

Voorne aan Zee

Bestemmingsplan De Boomgaard, fase 1

Nota beantwoording zienswijzen

identificatie

projectnummer:

051805.20221279

versie

datum:

9 februari 2024

19 februari 2024

status:

concept

definitief

opdrachtleider:

Ingrid de Feijter

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
1.1 Procedure	3
1.2 Anonimiseringsverplichting	4
1.3 Leeswijzer	4
2. Samenvatting en beantwoording zienswijzen	6
3. Nota van wijzigingen	35
3.1 Wijzigingen uit zienswijzen	35
3.2 Ambtshalve wijzigingen	35

1. INLEIDING

Het gebied langs het zuidelijke deel van de Voorvorseweg in Hellevoetsluis, ten noordwesten van de Rijksstraatweg, is nu nog boomgaard en poldergebied. Hier komt een woonwijk: De Boomgaard (projectnaam Beaugard). De wijk wordt ontwikkeld in fasen. In de 1^e fase worden 360 woningen mogelijk gemaakt. De 2^e fase volgt aansluitend, maar hiervoor wordt een aparte ruimtelijke procedure doorlopen. Deze fase maakt dan ook geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan.

Het voornemen is niet passend binnen het vigerende bestemmingsplan 'Noordwest'. Om de ontwikkeling voor de eerste fase planologisch-juridisch mogelijk te maken is het ontwerpbestemmingsplan 'De Boomgaard, fase 1' voor de planlocatie opgesteld.

Voor het plan is tevens een beeldkwaliteitplan opgesteld. In dit beeldkwaliteitplan staan de uitgangspunten en randvoorwaarden beschreven voor de ontwikkeling van de Boomgaard, fase 1. De stedenbouwkundige randvoorwaarden uit het beeldkwaliteitplan zijn waar nodig voor de ruimtelijke kwaliteit vertaald in de regels van het bestemmingsplan. Voorts wordt bij de nadere uitwerking van de plannen door de ontwikkelaar en de gemeente getoetst aan de randvoorwaarden van het beeldkwaliteitplan. De privaatrechtelijke overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar vormt hiervoor de basis. Daarnaast worden aanvragen voor een omgevingsvergunning getoetst aan de architectonische randvoorwaarden (welstandstoets) uit het beeldkwaliteitplan. Het beeldkwaliteitplan vormt daarmee het juridische toetsingskader voor de adviescommissie ruimtelijke kwaliteit.

Het ontwerpbestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan hebben in de periode van 30 november 2023 gedurende zes weken (tot en met 11 januari 2024) ter inzage gelegen voor het indienen van zienswijzen. Er zijn in totaal 11 zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ingediend. Er zijn geen reacties binnengekomen op het beeldkwaliteitplan.

Deze Nota zienswijzen geeft de beantwoording weer van de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan.

1.1 Procedure

Op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (hierna Wro) heeft het ontwerpbestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan in de periode van 30 november 2023 gedurende zes weken (tot en met 11 januari 2024) ter inzage gelegen voor het indienen van zienswijzen. Het ontwerpbestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan (als bijlage behorende bij het bestemmingsplan) zijn gepubliceerd op ruimtelijke plannen. Tevens kon het bestemmingsplan met bijbehorende stukken in het gemeentehuis worden geraadpleegd. Tijdens de terinzagelegging bestond de gelegenheid voor eenieder om een zienswijze in te dienen op het plan. Van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is kennis gegeven op de gebruikelijke wijze, namelijk via de gemeentepagina van de

lokale kranten (Groot Hellevoet, Briels Nieuwsland en Weekblad Westvoorne, d.d. 29-11-2023), de website www.voorneaanzee.nl en via de officiële kanalen.

Gedurende bovengenoemde termijn van ter inzage van het ontwerpbestemmingsplan zijn er 10 schriftelijke zienswijzen en 1 mondelinge zienswijze ontvangen. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van de terinzagelegging ingediend en zijn dan ook ontvankelijk.

De zienswijzen zijn in samengevatte vorm opgenomen in deze nota. Vervolgens is elke zienswijze van een gemeentelijke reactie voorzien en is een conclusie opgenomen of de zienswijze al dan niet leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Er zijn op het ontwerpbestemmingsplan 7 identieke zienswijzen binnengekomen. Voor deze 7 identieke zienswijzen is in de voorliggende nota één keer een samenvatting en een gemeentelijke beantwoording gemaakt. Naast aanpassingen op grond van de zienswijzen, kan de gemeente het plan op onderdelen wijzigen zonder dat hierop zienswijzen zijn ingediend. Deze wijzigingen worden door de gemeente zelf noodzakelijk geacht. Dit worden ambtshalve wijzigingen genoemd. In het bestemmingsplan worden enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. In de deze Nota zijn deze in paragraaf 3.2 opgenomen.

De Nota beantwoording zienswijzen met gemeentelijke reactie en conclusie stuurt het college van burgemeester en wethouders toe aan alle indieners van zienswijzen op het moment dat het bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden. Tijdens de raadsvergadering bestaat de mogelijkheid voor eenieder om in te spreken op de gemeentelijke reactie gegeven op de Nota beantwoording zienswijzen.

Na vaststelling wordt het raadsbesluit bekend gemaakt en met bijbehorende stukken ter inzage worden gelegd voor zes weken. Tijdens deze zes weken kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het besluit treedt in werking één dag na afloop van de beroepstermijn. Indien binnen de beroepstermijn naast het beroepsschrift een verzoek om voorlopige voorziening bij de voorzitter is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

1.2 Anonimiseringsverplichting

In de Algemene Verordening Persoonsgegevens (AVG) is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen komen. Vanwege deze anonimiseringsverplichting zijn in de voorliggende nota de NAW-gegevens van de indieners van zienswijzen vervangen door een nummer of organisatie.

1.3 Leeswijzer

De beantwoording van de binnengekomen zienswijzen is verwerkt in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 is aangegeven welke aanpassingen in het bestemmingsplan worden

voorgesteld, zowel naar aanleiding van de zienswijzen als door ambtshalve wijzigingen.

2. SAMENVATTING EN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Nr.	Reactie	Beantwoording
1	Reclamant 1 (Waterschap Hollandse Delta)	
a.	<i>Invloed van de ontwikkeling op de waterhuishouding – onderdeel peilen</i> In de toelichting is onder paragraaf 4.4 aangegeven dat de stuw bij de Verlengde Lagelandseweg wordt verwijderd. Dit is juist, maar het waterschap geeft aan dat niet is meegenomen dat ter plaatse de bestaande hoofdwatgang H10065 in verbinding gebracht wordt met W13302 en er een nieuwe geautomatiseerde stuw moet worden aangebracht. Dit staat overigens wel goed op figuur 4.2.	We zijn ons ervan bewust dat niet alle maatregelen in de tekst benoemd zijn. Deze maatregelen zijn echter wel in figuur 4.2 van de toelichting opgenomen. Bij de uitwerking van de verdere plannen wordt uitgegaan van figuur 4.2 in de toelichting. Volledigheidshalve wordt bij het onderdeel <i>peilen</i> in paragraaf 4.4 Water van de toelichting onder de 2^e bullet van de opsomming toegevoegd dat de ter plaatse bestaande hoofdwatgang (H10065) in verbinding wordt gebracht met de wegsloot (W13302) en een nieuwe geautomatiseerde stuw dient worden aangebracht.
b.	<i>Invloed van de ontwikkeling op de waterhuishouding – onderdeel waterkwantiteit</i> In figuur 4.3 van de toelichting wordt de nieuwe peilgrens geschetst. Het Waterschap beschouwt deze nog niet als definitief. Met name aan de noordoostzijde (gelegen tussen de hoofdwatgang/kreek en Verlengde Lagelandseweg) is het maaiveld momenteel zeer laag en bestaat de bodem veelal uit veen. Afhankelijk van de inrichting en de locaties van (droge)berging i.r.t. de peilstijgingen van het oppervlaktewater wordt de definitieve locatie van de nieuwe peilgrens bepaald. Zoals vermeld onder 'conclusie' kan dit nog nader worden afgestemd met het waterschap en worden verwerkt in de waterparagraaf.	De gemeente herkent de door het waterschap beschreven aandachtspunten inzake de lage maaiveldligging en slappe bodemopbouw. Er heeft echter inmiddels een inmeting/hoogtemeting en nader geotechnisch onderzoek plaatsgevonden. Op basis van deze onderzoeken en de voorgenomen stedenbouwkundige uitwerking is de gemeente voornemens om de betreffende percelen op te hogen en de restzettingen daarbij binnen de bijbehorende normen te brengen. De schets van de nieuwe peilgrens is hierdoor weergegeven op de gewenste en meest logische locatie. De nadere inrichting van het gebied, na ophoging en behalen van de restzettingeisen voor stedelijk gebied, wordt passend uitgewerkt binnen de uitgangspunten van het waterhuishoudingsplan en het bestemmingsplan. In de nadere planuitwerking wordt voor de voorgenomen detailuitwerking van de waterhuishouding afstemming gezocht met het waterschap en aansluitend ook een omgevingsvergunning aangevraagd bij het Waterschap.

		Bovenstaande als nadere toelichting op uw zienswijze. Dit punt leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.
c.	Werken in- en nabij waterstaatswerken zijn o.g.v. de Keur van waterschap Hollandse Delta 2014 vergunningplichtig. De initiatiefnemer is zelf verantwoordelijk voor het aanvragen van de watervergunning of het indienen van een melding. Advies aan de initiatiefnemer is om voorafgaand aan het indienen van de vergunning aanvraag in gesprek te gaan met het waterschap.	Initiatiefnemer is op de hoogte gebracht van dit advies. Dit punt leidt niet tot aanpassingen in het bestemmingsplan.
Conclusie		
Punten a uit de zienswijze leidt tot een aanpassing in de toelichting van het bestemmingsplan. Op punt b is in de beantwoording een nadere toelichting gegeven die niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan leidt. Punt c wordt ter kennisneming aangenomen.		

Nr.	Reactie	Beantwoording
2	Reclamant 2	
a.	Reclamant vindt het bijzonder dat een ontwerpbestemmingsplan wordt aangeboden, zonder dat het bekend is hoe men de verkeerssituatie gaat oplossen. Dit is hetzelfde verhaal als bij Kickersbloem 3 geeft reclamant aan.	De reactie van reclamant wordt niet overgenomen, omdat het aspect verkeer voor het plan wel degelijk onderzocht en uitgewerkt is. Er is een verkeersrapport opgesteld door het mobiliteitsadviesbureau Goudappel in november 2023, genaamd 'Verkeersonderzoek Beaugaard-Hellevoetsluis fase 1'. Dit rapport is opgenomen als bijlage 12 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan. In het rapport zijn de verkeerseffecten van fase 1 onderzocht en is een doorkijk gegeven naar fase 2. Ook is inzichtelijk gemaakt en is nagegaan of maatregelen nuttig en/of nodig zijn. Tevens is in het rapport de aanleg van een Westelijke Randweg onderzocht. Voor fase 2 zal een aparte ruimtelijke procedure gevolgd worden. In het kader van deze procedure zal nader verkeerskundig onderzoek plaatsvinden, specifiek voor fase 2. De uitkomsten van dit onderzoek zijn vervolgens opgenomen in paragraaf 4.5 van de toelichting van het bestemmingsplan. Hier is nader ingegaan op de verkeersstructuur van het plan en de verschillende verkeerseffecten: bereikbaarheid, verkeersgeneratie, afwikkeling van het verkeer en de parkeerbehoefte.

b.	Reclamant vindt het niet juist dat plannen/fasen gescheiden worden behandeld. Op deze manier is geen inzicht in juiste berekeningen van o.a. stikstof, verkeer en ontsluiting. Als fase 2 niet meer doorgaat, dan wordt de bestaande Boomgaard voor niets ontmanteld. Er moet worden uitgegaan van het behoud van de bestaande Boomgaard en de diersoorten die daar verblijven.	Fase 1, waar het voorliggende bestemmingsplan op toeziet, functioneert als één plan. In deze fase wordt tevens de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg meegenomen waarmee de woningen kunnen worden aangesloten op het bestaande wegennet. Voor fase 1 geeft dit voorliggende bestemmingsplan voldoende inzicht in de verschillende milieuaspecten, waaronder de door reclamant aangehaalde onderdelen stikstofdepositie, de verkeersgeneratie en de afwikkeling van het verkeer. Mocht de 2^e fase onverhoopt niet gerealiseerd worden, dan is alsnog sprake van een ruimtelijk wenselijk en aanvaardbaar plan voor fase 1. In het voorliggende bestemmingsplan is, met het oog op een integrale visie, wel een doorkijk gegeven naar de ontwikkeling van fase 2. Dat betekent dat in sommige onderzoeken beide fasen zijn meegenomen. Voor fase 2 zal echter een aparte ruimtelijke procedure worden gevolgd. Tijdens deze procedure zal, ook gelet op het feit dat de plannen voor deze fase nog niet helemaal concreet zijn, pas een volledig beeld van de uitvoerbaarheid van deze fase worden gegeven. Dat betekent dat voor fase 2 afzonderlijk (en onder andere) stikstofberekeningen worden uitgevoerd en nader onderzoek plaatsvindt naar het verkeer en de ontsluiting van deze fase. Met de uitkomsten en aanbevelingen uit de onderzoeken wordt in de verdere planvorming van deze fase rekening gehouden. Ten aanzien van de boomgaarden kan vermeld worden dat met de ontwikkeling van fase 1 de boomgaarden in het plangebied van deze fase worden verwijderd. De boomgaard ten oosten van het plangebied hoort bij fase 2. Dat betekent dat deze boomgaard in een later stadium wordt verwijderd, als het plan voor fase 2 is afgerond. De reactie van reclamant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
c.	De bestaande plaatsen van Voorne aan Zee (Westvoorne, Brielle, Zwartewaal, Tinte en	De reactie van reclamant wordt niet gedeeld.

