

Gecombineerde Nota van behandeling van de zienswijzen tegen het ontwerpwijzigingsplan Waterrijk West 2011 en tegen het ontwerpexploitatieplan Waterrijk West 2011.

Het ontwerpwijzigingsplan Waterrijk West 2011 en het ontwerpexploitatieplan hebben 6 weken (t/m 29 juni 2011) ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn de volgende 8 zienswijzen ingediend:

Ingekomen zienswijzen:

1. Reclamant 1. Ingekomen 14 juni 2011, document: 11102558.
2. Reclamant 2. Ingekomen 28 juni 2011, document:11102860.
3. Reclamant 3. Ingekomen 28 juni 2011, document: 11102864.
4. Wessel Tideman Sassen, contactpersoon: mevr. A.M.C. Marius-Van Eeghen, Ingekomen 29 juni 2011, document: 11102910.
5. Reclamant 5. Ingekomen 29 juni 2011, document: 11102911.
6. Reclamant 6. Ingekomen 29 juni 2011, document 11102912.
7. Reclamant 7. Ingekomen 29 juni 2011 (per e-mail aangevuld op 14 juli 2011), document: 11102913.
8. Geelkerken Linskens advocaten, contactpersoon C.M.E. Verhaegh. Ingekomen 29 juni 2011, document: 11102915.

Vooraf brengen wij onder de aandacht dat het besluit tot het vaststellen van het exploitatieplan een afzonderlijk, van het wijzigingsplan te onderscheiden zelfstandig, besluit is. Voor zover de bovenstaande zienswijzen zijn gericht op het ontwerpexploitatieplan dienen deze als beantwoord te worden beschouwd in het kader van het ontwerpexploitatieplan.

1. Samengevatte zienswijzen van reclamant 1:

1. het is nog onduidelijk waar de fietsbrug komt. Met name de gevolgen voor de toename van de langzaam verkeersstromen door de fietsbrug voor de Prins Hendrikstraat (nu een doodlopende straat) zijn een punt van aandacht. Er zijn 2 wensen geuit.
 1. Verplaats huidige parkeerplaatsen naar woningzijde van de Prins Hendrikstraat.
 2. Voortuinvergroting (zie voorgestelde tekening) door aankoop van grond.

Antw 1.1:

Het bestemmingsplan en het wijzigingsplan voorzien in de realisatie van een fietsersbrug. De fietsersbrug zal worden aangelegd als gevolg van de woningbouwontwikkeling. De nieuwbouwontwikkeling zal leiden tot een nieuwe woonwijk en een nieuwe fietsverbinding van de nieuwe woonwijk met de Prins Hendrikstraat, maar daaruit volgt niet dat een onaanvaardbare verkeershinder zal ontstaan. Dat langzaam verkeersroutes door straten lopen is een normale situatie en er is geen aanleiding te veronderstellen dat uitzonderlijke intensiteiten of rijsnelheden zullen worden bereikt die in deze situatie tot een andere beoordeling zou moeten leiden.

Met de verzoeken omtrent erfscheidingen en weginrichting van de Prins Hendrikstraat beogen adressanten de door hen gevreesde vermindering van privacy en verkeersveiligheid door de fietsverbinding tegen te gaan. De bestaande mogelijkheden tot het oprichten van erfscheidingen op eigen terrein zijn echter toereikend. De huidige weginrichting in combinatie met het feit dat het gaat om een verbinding voor uitsluitend fietsers met niet ongebruikelijke intensiteiten geeft nu geen aanleiding tot aanpassing van de weginrichting.

Conclusie:

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

2. Samengevatte zienswijzen van reclamant 2:

1. adressanten maken complimenten voor de ruimtelijke invulling van het plan; tevens doen zij de suggestie om een de centrale waterpartij meer westelijk te situeren, zodat er een meer symmetrisch geheel ontstaat;
2. adressanten betwijfelen of het wel zin heeft om een zienswijze in te dienen als de omgevingsvergunning al is aangevraagd.

Antw 2.1:

Voor het plangebied is een stedenbouwkundig ontwerp opgesteld door een deskundig stedenbouwkundig bureau, BGSV. Aan het stedenbouwkundig ontwerp is veel zorg besteed. De positionering van de watergang is gebaseerd op stedenbouwkundige inzichten.

De gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouder hebben ingestemd met het stedenbouwkundig ontwerp van het gebied. Na vaststelling wordt het stedenbouwkundig ontwerp nu, met het voorliggende ontwerpwijzigingsplan, juridisch planologische ingepast. In het kader van dit wijzigingsplan is thans relevant wat de ruimtelijke effecten zijn van de locatie van de geprojecteerde watergang.

De suggestie van adressanten veronderstelt dat (meer) symmetrie verkieslijker is. De waterpartij loopt van noord naar zuid binnen Waterrijk West, en dient om de lange lijnen van bestaande slagen in het landschap te breken en een gemeenschappelijke waterpartij te doen ontstaan met groene oevers en voorzieningen ten behoeve van recreatie. Hierbij is een symmetrie vanuit stedenbouwkundig oogpunt geen streven en draagt symmetrie niet bij aan een beter plan.

De waterpartij is gesitueerd op een plek, die is gebaseerd op de in het bestemmingsplan Boskoop-Dorp vastgestelde plankaart, waarbij de lijn wordt gevolgd van de maximale mogelijke bouwhoogte binnen de beoogde planvorming. Langs deze lijn, en derhalve geprojecteerde waterpartij, is door het stedenbouwkundige bureau BGSV voorgesteld om de appartementen te situeren, waarbij deze aan de oostzijde net binnen de grens vallen (met

betrekking tot maximale bouwhoogte). Daarnaast zijn de appartementen hierdoor zodanig gesitueerd binnen het plangebied, dat deze een ruime maat hebben qua ligging ten opzichte van de bestaande bebouwing in Waterrijk Oost.

Bij verplaatsing van het water naar het westen, zoals adressanten voorstaan, is de beoogde beeldvorming van appartementen aan het water niet op een verantwoorde wijze te realiseren. Alleen door de appartementen te situeren aan de oostzijde nabij het Pomonapad, grenzend aan Waterrijk Oost, kan de beoogde beeldvorming van appartementen aan het water alsnog worden gerealiseerd. Laatstgenoemde mogelijkheid draagt echter niet bij aan een betere stedenbouwkundige visie en onderbouwing, waarbij de mogelijkheid bestaat dat draagvlak vanuit direct omwonenden in deze ontbreekt.

Bij verplaatsing van de waterpartij naar het westen wordt ook de "Boskoopse kavel" (de bestaande onbebouwde groene kavel) kleiner en heeft deze hierdoor niet de maat die zo eigen is aan het huidige slagenlandschap. Bovendien krijgt het eiland hierdoor een maat die voor de voorgestelde groenvoorzieningen aan de krappe kant is.

In het ingestuurde voorstel (schets) van de verschuiving van de centrale waterpartij zit nog maar 1 knik. In het stedenbouwkundige plan is bewust gekozen voor het maken van meerdere knikken om bijzondere koppen te krijgen op de eilanden en de lange lijnen over het water deels te doorbreken. Uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zijn wij van oordeel dat de ene of de andere locatie van de watergang (c.q. een meer symmetrisch gelokaliseerde watergang) niet leidt tot negatieve of negatievere ruimtelijke consequenties voor adressanten. Wij zien dan ook geen grond om het stedenbouwkundig ontwerp aan te passen en gewijzigd ten grondslag te leggen aan het wijzigingsplan.

Antw 2.2:

De omgevingsvergunning is inderdaad al aangevraagd, maar die kan pas verleend worden na vaststelling van het wijzigingsplan Waterrijk West 2011. De zienswijze ziet op het wijzigingsplan Waterrijk West 2011 en deze wordt bij de vaststelling van het wijzigingsplan meegewogen.

