

**Nota zienswijzen**  
**Wijzigingsplan en ontwerp omgevingsvergunning**  
**Olivier van Noortstraat, gemeente Hillegom**



## **Inhoudsopgave**

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>pagina</b>
<b>1.Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2.Zienswijzen</b>	<b>7</b>
2.1 Zienswijze 1	7
2.2 Zienswijze 2	9
2.3 Zienswijze 3	14
2.4 Zienswijze 4	16
2.5 Zienswijze 5	19
2.6 Zienswijze 6	22
<b>3.Wijzigingen in het wijzigingsplan</b>	<b>25</b>
3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen	25
3.2 Wijzigingen naar aanleiding van ambtelijke opmerkingen	26



## 1. INLEIDING

Het ontwerpwijzigingsplan Olivier van Noorstraat en de ontwerpomgevingsvergunning voor het bouwen van 37 woningen hebben vanaf 9 april tot en met 21 mei ter inzage gelegen. De gemeente heeft 6 zienswijzen ontvangen. Vanwege de Wet bescherming persoonsgegevens wordt de digitale versie van deze Nota zienswijzen geanonimiseerd.

In hoofdstuk 2 zijn de verschillende zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien. Hierbij is, indien daar sprake van is, kenbaar gemaakt of de zienswijze tot een gewijzigde regeling in het wijzigingsplan heeft geleid.

In hoofdstuk 3 zijn de wijzigingen beschreven die zijn doorgevoerd van het ontwerp wijzigingsplan naar het vast te stellen wijzigingsplan.



## 2. ZIENSWIJZEN

Er zijn 6 zienswijzen binnengekomen. In de volgende tabel is de zakelijke samenvatting van de zienswijzen opgenomen. Bij de beantwoording van de zienswijzen is de volledige zienswijze betrokken. Dit betekent ook dat, indien een reclamant een zienswijze heeft ingediend op zowel het wijzigingsplan als de ontwerpomgevingsvergunning, of alleen op een van deze twee onderdelen, de beantwoording ook betrekking heeft op het wijzigingsplan en/of de ontwerpomgevingsvergunning naar gelang de zienswijze.

### 2.1 Zienswijze 1

	Samenvatting van de zienswijze	Beantwoording van de zienswijze
1.1	<p>Reclamant vraagt zich af wat de gevolgen zijn van het toegenomen aantal verkeersbewegingen op de Stationsweg en de Sixlaan, die conform de huidige versie van het ontwerpplan de enige ontsluitingen zijn van het plangebied en zijn omgeving. Reclamant constateert dat de gemeente maatregelen in het jaar 2014 noodzakelijk vond wat betreft die twee ontsluitingsroutes van de Stationsweg. Reclamant vreest dat de verkeersproblemen die al aanwezig zijn verslechteren door het plan.</p>	<p>Naar aanleiding van de zienswijze heeft de ontwikkelaar door Goudappel Coffeng een aanvullend onderzoek uit laten voeren. Dit onderzoek wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan als bijlage en de verkeersparagraaf 2.3 wordt aangepast en aangevuld. Hieronder volgt de conclusie van het onderzoek.</p> <p>In het onderzoek is expliciet ingegaan op de vragen: hoeveel extra verkeer ontstaat er, waar gaat dit rijden, en wordt het daarmee niet te druk of onveilig.</p> <p>Er sprake is van een toename van maximaal circa 300 verkeersbewegingen Dit zijn de verkeersbewegingen van het plan Olivier van Noortstraat (281 extra verkeersbewegingen, en de separaat te herontwikkelen woningen van Stek aan de Michiel de Ruyterstraat (netto toevoeging van 4 nieuwe woningen).</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat slechts 6% van het extra verkeer de Stationsweg kiest. De groei van het verkeer als gevolg van de extra verkeersbewegingen op de Stationsweg 1% bedraagt. Van het nieuwe verkeer kiest 69% de Sixlaan. De groei op de Sixlaan bedraagt circa 10-15%.</p> <p>Blijkens het onderzoek blijkt dat het plan op deze wegen nauwelijks effect en de verkeersstromen gegenereerd door het plan zeer beperkt zijn in verhouding tot de reeds aanwezige verkeersintensiteiten.</p> <p>Met betrekking tot de Stationsweg geldt dat een toename van 1% in de praktijk niet waarneembaar en geen effect heeft op de verkeersveiligheid. Voor de Sixlaan wordt aangegeven dat de huidige vormgeving</p>

		<p>voldoet voor een verkeersveilige verkeersafwikkeling van de toekomstige verkeersstromen op deze wegen.</p> <p>Op grond van het onderzoek kan gesteld worden dat een goede ruimtelijke ordening niet in het geding komt.</p>
1.2	<p>Reclamant betoogt dat de informatieavonden opnieuw gehouden dienen te worden wat betreft de verkeersveiligheid van de Stationsweg. Dit omdat de situatie als gevolg van het bouwplan compleet anders zal zijn.</p>	<p>Uit paragraaf 2.3 van de toelichting blijkt dat de verkeersaantrekkende werking in de huidige situatie planologisch gezien (op grond van de mogelijkheden die het bestemmingsplan 'Centrum' biedt) vrijwel gelijk is aan de toekomstige situatie. Te weten 272,5 respectievelijk 281 verkeersbewegingen. Het omzetten van de bestemming 'Bedrijf' naar 'Wonen' leidt dus niet tot een compleet andere situatie.</p> <p>De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot nadelige effecten op de Stationsweg (zie beantwoording onder 1). Deze constatering, in combinatie met de voorgenomen aanpassingen in het kader van de verkeersveiligheid, bieden voldoende garantie voor de verkeersveiligheid van de Stationsweg.</p> <p>In 2014 is er een communicatietraject gestart met de bewoners van de Stationsweg om wensen en suggesties met betrekking tot de verkeerssituatie op de Stationsweg inzichtelijk te krijgen. Op de suggesties die tijdens de bewonersavonden zijn gedaan heeft de gemeente een reactie gegeven. Dit heeft geresulteerd in een aantal ontwerpen. Deze zijn tijdens een tweede informatieavond (op 8 juni 2015) aan de bewoners gepresenteerd.</p> <p>Gezien het bovenstaand ziet de gemeente geen noodzaak de plannen omtrent de herinrichting van de Stationsweg, als gevolg van dit wijzigingsplan, te herzien.</p>
1.3	<p>Reclamant vreest dat verkeersveiligheidsmaatregelen als gevolg van het plan Olivier van Noortstraat in combinatie met het plan Kwekerij Veelzorg veel ingrijpender moeten zijn dan de gemeente heeft gecommuniceerd tijdens eerder genoemde informatie avonden. Reclamant vreest dat de gemeente meer verkeer via de Stationsweg wil ontsluiten terwijl deze straat volgens reclamant juist ontlasting nodig heeft.</p>	<p>Uit de beantwoording onder 1 blijkt dat de Stationsweg nauwelijks extra wordt belast als gevolg van het plan Olivier van Noortstraat. Deze toename van 1% leidt niet tot nieuwe verkeersonveilige situaties. In het onderzoek is de ontwikkeling van het plan Kwekerij Veelzorg en het verkeer dat dit plan genereert in de beoordeling meegenomen.</p> <p>De gemeente Hillegom werkt aan de herinrichting heeft als doel de Stationsweg in te richten als fietsstraat. Doordat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets zal een dergelijke inrichting</p>