	Hellevoetsluis) moeten gelijk worden behandeld betreffende sociale woningbouw, het aantal te bouwen woningen, het type woningen en de hoogte van de woningen/appartementen. Hellevoetsluis bouwt al veel buitenstedelijk in Oudenhorn. De balans is zoek.	De woningbouwlocatie Boomgaard is nodig om te kunnen voorzien in de woningbehoefte in Voorne aan Zee. Om ervoor te zorgen dat de juiste woningen worden gebouwd, zijn door de gemeente minimale eisen gesteld aan het woningbouwprogramma van projecten. Dit geldt bijvoorbeeld voor het aandeel sociale woningbouw in woningbouwprojecten dat voor de gehele gemeente geldt. Daarbij geeft de gemeente niet alleen richting aan het prijssegment van woningen, maar ook aan het type woning. Omdat de opgave voor woningbouw in Voorne aan Zee zo groot is, gebruiken we de mogelijkheden die zich voordoen om woningen te bouwen. Ook als dat buiten het bestaand stads- en dorpsgebied is, zoals het geval is in Boomgaard en Akkerranden (Oudenhorn).
d.	Waarschijnlijk zijn in Voorne aan Zee genoeg locaties te vinden waar wel binnenstedelijk kan worden gebouwd.	De reactie van reclamant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het is namelijk niet mogelijk om binnenstedelijk in de hele kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte te voorzien. Er is binnenstedelijk onvoldoende ruimte beschikbaar, vooral voor grondgebonden woningen. In de gemeente Voorne aan Zee zijn 5.080 woningen nodig, waaronder 2.000 woningen in Hellevoetsluis 2.000 (ABF Research, 2021). Een groot deel hiervan bestaat uit grondgebonden woningen. Binnenstedelijk bedraagt de harde plancapaciteit circa 500 woningen (bron: Planmonitor gemeente Voorne aan Zee, tweede kwartaal 2022). Voor onderhavige locatie hebben gemeente en provincie daarom gekozen voor de bouw van een nieuwe woonwijk.
e.	Reclamant meent dat de ontsluiting een ramp wordt. Al het verkeer moet via de Nieuweweg naar de N57. Daar komt nog het verkeer uit Kickersbloem bij. Ook komt door de nieuwbouw in Brielle nog eens een extra grote toestroom naar de N57. Reclamant vraagt of er niet nog een ontsluitingsweg moet komen om het verkeer beter te spreiden. Reclamant vraagt zich af of bij de berekening van stikstof in verband met de twee Natura	De reactie van reclamant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Allereerst dient vermeld te worden dat in het verkeersonderzoek gebruik is gemaakt van het regionale verkeersmodel (V-MRDH versie 2.10, scenario 2032 hoog). In dit scenario wordt onder andere rekening gehouden met vastgestelde projecten zoals de realisatie van het bedrijventerrein Kickersbloem en de realisatie van de Maas-Delta verbinding (Blankenburgtunnel), zie hiervoor ook paragraaf 1.2 van het verkeersonderzoek, bijlage 12 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan. Tevens is voor Brielle

	2000-gebieden rekening is gehouden met de grote toename van verkeer op de N57 na de opening van de Blankenberg tunnel.	rekening gehouden met de bouw van 1.430 nieuwe woningen. De N57 is inderdaad druk en autonoom; ook zonder de realisatie van Boomgaard fase 1 en 2 groeit het verkeer op deze weg hier fors, namelijk met bijna 30%. Dit is voor de gemeente en de regio dan ook aanleiding om bij Rijkswaterstaat aan te dringen op maatregelen. De drukte op de N57 wordt echter niet of nauwelijks veroorzaakt door Boomgaard fase 1 en 2. Dit blijkt uit paragraaf 3.3 van het uitgevoerde verkeersonderzoek. Uit het onderzoek komt namelijk naar voren dat de realisatie van Boomgaard een additionele groei geeft van het verkeer op de N57 van 0-1% voor fase 1 en vervolgens nog 1% voor fase 2. Op de Nieuweweg veroorzaakt Boomgaard fase 1 een groei van 2% en fase 2 ook 2%. Een extra ontsluitingsweg voor Boomgaard heeft geen effect op de overbelasting van de N57. In bijlage 2 van het verkeersonderzoek is nagegaan wat de effecten zijn van een westelijke randweg. Deze zijn beperkt, omdat het voor de meeste voertuigverplaatsingen een extra omweg betekent. Een dergelijke weg draagt zodoende nauwelijks bij aan een verbeterde verkeersafwikkeling. In de stikstofberekening is gekeken naar stikstofdepositie als gevolg van het voorliggende plan op Natura 2000-gebieden. Het extra verkeer als gevolg van het voorliggende plan, dat bepaald is in het verkeersonderzoek, is als input gebruikt voor de uitgevoerde stikstofberekeningen. In de berekening is niet de aanleg en het gebruiksverkeer van de Blankenbergverbinding meegenomen. Een stikstofberekening berekent namelijk de stikstofdepositie als gevolg van een opzichzelfstaand project. Het voorliggende plan en de Blankenbergverbinding hebben geen onlosmakelijke samenhang met elkaar, waardoor deze niet samen in de berekening zijn ingevoerd. Het project Blankenburgverbinding heeft een eigen planprocedure doorlopen. In het kader van deze planprocedure is in het Tracébesluit Blankenburgverbinding (wijziging 2017) vastgelegd op welke wijze het effect van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van het Blankenburgverbinding-project specifiek wordt gecompenseerd.
--	---	--

f.	Reclamant geeft aan dat nergens staat hoe het verkeer uit de bestaande wijken Hellevoetsluis kan verlaten. Een groot deel zal via de Rijksstraatweg gaan, evenals het verkeer uit Stadsdorp. Verder vraagt reclamant zich af hoe gaat worden voorkomen dat allerlei sluipverkeer op de polderwegen en wegen binnen Hellevoetsluis gaat ontstaan. Het verkeer van en naar de N57 zal als het te druk gaat worden ook proberen om via de rotonde bij de Noorddijk binnen te komen en dan te kiezen voor de Westdijk en de polderwegen.	De reactie van reclamant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het verkeer uit de bestaande wijken verlaat Hellevoetsluis via de bestaande wegen. Wanneer ook de 2^e fase van de Boomgaard is uitgewerkt, worden de omliggende polderwegen afgesloten voor autoverkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer. Gelet op de ontsluiting van het plangebied van de 1^e fase en het wijzigen van de Voorvorseweg in het plangebied naar een langzaam verkeer route, is het niet aannemelijk dat het verkeer van de nieuwe wijk over de omliggende bestaande polderwegen zal gaan rijden.
g.	Reclamant ziet maar één juiste oplossing en dat is een ontsluitingsweg aan de westzijde achter de Grootenhoek en de scholen langs de Amnesty Internationallaan en aan de andere kant naar de Noorddijk. Op deze wijze wordt de ontsluiting naar de N57 bij de Nieuweweg ontlast en heeft men tevens een oplossing voor de chaos die nu heerst bij de Rijksstraatweg. Deze weg zal wel voor de start van de bouw moeten worden aangelegd en niet pas als alles klaar is.	De reactie van reclamant wordt niet gedeeld. Er heeft uitvoerig onderzoek plaatsgevonden naar de juiste ontsluiting van het plangebied. Zoals vermeld onder de beantwoording van punt 2e draagt een ontsluitingsweg aan de westzijde van het plangebied nauwelijks bij aan een verbeterde verkeersafwikkeling binnen Hellevoetsluis. Voor de ontwikkeling van Boomgaard fase 1 en 2 is een westelijke randweg daarnaast niet noodzakelijk. De ontwikkeling van fase 1 en fase 2 kan, zonder westelijke randweg, zonder grote verkeersknelpunten worden gerealiseerd. Dit betekent dat voor de ontwikkeling van fase 1 en fase 2 de realisatie van een westelijke randweg niet vereist is. In het verkeersonderzoek is wel onderzocht of Boomgaard fase 2 gevolgen heeft voor de aanleg van een westelijke randweg. Uitkomst is dat de ontwikkeling de aanleg van een westelijke randweg niet onmogelijk maakt. Mocht door de gemeente worden besloten om de optie van een westelijke randweg open te houden, dan zal dit als ontwerputgangspunt voor de ontwikkeling voor fase 2 kunnen worden meegenomen.
h.	Reclamant geeft aan dat de Voorvorseweg een belangrijke fietsroute wordt. Men wil dit oplossen door een aanduiding op de verbeelding toe te passen. In	De reactie van reclamant leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. Op de verbeelding is een aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – calamiteiten ontsluiting'

	de regels wordt bepaald dat ter plaatse van de aanduiding alleen een aansluiting voor langzaam verkeer en calamiteitenverkeer is toegestaan. Reclamant vindt dit een zeer vaag verhaal en vindt dat de Voorvorseweg een aanduiding fietspad moet krijgen en tevens de aanduiding doodlopende weg. Aan het einde bij de Stormweg moet een verzinkbare paal komen waarvan alleen de hulpdiensten de mogelijkheid hebben om er gebruik van te maken.	opgenomen ter plaatse van de Voorvorseweg. In de planregels is opgenomen dat ter plaatse van deze aanduiding uitsluitend een verbinding voor langzaam verkeer en calamiteiten is toegestaan, alsmede een ontsluiting voor de woning Voorvorseweg 1. Wij zijn het eens met uw reactie dat de Voorvorseweg binnen het plangebied beter als 'fietspad' kan worden aangeduid. Dit wordt aangepast op de verbeelding en in de planregels. Op deze wijze is voldoende geborgd dat dit deel van de Voorvorseweg enkel door langzaam verkeer gebruikt mag worden. Tevens is geborgd dat calamiteitenverkeer gebruik mag maken van de weg alsmede de woning Voorvorseweg 1. De aanduiding 'doodlopende weg' is daarmee niet nodig. De functie en inrichting van de Voorvorseweg in het plangebied wijzigt waarvoor een verkeersbesluit wordt opgesteld. In dit besluit zijn de concrete maatregelen benoemd die worden toegepast voor dit deel van de Voorvorseweg. Het toepassen van een verzinkbare paal of soortgelijke maatregel om ervoor te zorgen dat naast het langzaam verkeer enkel calamiteitenverkeer over dit deel van de Voorvorseweg kan rijden, wordt verder uitgewerkt in het verkeersbesluit.
i.	Reclamant geeft aan dat het regio akkoord ineens is aangepast om alles passend te krijgen. Door een oneerlijke verdeling loopt Hellevoetsluis vast. Ook eerder was er al een visie met een tekort aan woningen. Nu moet het plan worden aangepast en verdubbelt men de woningbouw in Hellevoetsluis.	Zoals eerder ook vermeld in de Nota inspraak en overleg, is in 2023 het regioakkoord woningmarktafspraken voor de regio Rotterdam geactualiseerd. Om de afspraken uit dit akkoord actueel te houden is in het akkoord afgesproken om eens per drie jaar te onderzoeken of de afspraken aangepast moeten worden. Omdat de woningbehoefte in de regio sterk is toegenomen in een nieuwe regionale woningbehoefteraming, is het regioakkoord aangepast. Daar maakt de uitbreiding van het aantal woningen in dit project onderdeel van uit.
j.	Reclamant vraagt om inzicht te krijgen in de jaarrond meting van de Boomgaard. Reclamant heeft maar 1 keer een schrijven gehad dat er in een bepaalde tijd 's-nachts mensen in de Boomgaard zouden zijn.	In het nader ecologisch onderzoek dat is uitgevoerd door Van der Helm is in bijlage 7 een overzicht opgenomen waarin alle uitgevoerde veldbezoeken zijn genoteerd. Dit ecologisch onderzoek is opgenomen als bijlage 2 van de toelichting van het bestemmingsplan.
k.	Als het plan toch doorgang vindt dan dient er vanaf het begin af	Bouwverkeer zal inderdaad over de nieuw aan te leggen weg rijden. Ook wordt een

