



## **Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen**

### **Bestemmingsplan “Uitbreiding centrum Berkel en Rodenrijs”**

Identificatiecode bestemmingsplan: NL.IMRO.1621.BP0168-VAST  
29 november 2018  
T18.12806

<b>Inhoudsopgave</b>		<b>Blz.</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Zienswijzen</b>	<b>2</b>
1.1	Inleiding	2
1.2	Procedure	2
1.3	Zienswijzen en gemeentelijke reactie en conclusie per zienswijze	2
1.4	Eindconclusie zienswijzen	38
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Ambtshalve wijzigingen</b>	<b>39</b>
2.1	Inleiding	39
2.2	Ambtshalve wijzigingen en motivering	40
<b>Bijlage 1:</b>	<b>Memo over fietsbrug</b>	<b>41</b>

# 1. Zienswijzen

## 1.1 Inleiding

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan, zo ook op het bestemmingsplan "Uitbreiding centrum Berkel en Rodenrijs", afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. De "nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen" bevat een overzicht van de gevolgde procedure (par. 1.2), een weergave van de zienswijzen en een gemeentelijke reactie op deze zienswijzen, waarbij met redenen omkleed wordt aangegeven op welke punten al dan niet tot aanpassing van het bestemmingsplan wordt overgegaan (par. 1.3) en een eindconclusie (par. 1.4).

## 1.2 Procedure

In de Staatscourant van 18 juni 2018 en in het gemeenteblad van week 25 (2018) is bekend gemaakt dat met ingang van 19 juni 2018 tot en met 30 juli 2018 het ontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding centrum Berkel en Rodenrijs" voor het indienen van zienswijzen ter visie lag. De stukken waren in te zien via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) en op de gemeentelijke ruimtelijke plannen-site.

Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze op het voornoemde ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

## 1.3 Zienswijzen en gemeentelijke reactie en conclusie per zienswijze

### 1.3.1. Overzicht zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ontvangen, gesorteerd op onderwerp van zienswijze:

1. **Reclamant 1**  
Brief d.d. 3 juli 2018, kenmerk I18.21543, ingekomen op 10 juli 2018.
2. **Reclamant 2**  
Brief d.d. 5 juli 2018, kenmerk I18.21871, ingekomen op 12 juli 2018.
3. **Reclamant 3**  
Brief d.d. 16 juli 2018, kenmerk I18.22489, ingekomen op 18 juli 2018.
4. **Reclamant 4**  
Brief d.d. 23 juli 2018, kenmerk I18.23310, ingekomen op 25 juli 2018.
5. **Reclamant 5**  
Brief d.d. 24 juli 2018, kenmerk I18.23409, ingekomen op 26 juli 2018.
6. **Reclamant 6**  
Brief d.d. 25 juli 2018, kenmerk I18.23544, ingekomen op 27 juli 2018.
7. **Reclamant 7**  
Brief d.d. 27 juli 2018, kenmerk I18.23637, ingekomen op 30 juli 2018.
8. **Reclamant 8**  
Brief d.d. 6 juli 2018, kenmerk I18.21544, ingekomen op 10 juli 2018.
9. **Reclamant 9**  
Brief d.d. 19 juli 2018, kenmerk I18.22916, ingekomen op 23 juli 2018.

10. **Reclamant 10**  
Brief d.d. 21 juli 2018, kenmerk I18.23410, ingekomen op 26 juli 2018  
*Aangevuld per email d.d. 29 augustus 2018\** kenmerk T18.13157
11. **Reclamant 11**  
Brief d.d. 26 juli 2018, kenmerk I18.23539, ingekomen op 27 juli 2018.  
*Aangevuld per email d.d. 19 september 2018\** kenmerk T18.13158
12. **Reclamant 12**  
Brief d.d. 21 juli 2018, kenmerk I18.23143, ingekomen op 24 juli 2018.
13. **Reclamant 13**  
Brief d.d. 18 juli 2018, kenmerk I18.22592, ingekomen op 19 juli 2018.
14. **Reclamant 14**  
Brief d.d. 25 juli 2018, kenmerk I18.23411, ingekomen op 26 juli 2018.
15. **Reclamant 15**  
Brief d.d. 24 juli 2018, kenmerk I18.23412, ingekomen op 26 juli 2018.
16. **Reclamant 16**  
Brief d.d. 6 juli 2018, kenmerk I18.22497, ingekomen op 18 juli 2018.
17. **Reclamant 17**  
Brief d.d. 26 juli 2018, kenmerk I18.23542, ingekomen op 27 juli 2018.
18. **Reclamant 18**  
E-mail d.d. 27 juli 2018, kenmerk I18.23608, ingekomen op 27 juli 2018.
19. **Reclamant 19**  
Brief d.d. 25 juli 2018, kenmerk I18.23405, ingekomen op 26 juli 2018.