		<p>leiden tot minder dominantie van het autoverkeer en een sterkere positie van het fietsverkeer. Met deze inrichting wordt een afname van het autoverkeer op de Stationsweg verwacht.</p> <p>In het ontwerptraject van de herinrichting is rekening gehouden met een verkeerstoename op de Sixlaan. De Sixlaan heeft in de huidige situatie een breed wegprofiel. Door het creëren van een optische wegversmalling (kantstroken) zullen de rij snelheden van de automobilisten afnemen. Eventueel kunnen op plekken waar dat mogelijk is enkele wegversmallingen worden gerealiseerd. De kruisingen met de zijstraten worden ook aangepakt. Gelijkwaardige kruisingen met kruispuntpunaises kunnen leiden tot lagere rij snelheden van het autoverkeer. Kruispuntpunaises hebben het voordeel, dat ze goed kunnen werken als attentie-punt voor “verkeer van rechts heeft voorrang”, vooral als daar in het kader van stimuleren van goed verkeersgedrag extra bekendheid aan wordt gegeven.</p>
1.4	Reclamant vraagt zich af of de gemeente onderzocht heeft wat de gevolgen zijn van het ontwerpplan op de verkeersveiligheid op de Stationsweg.	<p>Uit de beantwoording onder 1.1 blijkt dat de toename van verkeer op de Stationsweg op het plan Olivier van Noorstraat minimaal is (1%) en geen effecten heeft op de verkeersveiligheid.</p> <p>De maatregelen op de Stationsweg die de gemeente voornemens is te treffen zijn in 1.3 aangegeven. De aanleiding tot herinrichting staat los van de ontwikkeling Olivier van Noorstraat, en staat in het teken van verkeersveiligheid in algemene zin.</p>
1.5	Reclamant vraagt zich af of er door een aanpassing van het ontwerpplan een ontsluiting te realiseren is anders dan over de Stationsweg.	Binnen de bestaande wegenstructuur zijn er geen andere ontsluitingen te realiseren. Gezien de beantwoording van de voorliggende punten zien wij geen noodzaak tot het aanpassen van de ontsluiting.
De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in de omgevingsvergunning. Wel wordt het wijzigingsplan naar aanleiding van de zienswijze aangepast. In hoofdstuk 3 is een overzicht van wijzigingen opgenomen.		

## 2.2 Zienswijze 2

Samenvatting van de zienswijze		Beantwoording van de zienswijze
2.1	Reclamanten spreken hun ongenoegen uit over de werkwijze van de gemeente met betrekking tot het wijzigen van het bestemmingsplan van Weerenstein naar Bestemmingsplan Centrum in 2014. Reclamanten wijzen de gemeente op haar morele verplichting om direct omwonenden te informeren. Reclamanten geven een voorbeeld van het bedrijf Auto Airconditioning	<p>De opmerking met betrekking tot het wijzigen van het bestemmingsplan Weerenstein naar het centrum bestemmingsplan ‘Centrum’ is niet relevant in het kader van de ruimtelijke procedure van het wijzigingsplan ‘Olivier van Noortstraat’.</p> <p>Onduidelijk is waarom het bedrijf Auto Airconditioning</p>

	<p>ning Bollenstreek dat volgens reclamanten nooit is geïnformeerd.</p>	<p>Bollenstreek wordt aangehaald. Dit bedrijf grenst aan de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan 'Centrum', op grond waarvan de ontwikkeling Olivier van Noorstraat mogelijk is. Overigens was de wijzigingsbevoegdheid naar woningen ook al opgenomen in het vorige bestemmingsplan (Correctieve herziening Weerestein) dat in april 2000 is vastgesteld. Daarom was er destijds geen reden voor de gemeente om omwonenden actief te informeren: aan de planologisch mogelijkheid woningen te realiseren veranderde immers niets. En op grond daarvan had de eigenaar van het bedrijf kunnen weten dat er op termijn woningen worden gebouwd.</p> <p>Voor de duidelijkheid wordt aangegeven dat de gemeente ten tijde van het bestemmingsplan 'Centrum' heeft voldaan aan de publicatieverplichting met betrekking tot het vaststellen van dat bestemmingsplan.</p>
2.2	<p>Reclamanten geven aan dat in hoofdstuk 2.2 van het ontwerpplan een ongefundeerde vergelijking getrokken wordt met de huidige structuren in de wijk.</p>	<p>Onduidelijk is waarom indiener vindt dat er een ongefundeerde vergelijking wordt getrokken met de huidige bestaande structuren in de wijk. Paragraaf 2.2 kent een heldere opbouw waarin de relatie tussen het plangebied en de omgeving wordt beschreven. Daarna volgt een beschrijving van de wijze waarop de ontwikkeling daar bij aansluit. De opmerking dat er sprake is van een ongefundeerde vergelijking wordt dan ook niet gedeeld.</p>
2.3	<p>Reclamanten geven aan dat in hoofdstuk 2.3 'Verkeer en parkeren' wordt beschreven dat de zuidelijke ontsluiting via de Stationsweg/Sixlaan zal worden gebruikt. Dit klopt niet: vanuit de Olivier van Noorstraat moet men via de Michiel de Ruijterstraat naar de T-splitsing met de Stationsweg/Sixlaan. De huidige omvang van het verkeer is volgens reclamanten op deze T-splitsing al dermate intensief dat verdere toename van verkeer tot gevaarlijke situatie zal kunnen gaan leiden.</p>	<p>Reclamant heeft gelijk dat eerst een stukje over de Michiel de Ruijterstraat moet worden gereden voordat de Stationsweg/Sixlaan wordt bereikt. Dit zal worden aangepast in de toelichting.</p> <p>In het aanvullend uitgevoerde verkeersonderzoek is een wegenscan uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de Sixlaan en Michiel de Ruijterstraat de verkeersintensiteiten inclusief het plan Olivier van Noorstraat zonder problemen kunnen verwerken. Dit betekent ook dat de huidige vormgeving voldoet voor een verkeersveilige verkeersafwikkeling.</p> <p>Op pagina 8 van het aanvullend onderzoek is opgenomen dat bij de kruising met de Sixlaan net na het kruispunt een drempel is geplaatst, idealiter wordt de snelheid er op de kruispunten zelf uitgehaald (plateau, punaise) en niet net daarna/ervoor.</p> <p>Ook deze T-splitsing maakt deel uit van de voorgenomen herinrichting, dit wordt een gelijkwaardige kruis-</p>

