorpse karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het is te hoog;	Zie de beantwoording bij R1.1.
5.	Wij zijn van mening dat de gemeente juist moet investeren in leefbaarheid en duurzaamheid daarom past het totaal niet om zo'n groot gebouw met extra woningen in te plannen. Wij zijn van mening dat met deze plannen onvoldoende rekening gehouden is met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en sterker nog met de direct omwonenden. Er zou juist geïnvesteerd moeten worden in kleinschaligheid, meer groen en een beter leefklimaat.	Zie de beantwoording bij R1.1. Wij erkennen dat omwonenden mogelijk een verminderde privacy of woon- een leefgenot zouden kunnen ervaren als gevolg van het plan, maar zijn na afweging van alle belangen van oordeel dat de gevolgen voor omwonenden niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen. Het plan draagt bij aan de doelstellingen genoemd in de Woonvisie, Structuurvisie Zuidplas 2030 en de grote vraag naar woningen. Met dit besluit is er geen sprake van een onaanvaardbaar leef – en woonklimaat.
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u> <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.		

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R20 – SRK rechtsbijstand namens een particulier		E19.003614	22 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Clënten stellen dat bij de terinzaggelegging niet duidelijk was en tot op heden is vast te stellen wat de concrete plannen zijn voor de omliggende omgeving van het gebied waar de herontwikkeling plaats zal vinden, alsmede het appartementencomplex zelf. Clënten stellen zich gelet op het bovenstaande op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan niet voldoet aan een zorgvuldige en gemotiveerde voorbereiding.		De gemeente betwist de onduidelijkheid en de onzorgvuldige voorbereiding. De gemeenteraad heeft middels het ontwerpbestemmingsplan als mede met de ontwerp-omgevingsvergunning voldoende duidelijk gemaakt wat de concrete plannen zijn en waar de herontwikkeling plaats zal vinden. Dit is op coördinaten nauwkeurig weergegeven op ruimtelijkeplannen.nl, waar ook naar wordt verwezen op de gemeentelijke website. Daarnaast waren de stukken op papier in te zien op het raadshuis. U werd hierover geïnformeerd in de gemeentelijke bladen en de Staatscourant.	
2.	In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is onderzoek gedaan door het bureau 'Spark' naar de parkeernormen welke zijn gebaseerd op de beleidsnota parkeernormen 2013 van de gemeente Zuidplas. In het onderzoek wordt uitgegaan van 24 middeldure huurappartementen en 18 dure appartementen alsmede de komst van het gezondheidscentrum. Tevens wordt vermeld dat sprake is van 10 extra parkeerplaatsen die door de initiatiefnemer worden gerealiseerd. Hierdoor zou de parkeercapaciteit van 46 toenemen naar 56. Onder 1.3 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt het volgende vermeld; "In voorliggend bestemmingsplan is een ruimere invulling gegeven, door de bestemming 'Gemengd' op te nemen. Op de begane grond en eerste verdieping wordt, naast een gezondheidscentrum, tevens dienstverlening en maatschappelijke dienstverlening mogelijk gemaakt. Deze functies zijn niet gemaximaliseerd op basis van oppervlakte (aantal m² bvo), maar op basis van beperkingen voortvloeiend uit de planregels (zoals kavelgrootte bouwvlak). Hiermee wordt getracht om flexibiliteit te bieden voor eventuele toekomstige planontwikkeling en om leegstand te voorkomen. Daarnaast wordt op de verdiepingen van het gebouw wonen toegestaan, beperkt tot een maximum van in totaal 56 gestapelde woningen". Uit de rechtspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State dient bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een nieuwe ontwikkeling waarin een bestemmingsplan voorziet te worden uitgegaan van een representatieve invulling van hetgeen ingevolge het plan planologisch maximaal mogelijk is." Clënten stellen zich op het standpunt dat vaststaat dat hier geen sprake van is en zonder representatieve invulling de parkeernormen zoals omschreven in de beleidsnota 2013 van de gemeente Zuidplas worden overschreden. In de beleidsnota 2013 van de gemeente Zuidplas wordt onder 6.1 vermeld dat de initiatiefnemer in de openbare ruimte extra parkeercapaciteit realiseert voor woonfuncties door het bezoekersaandeel op acceptabele loopafstand in de openbare ruimte te realiseren. De kosten voor het ontwerp en de aanleg van deze parkeerplaatsen zijn voor rekening van de ontwikkelaar. De parkeerplaatsen worden		Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2 Uitgangspunt voor de ontwikkeling en de omgevingsvergunning is het programma bestaande uit huurwoningen. Er wordt daarom in de regels vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. Er wordt ook een binnenplanse afwijkmogelijkheid voor koopwoningen opgenomen met de voorwaarde dat er moet worden voldaan aan het dan geldende parkeernormenbeleid De huurwoningen zijn ookvastgelegd in de anterieure overeenkomst vastgesteld tussen de gemeente en ontwikkelaar. De functie 'maatschappelijke dienstverlening' in artikel 3 van het bestemmingsplan wordt geschrapt.	

	uiteindelijk in opdracht of onder toezicht van de gemeente aangelegd, volgens de normen die gemeente hiervoor hanteert. Cliënten verzoeken u gelet op het bovenstaande om als voorwaardelijke verplichting op te nemen dat de initiatiefnemer zelf zorg draagt voor het aantal benodigde parkeerplaatsen om de parkeernormen in balans te houden. Cliënten verzoeken u te onderzoeken of een ondergrondse garage uitkomst kan bieden voor de parkeerintensiteit en de (toekomstige) verkeerssituatie.	
3.	Cliënten stellen zich op het standpunt dat het Prins Alexanderpad een straat is die ingericht is voor voetgangers en fietsers, zonder trottoirband, met daarnaast één enkele rijbaan ten behoeve van het parkeren van auto's op aangrenzende opritten van zeven (7) woningen en bezoekersparkeerplaatsen. De huidige twee bomenrijen staan zodanig dat geen tweerichtingsverkeer mogelijk is. Cliënten menen dat moet worden voorkomen dat het in- en uitrijden van de eigen oprit naar het Prins Alexanderpad zal worden belemmerd door de komst van het appartementencomplex en het gezondheidscentrum.	Er zal bij de inrichting hiermee rekening worden gehouden.
4.	Ter hoogte van de woning van cliënten, direct grenzend aan de Kamerlingh Onnesstraat, staan houten paaltjes (in een lijn naar de tegenoverliggende hoekwoning Prins AlexanderpadA/an der Meulenpad) waardoor het niet mogelijk is om door te rijden van het Prins Alexanderpad naar de Kamerlingh Onnesstraat. Cliënten vrezen dat de huidige verkeerssituatie niet behouden blijft en verzoeken u om als voorwaardelijke verplichting op te nemen dat de huidige verkeerssituatie alsmede de groenvoorziening ter hoogte van het Prins Alexanderpad en het Burgemeester Van der Meulenpad behouden blijft.	In de gesprekken met de initiatiefgroep is het inrichtingsplan besproken. Daarbij is door de gemeente aangegeven dat op het Alexanderpad de doorgang richting de K.Onnesstraat geblokkeerd zal blijven door middel van paaltjes. Deze paaltjes stonden niet op de inrichtingstekening aangegeven. Op de aangepaste inrichtingstekening zijn de paaltjes weergegeven. De paaltjes blijven dus gehandhaafd.
5.	Door de wijziging van bestemming 'kantoordoeleinden' onder het vigerende bestemmingsplan 'Dorrestein 2006' naar 'gemengd' onder het ontwerpbestemmingsplan zal het gebruik van het gebouw aan intensiteit toenemen. Het ontwerpbestemmingsplan maakt 'wonen' mogelijk, waardoor sprake zal zijn van geluid(overlast) en parkeerintensiteit.	Zie de beantwoording bij R1.2 en R2.2
6.	Door de voornoemde wijziging van de bestemming kunnen ruimere bebouwingsmogelijkheden worden gerealiseerd. De bouwhoogte onder het vigerende bestemmingsplan is 7 respectievelijk 10 meter. Het ontwerpbestemmingsplan zal een bouw/goothoogte hebben van 15 tot 16 meter. Het vloer/bouwoppervlakte onder het vigerende bestemmingsplan wordt aan alle vier de zijden verbreed in het ontwerpbestemmingsplan. Cliënten stellen dat deze verschillen aanzienlijk zijn ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan.	Zie de beantwoording bij R1.1 De verbeelding was flexibel ingestoken om eventuele wijzigingen in het ontwerpproces op te kunnen vangen. Nu het ontwerp bekend is, wordt de verbeelding aangepast naar het huidige ontwerp van het bouwplan. Hierdoor wordt de maximale bouw- en goothoogte verlaagd.
7	Cliënten stellen zich op het standpunt dat door de wijziging van het gebruik en de bebouwingsmogelijkheden onder het ontwerpbestemmingsplan een waardedaling ontstaat van de woning aan het Prins Alexanderpad 15 en tevens een achteruitgang van het aanvaardbaar woon- en leefklimaat zal inhouden. Cliënten verzoeken u om een planschaderisicoanalyse op te stellen gelet op de bovenstaande punten.	Zie voor de beantwoording van het aspect planschade R1.3

8	Clënten stellen zich op het standpunt dat door de bouw en gebruik van een appartementencomplex voor woondoeleinden zij in hun privacy worden aangetast, want continu zal sprake zijn van inkijk in de woning van cliënten door de toekomstige bewoners van het appartementencomplex. Cliënten verzoeken daarom aan u om met de initiatiefnemer maatregelen te treffen om inkijk in de woning van cliënten te beperken door middel van speciale (raam)beglazing. Tevens verzoeken cliënten u om als voorwaardelijke verplichting op te nemen dat de maximale bouwmogelijkheden als bedoeld onder artikel 6.5 van het ontwerpbestemmingsplan (2,60 meter) ten aanzien van balkons worden beperkt tot 1,60 meter om verdere inkijk in de woning van cliënten te beperken.	Zie voor de beantwoording van privaatrechtelijke aspecten R1.1 Artikel 6.5 zal gewijzigd worden in twee onderdelen. Eén onderdeel heeft betrekking op algemene installaties, waar tot 2 meter overschrijding mogelijk wordt gemaakt. Deze regeling ziet op installaties ten behoeve van het gezondheidscentrum. Het andere onderdeel heeft betrekking op overschrijding c.q. overkraging van balkons voor bestemmingsgrenzen dan wel bouwgrenzen om de diepte van 2,6 meter mogelijk te maken.
9	Clënten stellen zich op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan de nodige schade zal opleveren. Evident is dat de bouwactiviteiten in de directe locatie van de woning van cliënten zullen plaatsvinden meteen verhoogde kans op bouwschade. Cliënten verzoeken u alsmede de initiatiefnemer om alvorens de bouw start een bouwkundige opname te maken en deze te overleggen aan cliënten om schade te voorkomen of een tegemoetkoming te verstrekken aan cliënten voor de verwachte bouwschade.	Zie voor de beantwoording van uitvoeringsaspecten R2.6
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
6. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
7. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
8. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
9. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 6.5 is aangepast. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.		

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R21 – Particulier		I19.003615 en E19.003875	27 oktober 2019 en 30 oktober 2019	29 oktober 2019 en 4-11-2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE		
1.	In het ontwerp bestemmingsplan is sprake van een 'uitgebreid' participatieproject van omwonenden en is derhalve afgezien van een inspraakprocedure. In onze beleving is erop dit uitgebreide participatieproject het een en ander af te dingen en is ons als belanghebbende burgers een inspraakmogelijkheid onthouden.	In de inspraakverordening Zuidplas is in artikel 3 het volgende opgenomen: <i>Ten aanzien van de inspraak inzake ruimtelijke plannen, bedoeld bestemmingsplannen (herzieningen) en projectbesluiten, besluit het college of inspraak wordt verleend.</i> Het college heeft op 10 september 2019 besloten geen formele inspraak volgens de inspraakverordening te houden, omdat er hij voldoende op andere wijze geparticipeerd was met bewoners over dit plan. Hiermee het college voldaan hetgeen in de inspraakverordening is opgenomen. Daar komt bij dat reclamant door het indienen van een zienswijze hoe dan ook in de gelegenheid is om een standpunt over het plan kenbaar te maken. Zie voor de beantwoording inzake de participatie R4.14		
2.	In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over maximaal 56 te realiseren gestapelde woningen op de verdiepingen van het gebouw. Echter de herontwikkeling is ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan gericht op het ontwikkelen van een gezondheidscentrum op de begane grond en circa 42 woonappartementen op de verdiepingen (zie 1.3 Planbeschrijving). In de aanvraag omgevingsvergunning is sprake van 42 woonappartementen. Een aanvraag omgevingsvergunning kan worden ingetrokken. Wie garandeert ons dat deze niet opnieuw wordt ingediend en dan voor 56 te realiseren woonappartementen nadat het ontwerpbestemmingsplan zoals het er nu ligt wordt vastgesteld. Deze gedachte dringt zich op daar in het ontwerpbestemmingsplan wordt gemeld dat het maximale aantal van 56 gestapelde woningen is aangemeld op de RAW-lijst waarmee de behoefte regionaal is afgestemd (zie punt 14 punt 2.2.2.). Wordt omwonenden wat dit betreft wat wijs gemaakt? Ligt het bestemmingsplan met maximaal 56 appartementen eenmaal vast, hebben zij mooi het nakijken.	De regels worden aangepast van 56 naar maximaal 42 appartementen.		
3.	Ons inziens wordt de parkeerdruk die volgens het ontwerpbestemmingsplan 85% en incidenteel 90% zal bedragen te rooskleurig voorgesteld. Als bewoners van de J.A. Beijerinkstaat komt het regelmatig voor dat onze oprit deels geblokkeerd wordt door een geparkeerde auto. Ook gebeurt het regelmatig dat de brandgang deels geblokkeerd wordt door een geparkeerde auto en dat we er niet zomaar langs kunnen met een 240 liter groencontainer. Onze verwachting is dat dit soort overlast alleen maar zal toenemen. Het ontwerpbestemmingplan gaat voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen uit van woningen en een gezondheidscentrum. Hier rijst de vraag door wie dit centrum en de woningen gebruikt gaan worden. Er wordt gesteld dat dit vooral oudere bewoners zullen zijn die doorgaans	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2		

	over één auto per huishouden zullen beschikken. Er is ons niet bekend hoe de gemeente ouderen in dit specifieke geval definieert maar wij verstaan hier gepensioneerde personen onder. Al beschikt een dergelijk huishouden over slechts één auto, deze zal aan het begin van een werkdag niet verdwijnen omdat een gepensioneerde niet in de spits van huis hoeft. Doorgaans zullen deze personen het einde van de spits afwachten voordat men met de auto vertrekt. In de praktijk zal dit betekenen dat indien de medewerkers van het gezondheidscentrum hun werk beginnen en zij gebruik maken van een auto, er een flink aantal parkeerplaatsen nog bezet zal zijn. Dit geldt ook voor eventuele bezoekers die een vroege afspraak hebben op het centrum. Indien er sprake is van lokale huisartsen en lokale paramedici zal dit minder spelen daar personeel en bezoekers vaker de mogelijkheid hebben per fiets of te voet te komen en dit waarschijnlijk ook zullen doen. Echter, wat als het gezondheidscentrum een polikliniek wordt van een regionaal ziekenhuis. Dan zullen werknemers en bezoekers niet per definitie afkomstig zijn uit Nieuwerkerk. Een bezoeker uit bijvoorbeeld Zevenhuizen zal niet met de fiets komen als het regent en, of het nu mooi of slecht weer is, niet de afstand wandelen. Openbaar vervoer vanuit deze dorpskern is al helemaal geen optie. Het parkeeronderzoek (zie bijlage Parkeerbehoefte 'De Twee Gebroeders', Nieuwerkerk aan den IJssel pagina 9) geeft aan dat privé-parkeerplaatsen in het onderzoek niet zijn meegenomen. Het voormalige RABO-bank terrein kent 10 privéparkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen, die eerder waren bedoeld voor bankmedewerkers, worden wel algemeen benut en zijn vrijwel altijd bezet sinds het vertrek van de RABO door bezoekers en omwonenden. Ervan uitgaande dat deze plaatsen niet zijn meegeteld en wel een hoge bezettingsgraad hebben geeft dit een vertekend beeld van de uitslag van het parkeeronderzoek en zetten wij derhalve vraagtekens bij het parkeerbeleid zoals dat nu wordt voorgelegd in het ontwerpbestemmingsplan.	
4.	De J.A. Beijerinkstraat geldt als 30km zone. Desondanks is het een drukke doorgaande weg, niet alleen tijdens spitsuren en op zaterdagen, waar ook nog een dienstregelinggebonden lijnbus doorheen moet. Gesteld kan worden dat het niet iedere weggebruiker duidelijk lijkt te zijn dat er een maximale snelheid van 30 km geldt. Dat staat nog steeds slecht aangegeven. Bewoners hebben in het verleden wat dit betreft al bij de gemeente aan de bel getrokken maar nul op het rekest gekregen. De bezetting van een nieuw te bouwen complex met gezondheidscentrum zal de intensiteit van het verkeer op doordeweekse dagen zeker verhogen. Parkeren en zoekverkeer rondom het te bouwen complex zal vooral fietsers (waaronder veel scholieren) en voetgangers hinderen o.a. als die het Burgemeester van der Meulen pad benutten. Indien een voetganger in de huidige situatie vanaf de J.A. Beijerinkstraat (oneven kant huisnummers) naar de bushalte bij Dorrestein richting Gouda wil lopen is er voor WC Dorrestein langs slechts een smal trottoir beschikbaar dat ook nog eens deels geblokkeerd wordt door geparkeerde auto's die met neus of kofferbak over dit trottoir hangen. Ter hoogte van WC- Dorrestein dien je als voetganger ook op je hoede	Zie de beantwoording bij R4.4

	te zijn voor afslaand verkeer richting parkeerplaats Dorrestein. De regel dat rechtdoorgaand verkeer (ook voetgangers) voorrang heeft op afslaand verkeer lijkt niet bij elke weggebruiker bekend. Deze situatie zal zich ook voordoen bij het nieuw te bouwen complex. Volgens de plannen komt er een niet al te breed trottoir aan de zijde van de J.A. Beijerinkstraat voor het nieuwe complex langs en is er ook sprake van extra afslaand verkeer richting nieuw aan te leggen parkeerplaatsen op het huidige Burgemeester van der Meulenpad. Kortom, wij voorzien een verslechtering van de verkeersveiligheid.	
5.	Een verhoogde verkeersintensiteit brengt meer geluidsoverlast met zich mee. Voor de woningen in het project die grenzen aan de J.A. Beijerinkstraat en Dorrestein worden de voorkeursgrenswaarden voor woningen te weten 48 dB niet gehaald (zie pagina 37 punt 4.6.3). Voor de woningen die aan deze geluid belaste zijdes worden gerealiseerd wordt, in het kader van een goed woon- en leefklimaat, een binnenwaarde van 33 dB conform afdeling 3.1 van het Bouwbesluit gerealiseerd. Er wordt voldoende afscherming van de buitenruimtes gerealiseerd, zodat een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd blijft. Echter, dat laat onverlet dat ook omwonenden van reeds bestaande huizen, te maken krijgen met een verhoging van de geluidsbelasting.	Zie de beantwoording bij R2.2
6.	In het ontwerpbestemmingsplan wordt gesproken over maximaal 56 te realiseren gestapelde woningen op de verdiepingen van het nieuw te bouwen complex 'De Twee Gebroeders'. In de aanvraag omgevingsvergunning is sprake van 42 appartementen. Voor omwonenden maakt het veel verschil of er uiteindelijk 42 of 56 woningen gerealiseerd zullen worden in dit complex. 14 extra woningen genereren meer verkeer met alle gevolgen van dien. Dit nog afgezien van het feit of het beoogde gezondheidscentrum een lokaal of een meer regionaal karakter krijgt waarbij men ervan uit kan gaan dat een regionaal karakter eveneens tot meer verkeer zal leiden. Het is denkbaar dat de aanvraag omgevingsvergunning voor het gebouw met 42 woningen wordt ingetrokken als het ontwerpbestemmingsbesluit waarin sprake is van maximaal 56 woningen eenmaal is vastgesteld en vervolgens een nieuwe aanvraag omgevingsvergunning wordt ingediend voor 56 woningen.	De regels worden aangepast naar 56 naar maximaal 42 appartementen.
R21 - Zienswijze gericht op de omgevingsvergunning		
1	In het ontwerp bestemmingsplan dat ten grondslag ligt aan de aanvraag omgevingsvergunning is sprake van een 'uitgebreid' participatieproject van omwonenden en is derhalve afgezien van een inspraakprocedure. In onze beleving is er op dit uitgebreide participatieproject het een en ander af te dingen en is ons als belanghebbende burgers een inspraakmogelijkheid onthouden.	Zie antwoord R21.1