\*Na afloop van de zienswijzentermijn zijn bij twee zienswijzen (nr. 10 en nr. 11) aanvullingen ontvangen; nadat de gemeente constateerde dat per abuis niet het meest recente akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï bij het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd (namelijk het onderzoek van 12 juni 2017 in plaats van het onderzoek van 29 mei 2018). De gemeente heeft de betreffende reclamanten het nieuwe onderzoek per mail toegezonden. Reclamanten hebben daar per mail op gereageerd. Deze reactie/aanvullingen zijn volledigheidshalve in deze Nota van zienswijzen meegenomen en worden ook meegenomen omtrent de besluitvorming over de vaststelling van het bestemmingsplan.

De ontvangen zienswijzen (en aanvullingen) zijn hieronder (ambtshalve) kort samengevat en voorzien van gemeentelijk commentaar en conclusie.

### 1.3.2. Samenvatting en reacties binnengekomen zienswijzen

**Reclamant 1**, kenmerk I18.21543

#### *Samenvatting*

- a. De fietsbrug, de verplaatsing van de parkeerplaatsen van de Röntgenstraat naar de Oudelandselaan en de maatregelen in de Boerhaavestraat worden gewaardeerd.
- b. Er wordt verzocht om de veiligheid van de fietsende kinderen expliciet in het uiteindelijke bestemmingsplan op te nemen.
- c. Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid tijdens de bouw: verzoek om tijdens de drukke tijdvakken het bouwverkeer te beperken of te werken met verkeersregelaars.

### *Reactie*

- a. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
- b. De veiligheid van fietsende kinderen kan niet expliciet (juridisch) in het bestemmingsplan worden geregeld. Wel maakt het bestemmingsplan de aanleg van de fietsbrug mogelijk. Als fietsverbinding naar de scholen heeft de fietsbrug onze voorkeur. Maar er zijn in dit gebied meerdere fietsstromen van belang, zoals de doorgaande fietsroute over de Westersingel en fietsers die het centrumgebied bezoeken. Het bestemmingsplan maakt zowel de fietsbrug als andere fietsverbindingen in het centrumgebied mogelijk. Het bestemmingsplan biedt daarmee de basis om de juiste keuzes te maken. Definitieve besluitvorming over de uiteindelijke fietsverbindingen vindt op een later moment plaats, namelijk in het kader van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Overigens dragen ook de voorgenomen maatregelen in de Gemeentewerf, Oudelandselaan, Boerhaavestraat en Röntgenstraat bij aan een veilige fietsverbinding naar de scholen.
- c. De gemeente wil ook dat de verkeersveiligheid tijdens de bouwperiode alsook in de eindsituatie zo groot mogelijk is. Tijdens de bouw zullen passende veiligheidsmaatregelen ten behoeve van verkeersveiligheid worden getroffen. Het is momenteel nog onduidelijk welke dat precies zullen zijn. Dit hoeft in het kader van het bestemmingsplan ook nog niet bekend te zijn. Over de rijroutes van het bouwverkeer, en de daarbij behorende veiligheidsmaatregelen en -afspraken, moeten in een later stadium nog afspraken gemaakt worden tussen de gemeente en de ontwikkelaar (en de nog te selecteren aannemer). Hierbij zullen ook de omwonenden en omliggende ondernemingen, scholen en overige instanties worden geconsulteerd.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

### **Reclamant 2, kenmerk I18.21871**

#### *Samenvatting*

- a. De fietsbrug, de verplaatsing van de parkeerplaatsen van de Röntgenstraat naar de Oudelandselaan en de maatregelen in de Boerhaavestraat worden gewaardeerd.
- b. Er wordt verzocht om de veiligheid van de fietsende kinderen expliciet in het uiteindelijke bestemmingsplan op te nemen.
- c. Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid tijdens de bouw: verzoek om tijdens de drukke tijdvakken het bouwverkeer te beperken of te werken met verkeersregelaars.

### *Reactie*

- a. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
- b. Zie de beantwoording van zienswijze 1b.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 1c.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

### **Reclamant 3, kenmerk I18.22489**

#### *Samenvatting*

- a. De fietsbrug wordt gewaardeerd.

- b. Er wordt verzocht om de veiligheid van de fietsende kinderen expliciet in het uiteindelijke bestemmingsplan op te nemen.
- c. Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid tijdens de bouw: verzoek om tijdens de drukke tijdvakken het bouwverkeer te beperken of te werken met verkeersregelaars.

*Reactie*

- a. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
- b. Zie de beantwoording van zienswijze 1b.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 1c.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

**Reclamant 4, kenmerk I18.23310**

*Samenvatting*

- a. De fietsbrug, de verplaatsing van de parkeerplaatsen van de Röntgenstraat naar de Oudlandselaan en de maatregelen in de Boerhaavestraat worden gewaardeerd.
- b. Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid tijdens de bouw, met name vlak voor de scholen beginnen en vlak nadat de scholen uitgaan.

*Reactie*

- a. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
- b. Zie de beantwoording van zienswijze 1c.

*Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

**Reclamant 5, kenmerk I18.23409**

*Samenvatting*

- a. De fietsbrug, de verplaatsing van de parkeerplaatsen van de Röntgenstraat naar de Oudlandselaan en de maatregelen in de Boerhaavestraat worden gewaardeerd.
- b. Vlakbij de voetgangersbrug alsook de nieuwe fietsaansluiting op de Röntgenstraat is een hoog gebouw gepland. Hoe wordt voorkomen dat de wind die hier omheen cirkelt extra windkracht laat ontstaan?
- c. Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid tijdens de bouw: verzoek om tijdens de drukke tijdvakken het bouwverkeer te beperken of te werken met verkeersregelaars.
- d. Er wordt verzocht om de veiligheid van de fietsende kinderen expliciet in het uiteindelijke bestemmingsplan op te nemen.

*Reactie*

- a. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
- b. Er is een windonderzoek uitgevoerd. Hieruit volgt dat er geen onaanvaardbare hinder verwacht wordt.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 1c.
- d. Zie de beantwoording van zienswijze 1b.

### *Conclusie*

Op basis van deze zienswijze is een windonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

### **Reclamant 6**, kenmerk I18.23544

#### *Samenvatting*

- a. Er wordt verzocht in te stemmen met de voorkeursvariant 'variant lange brug'.
- b. Er wordt verzocht een Integraal Veiligheidsplan (IVP) vast te stellen (tijdens de bouwperiode).

#### *Reactie*

- a. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
- b. Zie de beantwoording van zienswijze 1c.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

### **Reclamant 7**, kenmerk I18.23637

#### *Samenvatting*

- a. De fietsbrug, de verplaatsing van de parkeerplaatsen van de Röntgenstraat naar de Oudlandselaan en de maatregelen in de Boerhaavestraat worden gewaardeerd.
- b. Er wordt verzocht om de veiligheid van de fietsende kinderen expliciet in het uiteindelijke bestemmingsplan op te nemen.
- c. Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid tijdens de bouw: verzoek om tijdens de drukke tijdvakken het bouwverkeer te beperken of te werken met verkeersregelaars.

#### *Reactie*

- a. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
- b. Zie de beantwoording van zienswijze 1b.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 1c.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

### **Reclamant 8**, kenmerk I18.21544

#### *Samenvatting*

- a. Er wordt verzocht om de veiligheid van de fietsende kinderen expliciet in het uiteindelijke bestemmingsplan op te nemen.
- b. De fietsbrug wordt gewaardeerd.
- c. Er wordt aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid tijdens de bouw: verzoek om tijdens de drukke tijdvakken het bouwverkeer te beperken of te werken met verkeersregelaars.
- d. Hoewel het verplaatsen van de parkeerplaatsen van de Röntgenstraat naar de Oudlandselaan de veiligheid alleen maar kan vergroten, wordt de school aan de Oudlandselaan echter slechter bereikbaar voor mindervaliden en leveranciers. Ook voor ouders is het prettig te weten dat er in ieder geval enkele parkeerplekken onder

schooltijd bereikbaar zijn. Wellicht is het mogelijk om de aansluiting met de fietsbrug autovrij te maken, maar daarnaast nog plaatsen vrij te laten.

#### *Reactie*

- a. Zie de beantwoording van zienswijze 1b.
- b. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 1c.
- d. De keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte zijn tot stand gekomen na zorgvuldig onderzoek en overleg met belanghebbenden en kunnen rekenen op een breed draagvlak. De Röntgenstraat wordt tijdens de openingstijden van de scholen grotendeels afgesloten voor autoverkeer (uitgezonderd de bewoners van de Röntgenstraat). Een beperkt deel van de Röntgenstraat (aan de zijde van de Boerhaavestraat) blijft toegankelijk. In dat deel wordt ook voorzien in een aantal parkeerplaatsen voor artsen en mindervaliden.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

#### **Reclamant 9, kenmerk I18.22916**

##### *Samenvatting*

- a. Reclamanten hebben bezwaar tegen de fietsbrug (variant A), vanwege de aantasting van privacy en omdat de fietsbrug geluidsoverlast met zich meebrengt. Eigen tellingen vallen lager uit dan de aanname van de gemeente (op een doordeweekse dag tussen 8:00 en 08:30 uur maximaal 70 fietsers geteld, waarvan niet iedereen naar de scholen reed). Slechts een klein aantal kinderen uit de richting Gemeentewerf/Verlengde Laan van Romen komt op de fiets naar de scholen. De meeste kinderen komen via de Oudelandselaan en de Boerhaavestraat. De ingetekende brug zal dus door scholieren weinig gebruikt worden en daardoor een beperkte bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren.
- b. De ruimtelijke visie, waarmee de Berkelse plas is ontworpen, wordt door de onderbrekende werking van de fietsersbrug teniet gedaan. Echt zonde van de weidse uitstraling.
- c. De woningen van reclamanten zullen in waarde dalen en de verkoopbaarheid zal afnemen.
- d. De reclamanten geven aan bang te zijn voor geluidsoverlast van de milieustraat, die recht tegenover de woningen van reclamanten komt. Zo'n milieustraat gaat gepaard met een continue aanvoer van allerlei soorten afval, zoals brekend glas (herrie). Het bijbehorende zware verkeer zal eveneens tot overlast leiden.
- e. Door de brug ontstaat een onveilige verkeerssituatie op de kruising van het bestaande fietspad langs het Albert Schweitzerpad en de fietsbrug: gepleit wordt voor variant B. Een andere optie zou kunnen zijn dat de route van variant B ontoegankelijk voor fietsers wordt gemaakt, waardoor er omgereden moet worden.