		<p>gen met kruispuntpunaises. Dit kan leiden tot lagere rijnsnelheden van het autoverkeer. Kruispuntpunaises hebben het voordeel, dat ze goed kunnen werken als attentiepunt voor "verkeer van rechts heeft voorrang", vooral als daar in het kader van stimuleren van goed verkeersgedrag extra bekendheid aan wordt gegeven.</p> <p>Overigens vormt de verkeersafwikkeling op het kruispunt ook geen probleem. De huidige gelijkwaardige kruising kan de toekomstige verkeersstromen op de verschillende takken zonder verkeersveiligheid of afwikkelingsproblemen verwerken.</p>
2.4	<p>Reclamanten geven aan dat de huidige situatie aan de Stationsweg al problematisch is door de ligging van het NS station met forensen en schoolgaande kinderen, de vele sportcomplexen en andere zeer frequent bezochte locaties. Als gevolg van het ontwerp plan met onderliggend ontsluitingsplan kan de situatie alleen maar verslechteren aangezien de samenhangende toename van verkeer.</p>	<p>In de beantwoording onder 1.1 wordt ingegaan op de Stationsweg. Hieruit blijkt dat slecht 6% van het verkeer als gevolg van het plan Olivier van Noortstraat gebruik zal maken van de Stationsweg. Dit leidt tot 1% toename ten opzichte van de huidige situatie. Er is dus geen sprake van een onevenredige toename en situatie op de Stationsweg, als gevolg van het plan.</p>
2.5	<p>Reclamanten vrezen dat het voorkeursmodel dat op bladzijde 20 onder Gemeentelijke beleid van het ontwerp plan afkomstig uit de structuurvisie Hillegom zal resulteren in mogelijk nog meer druk op de huidige gebrekkige ontsluiting en infrastructuur rond de Michiel de Ruyterstraat, Olivier van Noortstraat en Stationsweg. In dit voorkeursmodel wordt namelijk gesproken over het realiseren van nog meer woningen ten westen van het de planlocatie.</p>	<p>Voorliggende ontwikkeling ziet toe op de ontwikkeling Olivier van Noortstraat. Op het moment dat een andere ontwikkeling, zoals een mogelijke ontwikkeling nabij de planlocatie, vorm krijgt wordt dat plan getoetst, waaronder aan verkeersaspecten.</p>
2.6	<p>Het is volgens reclamanten onmogelijk dat de eenmanszaak in de Olivier van Noortstraat samen met vier achteringen van huizen aan de Michiel de Ruyterstraat 272,5 verkeersbewegingen per etmaal oplevert. (tabel bladzijde 11 ontwerp plan)</p> <p>Reclamant vraagt zich af of het rapport met de juiste gegevens werkt en niet een plan wat al enkele jaren oud is toen de Garage Schoonderbeek nog actief was en de Bollenschuur nog activiteiten had naast de dagelijkse aanloop van de KPN centrale.</p> <p>Reclamanten geven aan dat op bladzijde 5 wordt bevestigd dat met verkeerde informatie is gewerkt (hier wordt uitgegaan van de garage in bedrijf).</p>	<p>De berekening zoals deze in paragraaf 2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen ziet toe op wat er mogelijk is op grond van de huidige juridisch - planologische mogelijkheden (op grond van het bestemmingsplan 'Centrum'): dit betekent dat er op de gronden waar nu de woningen worden gebouwd de mogelijkheid bestaat om een bedrijf te vestigen met een oppervlakte van circa 2.500 m<sup>2</sup>.</p> <p>Met behulp van de CROW normen is de verkeersgeneratie van een bedrijf met deze omvang berekend. Dat aantal (272,5 verkeersbewegingen) is afgezet tegen het aantal verkeersbewegingen in de nieuwe planologische situatie (dus na vaststelling van het wijzigingsplan) De tabel en uitleg zijn zodoende correct en actueel.</p> <p>De tekst in de inleiding op bladzijde 5 van de toelichting beschrijft de feitelijke huidige situatie. In de ver-</p>

		keersparagraaf is voldoende duidelijk aangegeven dat is gerekend met de juridisch – planologische mogelijkheden. De tekst op bladzijde 5 bevestigt dus gezins dat er met verkeerde informatie is gewerkt.
2.7	Reclamanten geven aan dat de speelplaats wordt aangeduid als Michiel de Ruijterstraat 25, wat niet correct is en aangeeft men niet zorgvuldig is geweest bij het opstellen van het rapport en wordt getwijfeld aan de waarde.	Reclamant heeft gelijk dat het adres van de speeltuin niet correct is opgenomen. De speeltuin Weerestein heeft adres Michiel de Ruyterstraat 95, de toelichting wordt aangepast. Deze constatering doet verder niets af aan de zorgvuldigheid waarmee het bestemmingsplan is opgesteld.
2.8	Reclamanten geven aan dat de vermelding van de Ladder van duurzame verstedelijk niet relevant en incorrect is omdat de aanname, dat het plan Olivier van Noorstraat een project is van de genoemde provinciale project lijst, niet klopt. Reclamanten zijn van mening dat deze aanname gebaseerd is op het eerste ontwikkelingsplan voor 2008. Niet het huidige ontwerp plan.	De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is een procesinstrument dat moet worden toegepast. Volgens deze ladder moet worden aangetoond dat er sprake is van de (regionale) behoefte aan het project. Er moet worden beoordeeld of het plan regionaal is afgestemd. Uit de toelichting blijkt dat dit het geval is. De volgende stap is beoordelen of deze behoefte kan worden opgevangen binnen het bestaand stads- en dorpsgebied. Dit is het geval bij het plan Olivier van Noortstraat: de Olivier van Noorstraat is immers bestaand stads- en dorpsgebied.  De toelichting zal op dit onderdeel worden verduidelijkt. Er zal meer expliciet worden aangegeven waarom de Ladder voor Duurzame Verstedelijking moet worden toegepast. Ook zal de opbouw van de toets een meer leesbare vorm krijgen. Opgemerkt wordt dat de inhoudelijke beoordeling, er wordt voldaan aan de ladder, overeind blijft.
2.9	Reclamanten vragen zich af wat de voorwaarden zijn van het positieve brandveiligheidsadvies van de Brandweer Hollands Midden.	Het advies waar in de toelichting naar wordt verwezen betreft het advies dat is afgegeven gedurende het vooroverleg in het kader van het bestemmingsplan. Hierna is het plan aangepast en getoetst in het kader van de omgevingsvergunning. Hierna resteerde enkel nog de volgende voorwaarde: de definitieve locatie voor de primaire bluswatervoorzieningen (ondergrondse brandkranen) moet in overleg met de Brandweer en Dunea worden bepaald. De brandkranen dienen te voldoen aan de minimale capaciteit van 30 m <sup>3</sup> per uur en mogen maximaal 40 meter zijn gelegen vanaf de hoofdtoegang van de woningen. De gegevens dienen uiterlijk vier weken voor start van de werkzaamheden te worden ingediend. Deze voorwaarde is opgenomen in de omgevingsvergunning.
2.10	Reclamanten vinden dat in het bouwplan een complexe woonwijk onnodig wordt ingebreed op een al zeer dicht op elkaar staande wijk zonder enige noodzaak dan een financiële.	De noodzaak van de ontwikkeling vindt haar oorsprong in onder andere de structuurvisie Hillegom, de structuurvisie thema wonen en de wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan 'Centrum'. De gemeente Hille-

		gom geeft met de ontwikkeling invulling aan vastgesteld gemeentelijk beleid. Verder wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.7 en paragraaf 3.1.3 waaruit de behoefte aan woningen in de gemeente en regio blijkt.
2.11	Reclamanten vrezen dat de huidige smalle wegbreedte van de Michiel de Ruyterstraat niet toereikend is voor de voorziene toename van het verkeer in deze straat. Bovendien is deze wegbreedte reeds een bottleneck gebleken voor brandweer, politie en ambulance verkeer en kan daarom een potentieel veiligheidsrisico met zich meebrengen.	<p>De wegbreedte voldoet aan de maatvoering die hieraan is gesteld in het handboek 'Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV 2012) en de gemeentelijke normen. Op grond daarvan is er geen reden aan te nemen dat er sprake is van te smalle wegbreedtes.</p> <p>Met betrekking tot de hulpdiensten is navraag gedaan bij de brandweer. Zij heeft aangegeven dat de Michiel de Ruyterstraat ook na realisatie van het plan Olivier van Noortstraat voldoet aan de hiervoor geldende eisen en bereikbaar is voor de hulpdiensten. Dit blijkt ook uit het door Goudappel Coffeng aanvullend uitgevoerde onderzoek.</p>
2.12	Reclamanten vrezen dat er onvoldoende parkeergelegenheid is voor de Michiel de Ruyterstraat, Sixlaan en Stationsweg voor bewoners in de toekomstige situatie. Bovendien vinden reclamanten het parkeerbeleid inadequaar.	<p>Het plan Olivier van Noortstraat is getoetst aan de gemeentelijke parkeernormen. Deze toets maakt deel uit van het wijzigingsplan. Hieruit blijkt dat er voldaan wordt aan de gestelde normen en er voldoende parkeergelegenheid wordt aangelegd. Op grond daarvan kan de parkeervraag binnen het plangebied c.q. de nieuwe woonwijk worden opgevangen en zet dit geen druk op de bestaande parkeerplaatsen. Aan de regels van het bestemmingsplan zal een regel worden toegevoegd dat aan de gestelde parkeernorm moet worden voldaan.</p> <p>Onduidelijk is wat reclamant bedoelt met inadequaar parkeerbeleid.</p>
2.13	Reclamanten missen een Rampenplan in geval van calamiteiten voor, tijdens en na de bouw.	Een rampenplan is geen onderdeel van de vergunningverlening. In de omgevingsvergunning is een voorschrift opgenomen dat een bouwveiligheidsplan moet worden aangeleverd. Voor dit voorschrift wordt verwezen naar de omgevingsvergunning.
2.13	Reclamanten missen een duidelijk plan m.b.t. aanpassingen van electra- en nutsbedrijven, het rioolstelsel en het minimaliseren van de overlast en ontsluitingen tijdens de aanpassingen hiervan.	<p>Aanpassingen met betrekking tot elektra, nutsbedrijven en rioolstelsel zijn technische aspecten die niet in het bestemmingsplan worden behandeld en geregeld. De gemeente Hillegom heeft de aanvragen en tekeningen van de initiatiefnemer beoordeeld en getoetst en geen onvolkomenheden gevonden.</p> <p>Met betrekking tot eventuele overlast gedurende de bouwwerkzaamheden heeft de gemeente samen met de initiatiefnemer een klankbordgroep in het leven</p>