Conclusie:

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

3. Samengevatte zienswijzen van reclamant 3:

1. er is onvoldoende duidelijk gemaakt wat de relatie is tussen voorliggend bestemmingsplan en het bestemmingsplan Boskoop Dorp (in relatie tot uitspraak 2 februari 2011 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, waarbij artikel 30.2 aanhef onder q is vernietigd);
2. er is tot op heden niet gereageerd op de ingediende zienswijze tegen het voorontwerpbestemmingsplan Actualisatie Boskoop Dorp 2010;
3. het dempen van de sloot tussen Boezemlaan 9 en 13 leidt tot een ernstige verstoring van de waterhuishouding. Dit wordt onvoldoende gecompenseerd;
4. de verkeersmaatregelen/bestaande infrastructuur zijn ontoereikend voor het ordentelijk afhandelen van de verkeersstroom. Tevens zal de luchtkwaliteit verslechteren;
5. zijn de woningen in Waterrijk West wel nodig?
6. er heeft geen overleg plaatsgevonden. Zijn belangen zijn onevenredig geschaad;
7. de groen- en speelvoorzieningen staan niet in verhouding tot de behoefte;

8. de garantiestelling door de ontwikkelaar voor onderhoud, bodemverzakking en milieueffecten staat nergens vermeld.

Antw 3.1:

Het bestemmingsplan Boskoop Dorp voorziet met artikel 30.2 aanhef onder m tot en met p in een wijzigingsbevoegdheid. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft deze wijzigingsbevoegdheid in haar uitspraak van 2 februari 2011 bekrachtigd. Deze wijzigingsbevoegdheid is dus onherroepelijk.

Met het voorliggende wijzigingsplan Waterrijk West 2011 wordt gebruik gemaakt van deze bevoegdheid.

De door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitgesproken vernietiging betrof, zoals adressant zelf al aangeeft, artikel 30.2 aanhef onder q van het bestemmingsplan Boskoop Dorp. Dat artikel is niet van belang voor de ontwikkeling van Waterrijk West. Dat artikel zag namelijk op een andere wijzigingsbevoegdheid dan waar deze nu wordt toegepast. De vernietigde bepaling betrof de verder niet geconcretiseerde bevoegdheid om binnen het plan per wijziging twee extra woningen toe te voegen. Het bestemmingsplan Boskoop Dorp is thans onherroepelijk. De procedure voor het voorliggende wijzigingsplan heeft dus een correcte juridische basis.

Antw 3.2:

Op het moment van indienen van de onderhavige zienswijzen was er nog geen besluit genomen op de zienswijzen (inspraakreactie) die adressanten indienden tegen het voorontwerpbestemmingsplan Actualisatie Boskoop Dorp 2010. Reclamant is mondeling toegelicht hoe deze procedure loopt en wanneer er een reactie op die zienswijzen verwacht kan worden. Die reactie heeft reclamant inmiddels schriftelijk ontvangen.

De bedoelde ingediende zienswijzen hebben betrekking op een ander bestemmingsplan (en dus op een ander plangebied) en ook al grenzen de plangebieden aan elkaar, het zijn 2 aparte procedures. Het in procedure brengen van het onderhavige wijzigingsplan betekent overigens niet dat de gemeente de zienswijze van adressant op het bestemmingsplan Boskoop-Dorp Actualisatie onderschrijft.

Antw 3.3:

De demping van sloten en de compensatie van verharding is in overleg met het hoogheemraadschap tot stand gekomen. Hiervoor is een rapportage opgesteld door ingenieursbureau Oranjewoud, d.d. 7 oktober 2009 welke bij het ontwerp wijzigingsplan ter inzage heeft gelegen. Het hoogheemraadschap stemt in met de voorgestelde (compensatie)plannen. Van een verstoring van de waterhuishouding en natuur is dan ook geen sprake.

Antw 3.4:

De aanwezige en de nagestreefde infrastructuur is – anders dan door reclamant wordt gesteld – wel ontoereikend voor het afwikkelen van de toename van het verkeer die de ontwikkeling van Waterrijk West genereert. Ter toelichting wordt verwezen naar bijlage 1. Daarin zijn de meest relevante verkeerskundige aspecten van Waterrijk West 2011 neergelegd. In het bijzonder wordt verwezen naar het overzicht met de verkeersintensiteiten die aan het slot van die bijlage is opgenomen.

De prognoses van de verkeersintensiteiten die daarin zijn opgenomen, zijn met toepassing van een verkeersmodel tot stand gekomen. Relevant voor de ontvangen zienswijze zijn vooral de prognoses van de verkeersintensiteiten voor de Boezemlaan en de Zuidkade voor 2020. Uit die prognoses blijkt, dat

de capaciteit van de infrastructuur toereikend is. Bij de betreffende modelberekeningen zijn alle bouwplannen die tot 2020 aan de orde zijn meegenomen. Voorts spant de gemeente zich zeer in voor de realisering van de Oostelijke Rondweg, de Westelijke Randweg en een extra oeververbinding over de Gouwe. Met die infrastructuur zal veel verkeer buiten het woongebied van Boskoop blijven en daarmee wordt dan tevens een betere doorstroming van het verkeer binnen de gemeente bereikt.

Voorts is van belang dat de gemeente met de wegen met een maximum snelheid van 30 km/h in het woongebied van Boskoop niet alleen een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid in de gemeente levert, maar ook zorgt voor een soepele en vlotte doorstroming en afwikkeling van het verkeer in de gemeente.

Reeds met het vaststellen van het bestemmingsplan Boskoop Dorp zijn de effecten op de luchtkwaliteit in beschouwing genomen, zoals de Wet milieubeheer dat voorschrijft. De bouw van de nieuwe woningen die mogelijk wordt gemaakt door het vaststellen van het onderhavige wijzigingsplan is daarin reeds betrokken. Bij vaststelling van het bestemmingsplan Boskoop-Dorp is geconcludeerd dat de effecten op de luchtkwaliteit zich niet verzetten tegen de bouw van de nieuwe woningen.

Antw 3.5:

Met het wijzigingsplan wordt voorzien in een reële en aangetoonde woningbehoefte. De gemeenteraad van Boskoop heeft op 26 februari 2009 het bestemmingsplan Boskoop-Dorp vastgesteld. Dit bestemmingsplan kent onder meer als doelstellingen de verdere ruimtelijke uitwerking van het structuurplan Boskoop 2015. In het structuurplan Boskoop 2015 is de ruimtelijke visie tot 2015 vastgelegd. In dit structuurplan is ook de woningbouwopgave tot 2015 verwoord. Het onderhavige wijzigingsplan voorziet nu in een deel van dat aantal woningen.

Antw 3.6:

Adressant geeft niet aan op welke wijze zijn belangen zijn geschaad. Het wijzigingsplan heeft geen betrekking op gronden die in eigendom zijn bij adressant. In het wijzigingsplan wordt vastgelegd dat aan de rand van het plangebied een waterloop van bijna 6 meter breedte wordt gerealiseerd en de minimale afstand van de nieuwe woonbebouwing tot de grens van het perceel van adressant bedraagt ruim 39 meter (afstand dichtstbijzijnde nieuwe woning tot woning van reclamant is 69 meter). De bouwhoogte van deze nieuwe woningen bedraagt maximaal 9 meter. De nieuwe bebouwing is geprojecteerd ten oosten van het perceel van adressant. Er is daarom geen aanleiding te veronderstellen dat adressant door de nieuwbouw in zijn belang wordt getroffen. Alleen ten aanzien van de verkeersafwikkeling kan adressant een merkbaar effect van de nieuwbouwontwikkeling ervaren. Daarop is onder antw 3.4 reeds ingegaan.

Wat betreft de klacht dat geen overleg zou hebben plaatsgevonden het volgende: Het stedenbouwkundig plan heeft ter inzage gelegen en een ieder heeft daarop kunnen reageren. Daarbij is er op 24 november 2009 een informatieavond gehouden om belangstellenden te informeren. Ook is een klankbordgroep ingesteld waarvoor omwonenden zich konden en hebben opgegeven. De belangen van de omwonenden zijn mede daardoor zorgvuldig afgewogen en de conclusie die daaruit getrokken kan worden is dat de belangen van de heer Luder niet worden geschaad.

Antw 3.7:

De groen- en speelvoorzieningen zijn expliciet bekeken en meegenomen in de planvorming, zoals vastgesteld door de gemeenteraad. Ruim 34% van het plangebied zal worden ingevuld met openbaar groen (16%) en water (18%). Voor een binnenstedelijke ontwikkeling is dit percentage zeker niet ongebruikelijk of (te) laag.

Antw 3.8:

Het bestemmingsplan kan geen regels stellen over de bedoelde garantstelling. Verplichtingen van de ontwikkelaar zijn verwerkt in een exploitatie- en realisatieovereenkomst, waarmee ook de (economische) uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan is zeker gesteld. De civieltechnische uitgangspunten zijn ook als bijlage bij het exploitatieplan gevoegd (Bijlage 6 deel B) zodat ook bij eventuele zelfrealisatie de ontwikkelaar zich hieraan moet houden.