2	<i>Verkeer(sveiligheid), parkeren en geluidsoverlast Parkeren</i> Ons inziens wordt de parkeerdruk die volgens het ontwerpbestemmingsplan 85% en incidenteel 90% zal bedragen te rooskleurig voorgesteld. Als bewoners van de J.A. Beijerinkstaat komt het regelmatig voor dat onze oprit deels geblokkeerd wordt door een geparkeerde auto. Ook gebeurt het regelmatig dat de brandgang deels geblokkeerd wordt door een geparkeerde auto en dat we er niet zomaar langs kunnen met een 240 liter groencontainer. Onze verwachting is dat dit soort overlast alleen maar zal toenemen gezien het feit dat parkeren voor de nieuwe bewoners wordt gerealiseerd op gemeentelijk terrein. Het ontwerpbestemmingplan gaat voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen uit van woningen en een gezondheidscentrum. Hier rijst de vraag door wie dit centrum en de woningen gebruikt gaan worden. Er wordt gesteld dat dit vooral oudere bewoners zullen zijn die doorgaans over één auto per huishouden zullen beschikken. Er is ons niet bekend hoe de gemeente ouderen in dit specifieke geval definieert maar wij verstaan hier gepensioneerde personen onder. Al beschikt een dergelijk huishouden over slechts één auto, deze zal aan het begin van een werkdag niet verdwijnen omdat een gepensioneerde niet in de spits van huis hoeft. Doorgaans zullen deze personen het einde van de spits afwachten voordat men met de auto vertrekt. In de praktijk zal dit betekenen dat indien de medewerkers van het gezondheidscentrum hun werk beginnen en zij gebruik maken van een auto, er een flink aantal parkeerplaatsen nog bezet zal zijn. Dit geldt ook voor eventuele bezoekers die een vroege afspraak hebben op het centrum. Indien er sprake is van lokale huisartsen en lokale paramedici zal dit minder spelen daar personeel en bezoekers vaker de mogelijkheid hebben per fiets of te voet te komen en dit waarschijnlijk ook zullen doen. Echter, wat als het gezondheidscentrum een polikliniek wordt van een regionaal ziekenhuis. Dan zullen werknemers en bezoekers niet per definitie afkomstig zijn uit Nieuwerkerk. Een bezoeker uit bijvoorbeeld Zevenhuizen zal niet met de fiets komen als het regent en, of het nu mooi of slecht weer is, niet de afstand wandelen. Openbaar vervoer vanuit deze dorpskern is al helemaal geen optie. Het parkeeronderzoek (zie bijlage Parkeerbehoefte ‘De Twee Gebroeders’, Nieuwerkerk aan den IJssel pagina 9) geeft aan dat privé-parkeerplaatsen in het onderzoek niet zijn meegenomen. Het voormalige RABO-bank terrein kent 10 privéparkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen, die eerder waren bedoeld voor bankmedewerkers, worden wel algemeen benut en zijn vrijwel altijd bezet sinds het vertrek van de RABO door bezoekers en omwonenden. Ervan uitgaande dat deze plaatsen niet zijn meegeteld en wel een hoge bezettingsgraad hebben geeft dit een vertekend beeld van de uitslag van het parkeeronderzoek en zetten wij derhalve vraagtekens bij het parkeerbeleid zoals dat nu wordt voorgelegd in het ontwerpbestemmingsplan. Bovendien zijn er gevorderde plannen voor 50 woningen aan de Kamerlingh Onnesstraat, hetgeen in de directe omgeving is van ‘De Twee Gebroeders’. Ook deze toekomstige bewoners zullen ergens willen parkeren. Niet iedereen maakt gebruik van het openbaar vervoer of een fiets e.d.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2
---	--	---

3	<i>Verkeersveiligheid</i> De J.A. Beijerinkstraat geldt als 30km zone. Desondanks is het een drukke doorgaande weg, niet alleen tijdens spitsuren en op zaterdagen, waar ook nog een dienstregelinggebonden lijnbus doorheen moet. Gesteld kan worden dat het niet iedere weggebruiker duidelijk lijkt te zijn dat er een maximale snelheid van 30 km geldt. Dat staat nog steeds slecht aangegeven. Bewoners hebben in het verleden wat dit betreft al bij de gemeente aan de bel getrokken maar nul op het rekest gekregen. De bezetting van een nieuw te bouwen complex met gezondheidscentrum zal de intensiteit van het verkeer op doordeweekse dagen zeker verhogen. Parkeren en zoekverkeer rondom het te bouwen complex zal vooral fietsers (waaronder veel scholieren) en voetgangers hinderen o.a. als die het Burgemeester van der Meulen pad benutten. Indien een voetganger in de huidige situatie vanaf de J.A. Beijerinkstraat (oneven kant huisnummers) naar de bushalte bij Dorrestein richting Gouda wil lopen is er voor WC Dorrestein langs slechts een smal trottoir beschikbaar dat ook nog eens deels geblokkeerd wordt door geparkeerde auto's die met neus of kofferbak over dit trottoir hangen. Ter hoogte van WC- Dorrestein dien je als voetganger ook op je hoede te zijn voor afslaand verkeer richting parkeerplaats Dorrestein. De regel dat rechtdoorgaand verkeer (ook voetgangers) voorrang heeft op afslaand verkeer lijkt niet bij elke weggebruiker bekend. Deze situatie zal zich ook voordoen bij het nieuw te bouwen complex. Volgens de plannen komt er een niet al te breed trottoir aan de zijde van de J.A. Beijerinkstraat voor het nieuwe complex langs en is er ook sprake van extra afslaand verkeer richting nieuw aan te leggen parkeerplaatsen op het huidige Burgemeester van der Meulenpad. Kortom, wij voorzien een verslechtering van de verkeersveiligheid.	Zie de beantwoording bij R4.4
4	<i>Geluidsoverlast</i> Een verhoogde verkeersintensiteit brengt meer geluidsoverlast met zich mee. Voor de woningen in het project die grenzen aan de J.A. Beijerinkstraat en Dorrestein worden de voorkeursgrenswaarden voor woningen te weten 48 dB niet gehaald (zie pagina 37 punt 4.6.3). Voor de woningen die aan deze geluid belaste zijdes worden gerealiseerd wordt, in het kader van een goed woon- en leefklimaat, een binnenwaarde van 33 dB conform afdeling 3.1 van het Bouwbesluit gerealiseerd. Er wordt voldoende afscherming van de buitenruimtes gerealiseerd, zodat een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd blijft. Echter, dat laat onverlet dat ook omwonenden van reeds bestaande huizen, te maken krijgen met een verhoging van de geluidsbelasting.	Zie de beantwoording bij R2.2
5	<i>Verrommeling en vervuiling van de omgeving</i> De gemeente heeft een beleid dat gericht is op het motiveren van haar burgers voor het scheiden van afval. Eenmaal per twee weken wordt GFT, plastic en papier ingezameld. Vooral GFT en plastic kunnen, afhankelijk van aard van het afval en wat de inhoud is geweest, nogal ruiken. Het streven van de gemeente is de hoogbouw, die GFT nu nog als restafval aanbiedt, op afzienbare termijn te voorzien van minicontainers voor het opslaan van groente- en fruitafval. Voor de nieuwe appartementen wordt rekening	Het inzamelen en afvoeren van afval maakt geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning. Voor deze nieuwe ontwikkeling worden (vergunningvrije) ondergrondse containers gebruikt. Deze ondergrondse containers zijn afgesloten containers, waardoor er geen sprake zal zijn van stankoverlast of ander soort overlast.

gehouden met het klimaat, ze worden gasloos gebouwd en wat verwarming betreft, voorzien van een warmtepomp. Het is echter onduidelijk waar toekomstige bewoners hun afval kunnen opslaan tot de inzameldag, zonder last te hebben van stankoverlast. De inpandige berging is o.a. bedoeld voor wasdroger en wasmachine en nodigt derhalve niet uit tot opslaan van stinkend afval. Sinds de inzameling van plastic is uitgebreid tot metaal, drankkartons e.d. zien we vooral bij woonappartementen in de wijk, dat plastic afval ruim voor de ophaaldag buiten wordt opgehangen dan wel gestald. Op enkele plaatsen hangt het al een week voor de ophaaldag buiten. Niet verwonderlijk, gezien het plaatsgebrek dat deze bewoners hebben en het feit dat de gemeente de ophaalfrequentie niet heeft verhoogd. Het feit dat de bewoners van De Twee Gebroeders' kunnen beschikken over een balkon zal niet echt helpen. Dan zit men bij mooi weer lekker naast één of meerdere stinkende afvalzakken dan wel een ruikende minicontainer. Derhalve voorzien wij ook hier dat bewoners, deze soorten afval voortijdig zullen gaan aanbieden. Dit zal leiden tot verrommeling en vervuiling van de omgeving. Vervuiling omdat vogels, o.a. meeuwen en kauwen, ook de PMD-afvalzakken openpikken op zoek naar voedsel, waarna de inhoud van de zak zich over straat verspreidt.	
CONCLUSIE	
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
6. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u> <u>Toelichting:</u> Bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels:</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.	
<i>Zienswijze op de omgevingsvergunning</i>	
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de ontwerp omgevingsvergunning.	
2. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de ontwerp omgevingsvergunning.	
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de ontwerp omgevingsvergunning.	
4. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de ontwerp omgevingsvergunning.	
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van de ontwerp omgevingsvergunning.	

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R22 – Particulier		E19.003616	28 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.		Zie de beantwoording bij R13.	
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.		Zie de beantwoording bij R1.2	
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen en we willen geen ingang aan de J.A. Beijerinkstraat of het van der Meulenpad.		Zie de beantwoording bij R1.2	
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorpse karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het gebouw moet niet groter worden dan het bestaande • het is te hoog; • het gebouw komt te veel naar de J.A. Beijerinkstraat toe • er ontstaat meer lawaai in de straten • schaduw neemt toe • er verdwijnen groenvoorzieningen		Zie de beantwoording bij R1.1	
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
4. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd. Regels : De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In				

artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan.
Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R23 – Particulier		E19.003617	28 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.	Zie de beantwoording bij R13.		
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.	Zie de beantwoording bij R1.2		
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen en we willen geen ingang aan de J.A. Bijerinkstraat of het van der Meulenpad.	Zie de beantwoording bij R1.2		
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorpse karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het gebouw moet niet groter worden dan het bestaande • het is te hoog; • het gebouw komt te veel naar de J.A. Beijerinkstraat toe • er ontstaat meer lawaai in de straten • schaduw neemt toe • er verdwijnen groenvoorzieningen	Zie de beantwoording bij R1.1		
CONCLUSIE				
1.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
2.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
3.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
4.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:				

Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd.

Regels : De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan.

Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R24 – Particulier		E19.003619	28 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.		Zie de beantwoording bij R13.	
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.		Zie de beantwoording bij R1.2	
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen en we willen geen ingang aan de J.A. Bijerinkstraat of het van der Meulenpad.		Idem	
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorpse karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het gebouw moet niet groter worden dan het bestaande • het is te hoog; • schaduw neemt toe		Zie de beantwoording bij R1.1	
5	Wij zijn van mening dat de gemeente juist moet investeren in leefbaarheid en duurzaamheid daarom past het totaal niet om zo'n groot gebouw met extra woningen in te plannen. Wij zijn van mening dat met deze plannen onvoldoende rekening gehouden is met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en sterker nog met de direct omwonenden. Er zou juist geïnvesteerd moeten worden in kleinschaligheid, meer groen en een beter leefklimaat.		Aan het bestemmingsplan ligt een zorgvuldig onderzoek en een deugdelijke belangenafweging ten grondslag. Uit dit onderzoek en deze belangenafweging blijkt dat het plan geen onevenredige inbreuk maakt op de belangen van de omwonenden. Bij de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van de beoogde ontwikkeling is, naast de mogelijkheden van het voorgaande plan, tevens rekening gehouden met de bestaande situatie en de belangen van omwonenden.	

CONCLUSIE	
1.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
2.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
3.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
4.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
5.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.	

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R25 – Particulier		E19.003620	28 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.		Zie de beantwoording bij R13.	
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.		Zie de beantwoording bij R1.2	
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen.		Zie de beantwoording bij R1.2	
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:				

Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd.

Regels : De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan.

Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R26 – Particulier		E19.003621	29 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.		Zie de beantwoording bij R13.	
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.		Zie de beantwoording bij R1.2	
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen.		Zie de beantwoording bij R1.2	
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorps karakter behouden: • het is te hoog; • het gebouw komt te veel naar de J.A. Beijerinkstraat toe • er verdwijnen groenvoorzieningen		Zie de beantwoording bij R1.1	
5	Wij zijn van mening dat de gemeente juist moet investeren in leefbaarheid en duurzaamheid daarom past het totaal niet om zo'n groot gebouw met extra woningen in te plannen. Wij zijn van mening dat met deze plannen onvoldoende rekening gehouden is met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en sterker nog met de direct omwonenden. Er zou juist geïnvesteerd moeten worden in kleinschaligheid, meer groen en een beter leefklimaat.		Zie voor beantwoording zienswijze R24.5	
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				

3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R27 – Dentons Europe LLP namens Plus supermarkt		E19.003623	29 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	PLUS heeft op zich geen bezwaar tegen de realisatie van het woongebouw en gezondheidscentrum. Wel vreest PLUS een parkeertekort/probleem vanwege het feit dat er te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein zullen worden gerealiseerd.		Zie de beantwoording bij R1.2	
2.	Blijkens het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp omgevingsvergunning wordt een groot deel van de parkeervraag behorende bij het voorziene woongebouw en gezondheidscentrum op de omliggende omgeving afgewenteld hetgeen direct grote negatieve gevolgen zal hebben voor de bereikbaarheid van de PLUS supermarkt. Dit is dan ook in strijd met een goede ruimtelijke ordening (o.a. artikel 3.1. Wro en 3.1.6. Bro) alsmede de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur. De belangen van PLUS worden daarmee onevenredig geschaad. Van een zorgvuldige besluitvorming en/of motivering is geen sprake. Los daarvan is PLUS van mening dat het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte flexibiliteit (direct alsmede via een wijzigingsbevoegdheid) biedt voor de vestiging van meer appartementen (en overigens ook alle vormen van wonen) dan thans voorzien in de ontwerp omgevingsvergunning (56 versus 42) alsmede andere functies dan wonen en gezondheid binnen het plangebied (ergo: ook maatschappelijke dienstverlening, kantoren, commerciële dienstverlening zijn toegestaan). Dit klemt temeer nu er voor de onderhavige ontwikkeling wordt gewerkt met de gemeentelijke coördinatieregeling uit de Wro. Voor wat betreft de functies die thans niet zijn voorzien in het woongebouw en gezondheidscentrum alsmede de extra appartementen is geen aandacht besteed in o.a. de parkeer- en verkeersonderzoeken. Van een zorgvuldige voorbereiding en/of deugdelijke motivering is daarmee geen sprake. Gelet hierop valt ook zeker niet uit te		Idem Zie voor de beantwoording inzake de bestemming R.2.2 De regel wordt gewijzigd in maximaal 42 appartementen. Uit het uitgevoerde verkeersonderzoek van Mobycon van december 2019 blijkt dat de toename van het verkeer door de nieuwe ontwikkeling geen verkeersonveilige situatie ontstaat op de omliggende wegen en dat de omliggende wegen de toename aan verkeer ten gevolge van de ontwikkeling in voldoende mate kunnen afwikkelen. Dit document wordt als bijlage 10 bij het bestemmingsplan gevoegd. In het verkeersrapport wordt geconcludeerd dat op geen enkel wegvak sprake is van een doorstromingsknelpunt na de realisatie van de ontwikkeling. De verkeersdeskundige concludeert dat de toekomstige situatie door de realisatie van het plan acceptabel en verkeersveilig is. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn alle relevante feiten en af te wegen belangen geïnventariseerd. Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is nader onderzoek verricht. Gelet op de uitkomsten daarvan zijn wij van oordeel dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	

	sluiten dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening (strijd met artikel 3.1. Wro en 3.1.6. Bro).	
3.	PLUS heeft in het verlengde van voorgaande bezwaren de heer Van Dijk van Royal HaskoningDHV verzocht de bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde onderzoeken van SPARK en Trajan te bestuderen en te voorzien van commentaar. De bevindingen van Royal HaskoningDHV zijn bijgevoegd als bijlage 1 en dienen hier als woordelijk herhaald en ingelast te worden beschouwd. Kort samengevat komt Royal HaskoningDHV tot de volgende conclusie: 1. In afwijking van het gemeentelijk beleid geschiedt parkeren niet op eigen terrein 2. Niet is vast te stellen of onderzoek representatief is 3. Parkeerdruk is wekelijks op maatgevende momenten te hoog (meer dan 85%) 4. Parkeerbilans wordt beperkt tot de nieuwe ontwikkeling en is dus niet representatief voor het "invloedsgebied". 5. Er is een verkeerd aanwezigheidspercentages gehanteerd voor sociaal medische voorzieningen 6. Het ontwerpbestemmingsplan geeft meer ontwikkelingsruimte dan waarmee Spark heeft gerekend en dus zijn er nog méér parkeerplaatsen benodigd 7. Het ontwerpbestemmingsplan maakt ook koopappartementen mogelijk met een hogere parkeernorm dus zijn nog méér parkeerplaatsen benodigd 8. Het parkeertekort is dus aanzienlijk groter dan Spark voorrekent: totaal tenminste 296 parkeerplaatsen nodig 9. Gaan wij uit van 56 koopappartementen, dan zijn 312 parkeerplaatsen nodig 10. Er is een kans op lokaal volbezetting, bijvoorbeeld op terrein Dorre stein, hetgeen negatief is voor PLUS 11. Nader onderzoek naar parkeerduurbeperking of betaald parkeren is gewenst Gelet op de conclusies van Royal HaskoningDHV staat vast dat het ontwerpbestemmingsplan niet voorziet in een goede ruimtelijke ordening en in strijd is met de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur. Gelet daarop kan de ontwerp omgevingsvergunning niet worden verleend op basis van dat ontwerpbestemmingsplan. Dit is ten onrechte niet onderkend door uw College en Raad. De ontwerp omgevingsvergunning is derhalve in strijd met de Wabo en het Bor.	Zie de beantwoording bij R1.2 en bijgaand memo 2

