

NOTA INSPRAAK EN OVERLEG BESTEMMINGSPLAN ZORGHART

	INSPREKENDE PARTIJ	ADRES		ONTVANGEN OP:
1				
2				
3				
4				
5				

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
't Lange Land Ziekenhuis: 1, 3, 4, 5.		
A.	<p>'t Lange Land Ziekenhuis (hierna LLZ), een bedrijf met 750 parkeerplaatsen, hoort niet thuis tussen woonwijken die in het Masterplan Zoetermeer 2025 liggen in het gebied voor 'rustig wonen'.</p>	<p>Het LLZ ligt in een gebied dat in het Masterplan 2025 is aangeduid als 'rustig wonen'. Echter het LLZ ligt eveneens aan de buitenkant van de zogenoemde "ladder", de hoofdwegenstructuur van Zoetermeer. Over deze aanduiding is in het Masterplan 2025 opgenomen dat "De woonmilieus aan de buitenkant van de ladder, wonen tussen het groen combineren met de directe nabijheid van stedelijke voorzieningen". De bestaande locatie van het LLZ is derhalve conform het Masterplan 2025. Overigens is het Masterplan 2025 inmiddels vervangen door de Stadsvisie 2030. De toelichting is hierop aangepast, zodat de paragraaf over het Masterplan 2025 is vervangen door informatie over de Stadsvisie.</p> <p>Deze reactie heeft geleid tot aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
B.	<p>Er wordt vanuit gegaan dat uitbreiding op de huidige locatie moet plaatsvinden, terwijl het merendeel van het bestaande gebouw aan renovatie toe is. Zodra de beoogde nieuwbouw gereed is, zullen de huidige panden van het LLZ afgeschreven zijn en zal de voorkeur alsnog bestaan voor nieuwbouw. Daarom kan dus ook voor een alternatieve locatie worden gekozen.</p> <p>De huidige locatie van het LLZ is achterhaald. Zoetermeer heeft zich sterk ontwikkeld sinds de ingebruikname van het LLZ en daarom hoeft de huidige locatie niet te worden aangehouden. Het LLZ is gelegen tussen woonwijken en de gemeente heeft inmiddels veel meer inwoners dan in 1988 toen het LLZ is gerealiseerd.</p> <p>Op de informatieavond in 2007 heeft het LLZ aangegeven 'poli 2' te bouwen en verder te gaan op het pad van aanpassingen. Op dezelfde avond werden de met deze aanpassingen gemoeide investeringen en hun afschrijvingstermijnen gehanteerd als overweging om het LLZ op de bestaande locatie te handhaven. Hiermee ontstaat een vicieuze cirkel die het toelaat het LLZ op zijn huidige locatie te behouden.</p> <p>Waarom wordt het LLZ niet verplaatst naar een goed bereikbare</p>	<p>De huidige locatie van het ziekenhuis ligt centraal in de stad, waardoor deze voor iedereen goed bereikbaar is. Zoals hierboven reeds aangegeven, ligt het LLZ direct aan de hoofdwegenstructuur. Ook de in het voorontwerpbestemmingsplan Zorghart beoogde groei van het LLZ is op de bestaande locatie goed inpasbaar en mogelijk. Echter, het LLZ heeft eind 2010 de gemeente op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen het ziekenhuis en meer in algemene zin van de gevolgen van het rijksbeleid voor het LLZ. Deze leiden er toe dat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet doorgaat. Tot slot wordt opgemerkt dat de Stichting 't Lange Land Ziekenhuis eigenaar is van de gronden waarop het LLZ staat. Het LLZ heeft niet aangegeven dat zij willen verplaatsen. Gelet op het bovenstaande is verplaatsing van het LLZ niet aan de orde.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>

	locatie, waar het ziekenhuis zich kan aanpassen aan de zich ontwikkelende zorgvraag. Nieuwbouw zal ongeveer even duur zijn als het bestaande ziekenhuis verbouwen, dus verhuizing hoeft niet achterwege te blijven vanwege kosten.	
C.	Duidelijk is dat de kostenvergelijking tussen uitbreiding op de huidige locatie tegenover een nieuwe start uitvalt in het voordeel van de eerste optie. Maar in deze rekensom zijn de belangen van omwonenden in termen van leefklimaat, milieu en gezondheid onvoldoende tot uiting gebracht.	Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, gaat de grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet door. Omdat deze reactie de uitbreiding van het LLZ als onderwerp heeft, zal niet verder op deze reactie worden ingegaan. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
D.	Zowel de parkeergarage als de uitbreiding van het ziekenhuisgebouw hebben een schaal en maatvoering die op de huidige enclave, tussen drie overwegend laagbouw uitgevoerde woonwijken in, ernstig stadsbederf is. De massaliteit van het Lange Land Ziekenhuis is buiten proportie ten opzichte van de omgeving en ten opzichte van het ter beschikking staande perceel.	Omdat deze reactie de uitbreiding van het LLZ als onderwerp heeft, zal niet verder op deze reactie worden ingegaan. Verwezen wordt naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie B. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
E.	De bewoners van de Shakespearzijde vinden de ontsluiting van het Zorghart via een kruispunt op de Aziëweg een juiste beslissing.	Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, gaat de grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet door. Mede hierdoor is een andere van het Zorghart niet meer aan de orde. Anders dan in het voorontwerpbestemmingsplan is een directe ontsluiting van het Zorghartgebied op de Aziëweg dan ook niet meer ingetekend op de plankaart. De huidige ontsluiting van het Zorghart via de Toneellaan blijft vooralsnog gehandhaafd. Het verpleeghuis Vivaldi en het Psychiatrisch Centrum GGZ Zoetermeer worden ontsloten via de Brechtzijde. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
F.	Het bebouwingspercentage van het bouwvlak voor het ziekenhuis in het geldende bestemmingsplan is 60%-80%. In het voorontwerpbestemmingsplan gaat dit naar 100%. Dit impliceert dat het totale bouwvlak zoals aangegeven op de plankaart volledig mag worden bebouwd zonder lucht en groen. Het voorgestane bebouwingspercentage is te omvangrijk.	Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, gaat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet door. Dit heeft tot gevolg dat het ontwerpbestemmingsplan Zorghart een conserverend karakter heeft. Dit betekent dat zo veel mogelijk wordt aangesloten bij de geldende bestemmingsplannen. Binnen het bouwvlak voor het ziekenhuis zijn om deze reden bebouwingspercentages opgenomen van 60% en 80%. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
G.	Volgens de regels mag het bouwvlak uitgebreid worden met 40% (te weten 20%, plus 10%, plus 5%, plus nogmaals 5 %) door toepassing van wijzigingsbevoegdheden, ontheffingen etc. Deze extra 40% heeft betrekking op de bedoelde nieuwbouw, bestaande bouw en	In artikel 12 van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat een bouwvlak onder voorwaarden met ten hoogste 5% mag worden vergroot of verkleind door middel van een wijzigingsplan. Het is onduidelijk in welke regels van het plan de andere percentages worden genoemd, waarnaar in