		<p>geroepen. Deze heeft als doel de omwonenden te informeren over de bouwwerkzaamheden. Ook vragen of mogelijke klachten kunnen in deze klankbordgroep ter sprake worden gebracht.</p> <p>De uitvoering en overlast op zichzelf is geen onderdeel van de omgevingsvergunning. In het bouwveiligheidsplan zal daar op in worden gegaan.</p> <p>Als voorschrift in de vergunning zijn de volgende voorwaarden opgenomen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het bouwen en alles wat daarmee in verband staat moet op een zodanige veilige wijze geschieden, dat geen gevaar of ernstige hinder ontstaat voor gebruikers van naastgelegen erven, bouwwerken en wegen.</li> <li>2. Het bouwterrein moet door een doeltreffende afscheiding van de weg en aangelegen erven zijn afgescheiden. Verkeer en de toegang tot brandkranen en andere openbare voorzieningen mogen hierdoor niet worden belemmerd.</li> </ol>
<p>Het wijzigingsplan wordt op onderdelen aangepast naar aanleiding van de zienswijze, zie tevens hoofdstuk 3. De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in de omgevingsvergunning.</p>		

### 2.3 Zienswijze 3

	Samenvatting van de zienswijze	Beantwoording van de zienswijze
3.1	<p>Reclamanten vrezen dat hun woonplezier wordt aangetast en dat de draai met de auto richting garage op het adres van reclamanten vermoedelijk wordt. Dit omdat reclamanten verwachten dat de straat met zijn parkeerplaatsen te druk en smal voor wordt als gevolg van het bouwplan.</p>	<p>Planologisch gezien biedt het thans vigerende bestemmingsplan 'Centrum' de ruimte om de verkeersstructuur aan te passen. Dit betekent concreet dat de mogelijkheden om de inrichting van de straat aan te passen al bestaan (de planologische ruimte uit het bestemmingsplan 'Centrum' is in principe gelijklopend overgenomen in het wijzigingsplan 'Olivier van Noortstraat'). Uit de inrichtingstekening blijkt dat dit niet het geval is en een groenstrook wordt aangelegd tussen de straat en de garage van reclamant. Verder wordt opgemerkt dat in de huidige feitelijke situatie de straat Olivier van Noortstraat direct aan het perceel van reclamant ligt. In de toekomst is de afstand van het perceel van reclamant tot de parkeervakken en straat dus groter.</p> <p>Het plan voldoet aan de daartoe gestelde normen door de gemeente en de ASVV 2012 (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom). Dit geldt ook voor de in- en uitrit van de garage van reclamant. Deze is 3,50 m breed en daarmee</p>

		<p>voldoende breed om in en uit te rijden, dit geldt ook voor de bochtstralen bij het in- en uitrijden. Daarbij wordt opgemerkt dat dit ook breder is dan de huidige uitrit. Dit brengt met zich mee dat de bereikbaarheid van de garage er voor reclamant op vooruit gaat. Niet alleen als gevolg van de breedte van de inrit, maar ook door de grotere afstand tot de weg (ruimte bochtstraal).</p> <p>Voor de volledigheid heeft de initiatiefnemer het plan nogmaals aan deze normen getoetst, ook uit deze extra toets bleek dat aan de normen wordt voldaan.</p>
3.2	<p>Reclamanten geven aan dat de parkeerplaatsen naast hun huis ongewenst zijn; het is alsof de woning van reclamanten wordt ingebouwd.</p>	<p>Aan de oostzijde van de woning van indiener komen 2 parkeerplaatsen, aan de overige zijden van de woning worden geen parkeerplaatsen aangelegd. Van inbouwen is geen sprake. Daarbij wordt opgemerkt dat tussen de parkeerplaatsen en het erf van reclamant een afscheidende groenstrook wordt aangelegd. Het overgrote deel van de parkeerplaatsen wordt niet direct aan het huis van indieners aangelegd.</p> <p>Verder wordt opgemerkt dat de vigerende juridisch planologische situatie de aanleg van parkeerplaatsen ook al toelaat, zie tevens onder de beantwoording bij 3.1.</p>
3.3	<p>Reclamanten vrezen waardedaling van hun woning als gevolg van bovenstaande knelpunten en daarnaast vrezen reclamanten dat hun privacy wordt aangetast.</p>	<p>Indien reclamant van mening is dat het plan leidt tot waardedaling kan een verzoek om planschade worden ingediend, dit kan nadat het wijzigingsplan onherroepelijk is.</p> <p>De ontwikkellocatie en haar omgeving liggen binnen de bebouwde kom, in een stedelijke omgeving. Binnen een dergelijke omgeving is het niet ongebruikelijk dat er ontwikkelingen plaats vinden waarbij woningen worden gebouwd in de buurt van bestaande woningen. Bij het ontwerp van het stedenbouwkundige plan is nadrukkelijk rekening gehouden met omwonenden., waaronder de oriëntatie van en afstand tot de nieuwe woningen. De twee-onder-een kap woningen liggen op ruime afstand (circa 18 meter) van de woning van reclamant. De zijgevel van deze woningen kijkt uit op de woning van reclamant, de voor- en achtergevel zijn hier niet op georiënteerd. Ook de overige woningen liggen op een ruime afstand (minimaal 20 meter), waarmee de aantasting van privacy zoveel als mogelijk wordt geminimaliseerd.</p>
3.4	<p>Reclamanten vragen zich af waarom er geen gezamenlijke parkeerplaats gerealiseerd kan worden op</p>	<p>Ten eerste wordt opgemerkt dat de gronden waar reclamant op doelt niet in eigendom van de gemeente</p>