4.	PLUS is gelet op het voorgaande van mening dat de regels in het ontwerpbestemmingsplan die zien op parkeren (6.1 tot en met 6.4) tevens niet voorzien in een goede ruimtelijke ordening. Met name de bepalingen inzake 'Uitzondering' en 'Afwijking' zijn te ruim geformuleerd. Een contractuele overeenkomst waar derden geen rechten aan kunnen ontleen en of geen rechtsmiddelen tegen kunnen aanwenden kan uiteraard geen uitzonderingsgrond opleveren om niet te hoeven voldoen aan de geldende parkeernormen. Datzelfde geldt voor afwijken op grond van het ongedefinieerde 'bijzondere omstandigheden'. Dergelijke gevallen dienen niet binnenplannen te worden opgenomen, daarvoor kan simpelweg een buitenplanse vrijstelling worden aangevraagd inclusief goede ruimtelijke onderbouwing en onderzoeken. Op die wijze is de Raad aan zet en kunnen derden gebruik maken van rechtsmiddelen om een ongewenste situatie tegen te gaan. Overigens dient artikel 6.1 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan uiteraard niet uitsluitend te zien op situaties waarin sprake is van een omgevingsvergunningsplicht maar ook op (gebruiks)wijzigingen waarvoor geen vergunningsplicht bestaat. Dit is thans ten onrechte niet het geval.	De artikelen 6.1 en 6.4 van het bestemmingsplan zijn overgenomen uit het geldende bestemmingsplan "Parapluherziening Parkeren", welke op 24 april 2018 is vastgesteld en onherroepelijk is. De parkeerregeling (artikelen 3.1 tot en met 3.4 van het bestemmingsplan "Parapluherziening Parkeren"), zoals nu ook overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan "De Twee Gebroeders" is reeds al van toepassing in het plangebied. Met dit plan wordt dus aangesloten op de bestaande vastgestelde systematiek. De artikelen 6.1 en 6.4 zijn in die zin consoliderend van aard te noemen.
5	Los van het voorgaande wijst PLUS uw College en Raad er nog op dat de overgangsregels in het ontwerpbestemmingsplan in strijd zijn met het bepaalde daarover in artikel 3.2.1 en 3.2.2 Bro.	Dank voor de opmerking. De standaard overgangsregels uit de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 Bro worden overgenomen in het bestemmingsplan.
6	Gelet op het voorgaande is PLUS van mening dat het ontwerpbestemmingplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur. Gelet op de geconstateerde strijdigheden kan het ontwerpbestemmingsplan niet worden vastgesteld en dienen als grondslag voor de ontwerp omgevingsvergunning. Deze ontwerp omgevingsvergunning dient dan ook te worden geweigerd wegens strijd met de Wabo en het Bor, alsmede de geschreven en ongeschreven beginselen van behoorlijk bestuur.	Aan het bestemmingsplan ligt een zorgvuldig onderzoek en een deugdelijke belangenafweging ten grondslag. Uit dit onderzoek en deze belangenafweging blijkt dat het plan geen onevenredige inbreuk maakt op de belangen van de omwonenden. Bij de beoordeling van de planologische aanvaardbaarheid van de beoogde ontwikkeling is, naast de mogelijkheden van het voorgaande plan, tevens rekening gehouden met de bestaande situatie en de belangen van omwonenden.
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
4. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
5. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
6. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> Bijlage 10 "verkeersonderzoek" en bijlage 11 "stikstofdepositie" zijn toegevoegd. Bijlage 6 "parkeeronderzoek" en bijlage 13 "akoestisch onderzoek" zijn aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie "maatschappelijke dienstverlening" is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. De standaard overgangsregels uit de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 Bro zijn opgenomen in het bestemmingsplan. In de regels		

is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan.
Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R28 – Particulier		E19.003622	28 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.	Zie voor beantwoording zienswijze R13.		
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2		
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen, we willen geen ingang aan de J.A. Bijerinkstraat of het van der Meulenpad en kan parkeergelegenheid in of op het nieuwe gebouw voor de bewoners van de Twee Gebroeders.	Zie beantwoording onder 1.		
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorpse karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het gebouw moet niet groter worden dan het bestaande • het is te hoog; • het gebouw komt te veel naar de J.A. Beijerinkstraat toe • er ontstaat meer lawaai in de straten • schaduw neemt toe • er verdwijnen groenvoorzieningen	Zie voor de beantwoording van de stedenbouwkundige aspecten en het woon- en leefklimaat R1.1		
5	Wij zijn van mening dat de gemeente juist moet investeren in leefbaarheid en duurzaamheid daarom past het totaal niet om zo'n groot gebouw met extra woningen in te plannen. Wij zijn van mening dat met deze plannen onvoldoende rekening gehouden is met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en sterker nog met de direct omwonenden. Er zou juist geïnvesteerd moeten worden in kleinschaligheid, meer groen en een beter leefklimaat.	Zie voor beantwoording zienswijze R24.5		
CONCLUSIE				

1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R29 – Particulier		E19.003629	28 oktober 2019	30 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.	Zie voor beantwoording zienswijze R28 onder 2.		
2.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen.	Zie voor beantwoording zienswijze R28 onder 2.		
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u>				
<u>Toelichting:</u> Bijlage 6 “parkeeronderzoek” is aangepast. Bijlage 15 is toegevoegd.				
<u>Regels:</u> In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan.				

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R30 – Particulier	E19.003628	29 oktober 2019	30 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	

1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.	Zie voor beantwoording zienswijze R13.
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat.	Zie beantwoording onder 2.
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorps karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het gebouw moet niet groter worden dan het bestaande • het is te hoog;	Zie voor de beantwoording van de stedenbouwkundige aspecten en het woon- en leefklimaat R1.1
CONCLUSIE		
1.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
4.	De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
<u>Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:</u> <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.		

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R31 – Particulier	E19.003626	29 oktober 2019	30 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE		REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.	Zie voor beantwoording zienswijze R13.	

2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.	Zie voor de beantwoording van het aspect parkeren R1.2
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen en we willen geen ingang aan de J.A. Beijerinkstraat of het van der Meulenpad.	Zie beantwoording onder 2.
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorpse karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het gebouw moet niet groter worden dan het bestaande • het is te hoog; • het gebouw komt te veel naar de J.A. Beijerinkstraat toe • er verdwijnen groenvoorzieningen	Zie voor de beantwoording van de stedenbouwkundige aspecten en het woon- en leefklimaat R1.1
5	Wij zijn van mening dat de gemeente juist moet investeren in leefbaarheid en duurzaamheid daarom past het totaal niet om zo'n groot gebouw met extra woningen in te plannen. Wij zijn van mening dat met deze plannen onvoldoende rekening gehouden is met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en sterker nog met de direct omwonenden. Er zou juist geïnvesteerd moeten worden in kleinschaligheid, meer groen en een beter leefklimaat.	Zie voor beantwoording zienswijze R24.5

CONCLUSIE

1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:

Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd.

Regels: De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan.

Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R32 – Particulier		E19.003627	29 oktober 2019	30 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.		Zie voor beantwoording R13.	
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.		Zie voor beantwoording van het aspect parkeren R1.2	
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen, we willen geen ingang aan de J.A. Bijerinkstraat of het van der Meulenpad en kan parkeergelegenheid in of op het nieuwe gebouw voor de bewoners van de Twee Gebroeders.		Zie beantwoording onder 2.	
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorpse karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het gebouw moet niet groter worden dan het bestaande • het is te hoog; • het gebouw komt te veel naar de J.A. Beijerinkstraat toe • schaduw neemt toe		Zie beantwoording bij R1.1	
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn: <u>Toelichting:</u> bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd. <u>Regels :</u> De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan. <u>Verbeelding:</u> De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.				

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R33 – Particulier		E19.003629	30 oktober 2019	29 oktober 2019
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Wij zijn het eens met de door de initiatiefgroep Rabobank-gebouw J.A. Beijerinkstraat op 23 oktober 2019 ingediende zienswijze. Deze dient dan ook als integraal onderdeel van onze zienswijze beschouwd te worden.		Zie voor beantwoording R13.	
2.	Er is veel onduidelijkheid t.a.v. het parkeren. Er komen 10 parkeerplaatsen bij voor meer dan 40 woningen. De parkeerberekeningen geven aan dat er voldoende ruimte is terwijl dit niet onze ervaring is.		Zie voor de beantwoording R1.2	
3.	Veel bewoners van de Kleine Vinkstraat parkeren al geregeld op de J.A. Beijerinkstraat omdat de Kleine Vinkstraat bijna altijd vol staat. Op de Kleine Vinkstraat is de parkeerdruk op pieken al 140%! Doordat er een ingang is gepland aan de J.A. Beijerinkstraat ontstaat er onevenredig veel extra parkeerdruk op de J.A. Beijerinkstraat en de Kleine Vinkstraat. We willen dat er extra parkeerplekken komen en we willen geen ingang aan de J.A. Bijerinkstraat of het van der Meulenpad.		Zie beantwoording onder 2.	
4.	De plannen passen volgens ons niet in een dorps karakter, wij willen het dorps karakter behouden: • het gebouw is te groot; • het gebouw moet niet groter worden dan het bestaande • het is te hoog; • het gebouw komt te veel naar de J.A. Beijerinkstraat toe • er ontstaat meer lawaai in de straten • schaduw neemt toe • er verdwijnen groenvoorzieningen		Zie voor de beantwoording van stedenbouwkundige aspecten en het woon- en leefklimaat R1.1	
5	Wij zijn van mening dat de gemeente juist moet investeren in leefbaarheid en duurzaamheid daarom past het totaal niet om zo'n groot gebouw met extra woningen in te plannen. Wij zijn van mening dat met deze plannen onvoldoende rekening gehouden is met de burgers van Nieuwerkerk aan den IJssel en sterker nog met de direct omwonenden. Er zou juist geïnvesteerd moeten worden in kleinschaligheid, meer groen en een beter leefklimaat.		Zie voor beantwoording zienswijze R24.5	
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
3. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
4. De reactie leidt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				
Aanpassingen n.a.v. de zienswijze zijn:				

Toelichting: bijlage 9 “stedenbouwkundige randvoorwaarden”, bijlage 10 “verkeersonderzoek” en bijlage 11 “stikstofdepositie” zijn toegevoegd. Bijlage 8 “bezonningsstudie”, bijlage 6 “parkeeronderzoek” en bijlage 13 “akoestisch onderzoek” zijn aangepast. Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein. Bijlage 15 is toegevoegd.

Regels : De functie “maatschappelijke dienstverlening” is uit artikel 3 van de regels van het bestemmingsplan. Ook is de wijzigingsbevoegdheid naar kantoren uit de regels van het bestemmingsplan gehaald. In artikel 3.1 onder c is het aantal woningen gewijzigd naar 42. Artikel 8 lid 4 wordt verwijderd. In de regels is vastgelegd dat alleen huurwoningen zijn toegestaan.

Verbeelding: De verbeelding is aangepast op het werkelijk bouwplan.

3. NOTA VAN WIJZIGING

De zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Toelichting

Het parkeeronderzoek zal aangepast worden..

Hoofdstuk 1 is aangepast door de maatschappelijke functie en de wijzigingsbevoegdheid uit het plan te halen.

Hoofdstuk 2 Beleid is geactualiseerd naar recent provinciaal en gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 3 is aangepast naar aanleiding van de stedenbouwkundige randvoorwaarden uit bijlage 9.

Paragraaf 3.1 wordt aangevuld met de volgende tekst:

Dorrestein is een typische wederopbouw wijk waar de stempelverkeveling nog grotendeels intact is. De invulling van deze stempels kenmerkt zich door bouwblokken variërend in hoogte en type. De invulling bestaat overwegend uit rijwoningen van twee lagen plus kap. Aan de Jan Anne Beijerinkstraat, een belangrijke ader door de wijk, zijn gebouwen te vinden met meer massa en hoogte zoals Zorgcomplex Meander, Winkelcentrum Dorrestein en een aantal wederopbouw appartementen van 3 tot 4 lagen hoog.

Het winkelcentrum vormt echter het hart van de wijk wat af te lezen is aan de hoogte van in totaal 6 lagen en de grote footprint ervan. Aan deze ader ligt ook de locatie van de voormalige Rabobank. Deze locatie heeft lange tijd geen functie vervuld. Vanuit de zoektocht naar mogelijkheden om aan deze locatie een passende invulling te kunnen geven is er bij het ontwerp voor De Twee Gebroeders zoveel als mogelijk rekening gehouden met de opbouw, hoogtes, en vormtaal in de wijk en de directe omgeving. Vanwege het feit dat het winkelcentrum Dorrestein het hart van de wijk vormt en direct naast de te ontwikkelen locatie ligt, zal het winkelcentrum als referentie worden genomen voor wat betreft de hoogte en massa van het bouwplan. Uitgangspunt daarin is dat de nieuwbouw lager moet zijn dan de bouwhoogte van het winkelcentrum. De verschijningsvorm van het nieuwe gebouw moet bijdragen aan de herkenbare wederopbouw identiteit van Dorrestein. De invulling van de voormalige locatie Dorrestein heeft een typische stempelverkeveling. Daarnaast heeft het gebouw een gedrukte plint met afwijkende functie, een flauwe kap, relatief gesloten kopgevels en transparante voorgevels. De verschijningsvorm sluit goed aan bij de wijk en de massa is afgestemd op de bestaande omgeving, waardoor het plan aan alle stedenbouwkundige voorwaarden voldoet. Er zijn destijds voor dit plan ook stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Deze stedenbouwkundige randvoorwaarden worden toegevoegd aan het bestemmingsplan (dit document wordt als bijlage 9 bij het bestemmingsplan gevoegd).

Paragraaf 3.2.1 wordt aangepast vanwege verwijzing naar het juiste parkeernormenbeleid.

Paragraaf 3.2.2 wordt verwijderd.

Paragraaf 3.2.3 wordt vernummerd naar 3.2.2 en aangepast naar aanleiding additioneel onderzoek parkeren 'worst-case scenario' en oplegnotitie aanvullende parkeeronderzoeken. Verder wordt de volgende paragraaf toegevoegd:

Afwijken parkeerbeleid 2013

Voor deze ontwikkeling geldt niet het op 27 november 2019 vastgestelde parkeerbeleid, omdat er (ruim voor 27 november 2019) anterieur afspraken gemaakt zijn om het parkeerbeleid van 2013 toe te passen. In het parkeerbeleid 2013 is het uitgangspunt dat de bij de nieuwe ontwikkeling behorende parkeervraag opgelost wordt op het eigen terrein van de nieuwe ontwikkeling. In paragraaf 5.1 van het parkeerbeleid 2013 is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om de benodigde parkeerplaatsen te zoeken in de openbare ruimte. Of er beschikbare parkeerplaatsen zijn in de openbare ruimte moet aangetoond worden door een parkeerdrukmeting. Deze parkeerdrukmeting (zie Bijlage 7) heeft plaatsgevonden en hieruit blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in de openbare ruimte om de parkeervraag van het nieuwbouwplan 'De Twee Gebroeders' op te vangen. Het besluit om te mogen afwijken, conform paragraaf 5.1 van het parkeerbeleid 2013, is gemandateerd aan het afdelingshoofd. In 2017 is met de ontwikkelaar het parkeren op eigen terrein besproken. Vanwege het maken van onevenredig hoge kosten om het parkeren op eigen terrein te regelen is besloten de parkeervraag op openbaar gebied af wentelen, mits uit parkeerdrukonderzoeken bleek dat hier voldoende parkeercapaciteit beschikbaar was. Uit parkeeronderzoek cq. het parkeerbeleid blijkt dat er voldoende parkeercapaciteit aanwezig is. Het formele mandaatbesluit is genomen op 2 december 2020.

Paragraaf 3.2.4 wordt vernummerd naar 3.2.3.

Paragraaf 3.2.5 wordt vernummerd naar 3.2.4 en wordt aangepast naar aanleiding van resultaten uit verkeersonderzoek bijlage 10.

Paragraaf 3.2.6 wordt aangepast. De aanpassing betreft dat de parkeervraag opgelost wordt in de openbare ruimte en niet op eigen terrein.

Paragraaf 4.5 Flora en fauna is aangevuld met het stikstofonderzoek uit bijlage 11.

Paragraaf 4.6 Geluid is aangepast naar aanleiding van een gewijzigd akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uit bijlage 4 en een toevoeging van bijlage 13 akoestisch onderzoek omliggende woningen.

Paragraaf 4.7 is aangepast door de wijzigingsbevoegdheid uit de tekst te verwijderen.

Paragraaf 4.8 is aangepast naar aanleiding van een gewijzigde bezonningsstudie.

Paragraaf 5.4 is aangepast door wijzigingen in de bestemming 'Gemengd' en in artikel 8.

Paragraaf 5.5 is aangepast door verwijdering van de wijzigingsbevoegdheid.

Paragraaf 6.2 is gewijzigd door bijlage 14 Nota van Beantwoording zienswijzen toe te voegen.

Toelichting bijlagen

Bijlage 4 is vervangen naar aanleiding van een geactualiseerd akoestisch onderzoek.

Bijlage 6 is vervangen naar aanleiding van een geactualiseerd parkeeronderzoek.

Bijlage 7 is vervangen naar aanleiding van een geactualiseerd parkeerdrukonderzoek.

Bijlage 8 is vervangen. De bezonningsstudie is afgestemd op de nieuwe verbeelding.

Bijlage 9 Stedenbouwkundige randvoorwaarden is toegevoegd.

Bijlage 10 Verkeersonderzoek is toegevoegd.

Bijlage 11 Onderzoek stikstofdepositie is toegevoegd.

Bijlage 12 Onderzoek veiligheid fietsverkeer is toegevoegd.

Bijlage 13 Akoestische effecten op omliggende woningen is toegevoegd.

Bijlage 14 Nota van Beantwoording zienswijzen is toegevoegd.

Bijlage 15 'Oplegnotitie aanvullende parkeeronderzoeken' is toegevoegd.

Regels

De begrippen in artikel 1 worden vernummerd door toevoeging van de begrippen ‘Behandeldkamer’, ‘huur’ en ‘huurwoning’..