	aan alleen bouwverkeer over de nieuw aan te leggen weg plaats te vinden. Hier verstaat reclamant ook de werknemers onder die de woningen gaan bouwen. Zij mogen niet parkeren in de bestaande wijken maar dienen te parkeren bij de bouwplaats.	alternatieve route noordwaarts via de Vingerlingseweg onderzocht. Bouwverkeer wordt niet via de Stormweg afgewikkeld. De bouwplaatsinrichting wordt zodanig ingericht dat het voor werknemers niet aantrekkelijk is om in de bestaande wijken te parkeren.
I.	In geen enkele te bouwen woning mag een open haard of iets wat schadelijke stoffen uitstoot worden geplaatst.	In de Nota inspraak is aangegeven dat het de bedoeling is van de gemeente om mee te werken aan deze opmerking. Het blijkt echter dat de gemeente niet bevoegd is om in een bestemmingsplan dat tot stand komt onder de Wet ruimtelijke ordening zoals bij Boomgaard, fase 1 het geval is, aanvullende technische eisen te stellen aan woningen met betrekking tot houtstook. Dat betekent dat in het kader van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan het verbieden van houtstook niet geregeld kan worden. Voorts kan worden vermeld dat de woningen gasloos worden gebouwd. Dat betekent dat de woningen niet afhankelijk zijn van verwarming in de vorm van een open haard. Het is dan ook niet aannemelijk dat er veel open haarden zullen worden gerealiseerd in de woningen. In het toekomstige omgevingsplan van de gemeente waarvoor de op 1 januari 2024 in werking getreden Omgevingswet geldt, kan de gemeente wel regels over houtstook opnemen. De gemeente zal de opmerking van reclamant te zijner tijd dan ook betrekking bij het opstellen van het gemeentebrede omgevingsplan.
m.	Elke woning dient een groene afscheiding te hebben, dus geen houten schuttingen.	Bij het voorliggende bestemmingsplan is een beeldkwaliteitplan opgesteld. Het beeldkwaliteitplan Beaugaard is opgenomen als bijlage 11 van de toelichting. In het beeldkwaliteitplan is als algemeen uitgangspunt opgenomen dat de afscheiding van de zij- en achtererfgrens van woningen mag bestaan uit een groene haag of een begroeide schutting. Per deelgebied zijn daarnaast aanvullende uitgangspunten opgenomen. Gelet op de uitgangspunten in het beeldkwaliteitplan wordt ingezet op groene en/of landschappelijke overgangen tussen privé en openbaar gebied en daarmee dus ook op groene erfafscheidingen. Bij de nadere uitwerking van de plannen door de ontwikkelaar wordt door de gemeente

		getoetst aan de randvoorwaarden van het beeldkwaliteitplan. De privaatrechtelijke overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar biedt daarvoor de basis. Daarnaast worden aanvragen voor een omgevingsvergunning getoetst op ruimtelijke kwaliteit aan de architectonische randvoorwaarden (welstandstoets) uit het beeldkwaliteitplan. Er moet echter wel worden opgemerkt dat van rijkswege er echter enkele bouwwerken vergunningvrij mogelijk zijn (vooral op het achtererf) die een gemeente met een bestemmingsplan niet kan uitsluiten.
n.	Het nieuwe project wordt gebouwd tegen een deel van Hellevoetsluis waar al heel veel bestaande sociale woningbouw is. Dit had kunnen worden voorkomen door bij alle nieuwbouw die de laatste tijd is gebouwd, ook sociale woningbouw toe te passen. Reclamant heeft de gemeente daarop gewezen.	De provincie Zuid-Holland schrijft in haar omgevingsverordening voor dat bij stedelijke ontwikkelingen in voldoende sociale huurwoningen moet worden voorzien. Er is in de regio een grote behoefte aan betaalbare woningen. In het Regioakkoord Nieuwe Woningmarktafspraken Regio Rotterdam (januari 2023) is hierover afgesproken dat de gemeente Voorne aan Zee tot 2030 circa 32% van haar nieuwbouw in de sociale sector realiseert. Het percentage mag per project verschillen. Gedeputeerde staten heeft de regio opgeroepen om in de komende periode actie te ondernemen op het verhogen van het aandeel sociaal/middelduur. Het is daarbij niet de bedoeling om bestaande vastgelegde afspraken teniet te doen, maar deze kunnen mogelijk wel worden bijgesteld. Over de Boomgaard fase 1 zijn al eerder afspraken gemaakt, uitgaande van 16,7% sociaal (60 van de 360 woningen). Deze bestaande afspraak wordt gerespecteerd. De ontwikkelaar, de gemeente en de provincie hebben afgesproken dat vanaf fase 2 minimaal 30% sociale woningbouw gerealiseerd wordt.
o.	Reclamant geeft aan dat men nu ineens wil beginnen met bouwen in de Boomgaard. Reclamant vraagt zich af hoe deze mensen, als hun huizen klaar zijn, de wijk uit komen. Rijden zij dan over de bouwweg die waarschijnlijk volop in gebruik is naar de rotonde van de Rijksstraatweg/Nelson	In het begin zal inderdaad sprake zijn van een gecombineerde weg waarover het bouwverkeer en bestemmingsverkeer van de Boomgaard fase 1 rijdt. De weg wordt zodanig ingericht dat sprake is van een veilige verkeerssituatie. Er wordt niet begonnen met het bouwen van woningen zo dicht mogelijk bij de rotonde, het is logischer om te beginnen in het zuidelijke deel van het plangebied en vanuit daar verder

	Mandelalaan? Met andere woorden, er moet met de bouw begonnen worden zo dicht mogelijk bij de rotonde.	door te werken richting de nieuwe ontsluitingsweg. Op deze wijze wordt voorkomen dat het bouwverkeer meerdere keren langs de nieuw gebouwde woningen rijdt.
p.	Sociale bouw moet evenredig over Voorne aan Zee worden verdeeld. Het kan niet zo zijn dat Westvoorne zich blijft onttrekken aan de opdracht van sociale bouw.	De reactie van reclamant wordt niet gedeeld. Voor de beantwoording van dit punt wordt verwezen naar de reactie op punt 2c.
q.	Graag als alles doorgaat tegenover de bestaande bouw langs de Stormweg een overeenkomstige bouw in de Boomgaard. Er moet geen groot verschil ontstaan in de overgang naar de bestaande wijk. Dus geen rijwoningen tegenover, maar vrijstaande of patio-woningen, zelfde type woningen als de bestaande woningen aan de Stormweg, vrijstaand of geschakelde laagbouw. Eventueel is ook een seniorenhof een optie. Het ontwikkelteam de Boomgaard schrijft zelf in een uitleg dat rekening wordt gehouden met een bouwstijl die past bij het landelijk karakter van de wijk en de omgeving. Langs de volkstuinen kunnen dan eventueel rijwoningen worden gebouwd. Aan de andere kant van de boerderij zouden rijwoningen of twee-onder-1-kap woningen kunnen worden gebouwd. Op deze wijze heb je minder te maken met de bestaande bouw.	De reactie van reclamant wordt niet gedeeld. Zoals al eerder vermeld in de Nota inspraak en overleg wordt een groene rand voorzien tussen de bestaande woningen en de nieuwe wijk. Deze groene rand is geborgd in het voorliggende bestemmingsplan door middel van het toekennen van de bestemming 'Groen'. Daarmee wordt ingezet op het vervangen en versterken van de huidige windsingel. De groene singel langs de Stormweg wordt in overleg met de bewoners vormgegeven. De gevraagde aanpassing, het voorschrijven van specifieke woningbouw (zoals vrijstaande woningen) wordt niet verwerkt in het voorliggende bestemmingsplan. Gelet op het type woningen dat in de omgeving van het plangebied voorkomt en door het toepassen van een groene windsingel zijn rijwoningen op deze locatie juist ook goed denkbaar. Appartementen zijn ter plaatse overigens niet mogelijk, in het bestemmingsplan is daartoe een duidelijke zone aangewezen.
r.	Het mag niet zo zijn dat de bewoners van de Stormweg, die een landelijk zicht hadden op de pruimen boomgaard, straks tegen een stenen wand van rijwoningen aankijken en nieuwe bewoners straks nergens last van hebben. Zij maken echter wel zelf de keus, maar wij kunnen dat niet omdat wij er al wonen.	De reactie van reclamant wordt niet gedeeld, zie de beantwoording onder punt 2q.

s.	Reclamant geeft aan dat er bijna geen informatie is geweest. De Omgevingswet is volledig genegeerd. Ook de participatie van bewoners is volledig teniet gedaan door de wethouder en het college. Pas eind 2022 zijn wij als bewoners op nadrukkelijk verzoek van reclamant een keer uitgenodigd om een aantal zaken aan te horen. Nu wordt er ineens geschermd met de geweldige inloopavond met hoge opkomst Reclamant geeft aan dat dit geen inloopavond was, maar een avond voor mensen die wilden weten welke woningen er worden gebouwd en de prijsklasse daarvan. Tevens is niet gekeken naar de feiten die in 2009 al zijn aangeleverd door bewoners.	Er is in het kader van het voorliggende plan meerdere malen geparticipeerd, waaronder met een enquête, persoonlijke gesprekken, bewonersavonden (per (deel van een)) straat, een inloopavond voor het grote publiek in mei 2023 en schriftelijke correspondentie. Het voorliggende plan is opgesteld onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De Omgevingswet is per 1 januari 2024 in werking getreden. Lopende bestemmingsplannen, die vóór 1 januari 2024 als ontwerp ter inzage zijn gelegd, worden afgerond onder de Wro. Dit plan is vóór 1 januari 2024 als ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Dat betekent dat het plan niet getoetst wordt aan de Omgevingswet. Ten aanzien van het punt dat niet gekeken is naar de feiten die in 2009 al zijn aangeleverd door bewoners, het volgende: alle reacties die op het voorliggende bestemmingsplan zijn binnengekomen worden gezien en afgewogen. Het plan uit 2009 is op vele fronten gewijzigd. Het voorliggende plan is in procedure gebracht en eventuele opmerkingen daarop konden nu ingebracht worden. Er zijn op dit moment geen inhoudelijke aandachtspunten aangedragen waarvoor men, op basis van eerdere plannen, nog specifiek aandacht voor wilde vragen. Derhalve is hier dan verder ook geen reactie voor uitgewerkt.
t.	Er moet goed openbaar vervoer komen in de nieuwe wijk. Bij elke nieuw aan te leggen wijk is dat een vereiste, zeker in Hellevoetsluis dat helemaal dichtslibt. Dus de bus tot ver in de wijk. Men wil toch doorstroming? Dan moeten ouderen ook niet te ver hoeven lopen om bij het openbaar vervoer te komen.	Fase 1 van Boomgaard levert onvoldoende reizigers op om een buslijn in de wijk te rechtvaardigen. Voor fase 2 wordt dit echter nader onderzocht.
u.	Reclamant mist het ware verhaal over de voormalige vuilstortplaats. Toen in 2009 de bouw van de nieuwe wijk speelde werd er gezegd dat de grond bij de vuilstort gesaneerd moest worden. Nu ineens niet meer. Reclamant vraagt zich af hoe dit kan.	Aan de Ikkerseweg 2 bevindt zich een stortplaats. In het verleden zijn op de locatie diverse bodemonderzoeken uitgevoerd waaruit blijkt dat sprake is van een ernstige bodemverontreiniging. Tevens is geconstateerd dat er geen verontreiniging verspreid wordt naar de omliggende percelen. De locatie grenst aan het perceel kadastraal bekend als sectie F perceel 267. Dit perceel maakt geen onderdeel uit van het voorliggende plan maar wel van het plangebied van fase 2.