	<p>het tussenliggend niet bebouwd oppervlak.</p> <p>Geconcludeerd wordt dat 't Lange Land Ziekenhuis juridisch de mogelijkheid wordt geboden om de bestaande gebouwen te slopen (zoals Vierstroom Zorghring) en in totaal een massaal complex te bouwen dat circa 1,5 maal de omvang heeft van het op de plankaart getekende bouwvlak en daarmee een veelvoud van de omvang van het huidige complex.</p> <p>Het ziekenhuis kan op basis van het bestemmingsplan een omvang krijgen van 100.000m² en wellicht meer omdat ook ondergronds kan worden gebouwd.</p>	<p>deze reactie wordt verwezen. In bijvoorbeeld artikel 11 'Algemene ontheffingsregels' worden wel percentages genoemd, maar die hebben of geen betrekking op het vergroten van het bouwvlak of die maken in het geval van dit bestemmingsplan het feitelijk niet mogelijk om het bouwvlak te vergroten.</p> <p>Niettemin is de omvang van het ziekenhuis beperkt, onder andere naar aanleiding van deze inspraakreactie, maar ook uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening en omdat de grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet meer doorgaat. Op de plankaart in combinatie met de regels is een maximum oppervlakte (bvo) van 25.000 m² opgenomen. Verder is artikel 12 met de algemene wijzigingsregels niet meer opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Deze reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
H.	<p>Het voorontwerpbestemmingsplan maakt een bouwhoogte van 18 m voor het ziekenhuis mogelijk. Dit is te omvangrijk.</p>	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, gaat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet door. Dit heeft tot gevolg dat het ontwerpbestemmingsplan Zorghart een conserverend karakter heeft. Dit betekent dat wordt aangesloten bij de geldende bestemmingsplannen eventueel aangevuld met de feitelijke bestaande situatie.</p> <p>In het geldende bestemmingsplan voor het ziekenhuis geldt een toegestane hoogte voor de kern van de ziekenhuisbebouwing van 18 meter met een verhoging tot maximaal 26 meter over 1/5^{de} van de oppervlakte van de betreffende kern van de ziekenhuisbebouwing. Daarnaast is voor de overige bebouwing van het ziekenhuis een hoogte van 12 meter opgenomen in het geldende bestemmingsplan.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan is aangesloten bij deze bouwhoogten, waarbij tevens is gekeken naar de bouwhoogten van de bestaande gebouwen van het ziekenhuis.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
<p>Psychiatrisch Centrum GGZ: 5.</p>		
I.	<p>Het bebouwingspercentage van het bouwvlak voor GGZ is 100%. Uit de plantekst blijkt dat het bouwvolume mag worden uitgebreid met circa 30%. Dit voorgestane bebouwingspercentage is te omvangrijk.</p>	<p>Het is onduidelijk op basis van welke regels in het voorontwerpbestemmingsplan tot de conclusie wordt gekomen dat het GGZ met circa 30% zou kunnen uitbreiden. Niettemin is naar aanleiding van deze inspraakreactie, uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening een bebouwingspercentage van 65% opgenomen. Daarbij is meegewogen het bebouwingspercentage dat was opgenomen in het geldende bestemmingsplan, de oppervlakte van de bestaande bebouwing en het gegeven dat het GGZ vrij recent heeft uitgebreid.</p>

		Deze reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
J.	Met de buurtbewoners is afgesproken dat het gebouw een getrapte hoogte zal kennen van 3 m, 9 m en 12 m. Het voorontwerpbestemmingsplan maakt een bouwhoogte van 13 m mogelijk. Dit is in strijd met de afspraken en te omvangrijk.	<p>In het uitwerkingsplan deelplan CV/CZ 1995 is de hoogte van het bestemmingsvlak bepaald op 13 meter. Deze maximale bouwhoogte is overgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening bestaat er geen aanleiding om deze bouwhoogte te verlagen. De afstand tussen het bouwvlak van het GGZ en het bouwvlak van meest nabijgelegen woningen aan de Brechtzijde is circa 30 m. Gelet op deze afstand is de woonkwaliteit van de woningen aan de Brechtzijde, waarbij het gaat om aspecten als bezonning, belichting en uitzicht voldoende gewaarborgd.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
Maatschappelijk: 5.		
K.	<p>In het voorontwerpbestemmingsplan is de bestemming Maatschappelijk opgenomen. Het is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt.</p> <p>Gesteld wordt dat deze bestemming een veel te brede begripsopvatting heeft en deze verstrekkende gevolgen zal hebben voor de omgeving.</p>	<p>De bestemming Maatschappelijk, zoals is opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan Zorghart, laat meerdere typen maatschappelijke voorzieningen toe. Op basis van een belangenafweging, waarbij de belangen van omwonenden en van de gevestigde instellingen zijn betrokken en uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening zijn in het ontwerpbestemmingsplan de toegestane maatschappelijke voorzieningen beperkt tot sociale en medische voorzieningen.</p> <p>Deze reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
L.	Gevraagd wordt of binnen het bouwvlak van de Vierstroomzorging het bebouwingspercentage verhoogd kan worden naar 60%.	<p>De bouwvlakken binnen de bestemming Maatschappelijk mogen geheel worden bebouwd, indien geen bebouwingspercentage is opgenomen op de plankaart. Voor het bouwvlak van de Vierstroom is in het ontwerpbestemmingsplan een bebouwingspercentage opgenomen van 55%. Daarbij is meegewogen het bebouwingspercentage dat was opgenomen in het geldende bestemmingsplan, de oppervlakte van de bestaande bebouwing en het gegeven dat de Vierstroom recent nieuwbouw heeft gepleegd.</p> <p>Deze reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
M.	<p>Op de plankaart ontbreekt de toegezegde waterpartij tegenover Brechtzijde 7 t/m 17 zoals deze is vastgelegd in de randvoorwaarden en aangegeven in figuur 4.1 van de plantekst.</p> <p>Het wordt noodzakelijk geacht dat de waterpartij zo spoedig mogelijk, in ieder geval voor januari 2013, wordt aangelegd. Dit,</p>	<p>De aangehaalde randvoorwaarden zijn opgesteld in het kader van de voorgenomen grootschalige nieuwbouwplannen van het ziekenhuis. Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, is een dergelijke uitbreiding niet meer aan de orde. Om die reden wordt nog bezien of en welke aanpassingen van het openbaar gebied nog mogelijk zijn. Overigens maakt het bestemmingsplan het realiseren van de waterpartij</p>

	<p>omdat de vergunning voor het tijdelijke dialysecentrum eindigt en deze niet verlengd zal worden. Bewoners willen niet langer wachten. Dit moet tevens in een overeenkomst worden vastgelegd.</p>	<p>niet onmogelijk. Binnen de bestemmingen 'Groen' en 'Maatschappelijk' is 'water' toegestaan. Mochten aanpassingen in het openbaar gebied alsnog voorzien in een waterpartij tegenover de woningen met de adressen Brechtzijde 7 t/m 17, dan vormt het bestemmingsplan geen belemmering voor de aanleg daarvan.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
<p>Wonen-1: 5.</p>		
N.	<p>De bestemming Wonen-1 voor het perceel aan de Brechtzijde 7-9 moet aangepast worden naar de bestemming Gemengd-2 aangezien wonen met kantoor/bedrijfsruimte van toepassing is. Mocht voor het perceel aan de Brechtzijde 7-9 de bestemming Gemengd-2 worden opgenomen, dan wijs ik u op het volgende. In de bestemming Gemengd-2 mag de bedrijfsvloeroppervlakte niet meer bedragen dan 50 m². Daarop is een ontheffing mogelijk van maximaal 35% van de totale vloeroppervlakte van de woning. Op dit moment bestaat het pand echter voor circa 50% uit bedrijfsruimte en past daarmee ook niet in de bestemming Gemengd-2.</p>	<p>In het geldende uitwerkingsplan Buytenwegh De Leyens heeft het perceel Brechtzijde 7-9 de bestemming Woondoeleinden, niet-gestapeld, categorie Vb. Deze gronden zijn bedoeld voor woningen met daarbij behorende bijgebouwen, zoals praktijkruimten. Er is in dit bestemmingsplan geen bestemming kantoor of bedrijf aan het perceel toegekend, evenmin is een vrijstelling of ontheffing van het bestemmingsplan verleend. Er is derhalve geen aanleiding om de bestemming te wijzigen in een gemengde bestemming.</p> <p>In de nieuwe bestemmingsplansystematiek is het toegestaan om op gronden met de bestemming Wonen tevens een beroep of bedrijf aan huis te vestigen tot een oppervlakte van maximaal 60 m², waarbij het bedrijfsvloeroppervlak niet meer mag bedragen dan de helft van het vloeroppervlak van de woning en erfbebouwing. Volgens jurisprudentie moet namelijk bij bedrijf aan huis de woonfunctie in overwegende mate behouden blijven. Overigens mag ook onder het geldende bestemmingsplan het beroep of bedrijf niet van een dusdanige oppervlakte zijn dat de woonfunctie ondergeschikt is geworden.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
O.	<p>Bezwaar wordt gemaakt tegen de maximering van 1 fte extra personeel dat mag worden ingezet bij een beroep of bedrijf aan huis. In het vigerende bestemmingsplan is dit ook niet aan de orde.</p>	<p>Bij de huidige actualisatie van alle bestemmingsplannen binnen de gemeente Zoetermeer wordt bij de bestemming 'Wonen' standaard opgenomen dat 'het beroep of de bedrijfsuitoefening door de bewoner dient te worden uitgeoefend. Er is maximaal 1 fte extra in dienstverband toegestaan'. Deze standaardregel is gekozen om het gebruik van een gedeelte van een woning ten behoeve van beroep of bedrijf qua ruimtelijke uitstraling passend te maken binnen een woonbestemming. Onder meer de benodigde parkeerruimte, alsmede de omvang van het beroep of bedrijf aan huis spelen hierbij een rol.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>