Artikel 1 wordt aangevuld met de volgende begrippen:

1.8 Behandeldkamer

besloten ruimte waar behandeling van patiënt of cliënt plaatsvindt;

1.28 huur

huur is de overeenkomst waarbij de ene partij, de verhuurder, zich verbindt aan de andere partij, de huurder, een zaak of een gedeelte daarvan in gebruik te verstrekken en de huurder zich verbindt tot een tegenprestatie;

1.29 huurwoning

een woning die de bewoner huurt van de verhuurder;

Artikel 1.24

Nummer artikel wordt gewijzigd in 1.25 en de definitie van gezondheidscentrum wordt als volgt gewijzigd:

“een inrichting voor diverse zorgverlenende instanties en daarmee gelijk te stellen diensten, zoals huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen, eerstelijnspsychologen, diëtisten, maatschappelijk werkenden en/of andere eerstelijnszorgverleners, jeugdzorg, thuiszorg en daaraan ondergeschikte administratieve doeleinden”;

Het volgende artikel 1.30 wordt verwijderd:

1.30 maatschappelijke dienstverlening:

het verlenen van diensten in de medische, sociale, educatieve, culturele, religieuze en administratieve sfeer en andere vormen van dienstverlening, die een min of meer openbaar karakter hebben, met uitzondering van een seksinrichting.

In artikel 2.2 wordt gebouwd gewijzigd in **bebouwd**.

Artikel 3.1 sub a t/m e worden gewijzigd in:

- a. *wonen, uitsluitend toegestaan in de vorm van huurwoningen en uitsluitend toegestaan op de verdiepingen, waarbij alleen gestapelde woningen zijn toegestaan en het totaal aantal woningen ten hoogste 42 bedraagt;*
- b. *gezondheidscentrum, uitsluitend op de begane grond en eerste verdieping, waarbij het totaal aantal behandelkamers ten hoogste 16 bedraagt;*
- c. *apotheek, uitsluitend op de begane grond en eerste verdieping, met dien verstande dat de functie uitsluitend is toegestaan, indien het totaal aantal behandelkamers van het onder b genoemde gezondheidscentrum ten hoogste 14 bedraagt;*

Aan artikel 3 wordt het volgende toegevoegd:

3.5 Afwijken

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 3.1, onder b en c, indien is aangetoond dat de parkeerbehoefte hierdoor niet toeneemt. Het bevoegd gezag kan hiertoe voorschriften aan de omgevingsvergunning verbinden.

In artikel 6.1 wordt “29 september 2013 vastgestelde 'Beleidsnota Parkeernormen” vervangen door “27 november 2019 vastgesteld 'Nota van parkeernormen 2019”.

Artikel 6.3 wordt gewijzigd in:

De parkeernormen genoemd in artikel 6.1 zijn niet van toepassing voor een omgevingsvergunning voor het bouwen waarvoor, voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, reeds contractuele afspraken zijn gemaakt tussen de gemeente en aanvrager. In dat geval gelden de parkeernormen zoals vastgelegd in de op 29 september 2013 vastgestelde 'Beleidsnota Parkeernormen'.

Artikel 6.4 wordt gewijzigd in:

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 6.1, mits wordt voldaan aan de op grond van artikel 6.1 of artikel 6.3 van toepassing zijnde 'Nota parkeernormen 2019' dan wel diens rechtsopvolger(s), respectievelijk de (in artikel 6.3 van toepassing verklaarde) 'Beleidsnota Parkeernormen', gestelde voorwaarden.

Artikel 6.5 wordt als volgt gewijzigd:

6.5.1 Toegestane overschrijding ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, plinten, pilasters, stoep treden, dorpels, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, antennes, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, dakgoten, overstekende daken, gevelonderhoudsinstallaties en zonnepanelen buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van hoogtegrenzen, aanduidingsgrenzen, bouwgrenzen, dan wel bestemmingsgrenzen niet meer dan 2 meter bedraagt.

6.5.2 Toegestane overschrijding balkons en overkragingen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen van balkons en overkragingen is een overschrijding van hoogtegrenzen, aanduidingsgrenzen, bouwgrenzen, dan wel bestemmingsgrenzen toegestaan indien dit niet meer dan 2,60 meter bedraagt.

In artikel 8 wordt “Burgemeester en wethouders kunnen” vervangen door “Het bevoegde gezag kan”.

Het volgende artikel 8 lid 4 wordt verwijderd:

4. *de bestemmingsregels ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvangen/ of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 50 m1;*

Het volgende artikel wordt toegevoegd aan artikel 8:

8.2 Afwijken voor toestaan koopwoningen

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 3.1, onder a, door koopwoningen toe te staan. Hierbij geldt dat:

- a. *Een omgevingsvergunning wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang of de bestemming van het gebouw*

en/of gronden in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren, waarbij de parkeernormen gelden conform de 'Nota van parkeernormen 2019' dan wel diens rechtsopvolger(s).

- b. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 8.2, onder a, mits wordt voldaan aan de in de toepasselijke 'Nota parkeernormen 2019' dan wel diens rechtsopvolger(s), gestelde voorwaarden.*

Het onderstaande artikel 9.2 vervalt:

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening, de gronden met de aanduiding 'wetgevingszone - wijzigingsgebied - 1' te wijzigen door, aanvullend op de reeds toegestane functies binnen de bestemming "Gemengd", eveneens de functie 'kantoor c.q. commerciële dienstverlening' toe te staan, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- a. kantoor c.q. commerciële dienstverlening is uitsluitend toegestaan op de begane grond;*
- b. kantoor c.q. commerciële dienstverlening is uitsluitend toegestaan indien het bvo ten hoogste 1.482 m² bedraagt;*
- c. toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid is uitsluitend toegestaan, indien de milieukwaliteit alsmede de functionele en ruimtelijke structuur niet onevenredig worden aangetast;*
- d. de behoefte dient te worden aangetoond, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking gemotiveerd wordt.*

Artikel 11 wordt in zijn geheel vervangen door:

11.1 Overgangsrecht bouwwerken

- 1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;*
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.**
- 2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.*
- 3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.*

11.2 Overgangsrecht gebruik

- 1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.*

2. *Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.*
3. *Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.*
4. *Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.*

Verbeelding

De verbeelding wordt aangepast op het werkelijke bouwplan. Dit betekent dat binnen het bouwvlak de volgende maatvoering wordt opgenomen:

- op een deel van het bouwvlak een bouwhoogte van 14 meter en goothoogte van 13 meter
- op het grootste deel van het bouwvlak een bouwhoogte van 13 meter
- op een klein deel van het bouwvlak een bouwhoogte van 5 meter

Daarnaast wordt de wijzigingsbevoegdheid van de verbeelding gehaald.

4. Bijlagen

Memo 1: inzake participatie

Memo 2: Spark behorende bij beantwoording zienswijze R27

Memo 3: Situatietekening (vernieuwd)

Memo 4: Beoordeling alternatief plan

Memo 5: Documenten inzake logistiek, bouwplaatsinrichting en bouwveiligheid

Memo 1



onderwerp Participatieproces appartementen en gezondheidscentrum De Twee Gebroeders	datum 04/11/2020	kenmerk Z19.002855
ter attentie van College van B&W	kopie aan	bijlage
afzender C.H. Smits	telefoon 0180-639915	e-mail c.smits@zuidplas.nl
afdeling Ruimte		

Participatieproces De Twee Gebroeders

Stebru heeft in 2017 de oude Rabobank aan de J.A. Beijerinkstraat aangekocht in Nieuwerkerk aan den IJssel met als doel om het te ontwikkelen tot een nieuw gebouw.

In de periode 2012 - 2017, was er sprake van een ontwikkeling van een discountsupermarkt.

Bij de ontwikkeling van het Rabobankgebouw heeft zich in maart 2012 een initiatiefgroep Rabobank-gebouw gevormd. Een groep bewoners welke met een vaste groep afgevaardigden met de Stebru en gemeente overleg voert en de uitkomsten hiervan terugkoppelt aan haar achterban. In beginsel zijn bewoners van het Prins Alexanderpad, Alexanderlaan, J.A. Beijerinkstraat, VVE appartementencomplex Dorrestein, Kamerling Onnestraat, Tinbergenpad, Vogelaarsingel en Zernikestraat aangeschreven zich aan te sluiten als achterban. Bij de digitale verspreiding van haar nieuwsbrief is in de loop van de jaren het bestand uitgebreid met aanmeldingen voor het ontvangen van de nieuwsbrief.

De ontwikkelingslocatie van het Rabobankgebouw kent dus een lange geschiedenis. Mede vanwege de geuite bezwaren vanuit de initiatiefgroep is de vestiging van de discountsupermarkt van de baan en heeft Stebru de gronden aangekocht om hier een nieuw initiatief te ontwikkelen met input van de initiatiefgroep.

Mede, en op basis van de brief die de initiatiefgroep Rabobank-gebouw heeft verstuurd naar B&W op 29 augustus 2017 met de woorden: *“Zoals u weet, heeft een grote groep bewoners zich in het verleden uitgesproken voor een dergelijke voorziening op deze locatie. Samen met de betrokken zorgondernemers heeft de initiatiefgroep onderstaande visie opgesteld”, en “Als initiatiefgroep Rabo-gebouw Dorrestein steunen wij van harte de komst van een modern 1e lijns gezondheidscentrum op de voormalige Rabobank-locatie aan de J.A.Beijerinkstraat.”* heeft Stebru dit idee omarmd en het gebouw met deze belangrijke maatschappelijke invulling verder ontwikkelt. De gemeente Zuidplas heeft

aan Stebru gevraagd om eerst met de initiatiefgroep Rabobank-gebouw in gesprek te gaan om te komen tot een bouwplan, alvorens de gemeente een projectleider wilde aanstellen om het project verder te brengen.

Vanaf dat moment is er twee jaar lang met regelmaat prettige en constructief overleg gevoerd over de ontwikkeling van de locatie en het gebouw tussen (afgevaardigden van) de initiatiefgroep en Stebru. De initiatiefgroep legt in een email op 18-09-2019 uit hoe de Initiatiefgroep is georganiseerd, *“om praktische redenen vertegenwoordigen wij 3 de grote kerngroep (8 omwonenden incl. een vertegenwoordiging van Nieuw Dorrestein) en vertolken we de geluiden uit onze achterban van ca. 220 omwonenden en geïnteresseerden. In de gesprekken met Stebru (incl. architect, Spark) brengen wij zaken en meningen mondeling in. Het initiatief en de input voor de gesprekken komt altijd vanuit Stebru. Op één moment in het proces hebben wij in een brief een principeakkoord inclusief voorwaarden gegeven.”* De afgevaardigden van de initiatiefgroep bestaat uit een bewoner aan het Prins Alexanderpad en direct aanwonende aan de J.A. Beijerinkstraat en een niet-direct omwonende.

Uit een prettige bijeenkomst in februari 2018 kwam naar voren dat er nog onvoldoende uitleg is geweest over de manier waarop het ontwerp tot stand is gekomen. Er is direct daarna afspraak ingepland op 5 maart 2018. Tijdens deze bespreking heeft de architect een toelichting gegeven op het ontwerp en de onderwerpen uitgelicht waar de initiatiefgroep vragen over had. Op die manier is er inzicht gegeven in het ontwerp en de stedenbouwkundige randvoorwaarden. De plezierige bespreking heeft er toe geleid dat Stebru een vervolgssessie heeft gepland op 26 maart 2018 waarin het ontwerp opnieuw is behandeld. In dit ontwerp zijn de door de initiatiefgroep gevraagde wijzigingen doorgevoerd. Het gaat daarbij om o.a. de aanpassing van de uitstraling van de entrees, de eventuele weerkaatsing van de zonnepanelen, de hellingshoek en de balkonafscherming. Daarna is het Voorlopig Ontwerp van het gezondheidscentrum (op de begane grond) en appartementen (op de 1e tot en met 3e verdieping) middels een brief onder voorwaarden goedgekeurd door de initiatiefgroep. Afbeelding 1 is een weergave van dit Ontwerp.

Impressie vanaf de Jan Anne Beijerinkstraat

VO maart 2018



Afbeelding 1: Goedgekeurde VO door de Initiatiefgroep uit maart 2018

De voorwaarden die de initiatiefgroep in haar brief benoemde hadden betrekking op parkeren, de dak inrichting en het openbaar gebied. Op basis van die goedkeuring heeft Stebru het ontwerp verder uitgewerkt van Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp en zijn de voorwaarde waar mogelijk meegenomen. Tijdens dit proces heeft de initiatiefgroep als klankbordgroep aan tafel gezeten op belangrijke momenten in de ontwikkeling van het ontwerp. De initiatiefgroep heeft haar bevindingen vervolgens gedeeld met de kerngroep (8 omwonenden incl. een vertegenwoordiging van Nieuw Dorrestein). Op basis hiervan is er een terugkoppeling gegeven aan de achterban van ca. 220 omwonenden en geïnteresseerden.

Participatie van Voorlopig Ontwerp naar Definitief Ontwerp

Tijdens de uitwerking van het voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp is er bijvoorbeeld in samenspraak met de initiatiefgroep gekozen voor een specifieke type balkonafscherming (inkijk verminderen) en de hellingshoek van het dak is verkleind.

Een ander voorwaarde van de initiatiefgroep was een goede invulling van het parkeren voor het gebied. In haar goedkeuring werd dit als volgt omschreven:

1. Parkeren

"De initiatiefgroep wil dat er voldaan wordt aan de huidige normen, methoden van het gemeentelijk parkeerbeleid (Beleidsnota Parkeernormen d.d. 29 september 2013), waarbij er geen gebruik gemaakt wordt van de uitzonderingsmogelijkheden ten behoeven van deze ontwikkeling. Vanzelfsprekend dienen parkeeroplossingen realistisch te zijn qua bereikbaarheid, verkeersveiligheid, afmetingen en mogen niet leiden tot extra routing. Gezien de grote zorg van omwonenden wil de Initiatiefgroep inzage in de lopende en toekomstige parkeeronderzoeken en inspraak in de parkeeroplossingen. Zoals het op 27 maart in vertrouwen ontvangen Voorlopig parkeeronderzoek."

Door het feit dat de exacte invulling van de zorgvoorziening pas in een laat stadium bekend werd, heeft Stebru de initiatiefgroep in de gelegenheid gesteld om mee te kijken in de meetmomenten van adviesbureau Trajan om de parkeerdruk te meten in de wijk. De initiatiefgroep heeft Stebru geadviseerd om het aantal meetmomenten te verruimen, door ook op zaterdagmiddag een meting te doen. Tijdens een overleg bij één van de vertegenwoordigers van de initiatiefgroep thuis op 26 maart 2019, kwam naar voren dat men het gevoel had, dat zaterdagmiddag het meest druk is, in plaats van de ochtend. Dit toegevoegde meetmoment is verwerkt in de rapporten. Nadat de invulling van de zorgplint zijn definitieve vorm begon te krijgen en de parkeerdrukmeting door adviesbureau Spark in een analyse was verwerkt, heeft Stebru een informatieve bijeenkomst georganiseerd op 28 mei 2019. De Initiatiefgroep, de VVE van het woongebouw Dorrestein en de VVE van de winkeliersvereniging van Dorrestein hebben een toelichting gekregen van de architect, de gemeente, Stebru en adviesbureau Spark. Naar aanleiding van deze bijeenkomst heeft de initiatiefgroep gevraagd om het parkeerrapport te ontvangen. Na ontvangst heeft de initiatiefgroep formeel gereageerd met vragen en suggesties. De vragen en suggesties hebben Stebru en de gemeente gezamenlijk en in goed overleg beantwoord. Dit vormde geen aanleiding om het parkeerrapport te wijzigen. Omdat de Initiatiefgroep zijn zorgen uitsprak over het aantal parkeerplaatsen, heeft de Gemeente op 18 september 2019 met de initiatiefgroep het gehele plangebied nagelopen en de huidige parkeerplaatsen nogmaals geteld. Hieruit werd door de Gemeente en initiatiefgroep geconstateerd dat er feitelijk nog meer parkeercapaciteit beschikbaar is binnen een straal van 100 meter dan in het parkeerrapport van Spark is opgenomen. Uitleg hierbij is dat er volgens de wegenverkeerswet op bepaalde locaties wel geparkeerd mag worden, maar dat niet wenselijk is. Formeel is dat niet verboden en betreft het extra parkeercapaciteit, maar heeft Spark dit niet meegenomen in haar meting en verdere onderzoek.

De tweede voorwaarde die door de initiatiefgroep aan goedkeuring werd verbonden is:

2. Dak Inrichting

"Zaken als ventilatievoorzieningen, airco-units, rookkanalen, lift- en andere technische voorzieningen op het dak dienen bouwkundig ingepast te worden en niet als losse (metalen) elementen op het dak geplaatst te worden. Daarbij zijn zonnepanelen uitgezonderd indien deze voldoen aan reflectiestudie (bijlage 4 van het Voorlopig Ontwerp dd. 26 maart 2018)"

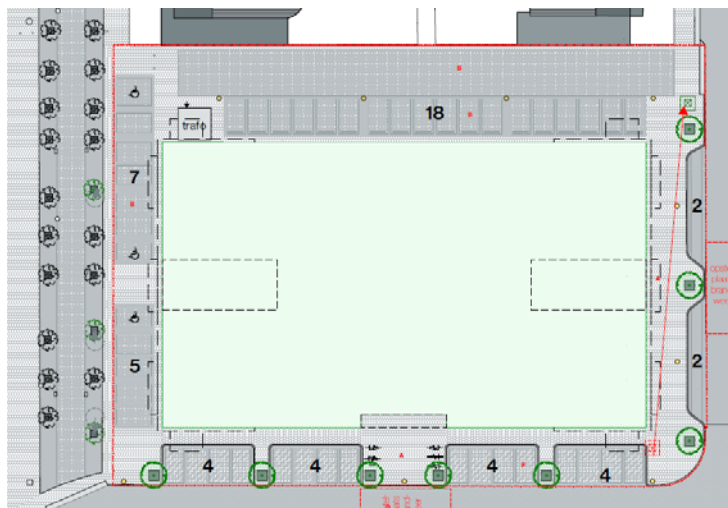
De initiatiefgroep heeft meegekeken in de manier waarop het ontwerp van het dak is gemaakt. Stebru - heeft hier ook in overleg met de afnemers van de plint – zoveel mogelijk rekening gehouden.

De derde voorwaarde die de initiatiefgroep aan de goedkeuring werd verbonden is:

3. Openbare ruimte

"Het gebouw dient bij te dragen aan een verbeterde beleving van de openbare ruimte voor omwonenden en een goede toegankelijkheid en bereikbaarheid voor de bezoekers van het gezondheidscentrum. De sociale verkeersveiligheid mag niet verslechteren en de groenvoorzieningen niet verminderen. Een suggestie is om gebruik te maken van het Politiekeurmerk openbare ruimte voor wijk en buurt of een ander objectief meetinstrument."

De openbare ruimte is door de architect ontworpen. Hierin heeft zij de opdracht gekregen om veiligheid, bruikbaarheid en levendigheid (met oa. groenvoorziening) zoveel als mogelijk te behouden en te stimuleren. Het inrichtingsplan is meerdere malen met de Initiatiefgroep besproken.



Afbeelding 2: Uitsnede van het voorlopig inrichtingsplan 07-11-2018

In nieuwsbrief 35 staat de Initiatiefgroep stil bij het voorlopig inrichtingsplan d.d. 7-11-2018 (afbeelding 3). De belangrijkste discussiepunten zijn de ondergrondse container en de inrit bij de J.A. Beijerinkstraat 25. Omdat de aangrenzende burens onderling afspraken over de invulling hadden gemaakt, heeft de initiatiefgroep aangegeven dat zij de paaltjes, die in het voorlopig inrichtingsplan aan het eind van het Burgemeester van der Meulenpad stonden, naar het midden moesten worden verplaatst. Dit zou een veiligere situatie zijn en de parkeerplaatsen beter bereikbaar maken. Ook is de wens uitgesproken om de ondergrondse afvalcontainer niet op de hoek Burg. Van der Meulenpad, maar op de hoek van Dorrestein te plaatsen. De gemeente heeft dit gehonoreerd en zo ontstond het inrichtingsplan d.d. 30-04-2019 waarop de vergunningsaanvraag is gebaseerd (afbeelding 4).