	<p>het aangrenzende bollenland.</p>	<p>of de initiatiefnemer zijn. Verder wordt opgemerkt dat een gemeente dient te besluiten op een aanvraag zoals deze bij haar voorligt. Hier hoeft geen alternatievenonderzoek plaats te vinden, wanneer een aanvraag ruimtelijke is onderbouwd en wordt voldaan aan wet- en regelgeving. Verder maakt het bollengebied geen onderdeel uit van de wijzigingsbevoegdheid op grond waarvan het plan Olivier van Noortstraat mogelijk wordt gemaakt.</p> <p>In tegenstelling tot het plangebied Olivier van Noortstraat maakt het bollenland geen deel uit van het Bestaand Stads- en dorpsgebied (Verordening Ruimte 2014). Conform de Ladder voor Duurzame Verstedelijking moet bij stedelijk ontwikkelingen, waaronder parkeervoorzieningen, worden gekeken of deze binnen bestaands stedelijk gebied (terminologie van Zuid-Holland: bestaand stads- en dorpsgebied) kan worden opgevangen. Dit is het geval bij het plan Olivier van Noortstraat. Het zoeken naar ruimte buiten bestaand stedelijk gebied is dan niet aan de orde, en gezien de Ladder voor Duurzame Verstedelijking heeft dit ruimtelijke gezien ook niet de voorkeur.</p>
<p>De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in de omgevingsvergunning en het wijzigingsplan.</p>		

## 2.4 Zienswijze 4

	Samenvatting van de zienswijze	Beantwoording van de zienswijze
4.1	<p>Reclamant geeft aan dat hij zijn woning aan de Olivier van Noortstraat 2 in 1992 bewust heeft gekocht met de wetenschap dat de omgeving 'Bedrijven en Verkeer' is met de daarbij horende te verwachten beleving van woongenot.</p>	<p>In het bestemmingsplan 'Centrum' (vastgesteld 21 januari 2014) is het voornemen tot het wijzigingen van de gronden al bekend gemaakt, dit door middel van het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid voor woningen ter plaatse van het plangebied. Deze wijzigingsbevoegdheid zat overigens ook al in het bestemmingsplan 'Correctieve herziening Weerestein' (2000). Met het wijzigingsplan Olivier van Noortstraat wordt slechts invulling gegeven aan de bestaande wijzigingsbevoegdheid en wordt voldaan aan de daarin opgenomen regels en voorwaarden.</p>
4.2	<p>Reclamant geeft aan dat hij zijn woning in 2010 herbouwd heeft onder de voorwaarden van de gemeente. Dit betreft onder andere regelgeving met betrekking tot bestemmingsplan Weerestein (afvlakking centrum) met onder andere vaste hoogtes van woning en goot. Reclamant geeft aan het vreemd te vinden dat er nu woningen om zijn woning worden gepland met goot-</p>	<p>De gemeente heeft een bepaalde mate van beleidsvrijheid op grond waarvan zij maatvoering kan instellen voor verschillende gebieden. Dit blijkt ondermeer uit het feit dat de wijzigingsbevoegdheid geen regels stelt omtrent hoogtes. In de gemeentelijke Welstandsnota valt het plangebied onder Gebied 8 'rechte wijken'. Hierin staat met betrekking tot de massa aange-</p>



	<p>hoogtes die twee maal zo hoog zijn als de vergunning destijds verleend aan reclamant.</p>	<p>geven dat woonhuizen bestaan uit twee lagen met een kap. Vanzelfsprekend moet wel sprake zijn van een belangenafweging. Dit ook in samenhang met de specifieke locatie. Het plangebied Olivier van Noortstraat ligt in een omgeving waar verschillende bouwhoogtes gelden, naast de 3,5 meter goothoogte en 6 meter bouwhoogte van de woning van reclamant zijn er de volgende planologische mogelijkheden: woningen met een goothoogte van 6 en bouwhoogte van 9 meter, een appartementencomplex met een bouwhoogte van 9 meter, een bedrijfspand met een bouwhoogte van 7,5 meter en de mogelijkheid om een bedrijfspand van 9 meter hoog te realiseren. Deze genoemde gebouwen zijn thans ook nog aanwezig.</p> <p>Uit het bovenstaande blijkt dat sprake is van meerdere gebouwen met een grotere hoogte dan dat van reclamant. Het plan Olivier van Noortstraat vormt dus geen uitzondering. Daarnaast stelt het Bouwbesluit 2012 strengere eisen (ten aanzien van verdiepingshoogtes) waardoor een bouwhoogte van 9 meter niet toereikend is om aan de eisen te voldoen. De gemeente heeft het plan Olivier van Noortstraat ook aan welstand voorgelegd, dit adviesorgaan heeft een positief advies afgegeven. Op grond hiervan, en de stedenbouwkundige toelichting in het bestemmingsplan, vind de gemeente een goothoogte van 6 meter en bouwhoogte van 11 meter ruimtelijk aanvaardbaar.</p>
4.3	<p>Reclamant geeft aan dat het aangedragen bouwplan als inbreilocatie met 37 hoge woningen op een te krappe oppervlakte locatie gepland is waarbij ook te weinig parkeerplaatsen zijn. Daarmee is het bouwplan volgens reclamant verwerpelijk. Volgens reclamant wordt het huidige bouwplan met zijn parkeerplaatsen ook door de gemeente als tekort ervaren.</p>	<p>Allereerst wordt aangegeven dat de wijzigingsbevoegdheid artikel 32.1 (bestemmingsplan 'Centrum') de bouw van minimaal 20 en maximaal 75 woningen toestaat. Met andere woorden: er wordt voldaan aan deze eis en er worden ruimschoots minder woningen gebouwd dan is toegestaan. De dichtheid is circa 37 woningen/ hectare, een voor inbreidingslocaties vaak gehanteerde en acceptabele dichtheid.</p> <p>De toelichting van het bestemmingsplan toont in paragraaf 2.3 aan dat er wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen. Om te borgen dat er aan de gestelde norm wordt voldaan, wordt aan artikel 5 een bepaling toegevoegd die regelt dat aan de parkeernorm moet worden voldaan.</p>
4.4	<p>Reclamant geeft aan dat zijn woning met dit bouwplan rondom wordt ingebouwd door woningen en parkeerplaatsen en bovendien geeft reclamant aan het plan esthetisch rommelig te vinden.</p>	<p>Planologisch gezien biedt het thans vigerende bestemmingsplan 'Centrum' de ruimte om de verkeersstructuur aan te passen. Dit betekent concreet dat de mogelijkheden om de inrichting van de straat aan te passen en parkeerplaatsen te realiseren al bestaat.</p>

		<p>Deze planologische ruimte is in principe gelijklopend overgenomen in het wijzigingsplan 'Olivier van Noortstraat'). Aan de zijde van de woning van reclamant worden 5 parkeerplaatsen aangelegd, dit is slechts een klein deel van de 63 te realiseren parkeerplaatsen. De woning van reclamant wordt zodoende niet ingebouwd door parkeerplaatsen.</p> <p>Het wijzigingsplan biedt ruimte een afstand tussen de woning en de weg in te vullen, waaronder met groenvoorzieningen. Met betrekking tot de woning van reclamant geldt dat het de inrichting zodanig is aangepast dat een stoep die geprojecteerd was tussen de erfgrans van de bestaande privé kavels en de langspaarvakken, is vervangen door groenstroken waar mogelijk. Ook wordt op verzoek van de reclamant de hoek bij Michiel de Ruijterstraat aangepast naar een soortgelijke afwerking als op de tegenovergelegen hoek (bij bouwnummer 4 van het nieuwbouwplan). De stoep wordt hier doorgezet. De groenstrook achter Michiel de Ruijterstraat 19 en 21 worden niet volledig dicht gestraat. Alle poorten blijven hierdoor bereikbaar.</p> <p>Van rondom inbouwen is geen sprake. Het plan Olivier van Noortstraat grenst slechts aan 1 zijde aan het perceel van reclamant. In aanvulling daarop wordt opgemerkt dat de afstand van de woning van reclamant tot aan de eerste woning circa 17 meter bedraagt. In stedelijk gebied een aanvaardbare afstand tussen woningen. Verder wordt opgemerkt dat in de huidige planologische situatie bedrijfsbebouwing mogelijk is (en feitelijk aanwezig) tegenover de woning van reclamant.</p> <p>De welstandscommissie heeft het plan onder andere stedenbouwkundig beoordeeld en akkoord bevonden en een positief advies uitgebracht. Het college heeft dit advies als zodanig meegenomen in haar besluitvorming.</p>
4.5	<p>Reclamant geeft aan dat er in het bouwplan een gevaarlijke en onoverzichtelijke situatie ontstaat in de bocht van de Olivier van Noortstraat. Het door reclamant aangedragen alternatief; insteekhavens, zijn door de gemeente verworpen. Reclamant geeft aan dat dit de beste oplossing is ten behoeve van een rustige en overzichtelijke situatie. Hierdoor ontstaan namelijk parkeerplaatsen gelijk aan de wegzijde van</p>	<p>Het ontwerp van de openbare ruimte, en daarmee ook de bocht Olivier van Noortstraat is vormgegeven aan de hand van gemeentelijke normen en het Handboek Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, (ASVV 2012). Het ontwerp voldoet aan de richtlijnen. De gemeente heeft het plan ook in breder verband beoordeeld en het plan verkeersveilig bevonden. De bocht in de Olivier van Noortstraat kent</p>