P.	<p>De oppervlakte van het perceel Brechtzijde 7-9 bedraagt 534 m². Daarvan mag volgens het vigerende bestemmingsplan 60% worden bebouwd. In het voorontwerpbestemmingsplan wordt het bouwvlak teruggebracht naar 200 m². Verzocht wordt dit te verruimen naar wat het vigerend bestemmingsplan nu mogelijk maakt (320 m²).</p>	<p>De woning is in het nieuwe bestemmingsplan omgeven door een bouwvlak. Binnen het bouwvlak mag de hoofdbouwmassa worden gebouwd. Buiten het bouwvlak mag erfbebouwing worden opgericht met een oppervlakte van maximaal 60 m² of maximaal 20% bij een oppervlakte van het perceel van meer dan 300 m².</p> <p>Naar aanleiding van deze reactie is de bestemming van de woning op het perceel Brechtzijde 7-9 nader bekeken. Dit heeft ertoe geleid dat aan de achterzijde het bouwvlak is verruimd, zodat de woning aan de achterzijde ook geheel binnen het bouwvlak ligt. Het bouwvlak is nu circa 230 m². Wanneer daarbij wordt opgeteld de maximale toegestane oppervlakte van de erfbebouwing en het gegeven dat het mogelijk wordt om een garage te bouwen op 1 meter achter de voorgevelrooilijn in plaats van 5 meter achter de bouwgrens, dan voorziet dit bestemmingsplan in vergelijking met het geldende bestemmingsplan in gelijkwaardige bouw mogelijkheden.</p> <p>Deze reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
Q.	<p>Bezwaar wordt gemaakt tegen de verruiming van de bebouwingsmogelijkheden voor Brechtzijde 3-5.</p>	<p>Niet is aangegeven hoe de bebouwingsmogelijkheden voor Brechtzijde 3-5 zouden zijn verruimd, op welke punten precies bezwaren bestaan en waar dit de belangen zou schaden van de inspreker. Niettemin kan worden aangegeven dat net als bij de woning op het perceel Brechtzijde 7-9, in het nieuwe bestemmingsplan het bestaande pand op het perceel Brechtzijde 3-5 is omgeven door een bouwvlak. Binnen het bouwvlak mag de hoofdbouwmassa worden gebouwd met de daarbij geldende maximale bouwhoogte van eveneens 10 meter. Ook de regeling voor erfbebouwing is gelijk aan de regeling die geldt voor het perceel Brechtzijde 7-9.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
R.	<p>Verzocht wordt om de bedrijven DuchtSelect BV en Stranergy toe te voegen aan bijlage 1 'Bedrijven en voorzieningen'.</p>	<p>In de bijlage 'Bedrijven en voorzieningen' is een overzicht opgenomen van bepaalde in het plangebied gevestigde bedrijven, instellingen en detailhandel. Dit overzicht heeft tot doel inzicht te geven in de milieubelasting van de activiteiten in het plangebied.</p> <p>Uit het register van de Kamer van Koophandel blijkt dat op het perceel Brechtzijde 9 Dutchselect is ingeschreven en dat dit een financiële holding betreft. Vanuit het oogpunt van milieubelasting in de omgeving is een financiële holding niet relevant Stranergy is niet bekend op het adres Brechtzijde 7-9. De bedrijven DutchSelect BV en Stranergy zijn om voornoemde redenen niet opgenomen in de bijlage 'Bedrijven en voorzieningen'.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>

Wijzigingsbevoegdheid: 1.		
S.	<p>De wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk een gebouw te bouwen met een maximale hoogte van 26 meter. Afgevraagd wordt wat de reden is dat de vleugels de bouwhoogte van de nieuwbouw met een hoogte van 2 meter mogen overschrijden. Daarnaast komen de regels niet overeen met wat in de toelichting is vermeld. De toelichting geeft aan dat er twee bouwlagen meer mogen worden gebouwd dan het hoofdgebouw, terwijl het verschil in de regels slechts 2 meter is. In 2 meter kunnen geen twee bouwlagen worden gebouwd.</p>	<p>Het LLZ heeft eind 2010 de gemeente op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen het ziekenhuis en meer in algemene zin van de gevolgen van het rijksbeleid voor het LLZ. Deze leiden er toe dat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet doorgaat. In het ontwerpbestemmingsplan is om deze reden geen sprake meer van de wijzigingsbevoegdheid, waartegen bezwaar wordt gemaakt. Immers de wijzigingsbevoegdheid voorzag in een bepaald deel van de nieuwbouw van het ziekenhuis.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
T.	<p>Niet duidelijk is waarom een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht de herziening van bestemmingsplannen na verloop van ten hoogste tien jaar. Verondersteld wordt dat in het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan rekening is gehouden met de plannen en behoefte van het 't Lange Land Ziekenhuis voor deze tienjaarstermijn.</p>	<p>Verwezen wordt naar het bovenstaande, onder S gegeven antwoord.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
Participatietraject: 1.		
U.	<p>Er is onvoldoende rekening gehouden met de leefkwaliteit, geluids- en milieueffecten van en voor de bewoners van de Lissenvaart en Nimfkruidvaart.</p> <p>De belangen van de bewoners Lissenvaart en Nimfkruidvaart zijn onderbelicht gebleven, in het bijzonder in het vaststellingstraject Randvoorwaarden Zorghart, ondanks het feit dat het geluidsprobleem van de Aziëweg al jaren door de bewoners bij het gemeentebestuur aanhangig wordt gemaakt.</p> <p>Afgevraagd wordt waarom het gemeentebestuur tussen 3 juli en 23 oktober 2007 zijn eerdere standpunt over rechtstreekse ontsluiting van het Zorghart vanaf de Aziëweg heeft opgegeven en 'variant 3' in de besluitvorming heeft geïntroduceerd, zonder de belanghebbende bewoners van de Lissenvaart en Nimfkruidvaart zelfs maar te informeren of te consulteren.</p>	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, heeft het LLZ eind 2010 de gemeente op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen het ziekenhuis en meer in algemene zin van de gevolgen van het rijksbeleid voor het LLZ. Deze leiden er toe dat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet doorgaat. Mede hierdoor is een andere ontsluiting van het Zorghart niet meer aan de orde. In het ontwerpbestemmingsplan is een directe ontsluiting van het Zorghartgebied op de Aziëweg dan ook niet meer ingetekend op de plankaart. De huidige ontsluiting van het ziekenhuis via de Toneellaan blijft gehandhaafd. Het verpleeghuis Vivaldi en het Psychiatrisch Centrum GGZ Zoetermeer worden ontsloten via de Brechtzijde.</p> <p>Omdat deze reactie voor het overige de participatie ten aanzien van de uitbreiding van het LLZ als onderwerp heeft en van deze uitbreiding geen sprake meer is, zal niet verder op de opmerkingen over de participatie worden ingegaan.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>