Conclusie:

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan en/of het exploitatieplan.

4.

Samengevatte zienswijzen van A.M.C. Marius-Van Eeghen:

1. adressanten vragen zich af wat de verhouding is tussen voorliggend wijzigingsplan en het bestemmingsplan Boskoop Dorp;
2. de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in haar uitspraak van 2 februari 2011 overwogen dat gemeente onvoldoende inzichtelijk heeft gemaakt welke ontwikkelingen met dit plan worden beoogd;
3. dit bestemmingsplan is volgens adressanten kennelijk ter correctie van omissie ontwikkeld;
4. gevraagd wordt waarom wordt voldaan aan de eis van goede ruimtelijke ordening;
5. adressanten geven aan dat in de publicatie wordt gesproken over zowel een bestemmingsplan als een wijzigingsplan;
6. zij menen dat eerst een bestemmingsplan worden vastgesteld;
7. er is niet onderbouwd waarom er zoveel woningen nodig zijn;
8. adressanten zijn het op meerdere punten niet eens met het stedenbouwkundig plan: o.a. zijn er te veel woningen op te kleine oppervlakte en zeer dicht op de bestaande woningen aan de Voorofscheweg geprojecteerd; voorts komt de watergang ten noorden van het gebied Waterrijk West niet tot zijn recht;
9. er ontbreken voorzieningen voor groen- en speelgelegenheden;
10. reclamanten vrezen hinder door extra belasting van de Boezemlaan bij realisatie van zoveel extra woningen;
11. de luchtkwaliteit verslechtert door de ontsluiting aan de Boezemlaan;
12. de nieuwe woningen (ter plaatse van Voorofscheweg 394 en 396) staan dicht op elkaar (17 meter?);
13. parkeerprobleem van Waterrijk West waren op een andere manier op te lossen;
14. er is geen onderzoek gedaan naar nadelige effecten zoals privacy / uitzicht / (zon) lichtvermindering;
15. als het plan doorgaat, dan dient redelijkerwijs te worden begonnen met het gedeelte dat het verst van de woningen van adressanten af is gelegen.

Vooraf brengen wij onder de aandacht dat het besluit tot het vaststellen van het exploitatieplan een afzonderlijk, van het wijzigingsplan te onderscheiden zelfstandig, besluit is. Voor zover de bovenstaande zienswijzen zijn gericht op het ontwerpexploitatieplan dienen deze als beantwoord te worden beschouwd in het kader van het ontwerpexploitatieplan.

Antw 4.1:

In het, inmiddels onherroepelijke, bestemmingsplan Boskoop Dorp is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Het voorliggende ontwerp wijzigingsplan wordt gebruik gemaakt van die wijzigingsbevoegdheid. Artikel 30.2 aanhef onder q is niet van belang voor de ontwikkeling van Waterrijk West omdat deze bepaling zag op een andere wijzigingsbevoegdheid dan nu wordt toegepast. De vernietigde bepaling betref de verder niet geconcretiseerde bevoegdheid om binnen het plan per wijziging twee extra woningen toe te voegen. Het wijzigingsplan Waterrijk West 2011 is echter gebaseerd op artikel 30.2 aanhef onder letter m. tot en met letter p. Zie ook antw. 3.1.

Antw 4.2:

De aangehaalde overweging ging over een andere wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan Boskoop Dorp, zoals hiervoor onder antw. 3.1 en antw. 4.1 is aangegeven.

Antw 4.3:

Adressanten spreken in de zienswijze onder verwijzing naar de onderhavige procedure over een bestemmingsplan, maar in procedure is het ontwerp wijzigingsplan Waterrijk West 2011, dat een uitvloeisel is van de desbetreffende wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het bestemmingsplan Boskoop Dorp.

Dit ontwerp wijzigingsplan past binnen de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het onherroepelijke bestemmingsplan Boskoop Dorp.

Antw 4.4:

In de toelichting van het bestemmingsplan en het voorliggende wijzigingsplan is ingegaan op de aspecten die van belang zijn voor de beoordeling of sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Antw 4.5

De constatering van adressanten is juist. Met welk doel zij dit vermelden is echter niet duidelijk. In procedure is een wijzigingsplan; een wijzigingsplan is (ook) een bestemmingsplan.

Antw 4.6:

Zie antw 4.3.

Antw 4.7:

Zie antw 3.5.

Antw 4.8:

Het totale oppervlak van het plangebied van het wijzigingsplan en het in procedure te brengen bestemmingsplan 'Waterrijk Boomgaard' bedraagt ca. 15,4 hectare. Binnen dit gebied wordt voorzien in de bouw van 450 woningen. De gemiddelde woningdichtheid die daaruit volgt bedraagt 29,2 woningen per hectare. Dichtheden tot 45 woningen per hectare zijn in vergelijkbare situaties gangbaar en in zeer stedelijke gebieden kan de dichtheid zelf oplopen tot

meer dan 90 woningen per hectare. De in Waterrijk West te realiseren dichtheid is voor stedelijk gebied dus een lage woningdichtheid. De afstand tussen de achtergevels van de woningen aan de Voorofscheweg en de nieuwe woningen bedraagt tenminste 25 meter en de nieuwbouw betreft laagbouwoningen van twee bouwlagen met een kap. In een stedelijke omgeving is dit een gangbare afstand die niet onaanvaardbaar geacht moet worden, de bouwhoogte is gering en bovendien vergelijkbaar met de woning van adressant.

Antw 4.9:
Zie antw. 3.7.

Antw 4.10:
Zie op de eerste plaats antw 3.4.
De Boezemlaan is een weg waarop als gevolg van de ontwikkeling van Waterrijk West meer verkeer zal komen. Het verkeer vanuit en naar Waterrijk West zal immers via de Boezemlaan of de Boomgaard en de Voorofscheweg of de Zuidkade gaan. Op basis van de gegevens van het CROW (het landelijke kenniscentrum voor de inrichting van wegen en straten in de bebouwde kom) wordt het aantal ritten van personenauto's vanuit en naar een woning per etmaal gesteld op 5. De voor ogen staande 450 woningen in Waterrijk West genereren per etmaal dus 2250 ritten met personenauto's. Een gedeelte daarvan zal via de Boezemlaan gaan. Aangenomen kan worden dat het daarbij om gemiddeld ongeveer 1125 auto's per etmaal zal gaan.

Antw 4.11:
Zie op de eerste plaats wederom antw 3.4.
Het is juist dat meer verkeer gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Belangrijk hierbij is dat de nieuwe(re) auto's veel zuiniger en schoner zijn dan de oudere auto's. Die ontwikkeling draagt er aan bij dat de aangegeven geringe toename van het verkeer tot een relatief lage verslechtering van de luchtkwaliteit leidt.

Antw 4.12:
Conform het vastgestelde stedenbouwkundig plan is de afstand tussen de woningen aan de Voorofscheweg 394 en 396 en de dichtstbijzijnde geplande woningen in Waterrijk West, minimaal 25 meter. Deze afstand is dermate ruim dat de belangen van adressanten niet onevenredig worden geschaad.
Zie ook antw. 4.8

Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid om een verzoek om tegemoetkoming in schade in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Boskoop. Ingevolge artikel 6.3 Wet ruimtelijke ordening wordt in de tegemoetkoming rekening gehouden met de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak. Een dergelijk verzoek kan pas in behandeling worden genomen als het voorliggende bestemmingsplan onherroepelijk is.

Antw 4.13:
De veronderstelde relatie tussen de onderlinge afstand van de woningen en de parkeeroplossing is er niet. Voorts is er geen parkeerprobleem in Waterrijk West. Er zijn voldoende parkeerplaatsen opgenomen in het stedenbouwkundig plan en een deel van die parkeerplaatsen zijn gesitueerd op eigen terrein.

Antw 4.14:

Zoals in antw 4.8 reeds uiteengezet bedraagt de onderlinge afstand tussen de woningen minimaal 25 meter en bestaat de nieuwbouw uit maximaal 2 bouwlagen met een kap. Deze onderlinge afstand en de aangehouden maximale bouwhoogten zijn niet ongebruikelijk. Ter hoogte van Voorfscheweg 114-202 (en op meer plaatsen) is de onderlinge afstand tot de overburen in de bestaande situatie bijvoorbeeld kleiner. De projectie van de nieuwbouw is gebaseerd op deze gangbare, algemeen geaccepteerde afstanden. Als kleinere afstanden of hogere bouwhoogten zouden zijn gekozen was wellicht aanleiding geweest voor nader onderzoek, maar van de gehanteerde gangbare afstanden / bouwhoogten is reeds bekend dat een aanvaardbaar woon- en leefmilieu ontstaat.