	de nieuw te bouwen woningen.	<p>een ruime bochtstraal en is circa 5 meter breed. Hierdoor is er voldoende zicht om de bocht door te kijken.</p> <p>Met het oog op in- en uitparkeren geniet een langspaarkeerplaats qua veiligheid de voorkeur. Bij haaksparkeren heeft men vaak beperkter zicht op het verkeer dan met langspaarkeerplaatsen. De gemeente ziet dan ook geen noodzaak tot het haaksparkeren zoals reclamant voorstelt.</p>
4.6	Reclamant meent dat financieel gewin van projectontwikkelaar en gemeente gaat boven het woongenot en beleving van de bewoners die al in omgeving woonachtig zijn. Reclamant denkt dat het vorige plan van Janssenbouw Rijpwetering, waarbij een of twee parkingblokken van zo'n 20-30 auto's gerealiseerd zouden worden tussen de woningblokken, niet door ging omdat dit ten kosten van de bouw van 1 of 2 woningen zou gaan.	<p>In het bestemmingsplan heeft een zorgvuldige belangenafweging en verantwoording van het plan plaats gevonden. Deze zien onder meer toe op een stedenbouwkundige verantwoording, maar ook een toets aan milieu- en waardeaspecten. Hieruit volgen geen belemmeringen.</p> <p>Het plan van Janssenbouw Rijpwetering is niet van belang. In het kader van de ruimtelijke procedure staat de haalbaarheid van het aangevraagde en voorliggende plan centraal. Zoals in de vorige alinea is aangegeven zijn er geen belemmeringen en is het plan haalbaar.</p>
4.7	Reclamant voorziet een rommelige, overvolle wijk met onvermijdelijke irritaties tussen bewoners. Daarnaast is de infrastructuur volgens reclamant onvoldoende om de omvang van de toename van verkeer die veroorzaakt wordt door de bouw van de woonwijk te dragen. De Stationsweg heeft volgens reclamant nu al verkeersproblemen en de Michel de Ruyterstraat is met zijn parkeerbeleid 's-avonds gevaarlijk.	De eerste opmerking van reclamant is ruimtelijk niet relevant en maakt geen onderdeel uit van de besluitvorming omtrent wijzigingsplannen en omgevingsvergunningen. Met betrekking tot verkeer wordt verwezen naar onze beantwoording onder 1.1. Met betrekking tot parkeren naar zienswijze 2.12.
Het wijzigingsplan wordt op onderdelen aangepast naar aanleiding van de zienswijze, zie tevens hoofdstuk 3. De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in de omgevingsvergunning.		

## 2.5 Zienswijze 5

	<b>Samenvatting van de zienswijze</b>	<b>Beantwoording van de zienswijze</b>
5.1	Reclamant vreest dat het woongenot aanzienlijk wordt beperkt als gevolg van de bouw van 37 woningen waarvan 11 in de directe omgeving van haar woning. De komst van 11 nieuwe gezinnen in de directe omgeving van haar huis betekent volgens reclamant dat meer verkeer, geparkeerde auto's en lawaai zal zijn. Daarnaast verdwijnt volgens reclamant het vrije uitzicht vanuit haar woning.	Het plan is getoetst aan diverse milieuaspecten, waaronder verkeer, parkeren en geluid. Hieruit komen geen belemmeringen naar voren. De geplande woningen kunnen inderdaad leiden tot een afname van privacy. Wel moet worden opgemerkt dat het huidige planologisch kader al voorziet in de mogelijkheid de gronden om te zetten naar wonen. Met het aspect privacy is rekening gehouden door een ruime afstand aan te houden tussen de woning van reclamant en de dichtstbijzijnde woning in het plan Olivier van Noortstraat (circa 17 meter). Ook voorziet het plan in een

		<p>afscheidende opgaande groenstrook wat inijk minimaliseert. Verder wordt opgemerkt dat in de huidige feitelijke situatie het plangebied ook al is bebouwd, in dit geval met bedrijfsbebouwing tot 9 meter hoog. Tot slot wordt opgemerkt dat op grond van vaste jurisprudentie geldt dat er geen sprake is van een blijvend recht op uitzicht.</p>
5.2	<p>Reclamant vreest dat er te weinig ruimte overblijft voor groenvoorziening en parkeerplekken als gevolg van de bouw van veel (37) woningen. Reclamant vreest dat dit resulteert in parkeerplaatsen op moeilijke punten zoals de bocht Michiel de Ruyterstraat – Olivier van Noortstraat. Verder vreest reclamant dat, omdat de wijk gevuld zal gaan worden met jonge twee verdieners met twee auto's per gezin, de huidige parkeerproblemen in de Michiel de Ruyterstraat verder zal toenemen.</p>	<p>De toelichting van het bestemmingsplan toont in paragraaf 2.3 aan dat de parkeerbalans is opgemaakt aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. Deze normen zijn gekoppeld aan een type woning, en niet aan het soort gezin. Ter illustratie: in een 2-onder-1 kap woning kan een gezin komen te wonen met twee auto's, maar net zo goed een ouder stel dat 1 auto heeft. Om die reden zijn er normeringen per type woning. Er wordt dus voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen.</p> <p>De gemeente Hillegom heeft het plan getoetst, ook ten aanzien van verkeersveiligheid en hier geen onvolkomenheden in gevonden. De stelling dat parkeerplaatsen op moeilijke punten zijn gelegen wordt door de gemeente dan ook niet onderkend. Het punt waar reclamant op doelt is voldoende overzichtelijk, waarbij wordt opgemerkt, dat de parkeerplaatsen niet direct op de kruising liggen, maar circa 7 meter hiervan af.</p> <p>Het plan is tevens getoetst aan het op het moment van het ontwerpbestemmingsplan geldende gemeentelijk groenbeleidsplan, er is geen belemmering geconstateerd. Voor de volledigheid is ook nog getoetst aan het op 16 april 2015 vastgestelde groenbeleidsplan. In dat groenbeleidsplan wordt onderscheid gemaakt tussen type wijken. Voorliggend plan maakt deel uit van een grijze wijk. De norm die hier wordt gehanteerd is 50 m<sup>2</sup> of minder per woning, de norm geldt overigens op wijkniveau en geldt niet op planniveau (zoals voorliggend wijzigingsplan). Het groenbeleidsplan schrijft voor grijze wijken voor dat er moet worden gezocht naar uitbreiding van het groenareaal.</p> <p>Dat is het geval aangezien het plangebied in planologische zin geen groen bevat (geen bestemming Groen). In het wijzigingsplan Olivier van Noorstraat is Groen wel opgenomen als bestemming. Dit betekent dat er conform het beleidsplan bewust ruimte wordt ingericht voor groenvoorzieningen.</p>