Verkeer: 1, 3, 5.		
V.	Over de veiligheid van de kruisingen in het plangebied is een onderzoek uitgevoerd. De locaties 5 en 6 genoemd in § 3.3.6 Verkeersongevallen horen echter niet tot het plangebied. De Aziëweg en met name de kruising daarvan met de Toneellaan ontbreekt in de ongevallenstatistiek. Er gebeuren daar veel ongelukken. Daarnaast wordt niet uit het bestemmingsplan duidelijk of de kruising met het Zorghart veilig is.	De aangehaalde paragraaf is verwijderd, omdat de gegevens verouderd zijn. Deze reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
W.	Gesteld wordt dat het voorontwerpbestemmingsplan in strijd is met het provinciaal beleid, op het punt dat 't Lange Land Ziekenhuis niet op een OV- knooppunt terechtkomt. Volgens het provinciaal beleid moeten omvangrijke en (boven) regionale arbeids- en/of bezoekersintensieve bedrijvigheid en voorzieningen primair worden gesitueerd op knopen met een hoge bereikbaarheid per openbaar vervoer. Dit is nu niet het geval.	Op 2 juli 2010 hebben provinciale staten van Zuid-Holland provinciale structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" vastgesteld. Op 23 februari 2011 en 29 februari 2012 hebben provinciale staten de provinciale structuurvisie gewijzigd en geactualiseerd door het vaststellen van respectievelijk de 1 ^e Herziening Provinciale Structuurvisie "Visie op Zuid-Holland" en de Actualisering 2011. Het provinciaal beleid waarnaar de indieners verwijzen, is niet meer van kracht. Bij de bovengenoemde structuurvisie horen twee kaarten: de Functiekaart 2020 en de Kwaliteitskaart 2020. Op de Functiekaart is het plangebied aangeduid als 'Stads-/dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer'. Deze aanduiding is toegekend aan delen van het stedelijk gebied en dorpsgebied die in de nabijheid liggen van haltes van hoogwaardig openbaar vervoer van het Zuidvleugelnet. Op de Kwaliteitskaart is het plangebied aangeduid als 'Kwaliteit in stads- en dorpsgebied'. Voor deze gebieden geldt onder andere behoud en versterking van de diverse woon- en werkmilieus. Het zwaartepunt van verstedelijking ligt in gebieden die goed ontsloten zijn door het openbaar vervoer. Het LLZ ligt binnen 10 minuten loopafstand van de halte De Leyens van de RandstadRail. Deze reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan. De paragraaf over provinciaal beleid is aangepast aan de in 2010 vastgestelde provinciale structuurvisie en verordening.
X.	In het simulatie onderzoek wordt rekening gehouden met een toename van het verkeer tot 2015. Verwacht wordt dat de intensiteit op bepaalde punten eerder af- dan toeneemt.	Het verkeer zal de komende jaren de landelijke trend volgen van een lichte autonome groei door de toename van het autogebruik. Op zowel de Toneellaan als Aziëweg zal evenals op het gehele wegennet sprake zijn van een autonome groei van gemiddeld 1% per jaar. In het recent geactualiseerde verkeersmodel is hiermee rekening gehouden. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.

Y.	Het kruispunt dat het Zorghart ontsluit moet direct na de loopbrug over de Aziëweg worden gesitueerd, zodat de overlast voor de bewoners aan de Lissenvaart wordt beperkt.	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, heeft het LLZ eind 2010 de gemeente op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen het ziekenhuis en meer in algemene zin van de gevolgen van het rijksbeleid voor het LLZ. Deze leiden er toe dat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet doorgaat. Zoals aangegeven onder inspraakreactie U is een andere ontsluiting van het Zorghart mede daardoor niet meer aan de orde. In het ontwerpbestemmingsplan is een directe ontsluiting van het Zorghartgebied op de Aziëweg dan ook niet meer ingetekend op de plankaart.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
Z.	Door verschuiving van de ontsluiting van Zorghart kan het kruispunt Toneellaan, Aziëweg worden veranderd in een turbotonde. Dit verbetert ook de doorstroming.	<p>In het ontwerpbestemmingsplan is een ontsluiting van het Zorghartgebied direct op de Aziëweg niet meer ingetekend op de plankaart. Zie hierover de beantwoording van inspraakreactie Y. Dit betekent eveneens dat de kruising Toneellaan, Aziëweg de belangrijkste ontsluiting zal blijven voor het Zorghartgebied.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AA.	Het is onbegrijpelijk dat het ambulancevervoer de langste en meest problematische route krijgt naar de toegang van de eerste hulp. Verzocht wordt om de ingang van het Centrum Acute Zorg te verplaatsen naar de nieuwe ingang aan de Aziëweg en bezoekers via de centrale ontsluiting vanaf de Aziëweg naar 't Lange Land Ziekenhuis te leiden. Het vrijgekomen parkeergedeelte kan worden gebruikt voor het creëren van een draaicirkel voor de ziekenauto's.	<p>Zoals aangegeven in het antwoord op inspraakreactie Y, gaat de grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet door. Het verplaatsen van de bestaande toegang van de eerste hulp is daarom niet een actueel onderwerp. Bovendien is de situering van voorzieningen binnen het ziekenhuis een afweging van de directie van het LLZ.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AB.	De aanleg en de toekomstige handhaving van de fietssluis ter hoogte van het REC is in het voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende vastgelegd.	<p>De inrichting van wegen, waaronder de eventuele aanleg van een fietssluis, wordt niet bepaald door een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan geeft het ruimtebeslag aan van de verkeersbestemmingen, welk gebruik binnen de bestemming is toegestaan en wat er gebouwd mag worden. Echter, het bestemmingsplan Zorghart maakt de aanleg van een fietssluis niet onmogelijk.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AC.	Het vracht-, laad- en losverkeer van de zorginstellingen zal moeten plaatsvinden via de ontsluiting vanaf de Aziëweg. Om dit te waarborgen, is het noodzakelijk hier nu al afspraken over de maken in een overeenkomst tussen de gemeente en de zorginstellingen.	<p>Zoals aangegeven in het antwoord op inspraakreactie Y is een directe ontsluiting van het Zorghartgebied op de Aziëweg niet meer aan de orde. Het laad- en losverkeer van de zorginstellingen zal dan ook via de bestaande ontsluitingen blijven plaatsvinden.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AD.	Het bouwverkeer moet gebruik gaan maken van de centrale ontsluiting aan de Aziëweg. Ook dit moet worden vastgelegd in een overeenkomst.	<p>Een bestemmingsplan regelt niet de ontsluiting van een bouwterrein voor het bouwverkeer. Bovendien gaat, zoals hierboven onder Y is aangegeven, de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet door.</p>

		Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
AF.	In het voorontwerpbestemmingsplan staat een fietspad gepland tegenover de Brechtzijde ter plaatse van een nu aanwezige groene dijk. Deze dijk is bewust gehandhaafd om ervoor te zorgen dat het tijdelijke noodgebouw uit het zicht van omwonenden wordt onttrokken. Verzocht wordt om deze dijk te handhaven, zolang dit noodgebouw aanwezig is. Verzocht wordt tevens om het fietspad tegenover Brechtzijde 7 t/m 17 uit het bestemmingsplan te verwijderen. Fietsers kunnen over het woonerf. Daarnaast gaat het fietspad over het pas aangelegde groen die de spoedeisende hulp aan het zicht van de omwonenden onttrekt. Dat is niet aanvaardbaar.	De inrichting van groen en wegen, waaronder de eventuele aanleg en/of het behoud van een groene dijk, wordt niet bepaald door een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan geeft het ruimtebeslag aan van de verkeers- en groenbestemmingen, welk gebruik binnen de bestemming is toegestaan en wat er gebouwd mag worden. Overigens is zowel het behoud van de groene dijk als het fietsverkeer over het woonerf toegestaan binnen de verkeers- en groenbestemmingen. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
Rotonde: 3, 5.		
AG.	Afgevraagd wordt wat de noodzaak is voor een rotonde op de hoek Toneellaan, Brechtzijde, Zijdewerfweg. Een oplossing is om de oversteek van het huidige fietspad te verhogen. Hierdoor ontstaat een drempel waarvoor automobilisten moeten afremmen en dat zorgt voor veiligheid.	Door de aanleg ontstaat een verkeersveilige oversteekvoorziening voor fietsers in alle richtingen voor nu en in de toekomst. Met name de route van het centrum richting het Alfrinkcollege is van groot belang en past binnen het Zoetermeers beleid (nota Mobiliteit Zoetermeer 2005) om het fietsgebruik in Zoetermeer te stimuleren. Vanwege de nagenoeg gelijkwaardige intensiteiten en 'soorten' verkeer op de Brechtzijde en de Zijdewerf leent deze locatie zich goed voor een rotonde. Door de lage rijsnelheden zal de verkeersveiligheid en doorstroming in de toekomst voldoende blijven. Daarbij zullen in het ontwerp van de rotonde de fietsoversteken verhoogd worden uitgevoerd. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
AH.	Betreurd wordt dat voor de rotonde een deel van de vijver gedempt moet worden en het nodige groen, waaronder een boom, zal verdwijnen.	Inmiddels ligt er een nieuw (concept)ontwerp voor de rotonde Toneellaan, Brechtzijde en Zijdewerf. Bij dit ontwerp is het dempen van een deel van de vijver en het verwijderen van een boom niet meer noodzakelijk. In het ontwerpbestemmingsplan Zorghart zijn de contouren van dit nieuwe ontwerp op de plankaart overgenomen. Deze reactie heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerp van de rotonde, die is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.
AI.	De rotonde zal meer lawaai veroorzaken, doordat vrachtwagens die naar het winkelcentrum De Leyens gaan, een grotere draai zullen moeten maken.	De geluidsbelasting bij rotondes is juist lager dan bij een ongeregelde kruising. Dit komt met name omdat er bij rotondes minder geremd en opgetrokken hoeft te worden. Mede door deze verbetering van de doorstroming van verkeer worden de akoestische effecten van verkeer minder hinderlijk. Bovendien wordt de rotonde gerealiseerd op de plaats van de huidige

		<p>kruising en een lichte verschuiving van de rijlijnen heeft geen effecten op geluidbelasting.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
Parkeergarage: 1, 3, 5.		
AJ.	De parkeergarage is een gedrochtelijk kolos in strijd met het beleid.	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, heeft het LLZ eind 2010 de gemeente op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen het ziekenhuis en meer in algemene zin van de gevolgen van het rijksbeleid voor het LLZ. Deze leiden er toe dat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis, waaronder de parkeergarage, niet doorgaat. Omdat deze reactie de parkeergarage van het LLZ als onderwerp heeft, zal niet verder op deze reactie worden ingegaan.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AK.	Het is onduidelijk waar de zones 18-20 zijn gelegen in het parkeeronderzoek uit 2005.	<p>In de zones 18 tot en met 20 liggen de straten Vijverdreef, Andoornvaart, Gentiaanvaart, Dotterbloemvaart en Bertramvaart. Deze zones zijn gelegen aan de oostzijde van de Aziëweg in de wijk Seghwaert. Overigens is dit onderzoek uit de plantoelichting verwijderd, omdat de gegevens verouderd zijn.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AL.	Het is onduidelijk waarom het oostelijke deel van de parkeergarage op de plankaart van de hoofdmassa is afgescheiden. Indien de hoogte van de parkeergarage op die plaats hoger is dan 21 m, dan is dat in strijd met het amendement van de gemeenteraad van 26 november 2007.	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie AJ is aangegeven, gaat de grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis, waaronder de parkeergarage, niet door. Omdat deze reactie de parkeergarage van het LLZ als onderwerp heeft, zal niet verder op deze reactie worden ingegaan.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AM.	Voor omwonenden wordt het gebouw van het LLZ in samenhang met de parkeergarage de beeldbepalende massa. Dit leidt er toe dat de parkeergarage een visuele verwoesting is. Een parkeergarage van deze maat en omvang, laat zich daarom ook niet rijmen met de doelstelling 'behoud en versterking van de beeldkwaliteit' genoemd in §1.2 van het voorontwerpbestemmingsplan.	<p>Omdat deze reactie de parkeergarage van het LLZ als onderwerp heeft, wordt verwezen naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie AL.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AN.	Het is onduidelijk of de parkeergarage een open structuur krijgt. Indien de wanden open zijn kan er meer geluidsemisatie ontstaan.	<p>Omdat deze reactie de parkeergarage van het LLZ als onderwerp heeft, wordt verwezen naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie AL.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AO.	Het gemeentelijk parkeerbeleid is erop gericht om het autogebruik terug te dringen. Het toestaan van een grote parkeergarage lijkt daarmee in strijd.	<p>Omdat deze reactie de parkeergarage van het LLZ als onderwerp heeft, wordt verwezen naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie AL.</p>

	<p>De parkeercapaciteit die 't Lange Land Ziekenhuis wil realiseren, is een verdubbeling van de te vervangen voorziening. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk wordt veroorzaakt door woon-werkverkeer van het personeel. Aangezien een groter ziekenhuis ook meer personeel nodig zal hebben, valt bij ongewijzigd beleid ook in de toekomst datzelfde beeld te verwachten.</p> <p>Eerst zou sprake zijn van een parkeergarage met 600 plaatsen. Nu is dat al 750 plaatsen en nog 150 plaatsen op de parkeerplaats bij GGZ maakt samen 900 parkeerplaatsen.</p>	<p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AP.	<p>De parkeergarage moet geheel of gedeeltelijk ondergronds gerealiseerd worden.</p>	<p>Omdat deze reactie de parkeergarage van het LLZ als onderwerp heeft, wordt verwezen naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie AL.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AQ.	<p>De bewoners zijn tegen het bouwen van een parkeergarage. Het ziekenhuis heeft volgens de randvoorwaarden een inspanningsplicht om het geheel aan bouwmassa zo laag en weinig mogelijk in te passen.</p> <p>Een grote parkeergarage valt daar niet mee te verenigen.</p>	<p>Omdat deze reactie de parkeergarage van het LLZ als onderwerp heeft, wordt verwezen naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie AL.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AR.	<p>Gevraagd wordt wat de noodzakelijkheid is van de parkeergarage met een capaciteit van 750 plaatsen waarbij die capaciteit pas na 2015 hoeft te worden gehaald. Er kan ook gedacht worden aan een parkeergarage met 400 plaatsen in vier lagen die vervolgens kan worden uitgebreid indien dat noodzakelijk is.</p>	<p>Omdat deze reactie de parkeergarage van het LLZ als onderwerp heeft, wordt verwezen naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie AL.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AS	<p>De parkeergarage is te ver verwijderd van de Aziëweg als verkeersbron en doordat hij volledig bovengronds is gesitueerd te omvangrijk en te gezichtsbepalend.</p>	<p>Omdat deze reactie de parkeergarage van het LLZ als onderwerp heeft, wordt verwezen naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie AL.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AT.	<p>Voor parkeren in de garage moet worden betaald. Afgevraagd wordt hoe de gemeente er voor gaat zorgen dat bezoekers en medewerkers niet gaan parkeren in de wijk, waar het gratis is. Er dient een adequate oplossing te worden gevonden, alvorens het bestemmingsplan in werking treedt.</p>	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie AJ is aangegeven, gaat de grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis, waaronder de parkeergarage, niet door. Wel is door het ziekenhuis reeds in 2011 betaald parkeren ingesteld op hun terrein. Op basis van het in 2011 uitgevoerde parkeeronderzoek is geconstateerd dat na invoering van een betaald regime op het parkeerterrein van het ziekenhuis de parkeerdruk in de omliggende woonwijken niet substantieel verhoogd is en geen sprake is van grootschalig uitwijkgedrag. De regulering van het parkeren middels een tariefstelling vormt overigens geen onderdeel van een bestemmingsplan en kan hierin niet geregeld worden. Het betreft hier bovendien privéterrein.</p>

		Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
Geluid/lucht: 1, 4, 5.		
AU.	Gesteld wordt dat het beddenhuis, de parkeergarage en de twee vleugels samen een reflectiewand geven van 210 m lang en 24 m hoog die het geluid weerkaatst van de Aziëweg op de woningen aan de Lissevaart.	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, heeft het LLZ eind 2010 de gemeente op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen het ziekenhuis en meer in algemene zin van de gevolgen van het rijksbeleid voor het LLZ. Deze leiden er toe dat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet doorgaat. Omdat deze reactie de gevolgen van de nieuwbouw van het LLZ op het gebied van geluid als onderwerp heeft, zal niet verder op deze reactie worden ingegaan.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AV.	<p>Voor het nieuwe verkeersmodel zijn in het najaar 2007 twee verkeerstellingen uitgevoerd op de Aziëweg. De resultaten van de eerste telling waren onbetrouwbaar in vergelijking met de visuele controletellingen. Een tweede telling heeft plaatsgevonden op 5 oktober 2007. De telling heeft uitsluitend plaatsgevonden op de oostelijke rijstroken, omdat deze helft van de rijbaan het dichtst bij de woningen aan de Lissenvaart ligt.</p> <p>De telling van 5 oktober 2007 geeft voor de noordwaartse rijrichting 11.830 voertuigen aan. In de prognose voor 2018, voor de Aziëweg in dezelfde rijrichting geeft deze 14.181 voertuigen aan in de tegengestelde richting zijn dit 13.396 voertuigen per etmaal, samen 27.577 voertuigen. Gesteld wordt dat de uiteenlopende getallen per rijrichting in deze prognose aangeven dat voertuigtellingen in slechts één rijrichting, zoals die van 5 oktober 2007, misleidend kunnen zijn.</p> <p>Door de gemeente is een e-mail verstuurd op 27 maart 2008 waarin naar aanleiding van het gesprek met de bewoners van Lissenvaart werd medegedeeld: 'dat volgens de telling er per etmaal 28.082 auto's op de Aziëweg rijden'.</p> <p>Blijkens een brief van 13 december 2002 stond de verkeersintensiteit op de Aziëweg in 1999 echter al op 25.559 voertuigen per etmaal, waarvan 2,6% vrachtverkeer.</p> <p>Dat tussen 1999 en 2007 het verkeer op de Aziëweg uitgaande van 25.559 = 100 met 4,3 % tot 26.683 of met 9,8% tot 28.082 zou zijn toegenomen of zelfs met 7,5% tot 23.660 (11.830 x 2) zou zijn afgenomen is geen juiste weergave van de werkelijkheid.</p>	<p>In het onderstaande wordt uitleg gegeven over de herkomst en de duiding van de diverse genoemde verkeersintensiteiten.</p> <p>De twee rijbanen van een weg hebben niet per definitie dezelfde verkeersintensiteit. Een heen-beweging hoeft niet gepaard te gaan met een terugbeweging, doordat men in het gebied kan blijven of alleen het gebied passeert. Doorgaans is het verschil in intensiteit tussen de twee rijrichtingen klein. Hierdoor kan volstaan worden met het uitvoeren van tellingen op slechts één weghelft, waarbij doorgaans de rijbaan met de hoogste intensiteit wordt gekozen. Op deze wijze is ook op de Aziëweg gemeten.</p> <p>De hier uitgevoerde tellingen dienden als extra input bij de opbouw van het verkeersmodel. Een verkeersmodel is onder andere gebaseerd op telcijfers die verkregen zijn uit de telinstallaties in de verkeerslichten. Tellingen met verkeerslichten zijn vaak aan de hoge kant door dubbeltellingen in de tellussen. Daarom wordt aanvullend ook visueel of met behulp van telsingangen geteld. Voor de vulling van het verkeersmodel 2007 is in de periode 24 september t/m 14 oktober 2007 geteld met de verkeerslichten. Dit zijn tevens de cijfers die gemeld zijn in de email van 27 maart 2008. Op 5 oktober 2007 heeft de bijbehorende controletelling plaatsgevonden. Deze controletelling is uitgevoerd met telsingangen, waarbij ook de rijnsnelheid gemeten is. De met de verkeerslichten verkregen telcijfers zijn echter nooit aangepast aan deze controletelling. De reden daarvan is nu niet meer te achterhalen. Het verkeersmodel 2007 geeft dus een overschatting van de situatie. De daarop gebaseerde prognoses voor 2018 zullen dus ook een overschatting zijn. De berekeningen voor lucht en geluid geven daardoor een worstcase scenario weer.</p>

<p>Ook de prognose van 27.577 voertuigen per etmaal voor 2018 die het college voegde bij brief van 7 oktober 2008 wijkt af van het getal in het akoestisch onderzoek bij het voorontwerpbestemmingsplan, te weten 31.251. Het onderzoek is daardoor niet betrouwbaar. Er dient een nieuwe controle te worden uitgevoerd met een onafhankelijke toezichthouder.</p>	<p>Verder dient bij het hanteren van verkeersintensiteiten nadrukkelijk onderscheid te worden gemaakt in het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag en of een gemiddelde weekdag. Het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag (gemiddelde van alleen de werkdagen) ligt hoger dan het aantal op een gemiddelde weekdag (gemiddelde van de werkdagen plus weekend). De gemiddelde werkdag wordt door verkeerskundigen gebruikt voor de vormgeving van de weg. De gemiddelde weekdag wordt gebruikt voor de bepaling van het geluidniveau en de luchtkwaliteit.</p> <p>Het uit de telling van 24 september t/m 14 oktober 2007 afkomstige cijfer 28.082 is het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag. Het uit het voorontwerpbestemmingsplan afkomstige cijfer 26.683 is het aantal motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag in 2007.</p> <p>Het telcijfer uit 1999 25.599 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag- is lager dan de VRI-telling van 24 september t/m 14 oktober 2007.(28.082) Dit is conform de verwachting. Verder is in de periode 1999 – 2007 de Oostweg naar het noorden doorgetrokken en de Hugo de Grootstraat aangelegd tussen de Schansbaan en de Willem Dreeslaan. Het kruispunt Europaweg/Aziëweg/Australieweg is druk. Dit kan worden vermeden door de Oostweg te gebruiken. Zonder wijzigingen in de infrastructuur zou de intensiteit van het autoverkeer waarschijnlijk hoger liggen.</p> <p>Ten aanzien van de prognoses voor 2018 moet onderscheid gemaakt worden tussen de autonome situatie 2018 (dit is 2018 zonder ontwikkelingen van de Zorgring, GGZ en LLZ) en de plansituatie 2018 waarin de nieuwe ontwikkelingen zijn meegenomen. Het cijfer 27.577 is het aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde weekdag in 2018 in de autonome situatie. Het cijfer 31.251 is het aantal motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde weekdag in 2018 met de nieuwe ontwikkelingen van de Zorgring, de GGZ en het Lange Land Ziekenhuis.</p> <p>De prognose voor 2018 zoals die is medegedeeld in 2008 was afkomstig uit het verkeersmodel dat is opgesteld in 2007. In dit model is de ontwikkeling van het Zorghart nog niet meegenomen, omdat dit op dat moment geen vastgestelde ontwikkeling was. Ten behoeve van het akoestisch onderzoek naar het Zorghart is een nieuw verkeersmodel gemaakt waarin het effect van het Zorghart, inclusief het effect van eventuele andere vastgestelde ontwikkelingen) wel is opgenomen. Uiteraard komt de nieuwe prognose voor 2018 dan hoger uit.</p> <p>Inmiddels is het verkeersmodel van Zoetermeer in 2011 geactualiseerd, waarbij nieuwe actuele ontwikkelingen, nieuwe verkeersstellingen en nieuwe</p>
--	---