		De locatie wordt vanuit een goede ruimtelijke ordening nog nader onderzocht en er zal te zijner tijd een afweging gemaakt worden. De locatie waar sprake is van een ernstige bodemverontreiniging vormt geen belemmering voor het plan van fase 1.
v.	Tot verbazing van reclamant zijn er twee afwijkingsbevoegdheden in de planregels opgenomen. In de ogen van reclamant is dat niet juist. In allerlei stukken wordt gesproken over 360 woningen en nu bij het ontwerpbestemmingsplan worden de aantallen ineens anders.	Het klopt dat er binnen de bestemming 'Woongebied' twee afwijkingsbevoegdheden zijn opgenomen. Onder artikel 7.3.1 is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen waarmee het bevoegd gezag bij een omgevingsvergunning kan afwijken van het uitsluitend bouwen van grondgebonden woningen. Hierdoor kan er onder voorwaarden ten hoogste drie gebouwen ten behoeve van gestapelde bouw, met een maximale goot- en bouwhoogte van respectievelijk 4 en 15 meter gerealiseerd worden. In de planregels is onder artikel 7.3.2 een tweede afwijkingsbevoegdheid opgenomen waardoor het bevoegd gezag bij een omgevingsvergunning kan afwijken van het maximaal aantal woningen van 360. Hierbij kan er onder voorwaarden 5% meer woningen gerealiseerd worden, uitsluitend in de betaalbare categorie. De afwijkingsbevoegdheden vergroten de mogelijkheden voor en de kans op betaalbare woningen. De kans is hierdoor groter dat er betaalbare starterswoningen gerealiseerd worden. Bij een afwijkingsbevoegdheid wordt een nieuwe afweging gemaakt en wordt een omgevingsvergunning voor de afwijking enkel verleend mits voldaan wordt aan de opgenomen voorwaarden uit de afwijkingsregels. Zo zal onderzoek moeten aantonen dat er geen belemmeringen zijn (bijvoorbeeld verkeersonderzoek en stikstofonderzoek), moeten er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd en mag het niet zo zijn dat het karakter van het plan verandert. Het is dus geen gegeven dat er een hoger aantal woningen wordt gerealiseerd.
w.	Reclamant vindt dat de gemeente er een bijzonder nare voorlichting in het kader van het ontwerpbestemmingsplan op naleeft. Er is al het mogelijke	De reactie van reclamant wordt niet gedeeld. Het klopt dat er een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd. Tijdens deze periode kon een ieder een

gedaan om de procedures zo vaag mogelijk te houden. Dit getuigt niet van open kaart management. Eerst wordt een voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd met de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. Daarna het ontwerpbestemmingsplan en daar alleen vermelden dat je een zienswijze kan indienen en dat er daarna een definitief bestemmingsplan komt. Daarbij vermelden dat er als hier geen bezwaar tegen komt men kan gaan bouwen. De essentie wordt achterwege gelaten. Namelijk dat als er geen visie wordt ingediend over een onderdeel uit het ontwerpbestemmingsplan, je dan ook geen bezwaar meer kan maken. Veel mensen zullen denken dat hun reactie bij het voorontwerpbestemmingsplan voldoende is geweest. Dit is de reden dat reclamant alles weer opnieuw indient.	inspraakreactie indienen. Deze inspraakreacties zijn beantwoord in de Nota inspraak en overleg en daarbij is tevens aangegeven of (onderdelen van) de inspraakreacties aanleiding gaven tot aanpassing van het plan. Vervolgens is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kon een ieder een zienswijze indienen. Deze zienswijzen zijn samengevat in de voorliggende nota. Als de gemeenteraad besluit om het bestemmingsplan (al dan niet gewijzigd) vast te stellen, dan worden de stukken opnieuw ter inzage gelegd. Tijdens deze periode is het voor belanghebbenden mogelijk om beroep in te dienen. Belanghebbenden zijn sinds het Varkens in Nood-Arrest (14 januari 2021) niet meer gehouden om een zienswijze in te dienen om in beroep te gaan tegen een bestemmingsplan. Dit betekent dat zij ook beroep kunnen indienen als zij geen zienswijze naar voren hebben gebracht op het ontwerpbestemmingsplan.
Conclusie	
Het punt h uit de zienswijze leidt tot een aanpassing op de verbeelding en in de planregels. De overige punten uit de zienswijze leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.	

Nr.	Reactie	Beantwoording
3	Reclamant 3	
a.	Reclamant heeft (optredende als commissie 'RSW-veilig') in 2023 meerdere malen contact gehad met de gemeente over de veiligheid van de Rijksstraatweg. Een van de besprekpunten tijdens een gesprek was de aanleg van de Boomgaardwijk en de gevolgen daarvan voor de veiligheid en overbelasting van de Rijksstraatweg. Reclamant geeft aan dat er volgens metingen op dit moment al tussen de 10.000 en 12.000 verkeersbewegingen per dag op de Rijksstraatweg zijn,	In het verkeersonderzoek dat is opgenomen als bijlage 12 behorende bij de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan, is nagegaan wat de autonome groei betreft op het omliggende wegennetwerk. In het verkeersonderzoek is dus ook gekeken naar de groei van het verkeer op de omliggende wegen, zonder de realisatie van Boomgaard fase 1 en 2 daarin mee te nemen. Voor de Rijksstraatweg betreft de autonome groei tot 2032 12-17% (met uitzondering van de Rijksstraatweg noord, waar geen autonome groei wordt verwacht). De realisatie van fase 1 van de Boomgaard zorgt voor een verkeerstoename van 4 tot 5% op de

	waarvan 1.500 snelheidsovertredingen. Met de komst van de Boomgaard zullen deze aantallen nog meer toenemen.	Rijksstraatweg. De effecten van de realisatie van het voorliggende plan zijn daarmee beperkt.
b.	In de informatiebrief vanuit de gemeente over de bouw van de Boomgaardwijk wordt vermeld dat het ontwerpbestemmingsplan wordt aangevuld met een aantal onderzoeken, waaronder een verkeersonderzoek. Reclamant is benieuwd of er inmiddels een impactanalyse is gemaakt en wat de uitkomst daarvan is.	Het klopt inderdaad dat het ontwerpbestemmingsplan is aangevuld met een verkeersonderzoek. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 12 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan dat als zodanig is gepubliceerd en ter visie heeft gelegen. De uitkomsten van dit onderzoek zijn tevens opgenomen in paragraaf 4.5 van de toelichting.
c.	Reclamant vraagt zich af of er door B&W is nagedacht over de gezondheid van de bewoners van de Rijksstraatweg wanneer de verkeersdrukke door de aanleg van de Boomgaard nog meer gaat toenemen. Dit in verband met uitlaatgassen en fijnstof.	De bijdrage van het aantal vervoersbewegingen op de Rijksstraatweg als gevolg van het voorliggende plan is, zoals ook aangegeven bij de reactie op punt 3a, beperkt. Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling van maximaal 360 woningen mogelijk. Dit aantal valt onder de grens van 1.500 woningen uit het Besluit niet in betekende mate en is daarmee vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het plan draagt niet in betekende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Volledigheidshalve kan worden opgemerkt dat op basis van de CILMK-monitoringstool 2022 de concentraties stikstofdioxide en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) langs de Rijksstraatweg in zowel 2020 als 2030 ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden vallen.
d.	Reclamant vraagt zich af of er door B&W is nagedacht langs welke route het zware bouwverkeer naar de bouwplaats geleid zal worden. Tijdens de bouw van de Acapellawijk kwam al het zware bouwverkeer over de Rijksstraatweg. Dit zorgde voor enorm gevaarlijke situaties op de weg, maar ook voor ernstige trillingen, terwijl de meeste huizen niet onderheid zijn.	Het onderdeel bouwverkeer heeft geen betrekking op het bestemmingsplan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure (dus de bestemmingsplanprocedure) in beginsel niet aan de orde komen. Wij begrijpen echter uw zorgen rondom het bouwverkeer en daarom hebben wij met de ontwikkelaar afgesproken dat aan de bouwers voor de Boomgaard fase 1 de route via de Nelson Mandelalaan wordt voorgeschreven. De Nelson Mandelalaan is voor het bouwverkeer de meest voor de hand liggende route. Er wordt ingezet op een bewegwijzeringsplan. Dit plan wordt nog nader uitgewerkt.

		De ontwikkelaar zet zich zoveel mogelijk in om overlast tijdens de bouwfase voor de omgeving te beperken. Daarom wordt deze route contractueel met de betrokken bouwbedrijven vastgelegd. Verder kan vermeld worden dat er momenteel onderzocht wordt of een aanvullende bouwroute via de Vingerlingseweg ingezet kan worden. Indien hiervan gebruik gemaakt kan worden zal het bouwverkeer nog minder aanleiding hebben om over de Rijksstraatweg Noord te rijden.
Conclusie		
De punten uit de zienswijze leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

Nr.	Reactie	Beantwoording
4.	Reclamant 4	
a.	Reclamant is blij met het feit dat in de definitieve situatie geen doorgaand verkeer vanuit de nieuwe woonwijk over de Stormweg zal gaan, anders dan voetgangers, fietsers en calamiteitenverkeer. Reclamant verzoekt dit uitgangspunt niet te heroverwegen en in de definitieve situatie als zodanig te realiseren.	Het deel van de Voorvorseweg dat door het plangebied loopt wordt met het voorliggende bestemmingsplan gewijzigd naar een langzaam verkeerroute. Het doorgaande verkeer vanuit de nieuwe woonwijk wordt ontsloten via een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg die aantakt op de rotonde van de Rijksstraatweg ter hoogte van de Nelson Mandelalaan. Dit uitgangspunt wordt niet aangepast. De reactie van reclamant wordt dan ook ter kennisneming aangenomen.
Conclusie		
Het punt uit de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.		

Nr.	Reactie	Beantwoording
5	Reclamant 5 t/m 11	
a.	Reclamant geeft aan dat het stuk Rijksstraatweg waar zij wonen al zwaar belast is door veel (toenemend) verkeer en dito vrachtverkeer. Een verdere toename van het verkeer in het algemeen, maar ook door het zware vrachtverkeer is voor reclamant uit den boze en zal met grote waarschijnlijkheid ook leiden tot geluidsnormen die in de woningen ver overschreven worden, nog maar te zwijgen over de structurele schade die aan de huizen toegebracht kan worden. En dan heeft reclamant het nog niet eens over de gevaren van de verkeersdrukke (met vaak veel te	Het noordelijke stuk van de Rijksstraatweg, ten zuiden van de Provinciale weg, is een gebiedsontsluitingsweg. Dat betekent dat deze weg een verkeersfunctie heeft. Op basis van het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 12 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat voor dit deel van de Rijksstraatweg autonoom geen groei wordt verwacht. Dat betekent dat, zonder de realisatie van Boomgaard fase 1 en fase 2 mee te nemen, er geen sprake is van een toename van het aantal verkeersbewegingen over dit deel van de Rijksstraatweg tot 2032. Boomgaard fase 1 zorgt voor een toename van 5%, daarmee verandert de

	hard rijdende auto's en motoren), het zware verkeer gemixt met voetgangers en fietsers op een verzakt en smal fietspad.	verkeersbelasting als gevolg van het voorliggende plan niet fundamenteel. Uw zorgen omtrent uw woonsituatie en de leefbaarheid zijn echter begrijpelijk. Wij staan op het standpunt dat met de realisatie van de Boomgaard er een acceptabele verkeerssituatie ontstaat omdat het autoverkeer grotendeels via de Nelson Mandelalaan gaat rijden. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan worden dan ook geen maatregelen aan de Rijksstraatweg Noord voorgesteld. De functie, het gebruik en de vormgeving van de Rijksstraatweg Noord is echter een punt van aandacht en komt dan ook aan de orde in de op te stellen Mobiliteitsvisie van de gemeente. De door u aangedragen oplossingen verderop in uw zienswijze willen wij graag met u bespreken om met u na te gaan welke maatregelen passen op de Rijksstraatweg Noord en welke haalbaar en effectief kunnen zijn. Wij blijven dan ook graag met u in overleg en betrekken u graag proactief bij het uitwerken van maatregelen.
b.	Recent is er vanuit de gemeente al een saneringstraject wegverkeerslawaaï afgerond om zorg te dragen dat de leefbaarheid in de woningen aan de gestelde normen voldoet. Na afronden hiervan voldoen de meeste huizen wel aan de normen, maar in de meeste gevallen ook maar net (vaak op enkele tienden dB). Los van deze geluidsnormen geeft reclamant aan dat er veel zwaar bouw- en landbouwverkeer langs de huizen rijdt. Hiervoor gelden geen normen, maar de overlast hiervan is aanzienlijk. Niet alleen zijn de trillingen van dit verkeer door de woningen overal te voelen, maar ook de met dit verkeer paar gaande drukgolven hebben grote invloed op de huizen (waarvan de meeste met hun gevel op minder dan 1 meter van de weg staan).	Zie voor dit punt de beantwoording van punt 5k en punt 5l.
c.	De zorgen van reclamant concentreren zich op 2 zaken, allereerst op een toename van zwaar	Dit punt betreft een inleidende reactie van reclamant en wordt verder uiteengezet in de navolgende punten.