#### *Reactie*

- a. In juli en september 2018 (voor en na de zomervakantie) heeft de gemeente op vier ochtenden fietstellingen uitgevoerd, waarbij het aantal fietsers is geïnventariseerd dat vanuit het zuiden via de Westersingel naar de scholen aan de Röntgenstraat fietst.



Gemiddeld ging het daarbij in de ochtend tussen 8:00 en 8:30 uur om ca. 120 fietsers. Tussen de middag rijdt een deel van het school-fietsverkeer heen en weer om thuis te pauzeren en in de middag zal naar verwachting een nagenoeg zelfde aantal als in de ochtend weer naar huis fietsen. Van belang is dat het voornamelijk kwetsbare schoolgaande fietsers betreft, al dan niet onder begeleiding van een volwassene. Zie ook bijlage 1 bij deze Nota van zienswijzen. Wij hebben geen aanleiding om te verwachten dat de fietsbrug onaanvaardbare geluidhinder tot gevolg zal hebben. Als fietsverbinding naar de scholen heeft de fietsbrug onze voorkeur. Maar er zijn in dit gebied meerdere fietsstromen van belang, zoals de doorgaande fietsroute over de Westersingel en fietsers die het centrumgebied bezoeken. Het bestemmingsplan maakt zowel de fietsbrug als andere fietsverbindingen in het centrumgebied mogelijk. Het bestemmingsplan biedt daarmee de basis om de juiste keuzes te maken. Definitieve besluitvorming over de uiteindelijke fietsverbindingen vindt op een later moment plaats, namelijk in het kader van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

- b. Wij zijn van mening dat dit afhankelijk is van het ontwerp van een eventuele fietsbrug. Uitgangspunt daarbij is om de brug een passende uitstraling te geven zonder dat dit afbreuk doet aan de kwaliteit van de Berkelse plas.
- c. De aanwezigheid van een goed ontworpen fietsbrug hoeft naar onze mening niet direct te leiden tot een waardedaling van de woningen of een verminderde verkoopbaarheid. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt de fietsbrug niet bij recht, maar via een binnenplanse afwijking mogelijk gemaakt. Mocht u van mening zijn dat u planschade leidt dan kunt u, nadat toepassing is gegeven aan de binnenplanse afwijking (door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning), een verzoek tot tegemoetkoming in planschade bij de gemeente indienen. Een onafhankelijke commissie zal dan onderzoeken of de schadeclaim terecht is. Daarbij wordt wel het normaal maatschappelijk risico in ogenschouw gehouden alsmede de voorzienbaarheid van de ontwikkeling.
- d. De milieustraat wordt bij nader inzien niet geplaatst langs de Gemeentewerf. De milieustraat zal een plek krijgen op/nabij het maaiveld parkeerterrein in het centrumgebied.
- e. De fietsbrug kent minder conflictpunten dan variant B en is daarmee de meeste veilige optie. Zie ook bijlage 1 bij deze Nota van zienswijzen. De Westersingel ontoegankelijk maken voor fietsers achten wij niet wenselijk. Voor het goed functioneren van het centrumgebied, vinden wij het juist van groot belang dat bezoekers het centrumgebied met de fiets kunnen bereiken.

#### *Conclusie*

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt de milieustraat gesitueerd op/nabij het maaiveld parkeerterrein in het centrumgebied.

#### **Reclamant 10, kenmerk I18.23410**

##### *Samenvatting*

- a. Blok 6b had in het voorontwerp maximaal 4 bouwlagen met een terugliggende 4<sup>e</sup> laag, en in het ontwerp 5. Verzocht wordt dit terug te brengen naar 4 met een terugliggende 4<sup>e</sup> laag.

- b. De rood omcirkelde groene haag dient als visuele afscherming van geparkeerde en uitrijdende auto's (inschijnende koplampen). Deze groene haag is echter buiten de grenzen van het bestemmingsplan gesitueerd en krijgt bij vaststelling van het bestemmingsplan dus nog geen formele status. De reclamanten verzoeken de gemeente op andere wijze te garanderen dat deze groene afscherming daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Het afschermende groen ten zuiden / zuidwesten van het nieuwe parkeerterrein valt wel binnen het plangebied van het bestemmingsplan, maar deze groenstroken vallen onder de (vrij algemene) bestemming 'centrum'. Reclamanten willen garantie dat dit wel wordt aangelegd, door bijvoorbeeld de bestemming "Groen" op te nemen i.p.v. de bestemming "Centrum".