Antw 4.15:

In het exploitatieplan is een fasering vastgelegd, in overeenstemming met de Wet ruimtelijke ordening. Deze fasering is de leidraad. Er zijn geen argumenten aangevoerd waarom redelijkerwijs aan het verst van adressanten afgelegde gedeelte van het plangebied begonnen zou moeten worden.

Conclusie:

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

5. Samengevatte zienswijzen van reclamant 5:

1. de waarde van de woningen zal dalen;
2. adressant verzoekt om aanpassing van het stedenbouwkundig plan door het opnemen van een groenstrook (10-12 meter);
3. de speelvoorzieningen mogen niet leiden tot een overlast;
4. er komt een hoog gebouw met maatschappelijke voorzieningen en woningen met een bouwhoogte van 15 meter. Daarbij wordt extra parkeer-/verkeersoverlast voorzien in het openbare gebied;
5. verwacht wordt dat de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Boomgaard achteruit zullen gaan door de realisatie van de school en deze straat zou niet als 30 kilometer weg moeten worden bestempeld;
6. adressant meent dat het parkeren voor de school door de ontwikkelaar moet worden opgelost en hij verwacht dat dit een onmogelijke opgave is waardoor dit uiteindelijk in de openbare ruimte opgelost zal moeten worden;
7. adressant vindt het ongepast dat hij niet direct aangeschreven is door de gemeente over de ter visielegging van het ontwerp van het wijzigingsplan.

Antw 5.1:

Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid om een verzoek om tegemoetkoming in schade in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Boskoop. Ingevolge artikel 6.3 Wet ruimtelijke ordening wordt in de tegemoetkoming rekening gehouden met de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak. Een dergelijk verzoek kan pas in behandeling worden genomen als het voorliggende bestemmingsplan onherroepelijk is.

Antw 5.2:

Het wijzigingsplan voorziet tegenover de woning van adressant in een groenbestemming ter grootte van circa 1.100 m². De breedte van dit groen is groter dan de 10 tot 12 meter waar adressant om vraagt.

Antw 5.3:

Speelvoorzieningen zijn inderdaad mogelijk gemaakt. In stedelijk gebied is het normaal dat speelvoorzieningen worden gerealiseerd en er is geen aanleiding te veronderstellen dat een grotere overlast zal ontstaan dan in stedelijk gebied als normaal en aanvaardbaar geacht moet worden. De door adressant gevraagde groenstrook sluit evenmin uit dat enige overlast zou worden ervaren; de huidige agrarische bestemming ter plaatse maakt eveneens overlast mogelijk, bijvoorbeeld doordat het gebruik van agrarische machines tot de bestaande planologische mogelijkheden behoort. Naar ons oordeel is er dus geen sprake van een (onevenredig) verslechtering van de leefomgeving van reclamant.

Antw 5.4:

Een bouwhoogte van 15 meter in stedelijk gebied is niet ongebruikelijk; ook langs de straat Boomgaard bestaan nu al appartementengebouwen met een dergelijke bouwhoogte. Het betreffende bouwvlak is geprojecteerd ten noordwesten van de woning van adressant op een afstand van minimaal 34 meter (dit is de kortste afstand tussen de percelen). Gezien de verhouding tussen de bouwhoogte, de afstand tot de woning van adressant, de noordwestelijke ligging en de stedelijke omgeving is er geen aanleiding te veronderstellen dat adressant onevenredig in zijn belang of wooncomfort wordt geschaad. Tussen de schoolkavel en de woning / woonstraat van adressant is geen directe verbinding, zodat de vrees dat parkeer- of verkeersoverlast zal worden ervaren ongegrond is.

Antw 5.5:

De Boomgaard heeft en houdt een maximale snelheid van 30 km/h. In een gebied met zo'n maximum snelheid verloopt de afwikkeling van het verkeer – zoals hiervoor al is vermeld – beter en vlotter en verkeersveiliger dan in een gebied met een maximum snelheid van 50 km/h. Zie verder antw 3.4.

Antw 5.6:

De school wordt niet gebouwd door de ontwikkelaar, maar in opdracht van de gemeente Boskoop. Voor zover adressant meent dat het parkeren op eigen terrein niet haalbaar is wanneer de ontwikkelaar dat zou moeten oplossen, is deze vrees dus ongegrond. De kavelgrootte is bovendien groot genoeg om te voorzien in parkeren op eigen terrein.

Antw 5.7:

Het ontwerp is op de gebruikelijke wijze ter visie gelegd en van de tervisielegging is op de gebruikelijke wijze kennis gegeven, overeenkomstig de wettelijke bepalingen omtrent de publicatie en bekendmaking. Daarnaast zijn omwonenden, die een schriftelijke reactie hadden ingediend tegen het stedenbouwkundig plan, extra geïnformeerd middels een brief over de ter visie legging van het ontwerpwijzigingsplan Waterrijk West 2011.

Conclusie:

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

6. Samengevatte zienswijzen van reclamant 6:

1. deze zienswijze dient mede beoordeeld te worden met als uitgangspunt het voorontwerpbestemmingsplan Actualisering Boskoop Dorp 2010;
2. de nieuwe aangrenzende bestemmingen zijn akkoord, als er maar geen inbreuk wordt gemaakt op de bestaande erfdienstbaarheden;
3. hoe wordt de pomp (t.b.v. overtollig slootwater) bediend als het gebouw (waar de stroom vandaan komt) er straks niet meer is?
4. schade aan opstallen en waardedaling van de woning ligt voor de hand als het bouwplan wordt uitgevoerd;
5. Graag vroegtijdig betrekken bij de planvorming van de inrichting;
6. Verwacht geluidsoverlast van weg aan zuidzijde van haar woning.

Antw 6.1:

Het voorontwerpbestemmingsplan Actualisering Boskoop Dorp 2010 heeft op het moment van indienen van de zienswijzen nog niet de status van ontwerpbestemmingsplan. Het plan is dus nog in een voorfase en betreft voornemens van de gemeente.

Antw 6.2:

De bestaande erfdienstbaarheden zullen worden gerespecteerd.

Antw 6.3:

De huidige situatie van een gesloten watersysteem zal in de nieuwe situatie niet meer voorkomen. In het nieuwe waternet zijn alle sloten met elkaar verbonden. De noodzaak van een pomp ter plaatse van Boezemlaan 23 vervalt daarmee.

Antw 6.4:

Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening biedt de mogelijkheid om een verzoek om tegemoetkoming in schade in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Boskoop. Ingevolge artikel 6.3 Wet ruimtelijke ordening wordt in de tegemoetkoming rekening gehouden met de voorzienbaarheid van de schadeoorzaak. Een dergelijk verzoek kan pas in behandeling worden genomen als het voorliggende bestemmingsplan onherroepelijk is.

Antw 6.5:

De gemeentelijke projectleider is op 8 maart 2011 bij u geweest om het stedenbouwkundige plan toe te lichten en afspraken over de erfdienstbaarheid te maken.

Antw 6.6:

Op de ontsluitingsweg die op de Boezemlaan aansluit, gaat – zoals al vermeld – een maximum snelheid van 30 km/h gelden. De inrichting van die wegen wordt daarop ook afgestemd. In de praktijk zal dus ook ongeveer 30 km/h worden gereden. In zulke gevallen is geen geluidonderzoek nodig: bij zo'n lage rijsnelheid is de geluidproductie als gevolg van de wrijving van de banden op de weg(en) zeer laag. Het brongeluid (van de motoren) is dan hoger. Er zijn dan ook geen aanwijzingen dat de vrees van geluidsoverlast van reclamant bewaarheid wordt.

Conclusie:

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

7. Samengevatte zienswijzen van reclamant 7:

1. waar komt de brug vanaf het Pomonapad naar Waterrijk West? Hiertegen wordt bezwaar gemaakt.