		<p>inzichten over de toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen. Dit heeft geleid tot nieuwe actuele verkeersprognosecijfers. Dit betekent dat de nu actuele verkeersprognoses afwijken van eerdere prognoses. Voor het bestemmingsplan zal worden uitgegaan van de meest recente verkeersintensiteitsprognoses op basis van het in 2011 geactualiseerde verkeersmodel Zoetermeer. Vanwege de verwachting van een beperktere autonome groei en minder ontwikkelingen binnen zowel Zoetermeer als de gehele regio zijn de verkeersmodelberekeningen bijgesteld en over het algemeen lager dan voorheen voorzien werd.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AW.	De snelheden die worden bereikt door voertuigen op de Aziëweg zijn hoger dan wordt aangenomen in het SRM-II model. Hierdoor zijn de gegevens ook niet betrouwbaar.	<p>Op basis van Reken- en Meetvoorschrift 2006 (artikel 3.1 lid 1) is de representatief te achten verkeerssnelheid bij het berekenen van geluidbelasting de maximale wettelijke snelheid. In het rekenmodel is gerekend met de wettelijk toegestane snelheid. Rijgedrag van de gebruikers van de weg wordt hierbij niet meegenomen. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens de door de wet bepaalde voorschriften.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AX.	Het college is niet bereid om aanvullende onderzoeken naar geluidsoverlast uit te voeren. Dit zou wel moeten vanwege het aangekondigde beleidskader van de Nota Lucht en Geluid.	<p>Het Actieplan Geluid- en Luchtkwaliteit (voorheen de nota geluid en luchtkwaliteit) richt zich op het aanpakken van knelpunten in de gemeente Zoetermeer. Hiertoe is op stadsniveau de geluidbelasting in kaart gebracht. Het doel was de hoogst belaste woningen in kaart te brengen. De focus lag daarbij op woningen die na het treffen van generieke maatregelen zoals het toepassen van stille wegdekken en het plaatsen of verhogen van geluidschermen nog steeds een hoge geluidbelasting hadden. Het is hierdoor niet nodig om aanvullende onderzoeken te doen naar de geluidsoverlast.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
AY.	Het nieuw aan te leggen kruispunt op de Aziëweg is volgens de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Omdat de onderzoeksgegevens in twijfel worden getrokken, is het reconstructieonderzoek ook niet betrouwbaar.	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, heeft het LLZ eind 2010 de gemeente op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen het ziekenhuis en meer in algemene zin van de gevolgen van het rijksbeleid voor het LLZ. Deze leiden er toe dat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet doorgaat. Zoals aangegeven onder inspraakreactie U is een andere ontsluiting van het Zorghart mede daardoor niet meer aan de orde. In het ontwerpbestemmingsplan is een directe ontsluiting van het Zorghartgebied op de Aziëweg dan ook niet meer ingetekend op de plankaart.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>

AZ.	Een met verkeerslichten geregelde T- kruising op de Aziëweg zal extra geluidsoverlast tot gevolg hebben. Optrekkend verkeer geeft meer lawaai, omdat voertuigmotoren bij het doorlopen van de versnellingen enkele malen op relatief hoge toerentallen draaien.	Zoals hierboven onder inspraakreactie AY is aangegeven, is een andere ontsluiting van het ziekenhuis niet meer aan de orde. Omdat deze reactie de ontsluiting van het Zorghartgebied direct op de Aziëweg als onderwerp heeft, zal niet verder op deze reactie worden ingegaan. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
BA.	Een extra stilstand en optrekpunt leidt tot meer emissie van gas en stof en is ongewenst. Dit is in strijd met het gemeentelijk gezondheidsbeleid.	Omdat deze reactie de ontsluiting van het Zorghartgebied direct op de Aziëweg als onderwerp heeft, wordt verwezen naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie AY. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
BB.	Er is voor de kruising geen onderzoek gedaan naar de geluids- en milieueffecten op het moment dat duidelijk werd dat de kruising op de Aziëweg zou worden gesitueerd.	Omdat deze reactie de ontsluiting van het Zorghartgebied direct op de Aziëweg als onderwerp heeft, wordt verwezen naar het antwoord zoals is gegeven op inspraakreactie AY. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
BC.	De opvattingen en belangen van de bewoners aan de Lissenvaart en Nimfkruidvaart over lucht en geluid worden genegeerd.	De afgelopen jaren is veelvuldig gecorrespondeerd met de bewoners van de Lissenvaart en Nimfkruidvaart. Ook zijn er locatiebezoeken geweest door de wethouders van zowel Milieu als Verkeer. Beide wethouders zijn meerdere malen te gast geweest in een vergadering van de vereniging Buurthuis Lissenvaart en Nimfkruidvaart. In het kader van de te ontwikkelen nota Geluid- en Luchtkwaliteit zijn bewoners van de Lissenvaart en Nimfkruidvaart geïnformeerd over de werkwijze en de ontwikkelrichting van de nota en naar hun inbreng gevraagd. In het Actieplan is een voorziening opgenomen voor het plaatsen van een geluidscherm aan de kop van de Lissenvaart. De stelling dat de opvattingen en belangen van de bewoners aan de Lissenvaart en Nimfkruidvaart negeert, wordt door de gemeente niet gedeeld. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
BD.	Agevraagd wordt waarom de geluidshinder van de Aziëweg niet door geluidsmetingen in kaart worden gebracht, zoals nu gebeurt bij de RandstadRail. Ook wordt gevraagd waarom SRM-II is toegepast en niet SMM.	Bij geluidmetingen is het doel om het geluidniveau veroorzaakt door een bepaalde bron, in beeld te brengen. RandstadRail is voorspelbaar ten aanzien van rittfrequentie en rittijden. Er is op jaarbasis exact te berekenen hoeveel ritten er zijn, met welke snelheid en op welke tijden. Ook ligt het traject van RandstadRail gescheiden van het wegverkeer, waardoor er metingen kunnen worden uitgevoerd zonder last te hebben van stoorgeluiden. Het uitvoeren van een betrouwbare meting die getoetst kan worden aan de normen uit de Wet geluidhinder is voor wegverkeer veel moeilijker. Het verkeer kent grotere fluctuaties in verkeersintensiteiten, verkeerssamenstelling, rijnsnelheden en verdeling over het etmaal. Dit maakt dat er over een lange periode gemeten moet worden (de

		<p>geluidnormen zijn eveneens jaargemiddeldenormen). Daarnaast hebben meteorologische omstandigheden invloed en kunnen stoorgeluiden optreden. Stoorgeluiden zijn geluiden die waarneembaar zijn, maar niet meetellen in de normstelling voor wegverkeer (bijvoorbeeld stemgeluiden, brommergeluid, bouwlawaai). De metingen dienen hierop gecorrigeerd te worden om een vergelijk met de normen mogelijk te maken. Door te werken met een geluidmodel worden alle stoorgeluiden buitengesloten. Het bepalen van geluidsniveaus bij nieuwe ontwikkelingen gebeurt op basis van berekeningen. De voorschriften zijn opgenomen in Reken- en Meetvoorschrift 2006.</p> <p>In artikel 3.3 lid 1 van het Reken- en Meetvoorschrift is aangegeven dat het equivalente geluidsniveau wordt bepaald volgens SRM-II. De leden 2 en 3 geven alternatieven (respectievelijk SRM-I en SMM) indien deze mogelijk zijn. Het ligt zodoende voor de hand om een berekening middels SRM-II op te zetten.</p> <p>SRM-I is niet geschikt in complexe situaties met hoogteverschillen, zoals het plan Zorghart.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
BE.	<p>Bij omwonenden bestaat grote zorg over de geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Vooral ten aanzien van auto's die rondrijden in de parkeergarage en bij het Centrum Acute Zorg en van de luchtbehandelingsystemen van het Lange Land Ziekenhuis.</p>	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, heeft het LLZ eind 2010 de gemeente op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen het ziekenhuis en meer in algemene zin van de gevolgen van het rijksbeleid voor het LLZ. Deze leiden er toe dat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis, waaronder de parkeergarage, niet doorgaat.</p> <p>In dit bestemmingsplan worden de bestaande zorgvoorzieningen gefaciliteerd. Door het vervallen van de uitbreiding van het ziekenhuis, zal het verkeer niet extra toenemen. Dit betekent ook geen toename van de geluidsbelasting als gevolg van de plannen van het ziekenhuis.</p> <p>Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat er voldaan wordt aan de drempelwaarden voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂).</p> <p>De luchtbehandelingsystemen van het Lange Land Ziekenhuis vallen onder de Wet milieubeheer. Het ziekenhuis zal moeten voldoen aan de voorwaarden zoals deze gelden op grond van het Activiteitenbesluit. Dit maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>