	verkeer tijdens de bouwfase van de nieuwe wijk. Daarnaast de toename van de verkeersdruk op permanente basis door de toegenomen verkeersbewegingen van en naar de nieuwe woonwijk.	
d.	Reclamant geeft aan dat bewoners ook rechten hebben en er een grens is bereikt aan wat bewoners van deze weg moeten verduren. De staat van de huizen is momenteel al in gevaar door het zware bouwverkeer dat langskomt. Reclamant wil daarom een verbod op bouwverkeer van plan Boomgaard over dit stuk van de Rijksstraatweg. Dus niet alleen een bewijzing (zonder sancties) en ook geen minder of meer vrijblijvende afspraken met de bouwers (zonder sancties) waar geen chauffeur zich aan houdt. Dit moet ook gelden voor grondverzet met grote tractoren en dikke bakken van 18 tot 40 ton die dan zeker niet agrarisch bezig zijn. Mocht er in verband met bouwrijp maken een gronddepot nodig zijn, dan is dit wenselijk bij het bouwterrein of elders oostelijk, maar grondtransport over de Rijksstraatweg is dan ook ongewenst en moet worden uitgesloten.	De reactie van reclamant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Het onderdeel bouwverkeer heeft geen betrekking op het bestemmingsplan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure (dus de bestemmingsplanprocedure) niet aan de orde komen. Wij begrijpen echter uw zorgen rondom het bouwverkeer en daarom hebben wij met de ontwikkelaar afgesproken dat aan de bouwers voor de Boomgaard fase 1 de route via de Nelson Mandelalaan wordt voorgeschreven. De Nelson Mandelalaan is voor het bouwverkeer de meest voor de hand liggende route. Er wordt ingezet op een bewegwijzeringsplan. Dit plan wordt nog nader uitgewerkt. De ontwikkelaar zet zich in om overlast tijdens de bouwfase voor de omgeving te beperken. Daarom wordt deze route contractueel met de betrokken bouwbedrijven vastgelegd. Met bovengenoemde maatregelen verwachten wij geen bouwverkeer via de Rijksstraatweg. Een verbod op bouwverkeer over een stuk van de Rijksstraatweg achten wij niet controleerbaar en handhaafbaar. Voor de politie is het niet duidelijk welk bouwverkeer specifiek ten behoeve van het plan Boomgaard rijdt en welke voertuigen rijden ten behoeve van ander vracht- of bouwverkeer. Verder kan vermeld worden dat er momenteel onderzocht wordt of een aanvullende bouwroute via de Vingerlingseweg ingezet kan worden. Indien hiervan gebruik gemaakt kan worden zal het bouwverkeer nog minder aanleiding hebben om over de Rijksstraatweg Noord te rijden.

		Mocht er een gronddepot nodig zijn in verband met het bouwrijp maken van de locatie, dan zal de locatie voor het gronddepot zodanig gekozen worden dat overlast voor de omgeving beperkt wordt.
e.	In het ontwerpbestemmingsplan worden geen specifieke en/of dwingende maatregelen getroffen om overlast als gevolg van het bouwverkeer te vermijden ofwel te reduceren. Op pagina 6 van het ontwerpbestemmingsplan wordt opgemerkt dat <i>‘Voor het bouwverkeer is de route Nieuweweg-Mandelalaan – Verlengde Mandelalaan de geëigende route. Dit verkeer wordt gestimuleerd om deze route te nemen. Mocht het nodig zijn dan kunnen hier aanvullende maatregelen worden genomen’.</i> Reclamant geeft aan dat zoals hiervoor gesteld betekent dat de gemeente geen maatregelen treft en kennelijk denkt dat het geciteerde vanzelf geschiedt. Iets stimuleren zonder maatregelen is niet geloofwaardig en daarmee geeft de gemeente een verkeerde voorstelling van zaken.	Uw reactie wordt niet gedeeld. Zie de beantwoording bij punt 5d.
f.	Ook op bladzijde 6 van de nota wordt opgemerkt dat bouwverkeer (bouwlogistiek) geen onderwerp zou zijn voor in een bestemmingsplan. Wie bepaalt dat? Staat dat ergens in een wet of andere vorm van regelgeving? Reclamant geeft aan dat we hier te maken hebben met de dynamiek met andere stadsgedeelten al dan niet tijdelijk of langtijdelijk maar wel ingrijpend. Wat is dan Ruimtelijke Ordening in het kader waarvan bestemmingsplannen worden gemaakt? Een definitie van Ruimtelijke Ordening is: <i>het proces waarbij met een groot aantal regels de leefruimte planmatig wordt benut en ingericht waarbij rekening wordt gehouden met individuele en gemeenschappelijke</i>	De reactie van reclamant leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Zoals ook vermeld in de reactie op punt 5d heeft het onderdeel bouwverkeer geen betrekking op het bestemmingsplan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure (dus de bestemmingsplanprocedure) niet aan de orde komen. Dat betekent dus dat de aspecten rondom het bouwverkeer geen onderdeel uitmaken van deze procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan. Hierover zijn door de afdeling bestuursrecht van de Raad van State in het verleden ook uitspraken gedaan die dit onderschrijven. Zie hiervoor bijvoorbeeld r.o. 2.11 van de uitspraak van de Afdeling van 1 juni 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ7419 en r.o. 7.3 van de uitspraak van de afdeling van 19 augustus 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1983.

	<i>belangen, kortweg het zo goed mogelijk aan elkaar aanpassen van samenleving en ruimte.</i> Er is een link en een wisselwerking tussen de nieuw te bouwen wijk en bestaande bouw. De nieuwbouw zal enige jaren in beslag nemen. Dat rechtvaardigt of maakt het zelfs noodzakelijk bouwverkeer/bouwlogistiek in het bestemmingsplan op te nemen.	Omdat we overlast voor omwonenden zo veel mogelijk willen voorkomen is er echter nadrukkelijk aandacht voor het bouwverkeer en daarom zijn er voor de uitvoeringsfase afspraken gemaakt met de ontwikkelaar om ervoor te zorgen dat overlast van bouwverkeer beperkt wordt, zie hiervoor ook de beantwoording onder punt 5d.
g.	Reclamant stelt voor om de BLVC methode toe te passen voor het voorliggende plan, maar ook voor toekomstige nieuwbouwprojecten in Voorne aan Zee om daarmee de hinder voor omwonenden te beperken. Eén van de zaken welke reclamant via BLVC.nl te weten is gekomen, is dat het zeer goed mogelijk is om middels een verkeersbesluit verbodsbord te plaatsen, ook op een doorgaande weg. Hierbij is het uiteraard wel van belang dat er een alternatieve route beschikbaar is (wat in dit geval zo is middels de Nelson Mandelalaan naar de N57 of Kanaalweg). Hiernaast geeft BLVC ook aan dat het heel redelijk en billijk zou zijn als de gemeente een trilling meter op onze woningen zouden plaatsen, zodat ook gemeten kan worden wat voor trillingen er door het verkeer (bouwverkeer, agrarisch en gewoon verkeer) veroorzaakt worden. Daarnaast komt het ook heel veelvuldig voor dat er verkeerstellingen worden gedaan, zodat er de conflicterende gegevens uit de verkeersrapporten gestaafd kunnen worden aan geverifieerde meetgegevens. Als laatste zou de gemeente ook nog kunnen denken aan het plaatsen van een camera, om daarmee vast te leggen wat	Zoals ook vermeld in de reactie op punt 5d en 5f heeft het onderdeel bouwverkeer geen betrekking op het bestemmingsplan zelf maar op de uitvoering daarvan. Aspecten rondom het bouwverkeer maken geen onderdeel uit van deze procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan. Omdat we overlast voor omwonenden zo veel mogelijk willen voorkomen is er echter nadrukkelijk aandacht voor het bouwverkeer en daarom zijn er voor de uitvoeringsfase afspraken gemaakt met de ontwikkelaar om ervoor te zorgen dat overlast van bouwverkeer beperkt wordt, zie hiervoor ook de beantwoording onder punt 5d. Als gemeente hanteren wij een bouwveiligheidsplan en niet het door reclamant aangehaalde BLVC-plan. Een bouwveiligheidsplan is echter vergelijkbaar met een BLVC-plan. Het aanwijzen van een route voor bouwverkeer kan dan ook onderdeel zijn van dit plan. Ook kan het monitoren van trillingen, zoals aangehaald door reclamant, onderdeel zijn van een bouwveiligheidsplan, dit deel van de Rijksstraatweg is echter geen onderdeel van de voorgeschreven bouwroute.

	voor verkeer er nu rijdt, en wat dit veroorzaakt.	
h.	De zorgen van reclamant gaan daarnaast ook uit naar de toename van het verkeer na oplevering van de nieuwe wijk. Er wordt met verschillende gerefereerde onderzoeken geen duidelijkheid gegeven in de toename van verkeer als gevolg van het planvoornemen (fase 1 en fase 2). In het verkeersonderzoek wordt zonder enige onderbouwing geconcludeerd dat de zogenaamde autonome groei van het verkeer op ons deel van de Rijksweg (Rijksweg-N) -100 verkeersbewegingen zou zijn. Als we hierbij kijken naar de toename van het verkeer langs onze huizen in de afgelopen jaren is dit een absurde aanname welke uiterst ongeloofwaardig is. Zeker zonder enige vorm van maatregelen. Daarnaast zien we dat de verkeerstoename "autonome" groei 2040 gelijk wordt gesteld aan die van 2032, wederom een ongeloofwaardige aanname.	In het verkeersonderzoek dat is opgenomen als bijlage 12 behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan wordt inderdaad aangegeven dat de autonome groei van het verkeer over de Rijksweg Noord afneemt. Deze onderbouwing is gebaseerd op het verkeersmodel dat door de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (hierna MRDH) is vastgesteld als instrument om in dergelijke situaties de verkeerseffecten te bepalen. In dit model is de verkeersgeneratie geijkt op basis van daadwerkelijke tellingen op het lokale wegennetwerk. In het verkeersmodel wordt gebruikt gemaakt van de Welvaart en leefomgeving (hierna WLO)scenario's van het centraal planbureau voor de leefomgeving (hierna CBP). WLO- scenario's zijn de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland. Voor het verkeersmodel is als scenario het hoge scenario gehanteerd. Dit scenario combineert een relatief hoge bevolkingsgroei met een hoge economische groei. Het verkeersmodel gebruikt daarnaast als input de opgaven van de overheden voor de verwachte ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Voor de Rijksweg Noord is een geringe afname van het verkeer terug te herleiden naar de volgende ontwikkelingen: • het terugbrengen van de snelheid op de Rijksweg rond Nieuwenhoorn van 50 km/h naar 30 km/h; • en het terugbrengen van de snelheid op de Provinciale weg en Noorddijk van 80 m/h naar 60 km/h. Door deze ontwikkelingen duurt de route via de Rijksweg Noord langer en is deze route minder aantrekkelijk. Ten aanzien van de opmerking over het gelijkstellen van de autonome groei in 2040 aan die van 2032 kan het volgende worden vermeld. In het verkeersmodel is er in de

		omgeving van Hellevoetsluis in 2040 inderdaad vrijwel evenveel verkeer als in 2030. Dit is een gevolg van de beleidskeuzes in het WLO van het CBP en omdat er in deze periode geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn opgenomen in Hellevoetsluis.
i.	In het verkeersrapport wordt onder het kopje 'verkeersgeneratie' benoemd dat er met 4,0 – 4,5 autoritten per woning per etmaal moet worden gerekend (dus gemiddeld 4,3). Reclamant geeft aan dat dit voor fase 1 (360 woningen x 4,3) = 1548 mvt/per etmaal zijn en voor fase 2 (700 woningen x 4,30 = 3010 mvt/per etmaal zijn. In totaal bedraagt dit 4558 mvt/per etmaal voor fase 1 en fase 2. In het rapport wordt echter vervolgens gerekend met 1400 autoritten als gevolg van fase 1 (3,8 autorit/woning) en 2500 als gevolg van fase 2 (3,5 /woning), totaal 3900 fase 1+2. Het rapport spreekt zichzelf hierin tegen en op deze wijze wordt de verkeersintensiteit gebagatelliseerd en daarmee ook de directe gevolgen, zoals geluid en trillingen. Kortom qua verkeersbewegingen wordt een verkeerde voorstelling van zaken gegeven.	Bij de berekening wordt de verkeersgeneratie in auto's van de fase 1 en fase 2 vergeleken met de auto-intensiteit op de Verlengde Nelson Mandelalaan. Dat is niet terecht, aangezien het plan Boomgaard ook interne verplaatsingen kent en dat is vooral het geval in fase 2, als er de nodige voorzieningen worden opgenomen in dit plangebied. Daardoor is er sprake van autoritten die intern plaatsvinden (dus binnen het plangebied, bijvoorbeeld tussen woningen en een school of voorzieningen zoals een supermarkt) en die daarmee niet op de Verlengde Nelson-Mandelalaan rijden.
j.	Verder valt reclamant op dat de verkeerstoename op het deel van de Rijksweg-N tgv Boomgaard fase I (360 woningen) 300 verkeersbewegingen betreft (1 : 1,2) en dat fase 2 (700 woningen) slechts resulteert in een toename van 400 verkeersbewegingen (1 : 4). Ook dit is niet geloofwaardig. Waarom zou er in fase 2 een veel kleinere verkeerstoename zijn dan in fase 1?	Zie voor dit punt de beantwoording van punt 5i.