Aanvulling per e-mail op 11 juli 2011 na telefonische (7juli 2011)

vragen/overleg:

2. maakt de brug deel uit van de plannen die voorliggen?
3. er wordt verwezen naar inspraakreactie van 5 mei 2010 en de reactie van de gemeente hierop;
4. de brug zal weinig gebruikt worden door bewoners van oostelijk deel Waterrijk West;
5. verkeersveiligheid is in het geding door toekomstig scooter- en brommerverkeer;
6. de brugverbinding is qua aansluiting op het Pomonapad op z'n minst een uitdaging;
7. de geplande brug heeft een vergrote aantrekkingskracht op jongeren;
8. de klankbordgroep stond open voor alle meningen, maar op voorhand stond vast dat het plan voor Waterrijk West er moest komen.

Antw 7.1:

Conform vastgesteld stedenbouwkundig plan wordt de langzaamverkeersbrug van het Pomonapad naar Waterrijk West gesitueerd ter hoogte van de Pippeling.

Antw 7.2 en 7.3:

Het (onherroepelijke) bestemmingsplan Boskoop dorp voorziet in de realisatie van een fietsersbrug. De brug is opgenomen in de (plan)regels van dat bestemmingsplan. De verbeelding geeft geen aanduiding van de brug. De brug is wel opgenomen in het vastgestelde stedenbouwkundige plan voor Waterrijk West. De fietsersbrug zal worden aangelegd als gevolg van de woningbouwontwikkeling. Voorts draagt de brug bij aan de realisering van de gemeentelijke doelstelling om het fietsverkeer in Boskoop te bevorderen. De gemeente streeft ernaar om, met een goed stelsel van fietsvoorzieningen, niet noodzakelijke autoritten terug te dringen en te bereiken dat ook de jongere schoolkinderen op een veilige wijze naar school kunnen gaan.

Wij verwijzen voorts naar de gemeentelijke reactie op de inspraakreactie d.d. 5 mei 2011 (opgenomen als bijlage 2).

Antw 7.4:

De brug wordt mogelijk gemaakt ter ontsluiting van de nieuwe woonwijk / woningen. Voor de nieuwe wijk zijn er meerdere ontsluitingsmogelijkheden die benut kunnen worden. De veronderstelling dat de brug niet veel zal worden gebruikt door bewoners van het oostelijke deel doet niet af aan de noodzaak van de brug en brengt niet met zich dat de brug uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet aanvaardbaar of onnodig is.

Antw 7.5:

De bewuste fietsersbrug is niet toegestaan voor scooters en brommers. Verder wordt verwezen naar bijlage 1 en 2.

Antw 7.6:

De geplande brugverbinding voldoet aan alle verkeerstechnische eisen. Verder wordt verwezen naar bijlage 1.

Antw 7.7:

Voor jongeren zijn andere locaties (speelvoorzieningen) geschikt gemaakt om 'te verblijven'. Bruggen zijn hiervoor niet geschikt.

Antw 7.8:

Een klankbordgroep is bedoeld om alle meningen te polsen, draagkracht te verkrijgen voor de plannen en op detailniveau aanpassingen te realiseren. Adressanten hebben een tweetal negatieve uitlatingen over de klankbordgroep gestuurd. Bij de gemeente zijn ook positieve reacties over de klankbordgroep binnengekomen. Bij het opstellen van het wijzigingsplan zijn alle reacties meegewogen. Dat wil niet zeggen dat ieders wensen uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (moeten) worden gehonoreerd.

Conclusie:

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan.

8. Samengevatte zienswijzen van C.M.E. Verhaegh:

1. de toelichting van het exploitatieplan is onduidelijk wat betreft exploitatiebijdrage / exploitatieplan voor die gedeelten die via de constructie van economisch eigendom onder de invloedssfeer van de gemeente worden gebracht;
2. zelfrealisatie is vrijwel onmogelijk door de gekozen insteek van de planologische inrichting van het gebied. Hierbij wordt vooral gerefereerd aan het hoge percentage sociale woningbouw en het hoge percentage onuitgeefbare gronden.
Adressanten betogen daarbij dat de hoogte van het percentage sociale woningbouw in zijn algemeen en de wijze van verdeling van deze woningbouwcategorie over het plangebied in het bijzonder onvoldoende gemotiveerd zou zijn;
3. de totstandkoming van de inbrengwaarde is onduidelijk en de hoogte ervan wordt betwist. Niet blijkt door welke externe taxateur deze bedragen zijn vastgesteld?
4. conform artikel 30 lid 3 van bestemmingsplan Boskoop-Dorp mogen belangen van eigenaren niet onevenredig worden geschaad. Niet duidelijk is dat de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan gewaarborgd is;
5. er is strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals het motiveringsbeginsel en evenredigheidsbeginsel;
6. de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan is niet gewaarborgd want er wordt te weinig rekening gehouden met de overblijvende agrarische bestemmingen aan de Boezemlaan. Daarbij veroorzaken de bouwactiviteiten van het nieuwbouwproject veel overlast voor de bedrijfsvoering van adressanten.

Vooraf brengen wij onder de aandacht dat het besluit tot het vaststellen van het exploitatieplan een afzonderlijk, van het wijzigingsplan te onderscheiden zelfstandig, besluit is. Voor zover de bovenstaande zienswijzen zijn gericht op het ontwerpexploitatieplan dienen deze als beantwoord te worden beschouwd in het kader van het ontwerpexploitatieplan.

Antw 8.1:

Niet duidelijk is wat bedoeld wordt met 'onherroepelijke' overeenkomsten. De overeenkomsten die zijn gesloten binden partijen. De formele levering van de gronden die nog niet zijn getransporteerd geschiedt op het moment dat de gronden overeenkomstig het wijzigingsplan zijn bestemd voor wonen, verkeer en water.

Als al in weerwil van de gesloten overeenkomsten de gronden, waarvan het economisch eigendom reeds is verworven, niet tevens juridisch eigendom zouden worden van de gemeente (dan wel de ontwikkelaar) dan vallen deze percelen binnen de werkingssfeer van het exploitatieplan. Zolang het kostenverhaal bij ontwikkeling van de desbetreffende gronden niet verzekerd zou zijn door volledige verwerving of een anterieure overeenkomst moet bij verlening van de omgevingsvergunning een exploitatiebijdrage worden berekend.

Wij volgen adressanten dan ook niet in hun stelling dat de toelichting op het exploitatieplan onduidelijk is.

Antw 8.2:

Het stedenbouwkundig plan is door de raad en door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld. Hierbij zijn (binnen de grenzen van de gronden waarvoor de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan is opgenomen) eigendomsverhoudingen niet leidend geweest voor de projectie van bestemmingen. Het plan is opgesteld vanuit ruimtelijke motieven. Van (ontoelaatbare) eigendomsplanologie is dan ook geen sprake.

Er worden al langere tijd onderhandelingen met adressant gevoerd om het eigendom van de gronden te verwerven. Indien nodig zal de gemeente daartoe het onteigeningsinstrument inzetten. De mate van uitgeefbaarheid en het percentage sociale huurwoningen dat op de gronden van adressant wordt geprojecteerd is niet van invloed op de hoogte van de verwervings- of onteigeningsvergoeding.

Adressant heeft tot op heden aangegeven zijn bedrijfsvoering ter plaatse voort te willen zetten en heeft nog nooit te kennen gegeven tot zelfrealisatie over te willen gaan. Uitgangspunt van het wijzigingsplan is daarom ook niet dat adressant overgaat tot zelfrealisatie. De veronderstelde opzet om zelfrealisatie te dwarsbomen is ook al op grond daarvan onterecht. Zelfrealisatie is bovendien financieel niet onhaalbaar en kan plaatsvinden onder de (ruimtelijke en financiële) voorwaarden zoals opgenomen in het exploitatieplan.

In het Besluit ruimtelijke ordening is geregeld dat in een wijzigingsplan ten behoeve van de uitvoerbaarheid regels kunnen worden gesteld met betrekking tot sociale huurwoningen, sociale koopwoningen of particulier opdrachtgeverschap. Dus niet de goede ruimtelijke ordening, maar de uitvoerbaarheid is het te hanteren criterium voor het stellen van regels. In het wijzigingsplan zijn geen regels ten aanzien van sociale woningbouw opgenomen, wel in het exploitatieplan.

Uit het exploitatieplan blijkt ten slotte dat de ontwikkeling van Waterrijk West inclusief de sociale woningbouw uitvoerbaar is.