- c. De variant met de fietsbrug leidt op meerdere plekken tot het kruisen van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Dit kan leiden tot extra verkeersopstoppingen op de Gemeentewerf, wat in de bestaande situatie reeds het geval is. Dit is nadelig voor het leefklimaat (lucht en geluid) voor reclamanten. Daarnaast is het de vraag of deze variant veiliger is. Gepleit wordt voor onderstaande variant, waarbij de huidige situatie wordt gehandhaafd (uitsluitend kruisend verkeer bij punt 3).



*Figuur 3B, alternatief*

- d. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat als gevolg van verkeerstoename op de ontsluitende wegen er significante geluidstoename te verwachten zijn op de bestaande woningen van reclamanten (hoger dan 48 dB). Omdat aan de feitelijke infrastructuur echter geen wijzigingen worden doorgevoerd, is er op grond van de Wet geluidhinder geen sprake van een reconstructie-situatie. De reclamanten zijn van mening dat de feitelijke infrastructuur ter plaatse van de woningen van reclamanten echter wel gewijzigd wordt door het toevoegen van een kruising. Het onderzoek is bovendien niet gedegen uitgevoerd: het akoestisch onderzoek bevat in bijlage 1 een kaart en een tabel van de wegverkeersgegevens waarop het onderzoek is gebaseerd. De nieuwe ontsluitingsweg in het plangebied van Gemeentewerf richting parkeergarage is hierin niet meegenomen. Dit terwijl dit aan de noordzijde van het plan wel is gedaan met nieuwe wegen die aansluiten op de Boerhaavestraat (weg 5a en 5b in het model).
- e. Daarnaast zijn de etmaalintensiteiten in het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai veel lager dan in de verkeerskundige berekeningen van SWECO. Voor de Gemeentewerf tussen de Oudelandselaan en de Westersingel is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van een etmaalintensiteit van 3.842 mvt/etmaal (2028). In de modelberekeningen van SWECO is dit liefst 4.700 zonder planontwikkeling en met nieuw centrumplan liefst 5.400 (2030). Het is vreemd dat de modelberekeningen van SWECO niet zijn verwerkt in het akoestisch onderzoek.
- f. Reclamanten vinden het een te snelle conclusie dat het aspect luchtkwaliteit (p.56 toelichting) niet leidt tot belemmeringen. Deze is gebaseerd op een gemiddelde jaarconcentratie van schadelijke stoffen uit 2015. De in de wet genoemde norm voor fijnstof mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. Met de te verwachten verkeersintensiteiten van SWECO is het maar de vraag of dit ook daadwerkelijk niet

gebeurt. In het ontwerpbestemmingsplan zijn slechts de jaarconcentraties bepaald ter plaatse van het plangebied. Verzocht wordt een gedetailleerder onderzoek te laten uitvoeren naar de gevolgen voor luchtkwaliteit.

- g. Reclamanten menen dat de verkeerskundige situatie onvoldoende is doordacht en dat dit tot een verslechtering van het milieu (geluid, luchtkwaliteit) en de ontsluiting ter plaatse van de woningen van reclamanten leidt.
- h. De uitwerking van het bestemmingsplangebied is erg globaal. Het overgrote deel heeft de bestemming "Centrum", die niet nader is uitgewerkt.
- i. Verwezen wordt naar een akoestisch onderzoek van 29 mei 2018, maar als bijlage 5 is het oudere rapport van 12 juni 2017 opgenomen.

*Zienswijze 10 is per email aangevuld op 29 augustus 2018 kenmerk T18.13157. De aanvulling luidt als volgt:*

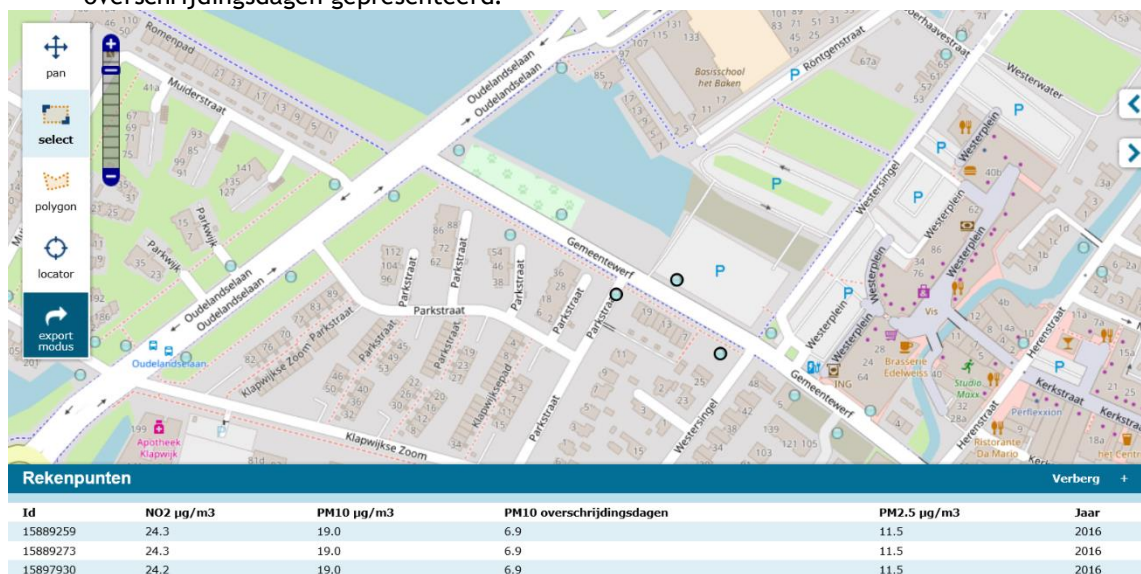
- j. Nu wij het juiste akoestisch onderzoek hebben ontvangen, komt ons bezwaar dat het akoestisch onderzoek op onjuiste informatie is gebaseerd, uiteraard te vervallen. De inhoud van het nieuwe rapport hebben wij doorgenomen. Het advies op p.11 van het rapport kunnen wij onderschrijven: *"om in het kader van een goede ruimtelijke ordening na te denken over het treffen van reële geluid reducerende maatregelen. Dit kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van een geluid reducerend wegdek, zoals een stil asfalt of een stille klinkerverharding op de Gemeentewerf"*.
- k. Wij zijn het niet eens met de conclusie op p.12 dat er geen sprake is van een reconstructie omdat aan de feitelijke infrastructuur geen wijzigingen worden doorgevoerd. Met de aanleg van een nieuwe extra kruising is dat ons inziens wel het geval.