Afbeelding 3: Uitsnede van het inrichtingsplan 30-04-2019

In het verslag van het overleg met de initiatiefgroep d.d. 28-02-2019 staat beschreven: *De Initiatiefgroep heeft een nadrukkelijk verzoek neergelegd om de parkeerplaatsen aan de achterzijde van het gebouw te onderbreken met twee paaltjes, zodat er twee ontsluitingen zijn (via Alexanderpad en J.A. Beijerinkstraat). De bomen aan de Prins Alexanderpad mogen van de Initiatiefgroep door een dergelijke ontsluiting vervallen (dit wordt ook door de eigenaren van het Prins Alexanderpad beaamd), met het behoudt van zoveel als mogelijk bomen.* Daarnaast is in overleg de bomenstructuur in de J.A. Beijerinkstraat verruimd. De invalideplekken zijn op wens van de Initiatiefgroep verplaatst naar de entree van het gezondheidscentrum. Daarnaast is er gesproken over de afwerking van de trafo. De initiatiefgroep wenste een inpandige trafo, waardoor de trafo verplaatst zou moeten worden. Na gesprekken met netwerkbeheerder van de trafo, bleek dat het verplaatsen van de trafo niet tot de mogelijkheden behoorde. Daarom blijft de trafo op de huidige locatie gehandhaafd en staat het gebouw los van de trafo. In overleg met de initiatiefgroep is voorgesteld om de trafo in hetzelfde metselwerk uit te voeren als het gebouw, zodat de trafo als het ware 'wegvalt' in de begane grond gevel. Daarnaast wordt nog onderzocht of de trafo met een mogelijke groene afwerking kan uitgevoerd worden, zoals uitgevoerd naast het nieuwe gemeentehuis Zuidplas.

Impressie vanaf de Jan Anne Beijerinkstraat



Afbeelding 2: Omgevingsvergunning De Twee Gebroeders uit september 2019

Na een traject van twee jaar, is de omgevingsvergunning en het bestemmingsplan door middel van een gecoördineerde bestemmingsaanvraag ingediend conform afbeelding 2. De coördinatieregeling heeft de gemeente goedgekeurd onder de voorwaarde dat er een gezondheidscentrum zou komen op de locatie. Hiermee heeft de gemeente gehoor gegeven aan de wens van de initiatiefgroep.

Net voor de officiële publicatie, heeft Stebru op dinsdag 10 september 2019 een informatieavond georganiseerd voor de buurt. Stebru en gemeente hebben gezamenlijk de uitnodigingen verstuurd aan alle omwonenden. Tijdens deze avond kon de buurt de definitieve plannen zien. Er konden vragen worden gesteld aan specialisten uit de verschillende disciplines: bouw), parkeren, ontwerp en communicatie. Het was een goede bijeenkomst. De initiatiefgroep was ook aanwezig.

Op die avond werd door de initiatiefgroep over een alternatieve verkeersafwikkeling van het Van der Meulenpad gesproken en gevraagd of een inrichtingsplan hierop aangepast kon worden. Gelet op de zienswijze procedure heeft de gemeente verzocht om het draagvlak voor een dergelijke verkeersafwikkeling aan te tonen en dit via een zienswijze in te dienen. Overigens blijkt uit correspondentie met aanwonenden van het Alexanderpad die ook in de kerngroep van de initiatiefgroep zitten, dat er geen (volledige) draagvlak is voor dit voorstel en dat men zelfs tegen dit alternatief is.

Een paar weken later heeft initiatiefnemer Stebru haar teleurstelling uitgesproken over de nieuwsbrief (nummer 38) van de initiatiefgroep op 15 oktober 2019, die zonder overleg aan alle omwonenden is gestuurd. De initiatiefgroep roept omwonenden op om een zienswijze in te dienen en geeft aan dit ook van plan te zijn.

Tot op heden is nog niet aangegeven wat deze verandering van inzicht heeft veroorzaakt. De initiatiefgroep heeft altijd gecommuniceerd dat zij in een prettige samenwerking met Stebru de plannen heeft besproken. Dat inzichten van verschillende belanghebbenden kunnen verschillen, is altijd iets waar partijen rekening mee hebben gehouden. De gemeente en Stebru hebben samen met de initiatiefgroep getracht om op de punten waar de verschillende wensen van elkaar soms kruisten te komen tot een goede invulling van het gebied.

Afstemming meetmomenten n.a.v. programmacommissie ruimtelijke plannen d.d. 08-01-2020

N.a.v. de programmacommissie d.d. 08-01-2020 zijn er gesprekken gevoerd met de initiatiefgroep, winkeliersvereniging en VVE Dorrestein. Dit proces is in bijlage 8 van het raadsvoorstel toegevoegd.

In de bijlage van deze memo is (niet uitputtend) de mate van correspondentie met de initiatiefgroep weergegeven.

Bijlage: Overzicht correspondentie / overleg Initiatiefgroep Rabobankgebouw

<i>Bijlagen</i>			
Middel	Door	Datum	Inhoud
Email en brief	Initiatiefgroep	29-8-2017	Brief van Initiatiefgroep met onderbouwing gezondheidscentrum
Nieuwsbrief 28	Initiatiefgroep	feb-17	Informatie naar achterban
Brief	Initiatiefgroep	8-11-2017	Plannen van de architect zijn besproken, Initiatiefgroep doet een voorstel voor o.a. inrichtingsplan en verschijningsvorm
Nieuwsbrief 31	Initiatiefgroep	9-12-2017	Informatie naar achterban
Brief	Stebru	23-1-2018	Vraag aan Initiatiefgroep om goedkeuring op het V.O., waarin suggesties zijn meegenomen uit de brief van 8 november 2017
Brief	Initiatiefgroep	7-feb-18	Initiatiefgroep stemt in op het V.O., onder voorwaarden: 3 bouwlagen, parkeren, dakinrichting en openbare ruimte
Bespreking	Partijen	21-2-2018	Bespreking met Initiatiefgroep op kantoor bij Stebru
Nieuwsbrief 32	Initiatiefgroep	27-2-2018	Informatie naar achterban
Bespreking met agenda	Partijen	5-3-2018	Bespreking met de "grote" groep en met de architect
Brief	Stebru	26-3-2018	Vraag aan Initiatiefgroep om goedkeuring op het V.O., met afbeeldingen/verschijningsvorm van het project met de wijzigingen van de Initiatiefgroep, zonnestudie, reflectie van de pv-panelen
Bespreking	Partijen	26-3-2018	Bespreking inhoudelijk met architect over stand van zaken en reden achter stedenbouwkundige aspecten
Brief	Initiatiefgroep	29-3-2018	Initiatiefgroep stemt in op het V.O., onder voorwaarden: parkeren, dakinrichting en openbare ruimte
Nieuwsbrief 33	Initiatiefgroep	7-4-2018	Informatie naar achterban
Bespreking	Partijen	24-05-2018	Bespreking met wethouder / initiatiefgroep, aankondiging dat er een gezondheidscentrum met appartementen kan komen.
Email	Initiatiefgroep	24-05-2018	Waarderende reactie van de initiatiefgroep aan wethouder met de ontwikkeling van een gezondheidscentrum met appartementen.
Bespreking met notulen	Partijen	20-9-2018	Gesprek met projectleider gemeente, architect en Stebru inz. stand van zaken
Nieuwsbrief 34	Initiatiefgroep	29-9-2018	Informatie naar achterban
Bespreking	Gemeente	23-10-2018	Voortgangsoverleg. Bespreking wensen m.b.t. het Bestemmingsplan en inrichtingsplan. Wonen en gezondheidscentrum inpassen. Paaltjes Alexanderpad handhaven, huidige bomen Alexanderpad handhaven, 'knip'

			maken d.m.v. paaltjes in het Van der Meulenpad.
Email	Bewoner IG	24-10-2018	Bekendmaking van de nieuwe naam van het project in samenspraak met de Initiatiefgroep
Email	Bewoner IG	6-2-2019	Niet blij met het afzeggen van een afspraak, mede doordat er even geen projectleider is binnen de gemeente
Bespreking met notulen	Partijen	28-2-2019	Gesprek met projectleider gemeente en Stebru inz. stand van zaken
Nieuwsbrief 35	Initiatiefgroep	14-3-2019	Informatie naar achterban
Email	Stebru	20-3-2019	Uitnodiging bespreking inrichtingsplan o.a. trafo en toelichting op het inrichtingsplan
Bespreking	Partijen	26-3-2019	Bespreking bij één van de vertegenwoordigers van de Initiatiefgroep thuis i.v.m. parkeerrapport. Hier is ontstaan om extra meetmomenten in te lasten op de zaterdagmiddag
Bespreking met notulen	Partijen	28-5-2019	Gesprek met Initiatiefgroep, architect, Spark, Gemeente, VVE beheer Nieuw Dorrestein en Winkeliersvereniging Dorrestein over o.a. ontwerp, parkeeraanalyse, inrichtingsplan en trafohuisje.
Email	Stebru	7-6-2019	Parkeerrapport gedeeld met de Initiatiefgroep
Email	Bewoner IG	15-6-2019	Email met vragen en suggesties inzake de parkeernotitie
Nieuwsbrief 36	Initiatiefgroep	22-6-2019	Informatie naar achterban
Email	Stebru	1-7-2019	Laten weten dat de procedure draait
Email	Stebru	9-7-2019	Antwoord op de vragen van de Initiatiefgroep op de parkeernotitie
Email	Gemeente	9-7-2019	Antwoord op de vragen van de initiatiefgroep op de parkeernotitie
E-mail	Initiatiefgroep	16-07-2019	Verzoek om overleg met verkeerskundige van gemeente
Bespreking	Partijen	04-09-2019	Overleg over het algemene parkeerbeleid van de gemeente en inhoudelijke bespreking van het parkeeronderzoek van Spark.
E-mail	Initiatiefgroep	07-09-2019	Vraag om afschrift Anterieuere Overeenkomst De Twee Gebroeders
E-mail	Initiatiefgroep	13-09-2019	Aankondigende mail met voorstel voor alternatief vanwege voortschrijdend inzicht inzake de verkeersafwikkeling van het Van der Meulenpad.
E-mail	Gemeente	16-09-2019	Vraag om toelichting alternatief met inzicht in draagvlak voor alternatief, vanwege de reeds ingezette zienswijzeprocedure inzake het bestemmingsplan.
Bespreking	Partijen	16-9-2019	Op het kantoor van Stebru wordt het alternatief besproken van het inrichtingsplan door de Initiatiefgroep
E-mail	Gemeente	17-09-2019	Zakelijke beschrijving van de anterieure overeenkomst verstuurd aan Initiatiefgroep
E-mail	Initiatiefgroep	18-09-2019	Reactie op mail van gemeente inzake alternatief en verzoek om overleg over dit onderwerp.
Bespreking	Partijen	18-9-2019	Afspraak met Initiatiefgroep/gemeente Zuidplas om de parkeerplaatsen te tellen
Email	Gemeente	19-09-2019	Verslag gezamenlijke parkeertelling in plangebied Gemeente/Initiatiefgroep
Email	Initiatiefgroep	25-09-2019	Akkoord initiatiefgroep op verslag en parkeertellingen in plangebied.
Bespreking	Partijen	25-9-2019	Bespreking over alternatief inrichtingsplan inzake het Van der Meulenpad
E-mail	Initiatiefgroep	01-10-2019	Toelichting alternatief en voorstel met wijze van zoeken van draagvlak in omgeving voor het alternatief Van der Meulenpad
E-mail	Gemeente	02-10-2019	Zakelijke beschrijving van de anterieure overeenkomst verstuurd aan Initiatiefgroep
Nieuwsbrief 38	Initiatiefgroep	15-10-2019	Informatie naar achterban

E-mail	Gemeente	21-10-2019	Verzoek om overleg n.a.v. nieuwsbrief
Bespreking	Partijen	14-11-2019	Gepland overleg toelichting informatie uit nieuwsbrief en bespreking alternatief Van der Meulenpad.
<i>(na programmacommissie d.d. 08-01-2020)</i>			
Bespreking	Partijen	22-01-2020	Afstemming meetmomenten n.a.v. programmacommissie d.d. 08-01-2020
Bespreking	Partijen	24-07-2020	Verkennd gesprek over ontstane situatie vanwege corona -> afspraak om in 3 gesprekken onderwerpen door te nemen.
Bespreking	Partijen	30-07-2020	Parkeerdrukmetingen / coronafactor en programma van het gezondheidscentrum (deel 1)
Bespreking	Partijen	21-09-2020	Parkeerdrukmetingen en programma van het gezondheidscentrum (deel 2)
<i>Bespreking (gepland)</i>	<i>Partijen</i>	<i>Ntb</i>	<i>Overleg over inrichtingsplan (deel 3)</i>

Memo 2

Onderwerp: Nadere toelichting Parkeeronderzoek De Twee Gebroeders**Opsteller:** Ed van Savooyen**Datum:** 7 november 2019

Notitie

1 Inleiding en vraagstelling

Dentons Europe LLP heeft in haar brief van 29 oktober 2019 aan het College en de Raad van Gemeente Zuidplas namens PLUS een zienswijze kenbaar gemaakt inzake het ontwerpbestemmingsplan "De Twee Gebroeders" en de ontwerp omgevingsvergunning de ontwerp omgevingsvergunning voor het bouwen van een woongebouw met 42 appartementen en een gezondheidscentrum.

Een onderdeel van de zienswijze zijn door de heer Van Dijk van Royal HaskoningDHV benoemde bevindingen op de bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde onderzoeken van SPARK en Trajan. Stebru heeft aan Spark gevraagd om deze bevindingen te becommentariëren.

Het commentaar op de bevindingen van Royal HaskoningDHV zijn hierna weergegeven

2 Bevindingen Royal HaskoningDHV

In deze paragraaf worden de bevindingen van Royal HaskoningDHV, zoals weergegeven in de ongedateerde notitie van Royal HaskoningDHV aan Plus Vastgoed BV, woordelijk herhaald (cursieve tekst) en van commentaar voorzien.

1. *Parkeren geschiedt niet op eigen terrein*

Allereerst dient te worden vastgesteld dat het opmerkelijk is, dat de gemeente Zuidplas voor deze ontwikkeling niet eist dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling op eigen terrein wordt opgevangen; dat is immers zo binnen het beleid van de gemeente bepaald. Het duidelijke voordeel is, dat de ontwikkeling in dat geval de omgeving niet extra belast en de invloed van de ontwikkeling op de bereikbaarheid van het gebied beperkt is.

Commentaar Spark: Het nadeel daarentegen is – zeker in de context van actuele duurzaamheidsdiscussies – dat het plan onnodig wordt belast met een extra bouwopgave (te realiseren parkeerplaatsen) terwijl er nog voldoende bestaande parkeercapaciteit in de directe omgeving van het project beschikbaar is.

2. *Niet vast te stellen of onderzoek representatief is*

Spark stelt vervolgens dat op maatgevende uren op representatieve dagen de parkeerdruk is gemeten. Gezien het zeer beperkte onderzoek is op geen enkele wijze vast te stellen, of hier inderdaad sprake van is; een en ander is verder op geen enkele wijze onderbouwd. Het is dan ook niet ondenkbaar dat de parkeerdruk op andere tijdstippen nog groter is dan de reeds geconstateerde zeer hoge druk.

Commentaar Spark: Voor wat betreft de representativiteit is het belangrijk om te meten op een moment waarop er zo weinig mogelijk verstorende factoren zijn: evenementen, vakanties, weersomstandigheden, en dergelijke. Als een meting wordt uitgevoerd op een moment met zo weinig mogelijk verstorende factoren is de representativiteit hoog: werkenden zijn op normale tijden thuis, er is weinig bandbreedte in het aantal bezoekers op een koopavond, etc. De momenten die zijn gemeten, zijn vastgelegd in het CROW als maatgevende momenten. Uitschieters of vreemde uitkomsten zijn niet waargenomen. De uitkomsten voldoen aan de normale bandbreedten en verwachtingspatronen. Het feit dat de resultaten van de verschillende uitgevoerde zaterdagochtend-metingen slechts 2 procent van elkaar verschillen, toont mede aan dat er sprake is van een representatief onderzoek.

3. Parkeerdruk wekelijks te hoog

Indien wij aannemen dat de waarnemingen representatief zijn, dan is, zoals in het voorgaande is aangegeven, op een aantal maatgevende momenten sprake van een parkeerbezetting van meer dan 85% en zelfs 90%. Dit betekent dat zich dus nagenoeg wekelijks op die maatgevende uren de situatie voordoet, dat meer dan 85% van de parkeerplaatsen bezet is.

Commentaar Spark: Dat is een juiste constatering. De conclusie – parkeerdruk wekelijks te hoog – is echter niet juist. Op het drukste moment zal gemiddeld 1 op de 10 parkeerplaatsen ten minste beschikbaar zijn.

4. Parkeerbilans beperkt tot de nieuwe ontwikkeling en dus niet representatief voor het “invloedsgebied”.

Zoals al opgemerkt, heeft Spark een parkeerbilans opgesteld die zich beperkt tot de nieuwe ontwikkeling en die niet het gehele gebied binnen de aanvaardbare loopafstand van 100 m rond die ontwikkeling omvat. Door deze veel te beperkte benadering valt niet vast te stellen, hoe de parkeerdruk zich in de praktijk zal voordoen. Vragen als ‘raken bepaalde parkeerlocaties snel vol en ontstaat daardoor een “waterbedeffect”?’ zijn niet te beantwoorden. Daardoor kan zich de situatie voordoen dat bijvoorbeeld de parkeerlocatie bij Dorrestein snel een hoge bezetting krijgt, waardoor winklend publiek naar een andere verder weg gelegen locatie moet uitwijken.

Commentaar Spark: Dit is inderdaad een mogelijkheid die zich kan voordoen. Maar er blijven hoe dan ook voldoende parkeerplaatsen beschikbaar binnen een korte loopafstand van het project, dus ook binnen het gebied waar mogelijk een verschuiving van de parkeerdruk zich aandient.

5. Verkeerde aanwezigheidspercentages gehanteerd

Voorts hanteert Spark niet de aanbevolen aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 182, zoals de gemeente zelf aangeeft in haar beleidsnota, maar die uit publicatie 317. Voor sociaal medische voorzieningen moet niet 10 % worden gehanteerd voor de zaterdagmiddag, maar 15%: ergo geen 4 maar 6 parkeerplaatsen: er zijn dus 2 parkeerplaatsen extra benodigd.

Commentaar Spark: Verkeerd is een onjuiste kwalificatie van de gehanteerde aanwezigheidspercentages. Hooguit kan gesteld worden dat de percentages die door Spark gehanteerd zijn actueler zijn dan de aanwezigheidspercentages uit CROW publicatie 182. Publicatie 182 stamt immers uit 2008. In de opvolgende publicaties hiervan (zowel in 2012 als in 2018) zijn de aanwezigheidspercentages voor sociaal medische voorzieningen op de zaterdagmiddag teruggebracht tot 10%.