Antw 8.3:

De inbrengwaarde is primair geraamd op basis van de artikelen 40b tot en met 40f van de onteigeningswet. Zo nodig moeten de gronden immers op onteigeningsbasis worden verworven. Dat is een legitieme grondslag voor het bepalen van de inbrengwaarde. De inbrengwaarde is vastgelegd in het taxatierapport "taxatie inbrengwaarde van de gronden deel uitmakend van het exploitatieplan Boskoop Waterrijk West"d.d. mei 2011. Dit rapport was

onderdeel van de ter inzage stukken. Op pagina 14 van deel A van het exploitatieplan staan de gehanteerde uitgangspunten ook beschreven.

Antw 8.4:

Voorwaarde bij wijziging van het bestemmingsplan is dat de belangen van eigenaren en/of gebruikers van de betrokken gronden niet onevenredig worden geschaad. In paragraaf 3.2 onder a is daarop ingegaan.

Met op één na alle eigenaren zijn overeenkomsten gesloten. De tuinders en voormalige eigenaren hebben in het verleden zelf initiatief genomen en hebben hun grond verkocht. Daarbij hebben zij zich verbonden zich niet te verzetten tegen de planvorming en geen van hen heeft dat ook gedaan of alsnog willen doen. De stelling van adressanten dat de belangen van de eigenaren van de betrokken en nabijgelegen ronden onevenredig worden geschaad is niet alleen niet onderbouwd maar mist dus ook feitelijke grondslag.

Met adressant zelf wordt al geruime tijd onderhandeld om tot overeenstemming te komen. Onderdeel van die onderhandeling is dat adressant een goede alternatieve locatie is aangeboden met meer toekomstperspectief en dat een passende financiële tegemoetkoming in kosten wordt geboden. Indien de gemeente er niet in slaagt om de desbetreffende percelen minnelijk te verwerven, zal de gemeente ter verwerving van voormelde gronden haar publiekrechtelijk instrumentarium inzetten, waaronder haar bevoegdheden op grond van de Onteigeningswet. Het feit dat in het uiterste geval tot onteigening overgegaan moet worden, maakt het wegbestemmen van het agrarische bedrijf niet onevenredig in de zin van artikel 30.3 sub a. Immers bij onteigening volgt een schadeloosstelling.

Adressanten hebben in dit verband geen argumenten aangevoerd die aanleiding geven tot twijfel over de uitvoerbaarheid van het wijzigingsplan. Zoals ook uit de toelichting bij het wijzigingsplan blijkt is het plan zowel feitelijk als economisch uitvoerbaar.

Antw 8.5:

De uitspraak dat het plan in strijd zou zijn met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals het motiveringsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel, is te algemeen gesteld om inhoudelijk verder op in te kunnen gaan dan te verwijzen naar de plantoelichting van het wijzigingsplan en het bestemmingsplan.

Antw 8.6:

Zoals hiervoor aangegeven zijn met uitzondering van het perceel van adressant na alle gronden verworven en met de betreffende agrariërs zijn overeenkomsten gesloten over bedrijfsbeëindiging ter plaatse. Met adressant wordt al geruime tijd onderhandeld om tot overeenstemming te komen over verweving van de gronden en uitplaatsing van het bedrijf. Indien nodig zal de verwerving en uitplaatsing worden gerealiseerd via onteigening. Ten gevolge van de woningbouwontwikkeling zullen daarom geen agrarische bedrijven langs de Boezemlaan overblijven. Bovendien is een herziening (actualisatie) van het bestemmingsplan Boskoop Dorp in voorbereiding die de wijziging van de agrarische bestemming naar de woonbestemming op de percelen direct langs de Boezemlaan planologisch regelt.

Overlast van huidig bouwverkeer is geen planologisch aspect dat een rol speelt in de overwegingen over het vaststellen van het wijzigingsplan. Overlast van bouwverkeer zal alleen worden ondervonden gedurende de realisatie van het plan en dat behoort tot de normaal te dulden gevolgen van een dergelijke ontwikkeling.

Conclusie:

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan of het exploitatieplan.

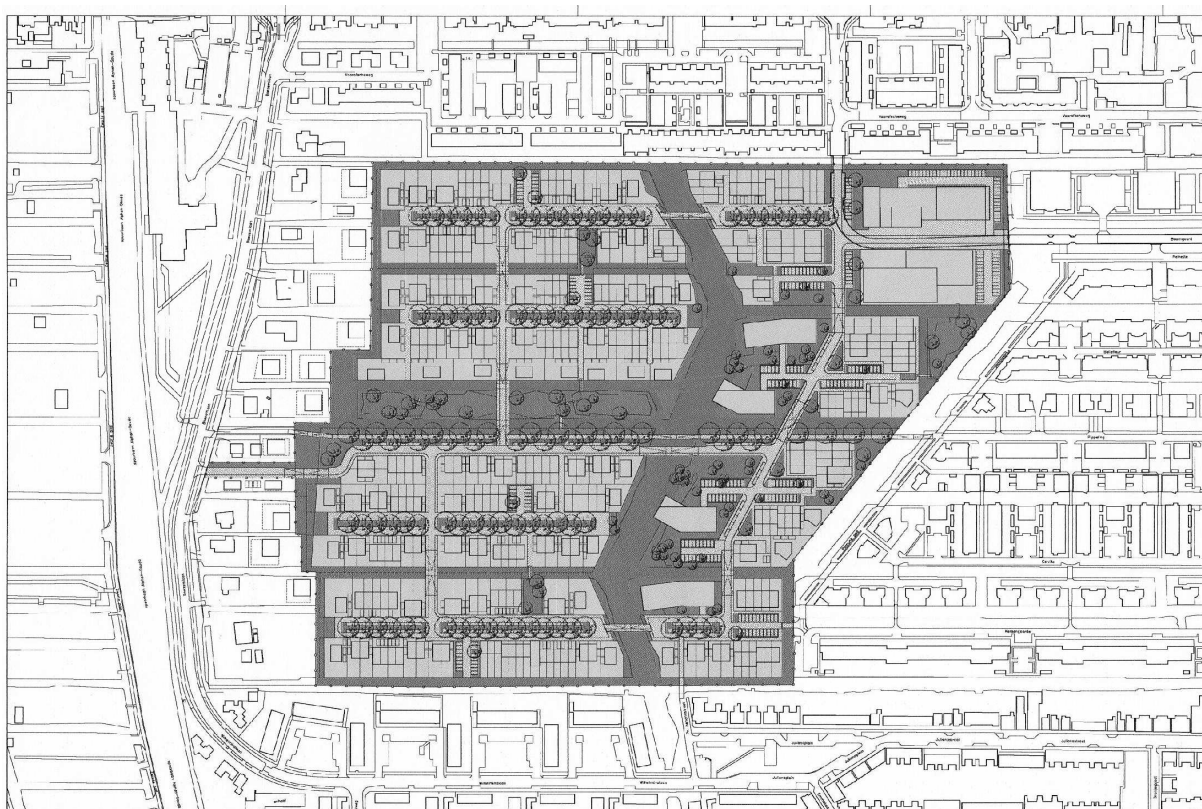
Overall conclusie:

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassing van het wijzigingsplan en/of het exploitatieplan.

Bijlage 1. VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN VAN WATERRIJK WEST.

De algemene verkeerskundige kenschets.

Waterrijk West wordt vormgegeven en ingericht overeenkomstig de landelijke aanbevelingen voor duurzaam veilig wegverkeer. Daarbij zijn alle in de praktijk opgedane goede ervaringen verwerkt. Waterrijk West krijgt door de hoge mate van verkeersveilig ook een goed woon- en leefklimaat. En de wijk wordt mede door de verkeersstructuur en de verkeersveiligheid een kindvriendelijke woonwijk en een woonwijk die aantrekkelijk is voor fietsverkeer.



Een duurzaam veilige verkeersstructuur.

Duurzaam veilig wegverkeer is de term voor een landelijke aanpak om een zo groot mogelijke mate van verkeersveiligheid te krijgen. Daartoe worden de straten binnen de bebouwde kom verdeeld in erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. De erftoegangswegen zijn de wegen met een maximum snelheid van 30 km/h en een daarop afgestemde weginrichting. Met die inrichting wordt bereikt, dat de automobilisten er in redelijkheid gesproken ook niet sneller dan ongeveer 30 km/h rijden. Alle wegen in Waterrijk West worden erftoegangswegen met een maximum snelheid van 30 km/h.