#### *Reactie*

- a. In het ontwerpbestemmingsplan zijn dezelfde bouwhoogten opgenomen als in het voorontwerpbestemmingsplan. Ook was in het voorontwerpbestemmingsplan geen sprake van een terug liggende laag. Wel is in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen dat binnen dezelfde bouwhoogten gekozen mag worden voor een extra bouwlaag. Eventueel gebruik van deze mogelijkheid zal dus niet leiden tot een hoger gebouw en kan alleen door de parkeergarage onder het gebouw geheel verdiept uit te voeren. Dit biedt enige flexibiliteit bij de uitwerking van dit appartementengebouw.
- b. De zone waar de groene haag wordt geplaatst, voegen wij toe aan het plangebied van het bestemmingsplan. In de regels wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Hiermee wordt gewaarborgd dat de gemeente de groene haag dient te realiseren. De groenstroken ten zuiden/zuidwesten van het parkeerterrein geven wij op dit moment nog geen afzonderlijke bestemming "Groen", aangezien het inrichtingsplan voor de openbare ruimte nog niet definitief is en wij enige flexibiliteit willen behouden. Wij hechten echter ook aan een groene inpassing/afscherming van het parkeerterrein en zullen dit ook onderdeel laten zijn van het inrichtingsplan.
- c. De fietsbrug kent minder conflictpunten dan variant B en is daarmee de meeste veilige optie. Zie ook bijlage 1 bij deze Nota van zienswijzen. Het bestemmingsplan maakt de aanleg van de fietsbrug mogelijk. Als fietsverbinding naar de scholen heeft de fietsbrug onze voorkeur. Maar er zijn in dit gebied meerdere fietsstromen van belang, zoals de doorgaande fietsroute over de Westersingel en fietsers die het centrumgebied bezoeken. Het bestemmingsplan maakt zowel de fietsbrug als andere

fietsverbindingen in het centrumgebied mogelijk. Het bestemmingsplan biedt daarmee de basis om de juiste keuzes te maken. Definitieve besluitvorming over de uiteindelijke fietsverbindingen vindt op een later moment plaats, namelijk in het kader van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

- d. Per abuis is aan het ontwerpbestemmingsplan helaas niet de daarvoor opgestelde versie van het akoestisch onderzoek gekoppeld (namelijk het onderzoek van 29 mei 2018), maar een oudere versie (namelijk het onderzoek van 12 juni 2017). Zie ook de beantwoording onder j en k.
- e. Per abuis is aan het ontwerpbestemmingsplan helaas niet de daarvoor opgestelde versie van het akoestisch onderzoek gekoppeld (namelijk het onderzoek van 29 mei 2018), maar een oudere versie (namelijk het onderzoek van 12 juni 2017). In het onderzoek van 29 mei 2018 zijn de verkeersgegevens van SWECO aangehouden. Zie ook de beantwoording onder j.
- f. Voor de actuele concentraties luchtverontreinigende stoffen is de NSL-Monitoringstool geraadpleegd. In deze monitoringstool zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen opgenomen voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> in 2016. Daarnaast is het aantal overschrijdingsdagen aangegeven waarin de dag grenswaarde van fijnstof wordt overschreden. In de onderstaande afbeelding zijn een drietal beoordelingspunten gemarkeerd (zwart omrand) aan weerszijden van de Gemeentewerf. In de balk onderin de afbeelding zijn de concentraties en het aantal overschrijdingsdagen gepresenteerd.