6. Ontwerp-bestemmingsplan geeft meer ontwikkelingsruimte dan waarmee Spark heeft gerekend en dus nog méér parkeerplaatsen benodigd

Opmerkelijk is voorts, dat de gemeente in het ontwerp bestemmingsplan niet uitgaat van 42 woningen, maar stelt: "Daarnaast wordt op de verdiepingen van het gebouw wonen toegestaan, beperkt tot een maximum van in totaal 56 gestapelde woningen. Middels een wijzigingsbevoegdheid is de mogelijkheid opgenomen om binnen de gemengde bestemming tevens 1.482 m² bvo ten behoeve van kantoor c.q. commerciële dienstverlening toe te staan, voortbouwend op de huidige situatie...."

Een en ander betekent, dat 14 woningen extra kunnen worden gerealiseerd: gaan wij uit van middeldure huurappartementen, dan zijn $14 \times 1,8 = 25,2$ parkeerplaatsen extra benodigd. Hanteren we gemakshalve de door Spark omschreven behoefte in het kader van de parkeerbalans, dan zijn 60% van 25,2, ergo 16 parkeerplaatsen extra benodigd.

Ten aanzien van de potentiële extra 1482 m² kantoor c.q. commerciële dienstverlening: wanneer we de gemeentelijke parkeernormen hiervoor hanteren, dan zijn $14,82 \times 3,1$ (pp per 100 m² bvo) $\times$ 5% (aanwezigheidspercentage volgens de parkeerbalans volgens Spark) = 3 parkeerplaatsen extra benodigd.

Opnieuw dient de kanttekening te worden geplaatst dat het zeer de vraag is of de aangegeven uren wel representatief zijn, zeker nu ook rekening moet worden gehouden met kantoor c.q. commerciële dienstverlening: het is heel goed denkbaar dat een ander tijdstip maatgevend is voor de parkeerbalans.

Commentaar Spark: Spark heeft alleen het voorgenomen bouwplan getoetst en niet de programmatische ruimte uit het bestemmingsplan. Deze bevinding wordt derhalve voor kennisgeving aangenomen en is verder niet op juistheid getoetst.

7. Ontwerp-bestemmingsplan maakt ook koopappartementen mogelijk met een hogere parkeernorm dan waarmee Spark heeft gerekend en dus nog méér parkeerplaatsen benodigd

Waar wij in voorgaande paragraaf nog uitgegaan zijn van dure en middeldure huurappartementen, maakt het ontwerpbestemmingsplan het mogelijk om zelfs 56 dure koopappartementen te realiseren. Deze appartementen hebben volgens de gemeentelijke parkeernota een norm van 2,4 parkeerplaatsen per woning in plaats van 1,8 resp. 2.2 parkeerplaatsen voor middeldure resp. dure huurappartementen. Dit betekent dat $56 \times 2,4$, ergo 135 parkeerplaatsen benodigd zijn; dit ten opzichte van de raming van Spark van 83 parkeerplaatsen bij 42 huurappartementen. Houden wij rekening met een aanwezigheidspercentage van 60 in het volgens Spark maatgevende uur, dan zijn 32 parkeerplaatsen extra benodigd, dit in plaats van de eerder berekende 16. Daarbij komt nog dat bij koopappartementen veelal “eigen” parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein. In dat geval kan geen sprake zijn van dubbelgebruik, waardoor het tekort nog extra toeneemt.

Commentaar Spark: Spark heeft alleen het voorgenomen bouwplan getoetst en niet de programmatische ruimte uit het bestemmingsplan. Deze bevinding wordt derhalve voor kennisgeving aangenomen en is verder niet op juistheid getoetst.

8. Parkeertekort dus aanzienlijk groter dan Spark voorrekent

Wil men kunnen voldoen aan het criterium dat er een reguliere maximale bezetting van 85% optreedt, dan zullen er in concreto ten opzichte van de genoemde ontwikkeling ten minste 275 parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn, ofwel 18 meer dan nu gepland. Men moet evenwel ook rekening houden met de mogelijkheid om meer woningen en de commerciële dienstverlening te realiseren: dit vereist nog 19 extra parkeerplaatsen.

Per saldo zijn 39 parkeerplaatsen meer nodig dan Spark voorstelt; ofwel 296 parkeerplaatsen in plaats van 257.

Gaan wij uit van 56 dure koopappartementen, dan zijn nog ten minste 16 parkeerplaatsen méér benodigd, ofwel totaal 312 parkeerplaatsen.

Commentaar Spark: Spark heeft alleen het voorgenomen bouwplan getoetst en niet de programmatische ruimte uit het bestemmingsplan. Deze bevinding wordt derhalve voor kennisgeving aangenomen en is verder niet op juistheid getoetst.

9. Kans op lokaal volbezetting negatief voor de PLUS

Vanuit een oogpunt van goede bereikbaarheid van de winkels in het winkelcentrum Dorrestein is voorts ongewenst, zo niet onaanvaardbaar te achten, dat het bovengenoemde waterbedeffect kan optreden. Speciaal ook vanuit de PLUS gezien, is dit onaanvaardbaar. Immers juist op de piekmomenten is er behoefte aan parkeerruimte voor bezoekers van de supermarkt. Klanten voor de supermarkt die door de te hoge bezetting genoodzaakt worden een parkeerplaats verder weg te

zoeken, zullen na enkele negatieve ervaringen een volgende keer geneigd zijn op een andere, beter bereikbare locatie boodschappen te gaan doen.

Commentaar Spark: Het parkeeronderzoek bevat ook het in deze bevinding genoemde piekmoment(en). Ook op die momenten is er op korte loopafstand voldoende parkeerplaatsen (zie ook hetgeen gesteld bij bevinding 4.)

10. Nader onderzoek naar parkeerduurbepanking of betaald parkeren gewenst

Ten einde deze situatie te voorkomen is het gewenst de parkeerdruk te verminderen door bij de realisatie van de ontwikkeling meer parkeerplaatsen aan te leggen, dan wel minder appartementen of een kleiner gezondheidscentrum te realiseren.

Commentaar Spark: Deze stelling is niet in lijn met de argumenten zoals genoemd bij bevindingen 6., 7. en 8. Nu wordt het bouwplan als uitgangspunt gebruikt terwijl bij 6. t/m 8. het ontwerp-bestemmingsplan als toetsingskader wordt gebruikt

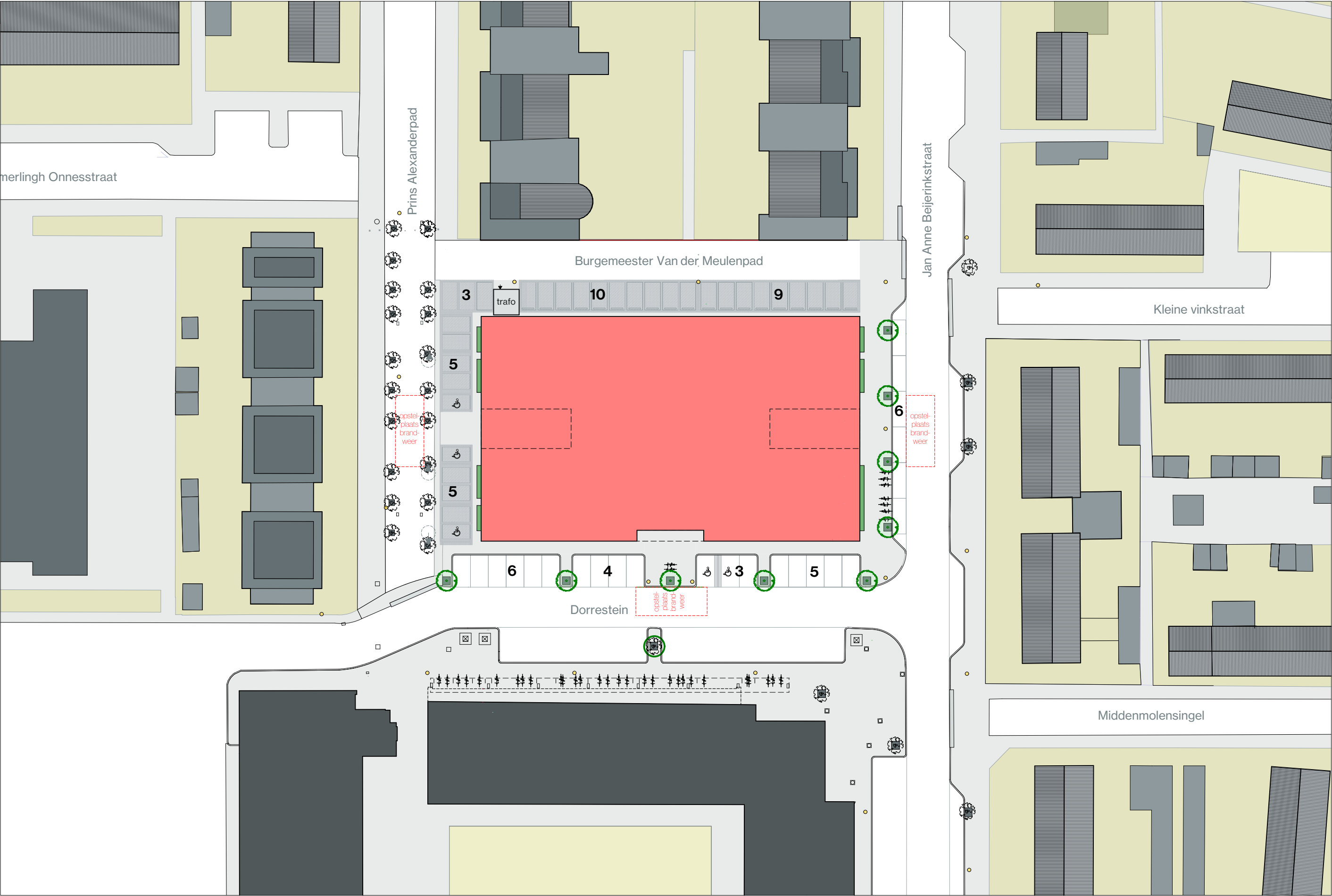
Wellicht kan er ook een grotere beschikbaarheid van parkeerplaatsen worden bewerkstelligd voor winkelbezoekers door in (een deel van) het gebied een blauwe zone in te stellen, waar maximaal 1 à 1½ uur kan worden geparkeerd.

Commentaar Spark: Deze voorgestelde maatregel wordt niet noodzakelijk geacht vanwege de aangetoonde beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen

Naast onderzoek naar een blauwe zone, is ook de mogelijkheid om betaald parkeren in te voeren het onderzoeken waard. Op vele locaties in het land heeft zo'n maatregel effect gehad; in dit geval kunnen wij dit niet hard onderbouwen, omdat wij geen zicht hebben op de huidige parkeerduur.

Commentaar Spark: Deze voorgestelde maatregel wordt niet noodzakelijk vanwege de aangetoonde beschikbaarheid van voldoende parkeerplaatsen.

Situatie



Memo

Aan : Judith Fledderus, Stebru

C.c. : -

Van : Johan Eggink, Mobycon

Betreft : Beoordeling alternatieve inrichtingsplan De Twee Gebroeders

Datum : 10 december 2019

Kenmerk : 6625-O-E-M05

Aanleiding en doel

Op de oude locatie van de Rabobank in Nieuwerkerk aan den IJssel (J.A. Beyerinkstraat 31) wordt een nieuw gebouw ontwikkeld. Dit is een gebouw met een zorgplint (16 behandelkamers) en woningen (42 appartementen). We hebben voor u aangetoond in hoeverre het extra te genereren verkeer dankzij het bouwplan in te passen is in de toekomstige verkeerssituatie. Aan de hand daarvan heeft u gevraagd om een alternatief inrichtingsplan te beoordelen. In het alternatieve inrichtingsplan wordt ervan uitgegaan (in tegenstelling tot het huidige inrichtingsplan) dat het Burgemeester Van der Meulenpad en het Prins Alexanderpad eenrichtingswegen worden en dat de parkeerplaatsen schuin worden gerealiseerd in plaats van haaks. U vraagt om dit plan te beoordelen op veiligheid, bruikbaarheid en afwikkeling.

Uw vraag

Tijdens het uitvoeren van de aanvullende werkzaamheden hebben we de volgende aspecten onderzocht:

- verkeersintensiteiten na realisatie van de ontwikkeling, uitgaand van het alternatieve inrichtingsplan;
- veiligheid, bruikbaarheid en verkeersafwikkeling na realisatie van de ontwikkeling, afgewogen voor beide inrichtingsplannen.

In de wijk is nog een ontwikkeling gepland, op locatie Tweemaster. Voor deze ontwikkeling is nog geen ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en er is nog geen formeel besluit genomen over de definitieve planologische invulling van deze locatie, waardoor deze ontwikkeling ook tijdens dit onderzoek buiten beschouwing is gelaten.

Uitgevoerde onderzoek

Voor de aanvullende werkzaamheden hebben wij de volgende stappen doorlopen:

- stap 1: in kaart brengen toekomstige verkeersafwikkeling voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer van het alternatieve inrichtingsplan;
- stap 2: toetsen toekomstige veiligheid en verkeersafwikkeling na oplevering ontwikkeling voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer van het alternatieve inrichtingsplan;
- stap 3: afwegen huidige en alternatieve inrichtingsplan.

Stap 1: In kaart brengen toekomstige verkeersafwikkeling voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer van het alternatieve inrichtingsplan

In de komende stappen wordt de verkeerskundige toets – zoals uitgevoerd voor het huidige inrichtingsplan – herhaald voor het alternatieve inrichtingsplan, en breiden we deze uit met de beoordeling van de veiligheid en afwikkeling van het fietsverkeer zoals in het andere extra onderzoek is uitgevoerd. We hebben allereerst het in het eerdere onderzoek berekende extra verkeer (599 motorvoertuigen per etmaal) verdeeld over de verschillende wegen en geven de toekomstige verkeersintensiteiten na realisatie van de ontwikkeling weer.

Verdeling verkeer over omliggende wegennet

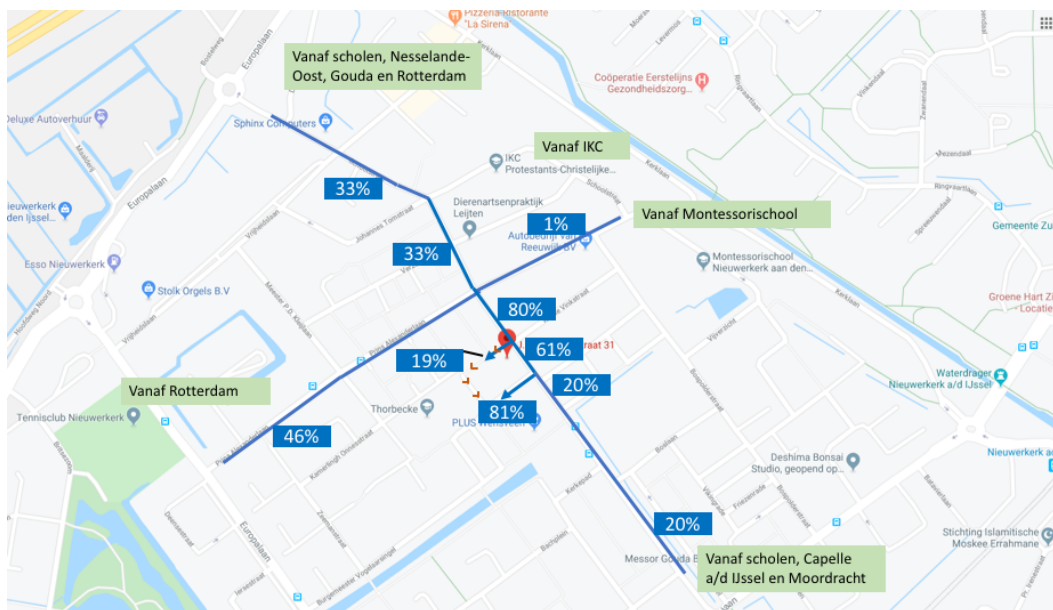
De volgende afbeelding toont de schematische weergave van de toekomstige ontwikkeling met bijbehorende ontsluiting. Hierna wordt deze verder toegelicht.



Figuur 1. Schematische weergave plangebied met ontsluiting

Het Burgemeester Van der Meulenpad is momenteel een straat voor fietsers en voetgangers, en is in principe ook toegankelijk voor motorvoertuigen. Echter, in het midden van deze straat zijn paaltjes geplaatst waardoor er geen doorgaand verkeer mogelijk is (behalve voor de fietsers en voetgangers). In de toekomst wordt het Burgemeester Van der Meulenpad een straat waar geparkeerd kan worden, waarbij volgens dit alternatieve inrichtingsplan de paaltjes worden verwijderd. Daarnaast gaat het alternatief ervan uit dat het Burgemeester Van der Meulenpad en het Prins Alexanderpad eenrichtingswegen worden.

Dat houdt in dat er enkel ingereeden kan worden via de J.A. Beyerinkstraat en enkel uitgereden via het Prins Alexanderpad en de Dorrestein. Het extra verkeer dankzij de ontwikkeling gaat zich dus in beide richtingen op een andere manier verdelen. Hierna worden deze verdelingen per richting in figuren getoond. Deze zijn waar mogelijk gebaseerd op de verdeling zoals voor het huidige inrichtingsplan is gebruikt door met verhoudingen tussen de percentages te werken. Er moet worden opgemerkt dat alle genoemde percentages op hele cijfers zijn afgerond voor de overzichtelijkheid.



Figuur 2. Verdeling verkeersgeneratie voor ingaande verkeer

Een deel van het verkeer bereikt de parkeerplaatsen rondom de ontwikkeling via de J.A. Beyerinkstraat en het Burgemeester Van der Meulenpad en een deel zal parkeren aan de Dorrestein en dan ook rechtstreeks via de Dorrestein rijden. Gezien de parkeermogelijkheden aan het Burgemeester Van der Meulenpad en Prins Alexanderpad verwachten we dat ongeveer 19% via deze wegen rijdt en de overige 81% via de Dorrestein met de uitgebreidere parkeervoorzieningen. Het grootste deel van al het verkeer (100%) zal afkomstig zijn vanaf de noordzijde van deze straat (80%). Immers, via deze verbinding zijn de meeste interessante locaties te bereiken. Zo kan de snelweg A20 worden bereikt en het grootste deel van Rotterdam.

Vervolgens verwachten we dat bij het kruispunt met de Prins Alexanderlaan 46% (van het totaal) afkomstig is vanaf de westzijde van deze straat. Om vanaf Rotterdam (S109) en de oprit van de A20 bij Capelle aan den IJssel naar de ontwikkeling te rijden, is dit de snelste weg. We verwachten dat dit de meest gewenste herkomst is, gezien Nieuwerkerk aan den IJssel sterk gericht is op Rotterdam.