De mede door de lage rijsnelheden verkregen verkeersveiligheid wordt onder meer bereikt door de gelijkwaardige kruisingen in de wijk. Van rechts komende voertuigbestuurders (ook fietsers) hebben op die kruisingen voorrang. Om die voorrangsregel te accentueren en ook niet ter plaatse bekend zijnde automobilisten daarop te attenderen, komt op elke kruising een kruispuntpunaise. De parkeerplaatsen worden met een zogenaamde inritconstructie op de erftoegangswegen aangesloten.

Straten en wegen van een hogere orde dan de erftoegangswegen zijn de gebiedsontsluitingswegen. Daarop geldt over het algemeen genomen een maximum snelheid van 50 km/h.

De ontsluiting van de wijk.

Waterrijk West wordt in noordelijke richting ontsloten via de Boomgaard en de Zijde en in oostelijke richting via de Boomgaard en de Zuidkade. De wijk wordt in westelijke richting ontsloten via de Boezemlaan, de Zijde en de erftoegangswegen Mendelweg, Snijdelwijklaan en Lineausweg en vervolgens de provinciale weg N455 (het Noordeinde). Met deze weginfrastructuur wordt bereikt dat de wijk op een verkeersveilige wijze in elke richting goed is ontsloten.

Uit verkeersprognoses die met behulp van een verkeersmodel tot stand zijn gekomen (zie bladzijde 17), is gebleken, dat de capaciteit van de vermelde infrastructuur voldoende is om het verkeer op een goede wijze af te wikkelen. Ten onrechte wordt vaak verondersteld, dat de verkeersafwikkeling op erftoegangswegen minder goed is dan op gebiedsontsluitingswegen. Het tegendeel is waar. Op erftoegangswegen met de maximum snelheid van 30 km/h en de gelijkwaardige kruisingen zijn de hiaten tussen de auto's kleiner dan op gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 50 km/h en daarmee ontstaat een soepele doorstroming van het verkeer, waarbij de weggebruikers onderling goed anticiperen op elkaars weggedrag.

Voor het fietsverkeer komt in de wijk een vrijliggend fietspad. Daarop wordt hierna nog verder ingegaan.

Vooraf bestemmingsverkeer in de wijk.

Om redenen van verkeersveiligheid en leefbaarheid is afgezien van een aansluiting van autoverkeer op de Zuidkade via de Kersengarde. Daarmee is ook bereikt dat de straten in Waterrijk West niet aantrekkelijk is voor autoverkeer dat er geen herkomst of bestemming heeft. Het weren van buurtvreemd autoverkeer levert ook een belangrijke bijdrage aan de verkeersveiligheid in een wijk. Buurtvreemd verkeer is immers vaak sluipverkeer en een kenmerk van sluipverkeer is dat men geen binding voelt met de buurt waar men door rijdt en als gevolg daarvan in verhouding tot de omgevingsfactoren vaak met een te hoge snelheid rijdt.

Voorzieningen voor de fietsers en doelstellingen ten aanzien daarvan.

Er zijn verschillende soorten fietspaden: de verplichte fiets/bromfietspaden, de verplichte fietspaden, de onverplichte fietspaden (ook wel de toeristische fietspaden genoemd) en de voetpaden met de onderborden "fietsen toegestaan" (dat zijn de voetpaden waarop mag worden gefietst, met dien verstande dat de fietsers nadrukkelijk rekening met de voetgangers moeten houden).

De gemeentelijke visie ten aanzien van het fietsverkeer kan als volgt worden weergegeven.

Boskoop moet een zeer fietsvriendelijke gemeente worden en met de totstandkoming en de inrichting van erftoegangswegen is een belangrijke bijdrage daaraan geleverd. Ook is daarmee de verkeersveiligheid voor fietsers vergroot. Op de erftoegangswegen is weliswaar sprake van menging van de verkeerssoorten, maar door de inrichting van de erftoegangswegen met rode rijloperen voor het autoverkeer en gele kantstroken waarop de fietsers kunnen rijden, hebben de fietsers als het ware een eigen plaats op deze wegen gekregen. Hieraan liggen geen verkeersregels ten grondslag: het is een kwestie van werken met kleuren in de wegverharding om de verkeersveiligheid te vergroten.

Dat Boskoop een zeer fietsvriendelijke gemeente moet worden, uit zich ook in het streven om – waar dat mogelijk is – vrijliggende fietspaden te realiseren komen. In Waterrijk West is dat mogelijk. Het stelsel van vrijliggende fietspaden moet snelle en autoverkeervrije verbindingen voor fietsers bieden. Dergelijke fietspaden zijn belangrijk voor het woon-werkverkeer, voor de schoolgaande ouders met kinderen of de schoolgaande kinderen die alleen op de fiets naar school gaan, voor de mensen die op de fiets boodschappen willen doen en om andere redenen de dorpskern willen bezoeken en voor degenen die recreatief fietsen. Deze paden vormen een belangrijke impuls voor bevordering van het fietsverkeer en het terugdringen van niet-noodzakelijke autoritten.

Met die vrijliggende fietspaden wordt tegemoetgekomen aan de wens van degenen, die – ondanks de verkeersveilige inrichting van de erftoegangswegen – toch graag op een fietspad willen rijden. Dat zijn bijvoorbeeld de ouders met nog kleine kinderen die zelf fietsen. Het kunnen ook de kleinere kinderen zijn die alleen naar school fietsen. Om die reden komen langs bepaalde erftoegangswegen in Boskoop ook onverplichte fietspaden (ook wel toeristische fietspaden genoemd). Op zulke fietspaden mogen geen snorfietsen, bromfietsen of scooters rijden. De verkeersstructuur van Waterrijk West voorziet in zo'n fietspad. Dat pad geeft via de te realiseren tunnel onder de RijnGouweLijn een verbinding tussen Snijdewijk en het Pomonapad. Het Pomonapad ontsluit de dorpskern en zal in de toekomst aansluiten op de Wilgenlaantje vanuit en naar Waddinxveen.

Verkeersprognoses.

Onderstaande tabel geeft het overzicht van het verkeersmodel 2003, de verkeerstellingen uit 2008 en de geprognosticeerde verkeerscijfers van alle belangrijke wegen in Boskoop (deze voor zowel de factor 10 als 11). Het betreft het totaal op die weg, gemeten in twee richtingen. De uitleg van factor 10 en 11 is beschreven onder het kopje- en etmaalintensiteit.

WEGVAK	VERKEERS MODEL 2003	TELLINGEN 2008	PROGNOSE 2020 bij factor 10	PROGNOSE 2020 bij factor 11 (Zie par 3.2)
PARKLAAN	1.250	3.152	3.290	3.619
ZIJDE WEST	7.890	11.921	9.470	10.417
ZIJDE MIDDEN	7.860	13.901	12.170	13.387
ZIJDE – CENTRUM	10.250	13.737	12.580	13.838
BOEZEMLAAN	1.990	2.765	6.870	7.557
TORENPAD	2.860	4.063	5.960	6.556
ZUIDKADE	3.950	4.064	4.820	5.401
LINNAEUSWEG	2.100	2.437	3.150	3.465
SNUDELWIJKLAAN – MIDDEN	2.350	3.462	4.600	5.060
SNUDELWIJKLAAN – WEST	4.400	3.786	4.670	5.137
MENDELWEG – NOORD	1.690	2.334	4.900	5.390
LAAG BOSKOOP WEST	1.060	-	1.290	1.419
LAAG BOSKOOP OOST	1.720	965	2.390	2.629
REIJERSKOOP WEST	5.320	-	5.010	5.511
REIJERSKOOP MIDDEN	2.790	4.860	2.910	3.201
REIJERSKOOP OOST	3.050	2.495	3.140	3.454
A.P. VAN NESLAAN	2.520	2.051	2.320	2.552
BIEZEN	1.810	-	1.080	1.188
GULDSE RIJWEG – MIDDEN	1.940	-	2.690	2.959
GULDSE RIJWEG – ZUID	1.460	3.377	1.690	1.859

Spits- en etmaalintensiteit.