Uit de resultaten kan worden geconcludeerd dat de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> van maximaal 24,3 µg/m<sup>3</sup> ruim lager is dan de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. Dit geldt ook voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> van 19,0 µg/m<sup>3</sup> die ook ruim lager is dan de grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. De grenswaarde voor het aantal dagen dat de concentratie van 50 µg/m<sup>3</sup> door PM<sub>10</sub> mag worden overschreden bedraagt 35. Langs de Gemeentewerf bedraagt dit aantal dagen naar boven afgerond 7.

Omdat de concentraties en het aantal overschrijdingsdagen langs de Gemeentewerf zodanig laag zijn wordt met een veelvoud van het verkeer op de Gemeentewerf nog steeds voldaan aan deze grenswaarden. In het algemeen kan worden gesteld dat de grenswaarde uit de Wet luchtkwaliteit alleen worden benaderd of overschreden langs



drukke (knooppunten) van rijkswegen en drukke invalswegen van steden. Omdat de Gemeentewerf zeker niet onder deze categorieën wegen valt zijn belemmeringen vanuit luchtkwaliteit niet te verwachten.

- g. De ontsluiting van de westzijde van het winkelcentrum is onderzocht en in relatie tot de uitbreiding en op basis van te verwachten verkeersstromen nader uitgewerkt. De keuze voor twee aansluitingen van de parkeervoorzieningen bereikbaar vanaf de Gemeentewerf is enerzijds gebaseerd op het gegeven dat er zowel vanuit het oosten als het westen verkeersstromen richting de westzijde van het winkelcentrum komen. Het meeste verkeer komt vanuit het westen en wordt ontsloten via de nieuwe aansluiting tegenover de woningen van reclamanten. Door deze nieuwe aansluiting hoeft dit verkeer niet verder over de Gemeentewerf te rijden en daardoor ook niet het langzaam verkeer bij de (hoofd fietsroute) Westersingel te kruisen. De westelijke aansluiting is een logische ontsluiting van de (grote) parkeergarage die langs het maaiveld parkeerterrein voert in plaats van (gedwongen) over beide maaiveld parkeerterreinen wanneer voor één ontsluiting zou zijn gekozen. Dit is veiliger voor de parkeerders (die met winkelwagentjes lopen) op het parkeerterrein. De in de zienswijze voorgestelde gecombineerde ontsluiting ter plaatse van kruispunt Gemeentewerf/Westersingel leidt tot niet alleen een concentratie van uitwisseling van autoverkeer, maar combineert dit ook met het kwetsbare fietsverkeer. De gekozen ontsluiting van de parkeervoorzieningen Westersingel via twee aansluitingen is daarmee een verantwoorde keuze.
- h. De bestemming “Centrum” is wel degelijk nader uitgewerkt. Op de verbeelding en in de regels is de toekomstige situatie met specifieke bouwvlakken, hoogteaanduidingen en functieaanduidingen behoorlijk gedetailleerd vastgelegd. Wel is binnen de bestemming inderdaad nog enige schuifruimte, zowel voor de beoogde bebouwing (zeer marginaal) alsook voor de uiteindelijke inrichting van de openbare ruimte. Omdat er nog geen uitgewerkte bouwplannen en inrichtingsplannen voorhanden zijn, is het ook niet gewenst de bestemming verder te detailleren. Een dergelijke werkwijze is in de ruimtelijke ordening gebruikelijk. Bovendien zijn in de milieuonderzoeken de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan (redelijkerwijs) biedt, onderzocht en daarmee gemotiveerd.
- i. Deze constatering is helaas correct; zie ook de beantwoording onder d, e, j en k.
- j. Uit het geactualiseerde akoestisch rapport (8 oktober 2018) volgt dat het centrumplan leidt tot een geluidtoename voor de woningen van reclamanten met maximaal 2,7 dB. De gemeente zal een geluid reducerend wegdek toepassen, waardoor deze toename met 2,5 dB wordt gereduceerd. Er resteert daarmee een aanvaardbare toename van 0,2 dB.
- k. Er kan geen sprake zijn van een reconstructie-situatie, aangezien alle betrokken wegen een 30 km/h-regime kennen. Ook het aanleggen van een nieuwe kruising zou onder de Wet geluidhinder geen reconstructie-situatie betreffen, aangezien geen wijzigingen in het profiel van de Gemeentewerf worden doorgevoerd.