Daarnaast verwachten we dat om en nabij 33% (van het totaal) vanaf de rotonde met de Europalaan afkomstig is. Deze verbinding is interessant vanaf de oprit van de A20 bij Nieuwerkerk aan den IJssel gezien en vanaf Gouda, maar ook vanaf het oosten van de Rotterdamse wijk Nesselande. Daarnaast is dit de tweede mogelijke route vanaf de rest van Rotterdam. Een te verwaarlozen deel zal vanaf de Schoolstraat komen vanaf de IKC Protestants-Christelijke Basisschool en Montessorischool. Dit is gebaseerd op de korte afstand van deze scholen naar de locatie van de ontwikkeling, waarmee wordt verwacht dat het meest gefietst wordt.

Vanaf het Burgemeester Van der Meulenpad gezien verwachten we dat de overige 20% (100% - 80%) van het verkeer vanaf de zuidzijde van de J.A. Beyerinkstraat afkomstig is. Deze weg sluit aan op de N219 waarmee onder andere de plaatsen Moordrecht en Capelle aan den IJssel te bereiken zijn. Daarnaast is deze weg een tweede optie om de oprit van de A20 bij Nieuwerkerk aan den IJssel te bereiken en is het een alternatieve weg vanaf Rotterdam en de plaatsen langs de Lek.



Figuur 3. Verdeling deel van verkeersgeneratie via westelijke route

Zoals bij het inrijdende verkeer te zien was, stellen we dat ongeveer 19% van het verkeer vanaf de J.A. Beyerinkstraat het Burg. Van der Meulenpad inrijdt. Dit houdt in dat ditzelfde percentage hier ook uitrijdt. Op het oostelijke deel van de Dorrestein is het totale verkeer van de ontwikkeling weer bij elkaar. Hiervan verwachten we dat 37% richting de Burg. Vogelaarsingel zal rijden. Dit is vanuit deze locatie de snelste weg om richting Rotterdam te rijden. We verwachten echter dat een deel van het verkeer via andere routes naar Rotterdam rijdt, maar uiteindelijk ongeveer de helft van het verkeer (50%) richting Rotterdam rijdt, gezien Nieuwerkerk aan den IJssel sterk op deze stad gericht is. Hier komen we verderop op terug.

We verwachten dat de overige 63% vanaf de Dorrestein richting het kruispunt met de J.A. Beyerinkstraat rijdt. De verwachting is dat 20% rechtsaf slaat naar de N219 richting Moordrecht en Capelle aan den IJssel en als alternatieve route naar de oprit van de A20 bij Nieuwerkerk aan den IJssel.

De overige 43% van het verkeer rijdt naar verwachting via de J.A. Beyerinkstraat richting het kruispunt met de Prins Alexanderlaan. Van 9% wordt verwacht dat alsnog hier linksaf geslagen wordt richting Rotterdam, aangezien de extra reistijd via deze weg minimaal is, maar wel meer comfort biedt doordat niet via het wijkwinkelcentrum gereden hoeft te worden.

33% van het verkeer blijft naar verwachting de J.A. Beyerinkstraat vervolgen richting de rotonde met de Europalaan. Deze verbinding is interessant om de oprit van de A20 bij Nieuwerkerk aan den IJssel te bereiken en richting Gouda te rijden, maar ook om het oosten van de Rotterdamse wijk Nesselande te bereiken. Daarnaast is dit een andere mogelijke route naar de rest van Rotterdam.

De lage percentages zijn gebaseerd op de korte afstand van deze scholen naar de locatie van de ontwikkeling, waarmee wordt verwacht dat het meest gefietst wordt.

In onderstaande figuur zijn de percentages van beide richtingen samengevoegd. Daarbij geven de blauwe lijnen de routes aan voor het inrijdende verkeer en de groene lijnen voor het uitrijdende verkeer.



Figuur 4. Verdeling verkeersgeneratie via beide routes

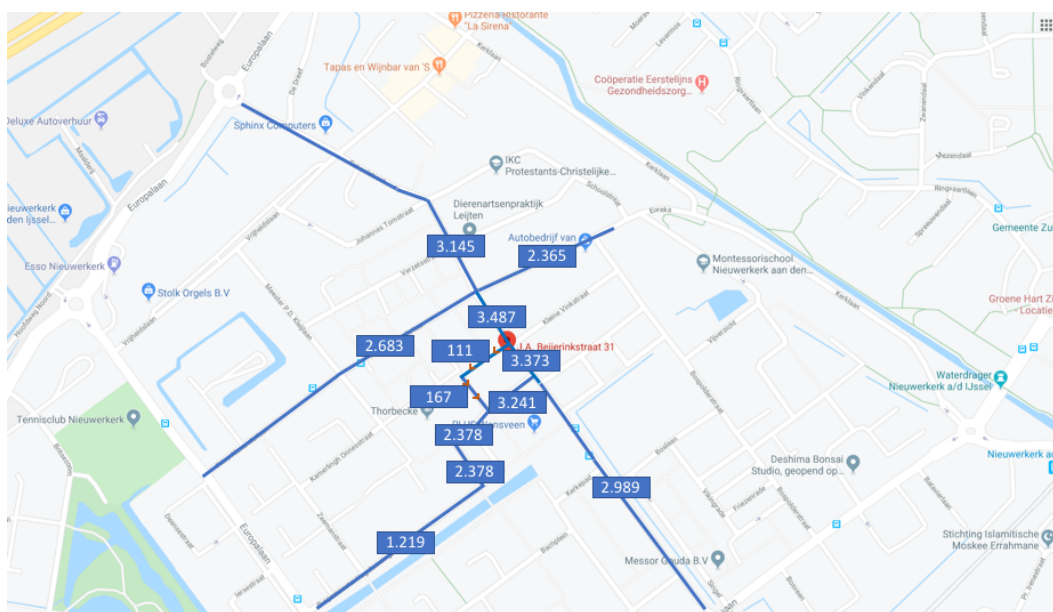
Verkeersintensiteiten na oplevering ontwikkeling

De toename van de verkeersgeneratie die wij in het eerdere onderzoek hebben berekend, hebben we volgens de beschreven uiteindelijke verdeling toegedeeld aan het wegennet en verwerkt in de huidige intensiteiten. Dit resulteert in de intensiteiten in aantal motorvoertuigen na oplevering van de ontwikkeling in 2030. Deze zijn in de volgende tabel te zien, waarbij de cijfers voor beide richtingen bij elkaar zijn opgeteld.

Straatnaam	Richting	Werkdagetaal
J.A. Beyerinkstraat (Burg. Van der Meulenpad – Prins Alexanderlaan)	Totaal	3.487
J.A. Beyerinkstraat (Prins Alexanderlaan – Europalaan)	Totaal	3.145
J.A. Beyerinkstraat (Burg. Van der Meulenpad – Dorrestein)	Totaal	3.373
J.A. Beyerinkstraat (Dorrestein - Batavierlaan)	Totaal	2.989
Prins Alexanderlaan (Europalaan – J.A. Beyerinkstraat)	Totaal	2.683
Prins Alexanderlaan (J.A. Beyerinkstraat – Schoolstraat)	Totaal	2.365
Dorrestein (Prins Alexanderpad – J.A. Beyerinkstraat)	Totaal	3.241
Dorrestein (J.A. Beyerinkstraat – Burg. Volgelaarsingel)	Totaal	2.378
Burg. Volgelaarsingel	Totaal	1.219
Prins Alexanderpad	Totaal	167
Burg. Van der Meulensingel	Totaal	111

Tabel 1. – Verkeersintensiteiten (werkdag) in aantal motorvoertuigen na oplevering ontwikkeling 2030

In kaartvorm ziet het er als volgt uit:



Figuur 5. Verkeersintensiteiten (werkdag) in aantal motorvoertuigen na oplevering ontwikkeling 2030

Afwikkeling fietsverkeer

Net als voor het huidige inrichtingsplan (zie het separate memo), hebben we voor het alternatieve inrichtingsplan de fietsbewegingen bepaald. In de volgende stap worden deze getoetst op veiligheid en verkeersafwikkeling.



In de vorige stap hebben we de toekomstige intensiteiten voor alle wegvakken bepaald voor het alternatieve inrichtingsplan. Wanneer we ook nu de percentages (zoals genoemd in het separate memo betreffende het fietsverkeer) berekenen van de totale intensiteiten, tonen we aan hoeveel fietsers in 2030 verwacht worden, uitgaande van het alternatieve plan en rekening houdend met het extra gegenereerde verkeer.

Straatnaam	Richting	Werkdagemaal 2030 fiets na realisatie ontwikkeling
J.A. Beyerinkstraat	Totaal	1.179
Prins Alexanderlaan	Totaal	658
Dorrestein	Totaal	667
Burg. Vogelaarsingel	Totaal	342
Prins Alexanderpad	Totaal	40
Burg. Van der Meulenpad	Totaal	25

Tabel 2. Verwachte werkdagintensiteiten 2030 voor de fiets na realisatie ontwikkeling

Op dezelfde manier als in het separate memo, hebben we ook voor het alternatieve inrichtingsplan inzichtelijk gemaakt welk deel van de 2030-intensiteiten (na realisatie ontwikkeling) bestaat uit gemotoriseerd verkeer. Het resultaat is te zien in de volgende tabel.

Straatnaam	Richting	Werkdagemaal 2030 gemotoriseerd verkeer na realisatie ontwikkeling
J.A. Beyerinkstraat	Totaal	2.308
Prins Alexanderlaan	Totaal	2.025
Dorrestein	Totaal	2.574
Burg. Vogelaarsingel	Totaal	877
Prins Alexanderpad	Totaal	127
Burg. Van der Meulenpad	Totaal	86

Tabel 3. Verwachte werkdagintensiteiten 2030 voor het gemotoriseerde verkeer na realisatie ontwikkeling

Stap 2: Toetsen toekomstige veiligheid en verkeersafwikkeling na oplevering ontwikkeling voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer van het alternatieve inrichtingsplan

In deze stap hebben we getoetst of de berekende verkeersintensiteiten uit stap 1 voor knelpunten zorgen in het omliggende wegennet en hebben we de veiligheid en verkeersafwikkeling voor het fietsverkeer getoetst.

Toetsen verkeersafwikkeling

Om eventuele knelpunten te berekenen, hebben we voor elk wegvak de verhouding tussen de intensiteiten en de maximaal acceptabele intensiteiten berekend. Alle wegen binnen het onderzoeksgebied zijn erftoegangswegen, dus we hanteren de 6.000 motorvoertuigen per etmaal als maximaal acceptabele intensiteit.



Bij het hanteren van dit toetsingscriterium is voorts het volgende aangehouden:

<i>Verhouding intensiteit vs. max. acceptabele intensiteit</i>	<i>Betekenis</i>
< 80%	geen (doorstromings)knelpunt
≥ 80 % – < 90 %	beginnend (doorstromings)knelpunt
≥ 90%	(doorstromings)knelpunt

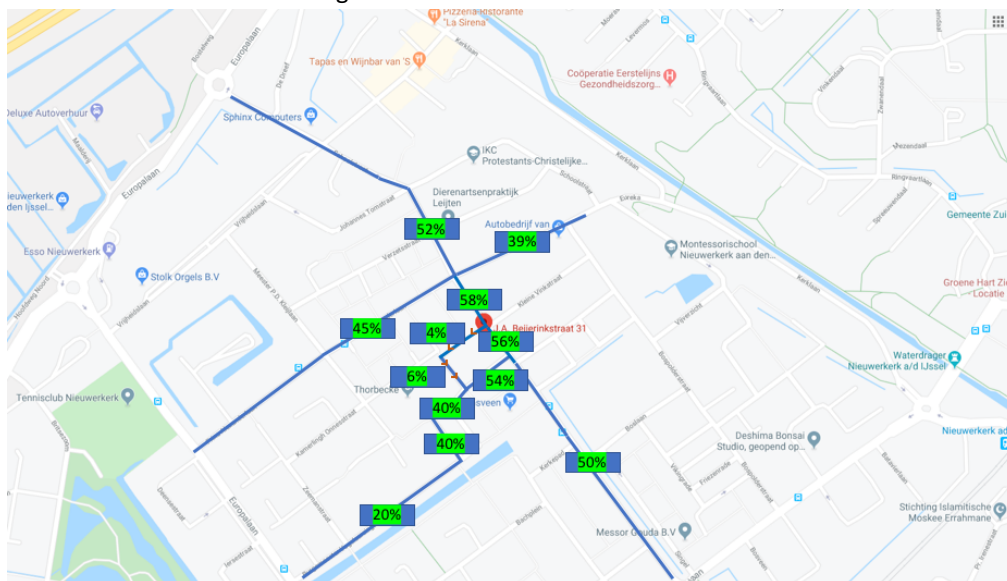
Tabel 4. – Betekenissen verhoudingen intensiteit vs. maximaal acceptabele intensiteit

De volgende tabel geeft de uitkomsten op basis van bovenstaande toetsingscriteria weer voor de verschillende wegvakken.

<i>Straatnaam</i>	<i>Richting</i>	<i>Werkdaggetmaal</i>
J.A. Beyerinkstraat (Burg. Van der Meulenpad – Prins Alexanderlaan)	Totaal	58%
J.A. Beyerinkstraat (Prins Alexanderlaan – Europalaan)	Totaal	52%
J.A. Beyerinkstraat (Burg. Van der Meulenpad – Dorrestein)	Totaal	56%
J.A. Beyerinkstraat (Dorrestein - Batavierlaan)	Totaal	50%
Prins Alexanderlaan (Europalaan – J.A. Beyerinkstraat)	Totaal	45%
Prins Alexanderlaan (J.A. Beyerinkstraat – Schoolstraat)	Totaal	39%
Dorrestein (Prins Alexanderpad – J.A. Beyerinkstraat)	Totaal	54%
Dorrestein (J.A. Beyerinkstraat – Burg. Volgelaarsingel)	Totaal	40%
Burg. Volgelaarsingel	Totaal	20%
Prins Alexanderpad	Totaal	6%
Burg. Van der Meulenpad	Totaal	4%

Tabel 5. – Verhoudingen intensiteit vs. maximaal acceptabele intensiteit na oplevering ontwikkelingen 2030

In kaartvorm ziet het er als volgt uit:



Figuur 6. Verhoudingen intensiteit vs. maximaal acceptabele intensiteit na oplevering ontwikkeling 2030

Te zien is dat er op geen enkel wegvak een (beginnend) knelpunt wordt voorzien.

Toetsen veiligheid en verkeersafwikkeling fietsers

Om de veiligheid en afwikkeling van het fietsverkeer voor het alternatieve inrichtingsplan te beoordelen, hebben we opnieuw de informatie van de volgende tabel gebruikt.

Weg- categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
			Basisstructuur (l fiets <750/etm)	Hoofd fietsnetwerk (l fiets 500- 2.500/etm)	Snelle fietsroute (l fiets > 2.000/etm)
Erf- toegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000		fietsstrook of fietspad	
Gebieds- ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	fietspad		
	70	2x2 rijstroken			
		niet relevant	fiets-/bromfietspad		

Tabel 6. Keuzeschema fietsvoorzieningen bij wegvakken binnen de bebouwde kom

We geven hierna voor elk van de zes wegvakken aan onder welke fietsnetwerkcategorie deze vermoedelijk valt en beoordelen de situatie. Andere wegvakken binnen het gebied zijn niet te beoordelen, aangezien hier geen intensiteiten van bekend zijn. Op alle zes wegvakken is momenteel sprake van gemengd verkeer.

- J.A. Beyerinkstraat: dit is een doorgaande noord-zuid-weg door de wijk Dorrestein en ligt op de route naar de IKC Protestants-Christelijke Basisschool Rehoboth. We veronderstellen daarmee dat deze weg onder het hoofd fietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 1.179 per etmaal en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 2.308 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer of fietsstraat'. Dat houdt in dat het huidige gemengde verkeer voldoet, maar een fietsstraat een betere oplossing is. Echter, er loopt een busroute via onder andere de J.A. Beyerinkstraat, waardoor het realiseren van een fietsstraat ongewenst is.



- Prins Alexanderlaan: dit is een doorgaande oost-west-weg door de wijk Dorrestein en ligt op de route naar de Montessorischool. We veronderstellen daarmee dat deze weg onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 658 per etmaal en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 2.025 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer of fietsstraat'. Dat houdt in dat het huidige gemengde verkeer voldoet, maar een fietsstraat een betere oplossing is.
- Dorrestein: deze weg loopt langs het parkeerterrein van het wijkwinkelcentrum, dus is het vermoeden dat deze weg niet onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 667 per etmaal en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 2.574 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer'. De weg voldoet dus prima.
- Burg. Vogelaarsingel: deze weg loopt via de Dorrestein langs het parkeerterrein van het wijkwinkelcentrum, dus is het vermoeden dat deze weg niet onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 342 per etmaal en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 877 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer'. De weg voldoet dus prima.
- Prins Alexanderpad: deze weg is onderdeel van de fietsroute Kamerlingh Onnesstraat – Prins Alexanderpad – Burg. Van der Meulenpad – Kleine Vinkestraat die langs het Thorbecke gaat. We veronderstellen daarmee dat deze weg onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 40 per etmaal (waarmee de weg alsnog onder de categorie 'basisstructuur' valt) en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 127 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer'. De weg voldoet dus prima.
- Burg. Van der Meulenpad: deze weg is onderdeel van de fietsroute Kamerlingh Onnesstraat – Prins Alexanderpad – Burg. Van der Meulenpad – Kleine Vinkestraat die langs het Thorbecke gaat. We veronderstellen daarmee dat deze weg onder het hoofdfietsnetwerk valt. Het aantal fietsbewegingen in 2030 (na realisatie ontwikkeling) op deze weg is 25 per etmaal (waarmee de weg alsnog onder de categorie 'basisstructuur' valt) en het aantal gemotoriseerde bewegingen is 86 per etmaal. Volgens de tabel hoort bij die situatie 'gemengd verkeer'. De weg voldoet dus prima.

Op basis van de beoordeling van de wegvakken, constateren we dat bij twee van de zes wegvakken de situatie 'gemengd verkeer' dan wel voldoet volgens het CROW, maar waar het realiseren van een fietsstraat een betere oplossing zou zijn, uitgaand van de vastgestelde verdeling.

Stap 3: Afwegen huidige en alternatieve inrichtingsplan

We hebben van twee verschillende inrichtingsplannen de verkeersafwikkeling en veiligheid in kaart gebracht. In deze laatste stap vergelijken we de twee plannen op basis van deze twee punten en daarnaast op het criterium 'bruikbaarheid'.

Vergelijking veiligheid

Op basis van het criterium 'veiligheid' zijn er minimale verschillen tussen de twee inrichtingsplannen. In het alternatieve plan zijn de intensiteiten lichtelijk hoger, maar voor fietsers zal dit verschil niet merkbaar zijn voor hun gevoel van veiligheid. Belangrijker is om de veiligheid te beoordelen van het Burg. Van der Meulenpad.



Immers, hier zijn de verschillen merkbaar qua inrichting, aangezien in het huidige inrichtingsplan haaks geparkeerd wordt en het Burg. Van der Meulenpad een tweerichtingsstraat wordt, terwijl in het alternatieve plan uitgegaan wordt van schuin parkeren en het Burg. Van der Meulenpad een eenrichtingsstraat wordt. Een belangrijk weegpunt hierbij is dat bij schuin parkeren de snelheden over het algemeen lichtelijk hoger liggen, gezien automobilisten eenvoudiger hun auto kunnen parkeren. Daarmee is de onveiligheid ook groter. Daar staat tegenover dat het instellen van een eenrichtingsweg voor meer veiligheid zorgt. Wat betreft veiligheid is er daardoor geen duidelijke voorkeur aan te geven.