	Hier wordt geen enkele onderbouwing voor teruggevonden.	
k.	Als laatste valt op dat er in het rapport slechts 1 criterium, namelijk autoritten/verkeer gebruikt wordt, en er geen onderscheid gemaakt wordt tussen personenauto's, zware vrachtwagens, tractoren met 40 tons aanhangers, motorfietsen en dergelijke. Terwijl dit van grote invloed is op de leefbaarheid. De één veroorzaakt zware trillingen en daarmee schade, terwijl de ander zeer veel geluidsoverlast veroorzaakt. Dit onderscheidt dient inzichtelijk gemaakt te worden, zodat ook duidelijk wordt wat de gevolgen hiervan zijn en welke preventieve maatregelen dienen te worden getroffen.	De nieuwe ontwikkeling veroorzaakt een toename aan verkeer die de verkeersgeneratie van het plan wordt genoemd. Deze verkeersgeneratie is input voor het onderzoek naar wegverkeerslawaaï. Hierbij wordt de verkeersgeneratie omgerekend naar het verwachte aandeel dat in de dag- avond en nachtperiode van het wegennet gebruikt maakt. Dit wordt de etmaalverdeling genoemd. Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt naar voertuigcategorieën (lichte motorvoertuigen, middelzware en zware motorvoertuigen) in deze periodes. De geluidberekening houdt daarmee rekening met verschillende voertuigsoorten. Ten aanzien van trillingen kan vermeld worden dat de verkeerstoename als gevolg van het plan voor een groot deel bestaat uit lichte motorvoertuigen van de toekomstige bewoners. Het is niet aannemelijk dat er als de woonwijk er is zware tractoren met aanhangers vanuit het plangebied de bestaande wegen op rijden. Voor zover er sprake kan zijn van trillingen geldt dat er geen wettelijke normen of vereisten zijn. Wel zijn er publicaties van de SBR (Stichting Bouw Research) omtrent hinder door (verkeers)trillingen of schade. De richt-/grenswaarden uit deze publicaties zijn in hoofdzaak gebaseerd op de maximale trillingssterkte (V_{max}) die een voertuig kan veroorzaken. In tweede instantie wordt gekeken naar een gemiddelde waarde (in de hinderbeoordeling). Vanwege het feit dat het betreffende deel van de Rijksweg al een intensiteit (autonoom) heeft van ca. 6.000 mvt/etmaal en de ontwikkeling daar niet meer dan 5% aan toevoegt, zal betekenen dat het extra verkeer geen invloed zal hebben op de maximale trillingssterkte die nu al kan optreden door zwaar verkeer. Ten aanzien van trillingen en geluidhinder als gevolg van motorvoertuigen tijdens de bouwphase kan het volgende worden vermeld. We sturen door de voorgestelde

		maatregelen onder punt 5d en 5f erop dat het bouwverkeer gedurende de bouwfase niet via de Rijksstraatweg van- en naar het plangebied rijdt.																					
I.	De toenemende verkeersdruk zal met name gevolgen hebben voor de geluidbelasting op onze woningen. Vanwege de nu al veel te hoge geluidbelasting (zie onderstaande tabel) is een aantal van onze woningen de afgelopen jaren door de gemeente Hellevoetsluis meegenomen in een project sanering wegverkeerlawaaï, waarna geluidswerende maatregelen zijn getroffen in en aan de betreffende woningen. Het is absoluut onwenselijk nu wederom de grenzen van het acceptabele op te zoeken zonder aanpassingen aan de weg en/of de verkeerssnelheid en een toename van de hoeveelheid verkeer (met de daarbij horende trillingen en lawaai) over ons uit te storten. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rekenresultaten situatie 2026 Tj Woning</th><th>Bron Hoogte [m]</th><th>Geluidbelasting 2026 Excl. aftrek 110g Wgh Incl</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01 Rijksstraatweg 254 Rijksstraatweg</td><td>1,5; 4,5</td><td>64</td></tr> <tr> <td>02 Rijksstraatweg 252 Rijksstraatweg</td><td>1,5; 4,5</td><td>65</td></tr> <tr> <td>03 Rijksstraatweg 250 Rijksstraatweg</td><td>1,5; 4,5</td><td>65</td></tr> <tr> <td>04 Rijksstraatweg 248 Rijksstraatweg</td><td>1,5; 4,5</td><td>67; 66</td></tr> <tr> <td>05 Rijksstraatweg 246 Rijksstraatweg</td><td>1,5; 4,5</td><td>67</td></tr> <tr> <td>06 Rijksstraatweg 244 Rijksstraatweg</td><td>1,5; 4,5</td><td>67</td></tr> </tbody> </table>	Rekenresultaten situatie 2026 Tj Woning	Bron Hoogte [m]	Geluidbelasting 2026 Excl. aftrek 110g Wgh Incl	01 Rijksstraatweg 254 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	64	02 Rijksstraatweg 252 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	65	03 Rijksstraatweg 250 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	65	04 Rijksstraatweg 248 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	67; 66	05 Rijksstraatweg 246 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	67	06 Rijksstraatweg 244 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	67	We begrijpen uw zorg en begrijpen dat er saneringsmaatregelen aan uw woningen zijn genomen. Het traject van geluid sanering door wegverkeerlawaaï staat los van de nieuwe ontwikkeling Boomgaard en de eventuele gevolgen hiervan voor de geluidbelasting op uw woningen. Feit is dat de ontwikkeling van Boomgaard fase 1 en fase 2 zal zorgen voor een geringe verkeerstoename op de Rijksstraatweg Noord. Uw woningen zijn gelegen op het deel van de Rijksstraatweg ten noorden van de Nelson Mandelalaan. De geringe verkeerstoename zal effect hebben op de hoogte van de geluidbelasting op uw woningen. Van belang is om te weten of deze geluidtoename aanvaardbaar is. Dit is in het rapport onderzocht. De toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van de Boomgaard fase 1 en fase 2 bedraagt op de Rijksstraatweg noord in totaal 12% (planeffect fase 1 is 5%, planeffect fase 2 is 7%) ten opzichte van de autonome verkeersintensiteit. Een vuistregel in de geluidssystematiek is dat de geluidtoename aanvaardbaar is als de toename van het verkeer lager is dan 40% ten opzichte van de situatie zonder ontwikkeling in datzelfde jaar. Dit is het geval.
Rekenresultaten situatie 2026 Tj Woning	Bron Hoogte [m]	Geluidbelasting 2026 Excl. aftrek 110g Wgh Incl																					
01 Rijksstraatweg 254 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	64																					
02 Rijksstraatweg 252 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	65																					
03 Rijksstraatweg 250 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	65																					
04 Rijksstraatweg 248 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	67; 66																					
05 Rijksstraatweg 246 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	67																					
06 Rijksstraatweg 244 Rijksstraatweg	1,5; 4,5	67																					
m.	Graag refereert reclamant hierbij ook naar verkeersmetingen welke zijn uitgevoerd op verzoek van de commissie "Rijksstraatweg veilig". Uit die metingen blijkt dat er tussen de 10.000 en 12.000 verkeersbewegingen per dag zijn op de Rijksstraatweg, aantallen die haaks staan op de aantallen zoals genoemd in de onderzoeken bij het ontwerp bestemmingsplan, of de	De verkeersgegevens die aan het geluidonderzoek ten grondslag liggen zijn gebaseerd op het aangeleverde verkeersmodel van Goudappel. In dit model is de verkeersgeneratie geijkt op basis van daadwerkelijke tellingen op het lokale wegennetwerk.																					

	aantallen zoals deze eerder zijn aangenomen voor het project sanering verkeerslawaaï. Dit deel van de Rijksstraatweg voldoet nog steeds niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar zelfs niet aan de maximale ontheffingswaarde van 53/58 dB. De geluidskwaliteit ter plaatse is ronduit slecht tot zeer slecht.	In het onderzoek zijn de nieuwe woningen in Boomgaard getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Voor de bestaande woningen langs de Rijksstraatweg is geen wettelijk toetsingsgrond bij een ontwikkeling van nieuwe woningen. De woningen langs de Rijksstraatweg worden aangemerkt als een bestaande situatie. Om toch de consequenties van de ontwikkeling inzichtelijk te maken voor deze woningen, en dan wordt de toename van het verkeer bedoeld, is de aanvaardbaarheid van deze toename beoordeeld. Zie hiervoor de reactie bij punt 5l.
n.	Reclamant haalt een citaat aan uit het ontwerpbestemmingsplan: <i>'De Rijksstraatweg noord heeft kenmerken van een oude dijk met woningen. De woningen liggen pal op de weg. Uit overwegingen van leefbaarheid zou de verkeersintensiteit op deze weg beperkt moeten worden. Het intensiteitsniveau op de Rijksstraatweg noord is hoog gezien het ontwerp van de weg. Dit noopt niet tot het nemen van maatregelen ten gevolge van de plannen met Beaugaard'.</i> Ondanks dat er erkend wordt dat de omstandigheden op dit deel van de Rijksstraatweg slecht zijn stelt de gemeente doodleuk: noopt niet tot het nemen van maatregelen, terwijl de verkeersintensiteit ten gevolge van de voorbereiding, aanleg (bouwverkeer) en na realisatie (verkeer) van project Boomgaard fase 1 + 2 alleen maar zal toenemen. Gezien de zeer slechte omstandigheden verzoekt reclamant dan ook om op dit gebied uitleg te geven en passende geluid reducerende, verkeer luwende en/of	Uw zorgen omtrent uw woonsituatie en de leefbaarheid zijn begrijpelijk. Wij staan op het standpunt dat met de realisatie van de Boomgaard er een acceptabele verkeerssituatie ontstaat omdat het autoverkeer grotendeels via de Nelson Mandelalaan gaat rijden. In het kader van het voorliggende bestemmingsplan worden dan ook geen maatregelen aan de Rijksstraatweg noord voorgesteld. De functie, het gebruik en de vormgeving van de Rijksstraatweg Noord is echter een punt van aandacht en komt dan ook aan de orde in de op te stellen Mobiliteitsvisie van de gemeente. De door u aangedragen oplossingen verderop in de zienswijze willen wij graag met u bespreken om met u na te gaan welke maatregelen passen op de Rijksstraatweg Noord en welke haalbaar en effectief kunnen zijn. Wij blijven dan ook graag met u in overleg en betrekken u graag proactief bij het uitwerken van maatregelen.