		<p>Een andere mogelijkheid die in het beleidsplan wordt genoemd is percelen kleiner maken om meer openbare ruimte over te kunnen houden. Een groot aantal woningen zijn niet van voortuinen voorzien om zodoende ruimte te maken voor het groene veld.</p> <p>Ook straatprofielen een andere inrichting krijgen (waarbij trottoirs plaats maken voor groenstroken) is een mogelijkheid die genoemd wordt. Ter hoogte van O. van Noortstraat nummer 2 wordt om dezelfde reden geen trottoir opgenomen.</p> <p>Het Groenbeleidsplan omschrijft ook (onderzoek naar) het behouden van waardevol elementen. Binnen het plangebied zijn geen waardevolle elementen als waardevolle bomen gelegen.</p> <p>In het plan worden, daar waar mogelijk, bomen voorzien. Dat is vanwege een groot pakket van ondergrondse kabels en leidingen enigszins beperkt mogelijk. De bomen tussen de bestrating krijgen voldoende ruimte. Er worden ook bomen in het groengebied geplaatst, zodat er voldoende ruimte is om te groeien</p> <p>Verder valt de planlocatie niet binnen de zoeklocaties voor parken en is er geen sprake van groenstructuren.</p>
5.3	<p>Reclamant vindt het onbegrijpelijk cq. oneerlijk dat voor haar woning zeker 5 parkeerplaatsen gerealiseerd gaan worden in het bouwplan. Dit omdat alle parkeerplaatsen van de te bouwen woningen aan de achterkant (keukenkant) worden gerealiseerd.</p>	<p>Onduidelijk is wat indiener bedoelt met 'de parkeerplaatsen zijn gesitueerd aan de achterkant van de woningen'. Uit de tekening op bladzijde 9 van de toelichting is duidelijk te zien dat de parkeerplaatsen aan de voorzijde van de woningen liggen. Wel is helder dat er parkeerplaatsen aan de voorzijde van de woning van indiener worden aangelegd. Opgemerkt wordt dat de huidige juridisch – planologische situatie dit ook al toelaat. Het is zelfs mogelijk om parkeerplaatsen direct grenzend aan het erf van reclamant te realiseren. In de uitwerking van het plan Olivier van Noorstraat is hier nadrukkelijk geen uitvoering aangegeven: er is gekozen om de parkeerplaatsen en de woning van reclamant te scheiden middels een groenstrook. Dit voorkomt tevens dat voetgangers direct langs de woning van reclamant lopen.</p>
5.4	<p>Reclamant vreest dat de toegangswegen onvoldoende te toenemende verkeersbewegingen kunnen verwerken als gevolg van het bouwplan. Volgens reclamant is de verkeerssituatie nu namelijk al problematisch: de Maerten Trompstraat is een eenrichtingsweg en is al lastig in te rijden, de Michiel de Ruijterstraat is</p>	<p>In het door Goudappel Coffeng uitgevoerde verkeersonderzoek is een wegenscan uitgevoerd, dit in het kader van verkeersveiligheid. Met betrekking tot de Michiel de Ruijterstraat luidt de conclusie dat de weg de intensiteiten (huidig en de situatie met het plan Olivier van Noortstraat) zonder problemen kan ver-</p>

	<p>te smal voor veel verkeer en staat vol met geparkeerde auto's en de Stationsweg is een smalle drukke weg met veel fietsers en weinig uitwijkingsmogelijkheden.</p>	<p>werken. Dit betekent ook dat de huidige vormgeving voldoet voor een verkeersveilige verkeersafwikkeling. Dezelfde conclusie geldt voor de Maerten Trompstraat. Uit de beantwoording onder 1.1 blijkt dat de Stationsweg nauwelijks extra wordt belast als gevolg van het plan Olivier van Noortstraat. Deze toename van 1% leidt niet tot nieuwe verkeersonveilige situaties. Overigens wordt opgemerkt dat de Stationsweg wordt heringericht tot fietsstraat.</p>
<p>De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in de omgevingsvergunning en het wijzigingsplan.</p>		

## 2.6 Zienswijze 6

	Samenvatting van de zienswijze	Beantwoording van de zienswijze
6.1	<p>Reclamant wenst dat de afspraken die gemaakt zijn tussen gemeente en reclamant wat betreft akoestisch onderzoek en akoestische maatregelen juridisch vastgelegd worden. Reclamant wenst dat de maatregelen en de effecten daarvan geborgd worden in de voorwaardelijke verplichting van het bestemmingsplan.</p>	<p>Over het akoestisch aspect met betrekking tot het KPN-gebouw heeft veelvuldig contact plaatsgevonden tussen de gemeente, ontwikkelende partij en reclamant. Mede naar aanleiding hiervan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd.</p> <p>Dit onderzoek (als bijlage 5 bij de toelichting gevoegde akoestische onderzoek van Agel van 26 maart 2015 (projectnummer 20130318)), toont aan dat, ter plaatse van de meeste bouwvlakken/beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarde van 45 dB(A) etmaalwaarde, zoals omschreven in de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering". Tevens blijkt uit dit onderzoek dat ter hoogte van de daarin genoemde bouwvlakken/beoordelingspunten 13 (3 bouwlagen), 14 (alleen de 3<sup>e</sup> bouwlaag) en 21 (alleen de 3<sup>e</sup> bouwlaag) (zie tabel 4.3: Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten gevolge van de onbemande KPN centrale Hillegom en figuur 4.2: positionering beoordelingspunten), als gevolg van condensoren op het dak van het onbemande KPN-gebouw aan de Olivier van Noortstraat, alleen aan het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van 45 dB(A) (etmaalwaarde) kan worden voldaan, indien geluidbeperkende maatregelen met betrekking tot deze condensoren worden getroffen en met betrekking tot een tweetal gevelroosters in de zuidoostgevel van het KPN-pand, op maaiveldhoogte, waaraan deze condensoren gekoppeld zijn.</p> <p>De ontwikkelaar is bereid rondom de genoemde condensoren, op een afstand van 0,5 meter tot de condensoren een U-vormig scherm met een hoogte van</p>

		<p>1,25 meter te plaatsen, alsmede de genoemde gevelroosters te voorzien van geluidsisolerende kappen, een en ander conform het genoemde rapport van Agel, om het geluidsniveau ook op de hiervoor beschreven bouwvlakken/beoordelingspunten terug te brengen tot 45 dB(A).</p> <p>De toetsingswaarden die in het onderzoek zijn gehanteerd vallen 5 db lager uit dan de toetsingswaarden die in het Activiteitenbesluit worden genoemd (de waarden waar een inrichting aan moet voldoen). Aan de normen uit het Activiteitenbesluit wordt voldaan.</p> <p>Om te borgen dat er aan bovenstaand invulling wordt gegeven wordt in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De inhoud van de verplichting is opgenomen in hoofdstuk 3 van de voorliggende nota en in artikel 5.2.1. van het wijzigingsplan.</p>
<p>Het wijzigingsplan wordt op onderdelen aangepast naar aanleiding van de zienswijze, zie tevens hoofdstuk 3. De zienswijze leidt niet tot wijzigingen in de omgevingsvergunning.</p>		





### 3. WIJZIGINGEN IN HET WIJZIGINGSPLAN

#### 3.1 Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

##### Toelichting

1. Zienswijze 2.1

Paragraaf 2.3 wordt aangepast aangevuld met de conclusie uit het door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek (rapport 'Verkeerseffecten Olivier van Noortstraat te Hillegom. TBW/Twj/003.02, 30 juni 2015). Dit onderzoek wordt ook toegevoegd als bijlage bij de toelichting.