Vergelijking verkeersafwikkeling

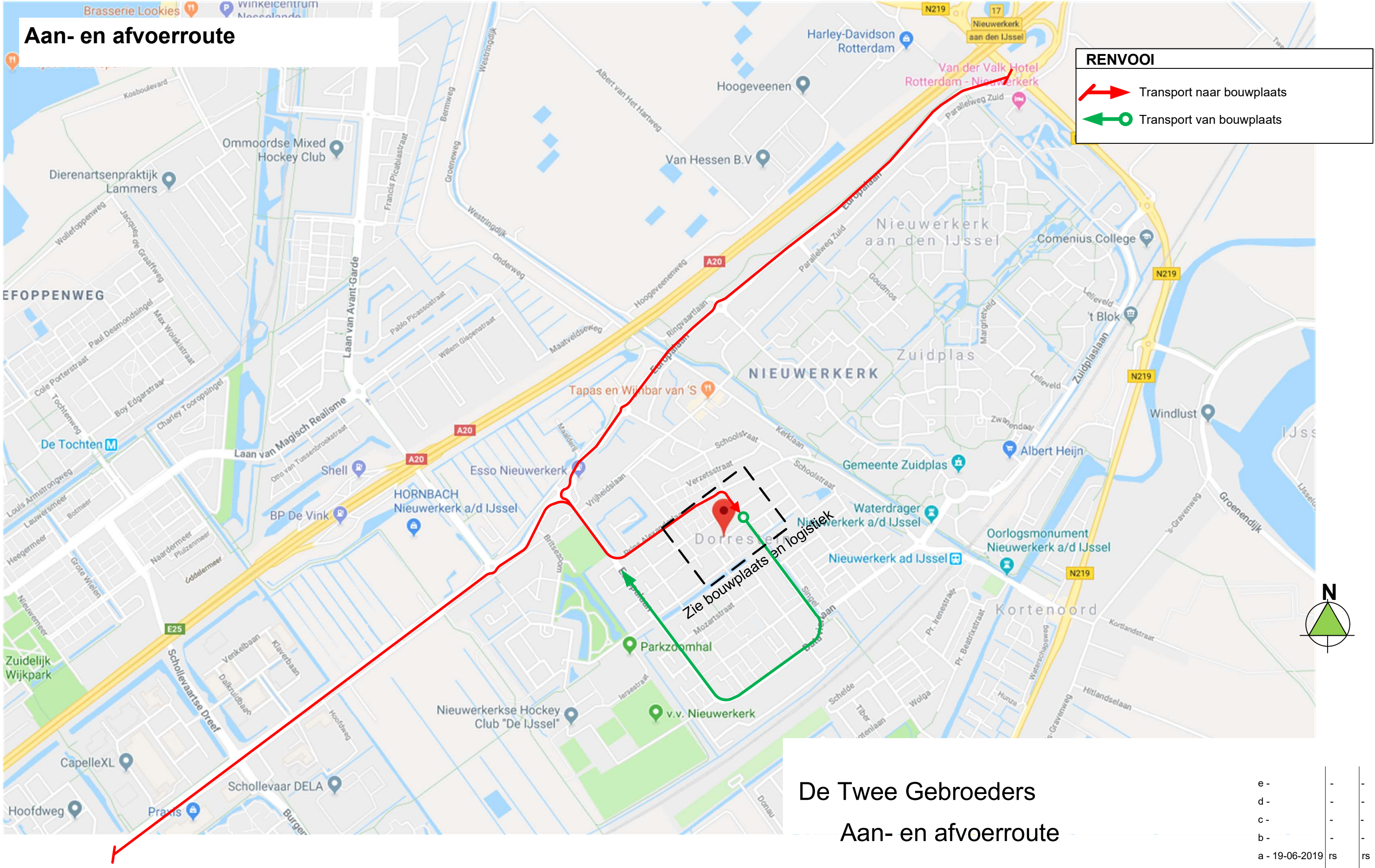
Zoals al aangegeven, zijn in het alternatieve plan de intensiteiten lichtelijk hoger, waardoor de verhouding tussen de intensiteit en maximaal acceptabele intensiteit hier hoger is. Echter, voor beide plannen is geen sprake van knelpunten, aangezien de verhouding van 80% nog ver verwijderd is van de nu berekende waarden. De hoogst berekende waarde van het huidige inrichtingsplan is 51%, waar dit van het alternatieve plan 58% is. Daarmee heeft het huidige inrichtingsplan wel betere papieren, ondanks het minimale verschil.

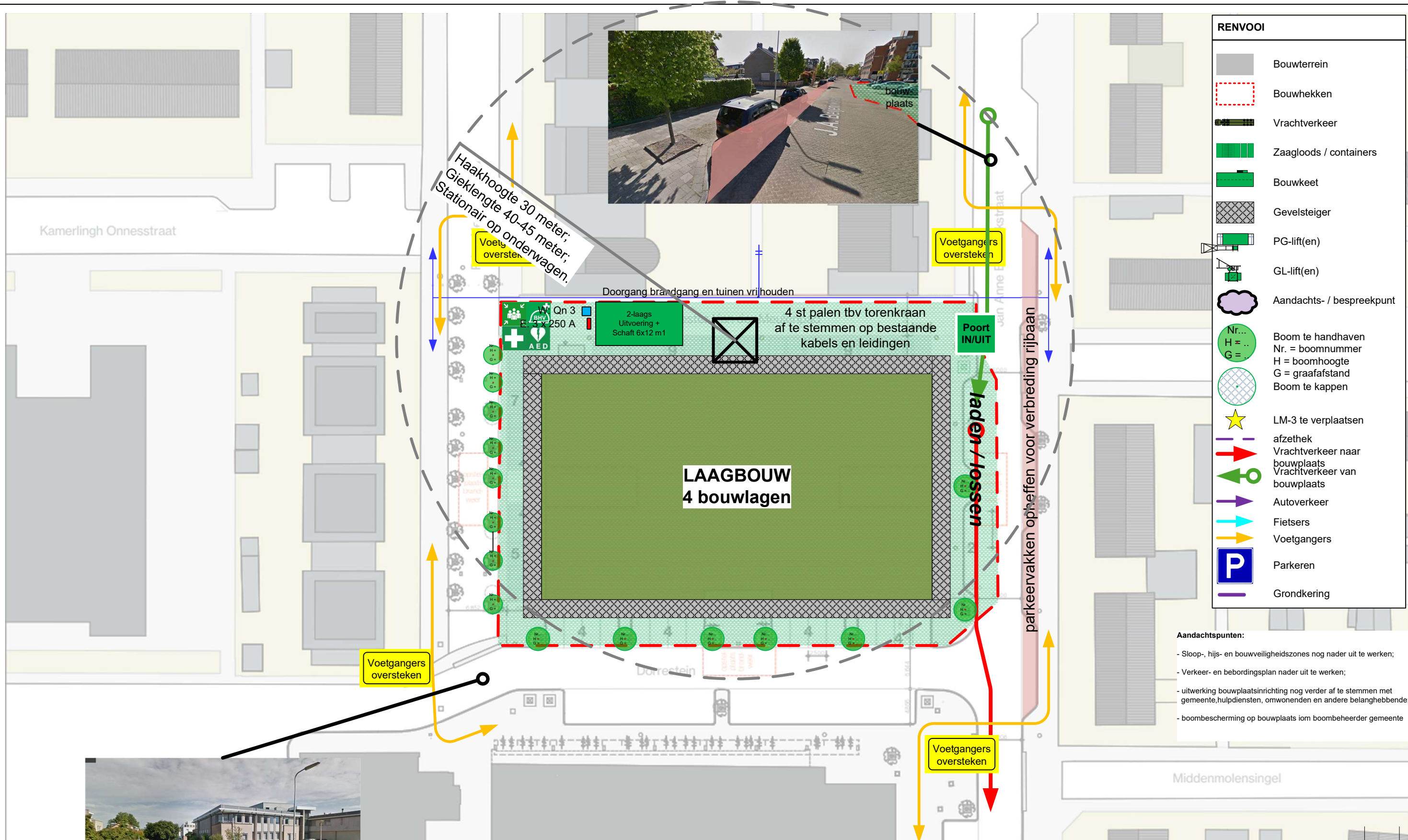
Vergelijking bruikbaarheid

In het huidige inrichtingsplan wordt uitgegaan van 56 parkeerplaatsen. In het alternatieve plan zijn dit er minder, aangezien schuine parkeervakken meer ruimtebeslag vragen. Aangezien er zowel een zorgplint met 16 behandelkamers als 42 woningen worden gerealiseerd, is er een ruime hoeveelheid aan parkeerplaatsen nodig. Het huidige inrichtingsplan heeft op dit punt dan ook absoluut de voorkeur.

Conclusies

Uit dit memo blijkt dat er op geen enkel wegvak sprake is van een doorstromingsknelpunt na de realisatie van de ontwikkeling, uitgaand van het alternatieve inrichtingsplan. Voor het alternatieve inrichtingsplan komt de veiligheid en verkeersafwikkeling van de fietsers niet in het geding. Voor twee wegvakken is dan wel de waarde dusdanig dat een fietsstraat een beter alternatief zou zijn, maar vanwege de benodigde parkeervoorzieningen en vanwege de busroute via de J.A. Beyerinkstraat past gemengd verkeer beter binnen het straatbeeld. Daarnaast is gemengd verkeer ook een goed alternatief volgens de CROW-normen. Tot slot kunnen we de conclusie trekken dat het huidige inrichtingsplan in zijn totaliteit beter scoort dan het alternatieve inrichtingsplan. Op basis van het criterium 'veiligheid' is er dan wel geen duidelijke voorkeur aan te geven, maar voor zowel de verkeersafwikkeling als bruikbaarheid scoort het huidige inrichtingsplan beter. Het advies is dan ook om dit inrichtingsplan te blijven hanteren.

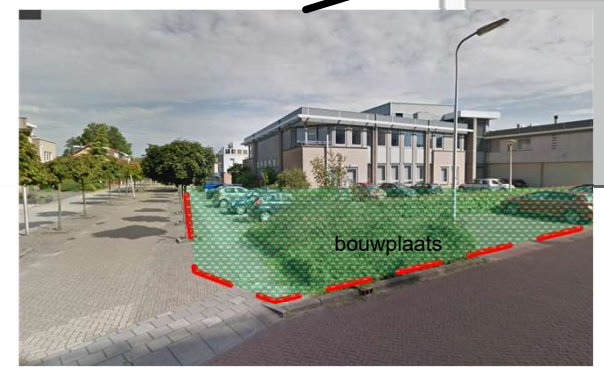




RENVOOI

- Bouwterrein
- Bouwhekken
- Vrachtverkeer
- Zaagloods / containers
- Bouwkeet
- Gevelsteiger
- PG-lift(en)
- GL-lift(en)
- Aandachts- / bespreekpunt
- Nr...
H = ..
G = ..
Boom te handhaven
Nr. = boomnummer
H = boomhoogte
G = graafafstand
Boom te kappen
- LM-3 te verplaatsen
- afzethak
- Vrachtverkeer naar bouwplaats
- Vrachtverkeer van bouwplaats
- Autoverkeer
- Fietsers
- Voetgangers
- Parkeren
- Grondkering

- Aandachtspunten:**
- Sloop-, hijs- en bouwveiligheidszones nog nader uit te werken;
 - Verkeer- en bebodingsplan nader uit te werken;
 - uitwerking bouwplaatsinrichting nog verder af te stemmen met gemeente, hulpdiensten, omwonenden en andere belanghebbende;
 - boombescherming op bouwplaats iom boombeheerder gemeente



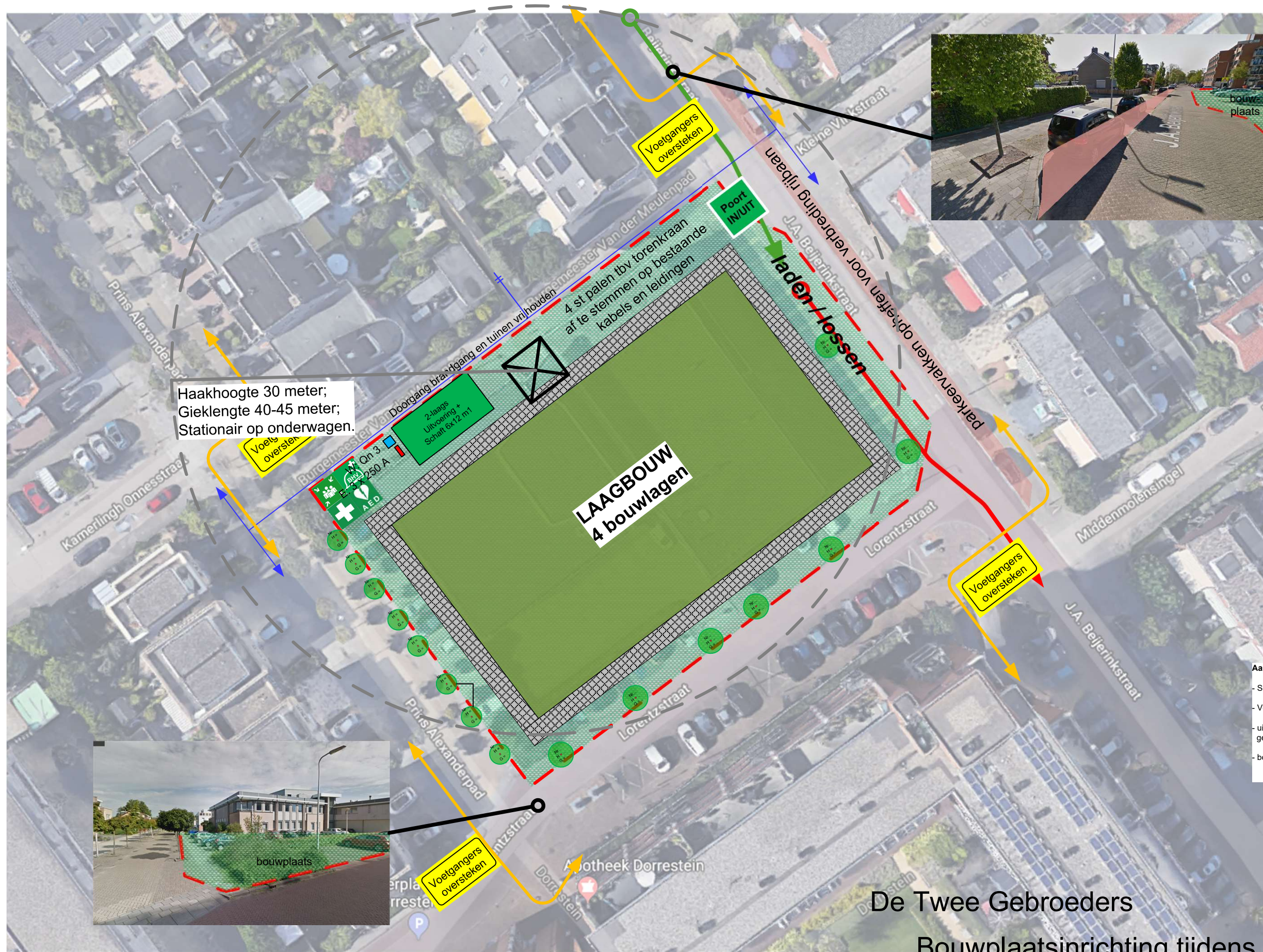
De Twee Gebroeders
Bouwplaatsinrichting tijdens bouw



Postbus 298
2910 AG
Nieuwerkerk a/d IJssel
Tel 0180 333 170

Ringvaartlaan 4
2914 VJ
Nieuwerkerk a/d IJssel
Fax 0180 333 189

e -	-	-
d -	-	-
c -	-	-
b -	-	-
a - 19-06-2019	rs	rs
Datum: 21-05-2019	RS	RS
Schaal: geen	get.	gec.
werk no.	tekening no.	
1713	BB	02a



RENVOOI	
	Bouwterrein
	Bouwhekken
	Vrachtverkeer
	Zaagloods / containers
	Bouwkeet
	Gevelsteiger
	PG-lift(en)
	GL-lift(en)
	Aandachts- / bespreekpunt
	Boom te handhaven Nr. = boomnummer H = boomhoogte G = graafafstand Boom te kappen
	LM-3 te verplaatsen
	afzethak Vrachtverkeer naar bouwplaats
	Vrachtverkeer van bouwplaats
	Autoverkeer
	Fietsers
	Voetgangers
	Parkeren
	Grondkering

- Aandachtspunten:**
- Sloop-, hijs- en bouwveiligheidszones nog nader uit te werken;
 - Verkeer- en bebodingsplan nader uit te werken;
 - uitwerking bouwplaatsinrichting nog verder af te stemmen met gemeente, hulpdiensten, omwonenden en andere belanghebbende;
 - boombescherming op bouwplaats iom boombeheerder gemeente

De Twee Gebroeders Bouwplaatsinrichting tijdens bouw



Postbus 298
2910 AG
Nieuwerkerk a/d IJssel
Tel 0180 333 170

Ringvaartlaan 4
2914 VJ
Nieuwerkerk a/d IJssel
Fax 0180 333 189

e -	-	-
d -	-	-
c -	-	-
b -	-	-
a -	-	-
Datum: 21-05-2019	RS	RS
Schaal: geen	get.	gec.
werk no.	tekening no.	
1713	BB	02b

Verklaring inzake bouwveiligheid 'De Twee Gebroeders'

Bij de uitvoering van de bouw- en sloopwerkzaamheden neemt Stebru Bouw B.V. het Bouwbesluit 2012 in acht, in het bijzonder Afdeling 8.1: het voorkomen van onveilige situaties en het beperken van hinder tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden. Daarnaast worden de Woningwet, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en alle overige toepasselijke wet- en regelgeving in acht genomen.

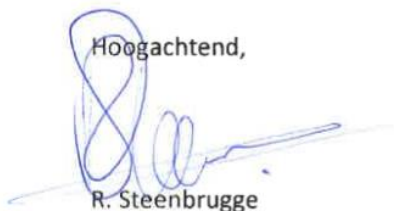
Ten behoeve van de bouwveiligheid is een bouwveiligheidsplan opgesteld. Daarbij is een tekening gevoegd, waarop de bouwplaatsinrichting is weergegeven.

De uitvoering van bouw- en sloopwerkzaamheden is zodanig dat voor de omgeving een onveilige situatie of voor de gezondheid of bruikbaarheid nadelige hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Bij het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden op het bouwperceel worden in het bijzonder maatregelen getroffen ter voorkoming van:

- a. letsel van personen op een aangrenzend perceel of een aan het bouw- of sloofterrein grenzende openbare weg, openbaar water of openbaar groen;
- b. letsel van personen die het bouw- of sloofterrein onbevoegd betreden, en;
- c. beschadiging of belemmering van wegen, van in de weg gelegen werken en van andere al dan niet roerende zaken op een aangrenzend perceel of op een aan het bouw- of sloofterrein grenzende openbare weg, openbaar water of openbaar groen.

Hoogachtend,



R. Steenbrugge

Directeur Stebru Bouw B.V.