Verkeersmodellen werken met zogenaamde spitsintensiteiten. Die zijn verkeerskundig belangrijk omdat de spits een belangrijke periode is. Op basis van die spitsintensiteiten wordt voor verkeersstudies doorgaans de etmaalintensiteit gebruikt. Die etmaalintensiteit wordt ook gebruikt bij bijvoorbeeld akoestische berekeningen en berekeningen aan de luchtkwaliteit. Om van een spitsintensiteit naar een etmaalintensiteit te komen, wordt een vermenigvuldigingsfactor toegepast (ook wel ophoogfactor genoemd). In het regionale verkeersmodel is met een ophoogfactor 10 gerekend. De etmaalintensiteit kaarten bij de "Verantwoording modelbouw verkeersmilieukaart Midden Holland" van DHV zijn op basis van ophoogfactor 10 gemaakt. Omdat er in Boskoop veel bedrijven zijn die buiten de spits voor verkeersdrukte zorgen, is voor de gemeente Boskoop specifiek de ophoogfactor 11 realistischer. Daarom zijn alle cijfers uit de milieukaart van DHV met 10 % verhoogd. Daarmee ontstaat het model dat als basis voor verkeerskundige vraagstukken en milieukundige berekeningen dient. In de tabel zijn beide etmaalintensiteiten weergegeven.

Bijlage 2

De op 5 mei 2010 gestuurde reactie op de ingediende inspraakreactie (namens de percelen Pippeling 17, 72, 82, 86, 88) tegen het ontwerp stedenbouwkundig plan:

Wij danken u voor uw zienswijze op het voorlopig stedenbouwkundig plan Waterrijk West die wij op 31 mei 2010 van u mochten ontvangen. Uw zienswijze richt zich op de in het plan opgenomen brug voor voetgangers en fietsers in de voor ogen staande fietsverbinding tussen Waterrijk West en het Pomonapad. Die fietsverbinding door Waterrijk West sluit volgens de plannen ter hoogte van de Pippeling op het Pomonapad aan.

U stelt dat u pas voor het eerst kennis heeft genomen van deze brug op de informatieavond die op 24 november 2009 is gehouden. Tijdens deze avond is het schetsontwerp voor Waterrijk West gepresenteerd en dit was inderdaad het eerste moment dat er concrete schetsen voor Waterrijk West zijn getoond. Voorafgaand daaraan ging evenwel het proces voor het Structuurplan Boskoop-Dorp 2015.

In dat Structuurplan Boskoop-Dorp 2015 is de completering van het fietspadennetwerk als een van de genoemde projecten aangegeven en is op de kaart een nieuw aan te leggen fietsverbinding vanaf een nieuw aan te leggen onderdoorgang onder het spoor naar de hoofdfietsverbinding Pomonapad aangegeven, met daarbij de opmerking "tracé nader te bepalen". De exacte locatie van deze fietsverbinding kon pas worden bepaald, zodra duidelijk was waar de fietstunnel zou komen en hoe het stedenbouwkundig ontwerp voor Waterrijk West eruit zou gaan zien.

Wij moeten dus weerspreken dat u voor het eerst pas in november 2009 van onze doelstellingen met betrekking tot de fietspaden kennis hebt kunnen nemen.

Hieronder gaan wij verder puntsgewijs op uw zienswijze in.

1. het ontbreekt aan gegronde en goede verkeerstechnische redenen voor aanleg van de brug

U verwijst naar het stedenbouwkundig programma van eisen. De eerste alinea geeft aan wat de verkeerskundige doelstellingen met betrekking tot de fietspaden zijn. Het VOSP ligt geheel in het verlengde daarvan en er is geen strijdigheid daarmee. De aansluiting van het nieuwe fietspad op het Pomonapad is een logische structuur met meer positieve effecten dan alleen de bereikbaarheid van de brede school die in Waterrijk West zal komen. Gestreefd wordt naar een hoogwaardig netwerk voor fietsers door Boskoop. Tijdens de presentaties en toelichtingen is dat ook uiteengezet. Van verkeersoverlast door een toename van het verkeer als gevolg van de brug is geen sprake. Van een aantasting van de verkeersveiligheid evenmin. Zowel het Pomonapad als het vrijliggende fietspad dat daarop met de brug aansluit, is een onverplicht fietspad. Op dergelijke fietspaden mogen geen bromfietsen of scooters rijden.

Zonder de brugverbinding gaat het water ten westen van het Pomonapad een onoversteekbare barrière voor de bewoners van het oostelijke gedeelte van Waterrijk West worden en dat is gezien de mogelijkheden die er ruimtelijk zijn en de doelstellingen die ten aanzien daarvan zijn geformuleerd ongewenst.

2. Veiligheid

Van een nadelige invloed op de verkeersveiligheid op de Pippeling is geen sprake. De door fietsers te vormen verkeersstromen zullen niet via de Pippeling gaan. Op de

Pippeling zullen slechts fietsers uit die buurt rijden. De brug zal ook voor kleine kinderen niet onveilig zijn. Wat u precies met de kindonveiligheid van de brug bedoeld, is niet geheel duidelijk. Nu kunnen de kinderen eveneens bij een watergang komen en daarin verandert niets. Bedoeld kan worden dat er meer fietsers over het Pomonapad gaan rijden en dat die toename als kindonveilig wordt gezien. Ten aanzien hiervan wordt opgemerkt, dat fietspaden over het algemeen genomen niet verkeersonveilig voor kinderen zijn.

3. jongerenoverlast

De bestaande en veelaangekaarte overlast van hangjongeren is naar onze mening de overheersende argumentatie voor het bezwaar tegen de brug. Daarover is ook veel gesproken. Die overlast wordt niet in twijfel getrokken. Wel is het onjuist die overlast aan te voeren als een verkeerskundig vraagstuk, zoals in punt 1 is gebeurd. Uiteraard kan niet geheel worden voorzien waar de jongeren zich uiteindelijk (bij de voltooide plannen) zullen gaan ophouden. In een overleg met deskundigen en een vertegenwoordiger uit uw straat is uitgebreid gesproken over de wijze waarop de toekomstig aan te leggen plek voor jongeren het best vorm gegeven kan worden en is geconcludeerd dat daarbij ook jongeren betrokken moeten worden. De deskundigen zijn van mening dat de locatie bij de fietsbrug niet de meest aantrekkelijke hangplek zal zijn. Niet uitgesloten moet worden dat de huidige overlast ter plaatse door meer fietsverkeer over de route afneemt.

4. uitzicht

U geeft aan dat het uitzicht vanuit de woningen Pippeling 88 en 17 sterk zal wijzigen. Met de aanleg van Waterrijk West verandert het gebied van kwekerijgronden in een woonwijk. Dat dit zal gebeuren staat al geruime tijd vast. Aangezien in het bestemmingsplan Boskoop-Dorp wordt uitgegaan van vlekken die gewijzigd mogen worden in woningbouw, was de exacte locatie van woningen, wegen en bruggen nog niet bekend. Overigens mogen op locaties met de bestemming "Water" "bouwwerken, geen gebouw zijnde, waaronder begrepen bruggen, dammen en/of duikers" worden aangelegd.

5. Geluidsoverlast

Benadrukt wordt nogmaals dat over de brug slechts fietsers mogen rijden. Naar het materiaal op het brugdek zal goed moeten worden gekeken, het mag niet glad zijn of glad worden. Bij het inrichtingsplan zullen we hier in samenhang met geluid goed naar kijken.

Tenslotte geeft u een aantal alternatieven.

Dit zijn vanuit ons oogpunt geen alternatieven met meerwaarde.

Doelstelling is te bereiken dat ook alle bewoners van het oostelijke gedeelte van Waterrijk West zich snel met de fiets door Boskoop kunnen verplaatsen. Wij willen daarvoor goede stedenbouwkundige en verkeerskundige condities scheppen. Die condities kunnen – kort samengevat – worden aangeduid als – waar mogelijk – het realiseren van voorzieningen voor fietsers waarop zij weinig of geen conflictpunten met andere weggebruikers of voertuigen moeten passeren. Op die wijze wordt zo'n fietsvoorziening een aantrekkelijke verbinding voor mensen die met de fiets naar hun werk willen, voor ook de kleinere scholieren die op de fiets naar school gaan en voor degenen die meer van de fiets gebruik willen maken, bijvoorbeeld voor bezoek aan de winkels in de dorpskern. Een fietsroute over een straat waarop ook autoverkeer en bromfietsen rijden is in vergelijking daarmee een fietsvoorziening met een beduidend lagere kwaliteit dan een fietspad zoals het Pomonapad. Een vrijliggend fietspad dat parallel aan de belangrijkste straat door de wijk zal lopen, zal ten koste

gaan van groen en woningen en heeft vanuit verkeerskundig oogpunt geen meerwaarde.

Wij zien in uw reactie dan ook geen redenen om de voorliggende plannen te wijzigen.

Het college van burgemeester en wethouders van Boskoop.