BF.	Gesteld wordt dat de milieu- en geluidsberekeningen uitgaan van verkeerde uitgangspunten. Hierbij is onvoldoende rekening gehouden met mogelijkheden van uitbereiding op grond van de ontheffingen. Verzocht wordt om de milieu- en geluidsberekeningen opnieuw uit te voeren en deze op geloofwaardige uitgangspunten te baseren.	Hierboven, in antwoord op inspraakreactie AV is reeds vermeld dat de onderzoeksgegevens juist zijn. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
Overig: 1, 2, 4.		
BG.	Het gemeentebestuur heeft onvoldoende door wat de ernst van de situatie is, waarin de bewoners van de Lissenvaart en Nimfkruidvaart verkeren.	De gemeente kent de situatie van de bewoners aan de Lissenvaart. Zoals aangegeven onder inspraakreactie BC hebben de verantwoordelijke wethouders zich op verschillende manieren laten informeren over de gevoelens die in de buurt leven. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
BH.	Het is onbegrijpelijk dat de 'Berekening wegverkeerslawaaï Lissenvaart d.d. 12 februari 1985' niet meer in het gemeente archief aanwezig is. Dit is al het zoveelste stuk met betrekking tot de geluidsproblematiek van de Aziëweg dat onvindbaar is.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
BI.	De komende 15 jaar zal er gebouwd worden aan de uitbreiding van 't Lange Land Ziekenhuis en zullen de bewoners tegenover een bouwput wonen. Met het oog op de leefbaarheid van de omgeving, lijkt het noodzakelijk dat er een plan van aanpak wordt gemaakt. Hieruit moet dan blijken dat één en ander haalbaar is, met o.a. de wijze van fasering, de daarvoor benodigde bouwplaatsruimte, benodigde parkeerterrein voor bouwers, tussentijdse opvang etc. Op voorhand worden grote problemen verwacht doordat de beschikbare ruimte te gering is.	Een bestemmingsplan regelt niet de bouwwerkzaamheden. Bovendien gaat, zoals hierboven is aangegeven, de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet door. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
BJ.	Het is niet wenselijk dat 't Lange Land Ziekenhuis rechten krijgt om bouwplaatsfuncties af te dwingen, ook op plaatsen die onwenselijk zijn, zoals de groene inrichting rondom het ziekenhuis.	Dit onderwerp maakt geen deel uit van de overwegingen die gemaakt moeten, danwel kunnen worden bij het opstellen van een bestemmingsplan. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.
BK.	Zodra het bestemmingsplan in werking treedt, moeten de ruimten G-2 en WA dienovereenkomstig worden gerealiseerd. Dit betekent dat de zorginstellingen direct aan de slag kunnen, maar ook dat de gemeente en de zorginstellingen direct zorgen voor infrastructurele inrichting en het groen en water conform het nieuwe bestemmingsplan. De inrichting moet niet te lang op zich laten wachten opdat het een sluitpost in de begroting wordt en niet meer wordt uitgevoerd.	Over de kwaliteit van de inrichting van het openbaar gebied in het Zorghart zijn afspraken gemaakt, die waren gekoppeld aan de grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis. Echter, omdat deze nieuwbouw niet doorgaat, wordt bezien of en welke aanpassingen van het openbaar gebied nog mogelijk zijn. Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.

	REAGERENDE OVERLEGPARTNERS	ADRES		ONTVANGEN OP:
1	Provincie Zuid-Holland	Postbus 90602	2509 LP Den Haag	16 april 2009
2	Hoogheemraadschap van Rijnland	Postbus 156	2300 AD Leiden	6 mei 2009

	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING
Water: 1, 2		
BL.	De waterparagraaf in de plantoelichting moet worden uitgebreid. Verzocht wordt aan te geven met welke oppervlakte de verharding toeneemt en in welke mate dit met open water gecompenseerd wordt.	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie B is aangegeven, heeft het LLZ eind 2010 de gemeente op de hoogte gebracht van ontwikkelingen binnen het ziekenhuis en meer in algemene zin van de gevolgen van het rijksbeleid voor het LLZ. Deze leiden er toe dat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet doorgaat. Een toename van verharding is daardoor niet meer aan de orde.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
BM.	In de bestemming "Groen- 2" is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Bij gebruikmaking van deze bevoegdheid zal de verharding toenemen. Duidelijk moet worden dat dit voldoende gecompenseerd wordt.	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie BL is aangegeven, gaat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet door. In het ontwerpbestemmingsplan is om deze reden geen sprake meer van de wijzigingsbevoegdheid, waarover deze overlegreactie gaat. Immers de wijzigingsbevoegdheid voorzag in een bepaald deel van de nieuwbouw van het ziekenhuis.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
BN.	Geadviseerd wordt om in te gaan op de effecten van de ontwikkeling op de waterkwaliteit.	<p>Zoals hierboven onder inspraakreactie BL is aangegeven, gaat de voorgenomen grootschalige nieuwbouw van het ziekenhuis niet door. In het ontwerpbestemmingsplan is om deze reden niet ingegaan op de effecten van de ontwikkeling op de waterkwaliteit.</p> <p>Deze reactie leidt niet tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>

BO.	<p>Het beleid van het Hoogheemraadschap Rijnland is veranderd. Verzocht wordt om de volgende passages op te nemen:</p> <p>“Waterbeheerplan Rijnland: Op 1 maart 2006 heeft het algemeen bestuur van Rijnland een nieuw waterbeheerplan. “waterwerk Rijnland 2006-2009” vastgesteld. In dit plan geeft Rijnland aan wat zijn ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen richten zich op het waarborgen van de veiligheid, het verder verbeteren van het beheer en de inrichting van het waterhuishoudkundige systeem én het verbeteren van de waterkwaliteit. De verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en heviger buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelrijzing. De maatregelen in “waterwerk Rijnland 2006-2009” bereiden het beheergebied de komende jaren voor op deze ontwikkelingen. Rijnland is op meerdere manieren bezig om bovenstaande ambities te verwezenlijken. Enerzijds wordt bekeken of het huidige watersysteem aan de eisen voldoet en rekeninghoudend met klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling ook blijft voldoen. Zo nodig worden maatregelen uitgevoerd als dat niet het geval is (op orde krijgen). Anderzijds wordt er voor gezorgd dat bij veranderingen in het watersysteem als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen het watersysteem blijft voldoen (op orde houden).”</p> <p>Keur 2006 en Beleids- en Algemene regels 2009: De “Keur 2006 en Beleids- en Algemene regels 2009” maken het mogelijk dat het Hoogheemraadschap van Rijnland haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen (dijken en kaden), watergangen (kanalen, rivieren, sloten, beken) en andere waterstaatswerken (bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen). Er kan een ontheffing van de in de Keur vastgelegde gebods- en verbodsbepalingen worden aangevraagd om een bepaalde activiteit wel te mogen uitvoeren. Als Rijnland daarin toestemt wordt dat geregeld in een Keurvergunning. In de Beleids- en Algemene regels, die bij de keur horen, is het beleid van Rijnland nader uitgewerkt.”</p>	<p>De plantoelichting is conform de overlegreactie aangevuld met de informatie uit deze passages.</p> <p>Deze reactie leidt tot een aanpassing in het ontwerpbestemmingsplan.</p>
-----	--	---