	snelheids- beperkende maatregelen op te nemen. Bewoners hebben aanspraak op behoud van hun goed/woning/huis en op behoud van de goede staat van hun goed/woning/huis en in die zin aanspraak op rechtsbescherming en zorgvuldigheid.	
o.	Reclamant geeft vervolgens reactie op de Nota Inspraak en Overleg. Allereerst op de reacties gegeven op insprekers 9 tot en met 15, o.a. punten A,B en C bladzijde 21 en 22. Reclamant geeft aan dat er nu al sprake is van overlast, drukte, onveiligheid op het deel Rijksstraatweg tussen de rotonde Nelson Mandelalaan en de Provinciale weg (Noorddijk). Dit stuk weg is ook een onderwerp van Openbare Orde. Er wordt te hard gereden, veel voertuigen overschrijden de decibelnorm, Er wordt niet gehandhaafd, Aanvragen voor technische preventie (snelheidspalen) worden door de gemeente niet gedaan. Wegbewijzing voor zwaar verkeer naar het bedrijvengebied (Kickersbloem I, II, III) wordt niet aangebracht. Kortom reclamant ziet geen indicatie dat de gemeentelijke overheid inspanningen verricht om de situatie te verbeteren en de orde op dat stuk weg te herstellen. Er moet dus zeker ook geen bouwverkeer bijkomen die ten gevolge van trillingen, schok- /drukgoen schade aan de woningen veroorzaken.	Zie voor de beantwoording van dit punt de beantwoording van punt 5d en 5f. Ten aanzien van uw wens naar verdere handhaving op het deel van de Rijksstraatweg tussen de rotonde Nelson Mandelalaan en de Noorddijk: uit metingen blijkt dat er niet structureel te hard wordt gereden, maar er voldoende aanleiding is om politie te vragen te handhaven op excessen zoals we ook elders doen in de gemeente. Het is ons verder niet bekend dat verkeer van en naar de Kickersbloem gebruik maakt van deze route. Op dit traject worden vrachtwagenchauffeurs geconfronteerd met een flink aantal drempels, waardoor dit geen voorkeursroute is. Ook komt deze route niet naar voren in het navigatiesysteem. Het klopt dat er geen bewegwijzing voor zwaar verkeer naar het bedrijvengebied Kickersbloem is aangebracht. De Nationale bewegwijzeringsdienst houdt regie op de bewegwijzing in Nederland en stelt kaders over bewijzing. Wij als gemeente zijn met de Nationale bewegwijzeringsdienst in gesprek geweest of de Kickersbloem bewegwijzerd mag worden vanaf de N57. Dit is niet mogelijk, alleen binnen de bebouwde kom mogen deelbestemmingen (zoals de Kickersbloem) op borden worden aangegeven. Buiten de bebouwde kom geldt dat alleen kernen zijn aangegeven.
p.	De verblijfsfunctie/leefbaarheid wordt zijdelings in het rapport genoemd, maar voornamelijk wordt gekeken naar de verkeersafwikkeling/ wegcapaciteit. Voorgestelde maatregelen om de	Zie voor de beantwoording van dit punt de beantwoording onder punt 5t.

	verblijfsfunctie te verbeteren zoals. snelheid verminderen, aanleg oversteekplaatsen, rotonde, westelijke randweg worden uitsluitend als optie/zou overwogen kunnen worden aangestipt. Concreet treft de gemeente geen maatregelen om te voorkomen dat de huidige, toch al slechte situatie Rijsstraatweg N, nog verder zal verslechteren, laat staan maatregelen ter verbetering. Wielen kun je sturen, muren niet. Reclamant geeft naar aanleiding van bladzijde 6 en 7 van de Nota Inspraak en Overleg het volgende aan. Er wordt een groot benzinepompstation gebouwd aan de Noord-Oostkant van de N. Mandelalaan nabij de rotonde Nieuweweg/N. Mandelalaan. Door te verwachten verdere stagnatie bij de rotonde Nieuweweg/N57 zal ook vrachtverkeer vanaf Bedrijfsgebied Kickersbloem I, II, II richting Goeree Overflakkee/Europoort de neiging hebben/uitwijken om de route N.Mandelalaan/Rijsstraatweg/Provincialeweg/N57 te nemen. Van dit gegeven wordt geen gewag gemaakt, alsof het niet zou bestaan. Daarnaast wordt er ook op geen enkele wijze gerefereerd naar andere bouwplannen in de gemeente en de effecten daarvan op de verkeersdruk.	
q.	Wat aan maatregelen ten behoeve van bestaande bouw in bladzijde 6/7 van de nota wordt geboden is te zwak. Er wordt een zodanige koppeling met de GEM gemaakt dat de gemeentelijke overheid daarin minder te vertellen heeft. Er wordt gesteld dat het volledig wegnemen van bouwlogistieke overlast niet kan worden	Zie voor de beantwoording van dit punt de beantwoording van punt 5d en 5f.

	gegarandeerd want er zou de komende jaren veel worden gebouwd en daar zou zwaarder bouwverkeer bij horen. Naar mening van reclamant vraagt dit juist om meer stringente overheidsmaatregelen ter bescherming van goed en bewoner en niet om mooie woorden van een commerciële projectontwikkelaar. Reclamant wilt geen beperking tot logistieke partijen die direct aan de GEM of zijn partners gelieerd zijn. Een bescherming zo lek als een mandje.	
r.	Reclamant geeft naar aanleiding van bladzijde 21 en 22, insprekers 9 tot en met 15, punten A,B en C van de Nota Inspraak en Overleg het volgende aan. Zeker het bouwverkeer is de druppel die de emmer doet overlopen ofwel de emmer die de kuip doet overlopen en dit wordt in de nota gebagatelliseerd. Reclamant wilt een krachtige overheidsmaatregel die voorkomt dat onze huizen aan barrellen worden gereden en niet iets dat alleen in handen is van een commerciële private ontwikkelaar. De woorden verkeersveiligheid en geluidshinder komen voorbij maar woonbaarheid wordt terloops aan langere termijn politiek overgelaten en dan is het kwaad inmiddels al geschied. Onderzoek concentreert zich op verkeersbewegingen maar niet op de manier waarop dit verkeer zich beweegt in snelheids- en decibel overschrijdingen en ander hufgedrag met volledige afwezigheid van enige handhaving (gassen op het vogelvrije deel van de Rijksstraatweg). En dan spreekt de nota van een zorgvuldig proces in het kader van	Zie voor de beantwoording van dit punt de beantwoording van punt 5d en 5f.

	de rechtsbescherming van de bewoner. Integendeel, gemeentelijke zorgvuldigheid en handhaving van regelgeving ontbreken op ons vogelvrije baanvak; zelfs technische preventie wordt niet gedaan of gepoogd. Planschade en nulmeting worden nog genoemd. Klassieke dooddoeners en gebeden zonder end. Voorkomen is beter dan genezen. Maar niet toch onze eigen versie van de Groningse tragedie?	
s.	In ieder geval blijft een verbod van bouwverkeer op dit deel van de Rijksstraatweg noodzakelijk en gewenst. Dergelijke verboden op "doorgaande routes" worden elders in het land reeds "toegepast (aantoonbaar voorbeelden beschikbaar) en zeker als er een alternatieve route beschikbaar is, hetgeen hier het geval is. Deze alternatieve route is N Mandelalaan-Nieuwe weg- N57, die door de Gemeente wordt aangeduid als de geëigende route. Kortom niets staat de Gemeente in de weg om dit verbod uit te vaardigen, zoals ook bevestigd is door BLVC.	Zie voor de beantwoording van dit punt de beantwoording van punt 5d en 5f.
t.	Tijdens de bouwfase (meerdere jaren) en na de realisatie van het project Boomgaard fase 1 + 2 zal de verkeersintensiteit rondom deze wijk aanzienlijk toenemen, waardoor de woonsituatie/leefbaarheid ter plaatse van de Rijksstraatweg Noord nog verder zal verslechteren als er geen maatregelen worden getroffen. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de gemeente niet voornemens is maatregelen te treffen om een verslechtering van de situatie te	Uw zorgen omtrent uw woonsituatie en de leefbaarheid zijn begrijpelijk. Wij staan op het standpunt dat met de realisatie van de Boomgaard er een acceptabele verkeerssituatie ontstaat omdat het autoverkeer grotendeels via de Nelson Mandelalaan gaat rijden. De aangedragen punten in de tabel worden hieronder beantwoord: 1. De snelheid verlagen op dit deel van de Rijksstraatweg is geen optie. Het college van burgemeester en wethouders heeft zich uitgesproken

	voorkomen. Dit is niet acceptabel, daar met eenvoudige, niet kostbare maatregelen erger kan worden voorkomen en de situatie zelfs kan worden verbeterd. Reclamant doet in dit licht een aantal voorstellen voor maatregelen: <table border="1" data-bbox="336 622 796 983"> <tr> <td>1</td><td>snellheid verminderen</td><td>eenvoudig, snel te realiseren, geringe kosten Resultaat: reductie geluidsniveau + trillingen (Tevens conform landelijk beleid)</td></tr> <tr> <td>2</td><td>stimuleren/dwingen keuze zg "geëigende route" N Mandelaweg- Nieuweweg-N57 te kiezen</td><td>eenvoudig, snel te realiseren, geringe kosten Resultaat: reductie geluidsniveau + trillingen</td></tr> <tr> <td>3</td><td>verbod bouwverkeer</td><td>eenvoudig, snel te realiseren, geringe kosten Resultaat: voorkomt verslechtering huidige situatie qua geluid + trillingen</td></tr> <tr> <td>4</td><td>wegdek voorzien van geluidsarm asfalt</td><td>betrekkelijk eenvoudig, snel te realiseren, beperkte kosten Resultaat: reductie geluidsniveau</td></tr> <tr> <td>5</td><td>aanleg Westelijke Randweg met aansluiting op de N57</td><td>de Boomgaard (fase 1 + 2) beter te ontsluiten voor Verkeer en Hulpdiensten Kostbaar, maar noodzakelijk voor uitbreidingsplannen en leefbaarheid Hellevoetsluis</td></tr> <tr> <td>6</td><td>combinatie maatregel 1 t/m 4 voor de korte termijn</td><td></td></tr> </table>	1	snellheid verminderen	eenvoudig, snel te realiseren, geringe kosten Resultaat: reductie geluidsniveau + trillingen (Tevens conform landelijk beleid)	2	stimuleren/dwingen keuze zg "geëigende route" N Mandelaweg- Nieuweweg-N57 te kiezen	eenvoudig, snel te realiseren, geringe kosten Resultaat: reductie geluidsniveau + trillingen	3	verbod bouwverkeer	eenvoudig, snel te realiseren, geringe kosten Resultaat: voorkomt verslechtering huidige situatie qua geluid + trillingen	4	wegdek voorzien van geluidsarm asfalt	betrekkelijk eenvoudig, snel te realiseren, beperkte kosten Resultaat: reductie geluidsniveau	5	aanleg Westelijke Randweg met aansluiting op de N57	de Boomgaard (fase 1 + 2) beter te ontsluiten voor Verkeer en Hulpdiensten Kostbaar, maar noodzakelijk voor uitbreidingsplannen en leefbaarheid Hellevoetsluis	6	combinatie maatregel 1 t/m 4 voor de korte termijn		tegen verlaging van maximum snelheden naar 30 km/uur op wegen waar nu een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt. Het is niet mogelijk om deze wegen, waaronder dit deel van de Rijksweg, zodanig in te richten dat de nieuwe snelheid kan worden afgedwongen. - De maatregelen genoemd onder punt 2, namelijk het stimuleren van de route Nelson Mandelaweg voor het bouwverkeer, worden uitgevoerd. Zie hiervoor ook de beantwoording bij punt 5d. - Een verbod op het bouwverkeer over dit deel van de Rijksweg achten wij niet haalbaar. Zie hiervoor ook de beantwoording bij punt 5d. - Het toepassen van geluidsarm asfalt op het wegdek leidt niet tot gewenste resultaten. Na 2 jaar is het wegdek hierdoor dusdanig versleten dat de geluidsreductie juist hoger wordt. Gelet op de korte levensduur is dit een zeer kostbare maatregel die wij als gemeente niet kunnen waarmaken. - De aanleg van een westelijke randweg is voor de Boomgaard niet noodzakelijk. Zie hiervoor ook de beantwoording bij punt 2g. De functie, het gebruik en de vormgeving van de Rijksweg Noord is, zoals ook eerder vermeld, een punt van aandacht en komt dan ook aan de orde in de op te stellen Mobiliteitsvisie van de gemeente. Wij willen graag met u in gesprek over welke maatregelen passen op de Rijksweg Noord en welke haalbaar en effectief kunnen zijn. Wij blijven dan ook graag met u in overleg en betrekken u graag proactief bij het uitwerken van maatregelen.
1	snellheid verminderen	eenvoudig, snel te realiseren, geringe kosten Resultaat: reductie geluidsniveau + trillingen (Tevens conform landelijk beleid)																		
2	stimuleren/dwingen keuze zg "geëigende route" N Mandelaweg- Nieuweweg-N57 te kiezen	eenvoudig, snel te realiseren, geringe kosten Resultaat: reductie geluidsniveau + trillingen																		
3	verbod bouwverkeer	eenvoudig, snel te realiseren, geringe kosten Resultaat: voorkomt verslechtering huidige situatie qua geluid + trillingen																		
4	wegdek voorzien van geluidsarm asfalt	betrekkelijk eenvoudig, snel te realiseren, beperkte kosten Resultaat: reductie geluidsniveau																		
5	aanleg Westelijke Randweg met aansluiting op de N57	de Boomgaard (fase 1 + 2) beter te ontsluiten voor Verkeer en Hulpdiensten Kostbaar, maar noodzakelijk voor uitbreidingsplannen en leefbaarheid Hellevoetsluis																		
6	combinatie maatregel 1 t/m 4 voor de korte termijn																			
Conclusie																				
De punten uit de zienswijze leiden niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.																				