2. Zienswijze 2.3

De tekst in de paragraaf verkeer, ontsluiting wordt aangepast. Zodanig dat er komt te staan dat eerst een stukje over de Michiel de Ruyterstraat moet worden gereden voordat de Stationsweg/Sixlaan wordt bereikt.

3. Zienswijze 2.7

Het adres van de speeltuin Weerestein wordt aangepast.

4. Zienswijze 2.8

De tekst m.b.t. de Ladder voor Duurzame Verstedelijking wordt leesbaarder gemaakt.

5. Zienswijze 2.9

De tekst m.b.t. het de opmerkingen van de brandweer in het kader van het vooroverleg wordt aangepast.

6. Zienswijze 5.2

De tekst met betrekking tot het Groenbeleidsplan wordt aangepast naar het op 16 april 2015 vastgestelde Groenbeleidsplan.

7. Zienswijze 6

Naar aanleiding van de zienswijze wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen. In de juridische toelichting wordt hier melding van gemaakt.

##### Regels

1. Artikel 5 Wonen wordt aangevuld met een voorwaardelijke verplichting met betrekking tot het nemen van akoestische maatregelen.

Bij de realisatie van de hoofdgebouwen als bedoeld in artikel 5.2.1 mag de geluidsbelasting op de gevels van de woningen als gevolg van de aanwezige geluidsbronnen van de KPN centrale aan de Olivier van Noortstraat te Hillegom (beschreven in het "Akoestisch onderzoek industrielaawaai" van Agel van 26 maart 2015, projectnummer 201303180, bijlage 5 bij de toelichting) niet meer bedragen dan de in artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit milieubeheer opgenomen algemene geluidsgrenswaarden.

Te realiseren woningen in de bouwvlakken 1, 2 en 3, die in het akoestisch onderzoek van Agel van 26 maart 2015, projectnummer 20130318 (zie bijlage 5 Akoestisch onderzoek industriela-waai), in figuur 4.1. zijn aangeduid mogen in gebruik genomen worden indien de geluidsbelas-ting op de gevels als gevolg van de hiervoor genoemde geluidsbronnen voldoet aan de in artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit milieubeheer opgenomen algemene geluidsgrenswaarden.

Is de geluidsbelasting op één of meerdere gevels van de te realiseren woningen hoger dan de in artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit milieubeheer opgenomen algemene geluidsgrenswaar-den dan mogen de woningen waar de algemene geluidsgrenswaarden bedoeld in artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit milieubeheer overschreden worden pas in gebruik genomen worden nadat:

- de in het akoestische onderzoek van Agel van 26 maart 2015, projectnummer 20130318 (zie bijlage 5 Akoestisch onderzoek Industrielawaai) beschreven geluidbe-perkende maatregelen (zie blz. 13 en blz. 9 van het rapport van Agel) zijn getroffen aan de geluidsbronnen op het dak van de KPN-centrale aan de Olivier van Noortstraat en aan de twee gevelroosters in de zuidoostgevel van het KPN-pand, op maaiveldhoogte;
- althans zodanige maatregelen getroffen zijn dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen ter hoogte van de bouwvlakken 1, 2 en 3 waar, als gevolg van de hiervoor genoemde aanwezige geluidsbronnen van de KPN centrale een hogere geluidsbelas-ting is vastgesteld dan die bedoeld in art. 2.17 van het Activiteitenbesluit, voldoet aan de in laatst genoemd artikel opgenomen algemene geluidsgrenswaarden.

#### **Verbeelding**

Niet van toepassing.

### **3.2 Wijzigingen naar aanleiding van ambtelijke opmerkingen**

#### **Toelichting**

1. Paragraaf 2.3 wordt als volgt aangevuld: Via de regels van het bestemmingsplan is geborgd dat aan de genoemde parkeernorm wordt voldaan. Hiermee is zeker gesteld dat er vol-doende parkeerplaatsen worden aangelegd.
2. Paragraaf 2.3 wordt aangevuld met de conclusie uit het door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek (rapport 'Verkeerseffecten Olivier van Noortstraat te Hillegom. TBW/Twj/003.02, 30 juni 2015). Dit onderzoek wordt ook toegevoegd als bijlage bij de toe-lichting.
3. Paragraaf 7.4 wordt aangevuld naar aanleiding van de aanleg van een trafokast t.b.v. nuts-voorzieningen:

#### **Nieuw aan te leggen nutsvoorziening**

Binnen het plangebied wordt een nutsvoorziening aangelegd door Alliander. Deze voorzie-ning (een transformatorkast) heeft de volgende maatvoering 2,30x2,30x1,80 m. Hiermee past de nutsvoorziening binnen het omgevingsvergunningsvrij bouwen (bijlage 2 Besluit omgevingsrecht hoofdstuk 2 lid 18 onder a). Dit betekent concreet dat deze voorziening al-tijd mogelijk is, zonder toetsing vooraf. De transformatorkast zal een maximaal gelijktijdig in

te schakelen vermogen van 0,25 MVA hebben. Volgens de publicatie bedrijven en milieu-zonering geldt een richtafstand voor geluid van 10 meter ten opzichte van een rustige woonwijk. De kortste afstand tot een bouwvlak, waar woningen in worden mogelijk gemaakt, is circa 12 meter en meer. Aan de richtafstand wordt ruimschoots voldaan. Op grond daarvan, en het feit dat het een omgevingsvergunningvrij bouwwerk betreft, kan worden geconcludeerd dat er van de nutsvoorziening geen hinder te verwachten is.

4. Paragraaf 7.5: het kopje Nutsvoorziening Olivier van Noortstraat wordt aangepast naar: *Nutsvoorziening bestaand en nieuw Olivier van Noortstraat*  
De beoordeling van de nutsvoorzieningen heeft plaatsgevonden in paragraaf 7.4.

## Regels

5. Artikel 5 Wonen wordt als volgt aangevuld:
- Artikel 5.4.2 wordt aangepast naar het volgende:

Het gebruik van de gronden conform het bepaalde in artikel 5 is alleen dan toegestaan indien:

- a. er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd, waarbij het totaal benodigd aantal parkeerplaatsen wordt berekend aan de hand van de volgende normen:

Rijwoning	1,7 parkeerplaats per woning
Twee-onder-een-kap (halfvrijstaand) woning	1,8 parkeerplaats per woning

met dien verstande dat er ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – twee parkeerplaatsen' 2 parkeerplaatsen op eigen erf worden gerealiseerd en ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding – een parkeerplaats', 1 parkeerplaats op eigen erf wordt gerealiseerd.

- De tekst onder de tabel is aangepast en luidde oorspronkelijk: met dien verstande dat er plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - halfvrijstaande woning' 2 parkeerplaatsen op eigen erf worden gerealiseerd. De bepaling met betrekking tot de 2 parkeerplaatsen dient alleen toe te zien op bouwnummer 2. Met de regel onder de vorige bullet is dit hersteld. De bepaling ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding – een parkeerplaats', 1 parkeerplaats op eigen erf wordt gerealiseerd is toevoegt, hiermee wordt geregeld dat bij bouwnummer 3 en 4 één parkeerplaats wordt aangelegd.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat dit geen invloed heeft op de parkeerbalans. Aan de parkeernormen wordt voldaan, in het plan zijn voldoende parkeerplaatsen opgenomen.

## Verbeelding

6. Naar aanleiding van de aanpassing zoals geschreven onder Regels, nummer 4:

Op de verbeelding wordt ter plaatse van bouwnummer 2 de volgende aanduiding opgenomen: specifieke bouwaanduiding – twee parkeerplaatsen. Ter plaatse van bouwnummers 3 en 4 de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – een parkeerplaats'