3. NOTA VAN WIJZIGINGEN

In het bestemmingsplan zal een aantal wijzigingen worden aangebracht. Dit gebeurt naar aanleiding van die indieners van zienswijzen 1 en 2. Ook worden er enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. In dit hoofdstuk staan de wijzigingen die overgenomen worden in het vast te stellen bestemmingsplan. Als een onderdeel uit het bestemmingsplan weggehaald moet worden, is dit onderdeel in de hiernavolgende lijst ~~doorgestreepte tekst~~ weergegeven. Met *cursieve* tekst tussen aanhalingstekens is aangegeven welke onderdelen nieuw worden opgenomen.

De toelichting van het bestemmingsplan is waar nodig aangepast als gevolg van de wijzigingen op de verbeelding en de planregels. In de paragraaf Maatschappelijke uitvoerbaarheid (paragraaf 6.2 van de toelichting) is de doorlopen procedure beschreven en is een verwijzing naar deze Nota zienswijzen opgenomen.

3.1 Wijzigingen uit zienswijzen

3.1.1 Toelichting

Paragraaf 4.4 Water onderdeel Peilen

De stuw bij de Verlengde Lagelandseweg wordt verwijderd. *'De ter plaatse bestaande hoofdwatgang (H10065) wordt in verbinding gebracht met de wegsloot (W13302) en er dient een nieuwe geautomatiseerde stuw te worden aangebracht.'*

3.1.2 Planregels

Artikel 4 Verkeer

- Artikel 4.3 wordt gewijzigd naar:
Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – ~~calamiteiten-ontsluiting~~ *'fietspad'* is uitsluitend een verbinding voor langzaam verkeer en calamiteiten toegestaan alsmede een ontsluiting voor de woning Voorvorseweg 1.

3.1.3 Verbeelding

- Op de verbeelding wordt de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – calamiteiten ontsluiting' gewijzigd naar 'specifieke vorm van verkeer – fietspad'

3.2 Ambtshalve wijzigingen

3.2.1 Toelichting

Paragraaf 4.4 Water onderdeel Conclusie

- Het wettelijk vooroverleg heeft reeds plaatsgevonden. De volgende zin wordt aangepast:

~~In het kader van de watertoets en het wettelijk vooroverleg (zie paragraaf 6.1) wordt overleg gepleegd met het waterschap Hollandse Delta. De resultaten van dit overleg worden verwerkt in deze waterparagraaf.~~

'In het kader van de watertoets en het wettelijk vooroverleg (zie paragraaf 6.1) heeft overleg plaatsgevonden met het waterschap Hollandse Delta. De resultaten van dit overleg zijn verwerkt in deze waterparagraaf.'

3.2.2 Planregels

Artikel 1 Begrippen

- In artikel 1 wordt het begrip 'beeldkwaliteitplan Beugaard' opgenomen:

'Beeldkwaliteitplan Beugaard'

Het beeldkwaliteitplan Beugaard van oktober 2023 en zoals opgenomen in bijlage [11](#) van de plantoelichting;'

- In artikel 1 wordt het begrip 'veranda' opgenomen:

'Veranda'

Een bouwwerk aan de voorgevel van een woning, bestaande uit een afdak deels leunend op een eigen constructie;'

Artikel 7 Woongebied

- In artikel 7.1 lid a wordt verduidelijkt dat het aantal woningen binnen de bestemmingsvlakken met de bestemming 'Woongebied' gezamenlijk 360 woningen bedraagt:
 - a. woningen, waarbij het aantal woningen 'binnen de bestemmingsvlakken met de bestemming Woongebied gezamenlijk' ten hoogste 360 bedraagt, waarvan ten minste 60 sociale huurwoningen;
- In het beeldkwaliteitplan wordt als uitgangspunt benoemd dat veranda's aan de voorgevel van woningen mogelijk zijn. Om dit planologisch ook mogelijk te maken in het bestemmingsplan wordt in artikel 7.2.2 een nieuw sublid toegevoegd:
 - f. *'in afwijking van het hiervoor onder sub a tot en met e bepaalde, zijn voor de voorgevelrooilijn veranda's toegestaan, waarbij:*
 1. *de diepte niet meer mag bedragen dan 3 m en de bouwhoogte niet meer dan 4 m mag bedragen;*
 2. *de oppervlakte van de veranda niet meetelt in de maximale oppervlakte zoals hiervoor bepaald onder sub b en c;*
 3. *de afstand van 1 m zoals hiervoor bedoeld onder sub e niet van toepassing is op veranda's.'*
- In het bestemmingsplan wordt de bevoegdheid opgenomen voor het college om nadere eisen te stellen aan de situering en afmetingen van gebouwen indien dit noodzakelijk wordt geacht voor het verkrijgen van de juiste beeldkwaliteit. De reeds opgenomen nadere eisen regeling wordt daartoe verplaatst (van 7.6. naar 7.3.) en aangevuld:

Nadere eisen (verplaatst van 7.6 naar 7.3)

- a. *'burgemeester en wethouders kunnen overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1, onder d van de Wet ruimtelijke ordening, nadere eisen stellen met betrekking tot de situering en afmetingen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde voor zover noodzakelijk om de beeldkwaliteit die voor het betreffende deelgebied is beschreven in het Beeldkwaliteitplan Beaugaard te verkrijgen;'*
 - b. burgemeester en wethouders kunnen overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6, lid 1, onder d van de Wet ruimtelijke ordening, nadere eisen stellen met betrekking tot de plaats en afmetingen van aan- en uitbouwen, bijgebouwen, overkappingen en andere bouwwerken, voor zover nodig ter voorkoming van onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en/of bouwwerken;
 - c. parkeervoorzieningen op eigen terrein dienen daarvoor in stand te worden gelaten.
- In de planregels zijn enkele afwijkingsbevoegdheden opgenomen voor het college. Het betreft de mogelijkheid af te wijken van de regels ten behoeve van gestapelde woningen, het aantal woningen, platte daken en de hoogten bij de vrije kavels aan de Boslaan. In de beoordelingscriteria behorende bij de afwijkingsbevoegdheden worden enkele aanpassingen aangebracht. Enerzijds om gestapelde woningen (beneden-bovenwoningen) ook mogelijk te maken binnen de reguliere goot- en bouwhoogte van gebouwen en anderzijds omdat er in de beoordelingscriteria onterechte verwijzingen naar het beeldkwaliteitplan waren opgenomen. De afwijkingsbevoegdheden komen als volgt te luiden:

7.4.1 Gestapelde woningen

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 7.2.1 onder a voor de bouw van gestapelde woningen, met dien verstande dat:

- a. gestapelde woningen niet zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding- geen afwijking';
- b. *'de goot- en bouwhoogte van gebouwen voor gestapelde woningen niet meer mag bedragen dan respectievelijk 6 m en 10,5 m;*
- c. *in uitzondering op het bepaalde onder b is afwijking voor gestapelde woningen eveneens toegestaan voor :*
 - 1. *ten hoogste drie gebouwen ten behoeve van gestapelde woningen met een (grond)oppervlakte van ten hoogste 1.000 m² per gebouw, waarbij;*
 - 2. *de goothoogte ten hoogste 4 m mag bedragen;*
 - 3. *de bouwhoogte ten hoogste 15 m mag bedragen;'*
- d. wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid zoals bedoeld in artikel 14.3;
- e. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.
- ~~f. de situering van de gestapelde woningen passend is binnen de randvoorwaarden van het 'Beeldkwaliteitplan Beaugaard';~~

7.4.2 Aantal woningen

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 7.2.1 onder a voor de bouw van meer woningen, met dien verstande dat:

- a. ten hoogste 5% meer woningen zijn toegestaan;
- b. de extra woningen in de betaalbare categorie vallen;
- c. ~~afwijking niet mag leiden tot een onevenredige afname van het oppervlak aan groen, water, spelen zoals opgenomen in het 'Beeldkwaliteitplan Beaugaard'~~; (het oppervlak staat niet benoemd in het bkp)
- d. ~~afwijking uitsluitend is toegestaan indien het karakter van het plan zoals blijkt uit het 'Beeldkwaliteitplan Beaugaard' niet wordt aangetast~~; (deze is niet specifiek genoeg)
- e. voor wat betreft parkeren voldaan wordt aan het bepaalde in 14.3;
- f. uit onderzoek is gebleken dat er geen sprake is van beperkingen op gebied van milieu, verkeer en/of natuur;
- g. er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

7.4.4 Goothoogte ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van woongebied - Boslaan'

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 7.2.1 onder d voor een hogere goothoogte dan 4 m ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van woongebied-Boslaan', met dien verstande dat:

- a. bij een hoofdgebouw van 1 bouwlaag met kap, de goothoogte voor ten hoogste 50% van de omtrek van het hoofdgebouw verhoogd mag worden ten behoeve van een tweede bouwlaag onder de kap, tot ten hoogste 6 m;
- b. bij een hoofdgebouw bestaande uit ten hoogste twee bouwlagen met kap, de goothoogte ten hoogste 5 m mag bedragen;
- c. *'afwijking uitsluitend is toegestaan indien geen afbreuk wordt gedaan aan de beoogde beeldkwaliteit voor het betreffende deelgebied zoals bedoeld in de kavelpaspoorten voor de vrije kavels aan de Boslaan die in het Beeldkwaliteitplan Beaugaard zijn opgenomen.'*

Artikel 9 Waarde archeologie 1

- De verstoringsdiepte voor archeologie staat onder artikel 9.2 sub c foutief benoemd. Hier is aangegeven dat de verstoringsdiepte 130 cm beneden maaiveld is. Dit moet echter 80 cm beneden maaiveld zijn. Overigens staat onder artikel 9.4.1 en artikel 9.5.1 de verstoringsdiepte wel goed benoemd.

Artikel 9.2 sub c wordt gewijzigd naar:

- c. de bodemingreep een oppervlakte kleiner dan 200 m² heeft en/of niet dieper reikt dan ~~130~~ '80' cm beneden maaiveld.

Artikel 11 Waarde Archeologie 3

- De verstoringsdiepte voor archeologie staat onder artikel 11.2 sub c foutief benoemd. Hier is aangegeven dat de verstoringsdiepte 80 cm beneden maaiveld is. Dit moet echter 170 cm beneden maaiveld zijn.

Artikel 11.2 sub c wordt gewijzigd naar:

- c. de bodemingreep een oppervlakte kleiner dan 200 m² heeft en/of niet dieper reikt dan ~~80~~ '170' cm beneden maaiveld.

Artikel 12 Waarde Archeologie 4

- De verstoringsdiepte voor archeologie staat onder artikel 12.4.1 foutief benoemd. Hier is aangegeven dat de verstoringsdiepte 80 cm beneden maaiveld is. Dit moet echter 200 cm beneden maaiveld zijn.

Artikel 12.4.1 wordt gewijzigd naar:

Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning (omgevingsvergunning) van het bevoegd gezag werkzaamheden uit te voeren of te doen c.q. te laten uitvoeren die dieper reiken dan ~~80~~ '200' cm beneden maaiveld en die tevens een terreinoppervlakte groter dan 200 m² beslaan.

3.2.3 Verbeelding

- Het perceel Voorvorseweg 1 heeft de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4'. Deze dubbelbestemming wordt vanwege de hoge archeologische verwachtingswaarde gewijzigd naar de dubbelbestemming 'Waarde- Archeologie 1'.
- De groenstrook rondom het perceel Voorvorseweg 1 wordt verbreed naar 10 m.