### *Conclusie*

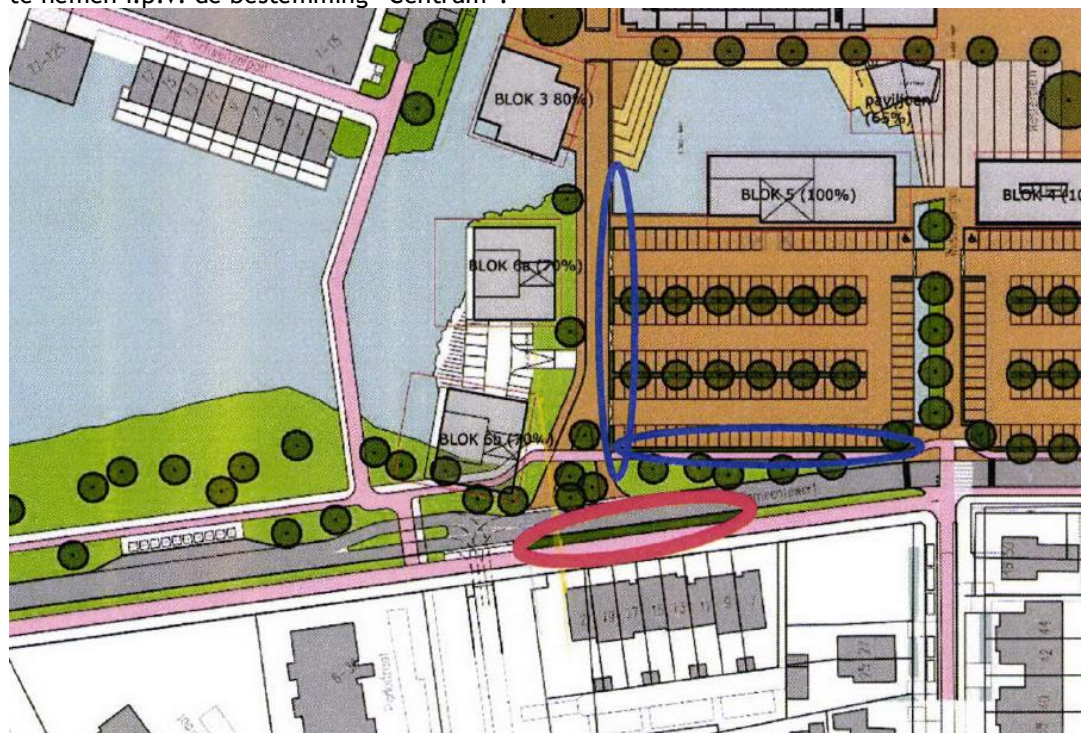
De zienswijze leidt tot opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor de groene haag. Daarnaast zal de gemeente bij de inrichting van het openbaar gebied de Gemeentewerf voorzien van een geluid reducerend wegdek en een groene inpassing/afscherming van het maaiveld parkeerterrein toepassen.

**Reclamant 11, kenmerk I18.23539**

*Samenvatting*

- a. In het uitwerkingsplan “Stadswoningen” (bestemmingsplan Meerpolder 2012) en in het huidige bestemmingsplan “Centrum Berkel en Rodenrijs” (2013) werd uitgegaan van het doortrekken van de Berkelse plas aan de voorzijde van de woning van reclamanten. Nu worden de parkeerplaats en uitrit voor deze woningen gesitueerd. Hierdoor ontstaat een verslechtering van het woongenot: verliezen van uitzicht, toename geluid, stank en fijnstof.
- b. In het akoestisch onderzoek voor het uitwerkingsplan “Stadswoningen” is beschreven dat geen maatregelen nodig zijn, aangezien de grens van 48dB niet wordt overschreden. Nu wordt in het akoestisch rapport van 12 juni 2017 voor de bestaande situatie een geluidsbelasting van 51 dB berekend en voor de toekomstige situatie een geluidsbelasting van 59 dB. De verslechtering wordt dus  $59 - 48 \text{ dB} = 11 \text{ dB}$ . Reclamanten verwachten dat de gemeente geluid reducerende maatregelen aan de woning uitvoert.
- c. In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat als gevolg van verkeerstoename op de ontsluitende wegen er significante geluidstoename te verwachten zijn op de bestaande woning van reclamanten (hoger dan 48 dB). Omdat aan de feitelijke infrastructuur echter geen wijzigingen worden doorgevoerd, is er op grond van de Wet geluidhinder geen sprake van een reconstructie-situatie. Reclamanten zijn van mening dat de feitelijke infrastructuur ter plaatse van de Gemeentewerf echter wel gewijzigd wordt door het toevoegen van een kruising. Het onderzoek is bovendien niet gedegen uitgevoerd: het akoestisch onderzoek bevat in bijlage 1 een kaart en een tabel van de wegverkeersgegevens waarop het onderzoek is gebaseerd. De nieuwe ontsluitingsweg in het plangebied van Gemeentewerf richting parkeergarage is hierin niet meegenomen. Dit terwijl dit aan de noordzijde van het plan wel is gedaan met nieuwe wegen die aansluiten op de Boerhaavestraat (weg 5a en 5b in het model).
- d. Daarnaast zijn de etmaalintensiteiten in het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï veel lager dan in de verkeerskundige berekeningen van SWECO. Voor de Gemeentewerf tussen de Oudelandselaan en de Westersingel is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van een etmaalintensiteit van 3.842 mvt/etmaal (2028). In de modelberekeningen van SWECO is dit liefst 4.700 zonder planontwikkeling en met nieuw centrumplan liefst 5.400 (2030). Het is vreemd dat de modelberekeningen van SWECO niet zijn verwerkt in het akoestisch onderzoek.
- e. Reclamanten vinden het een te snelle conclusie dat het aspect luchtkwaliteit (p.56 toelichting) niet leidt tot belemmeringen. Deze is gebaseerd op een gemiddelde jaarconcentratie van schadelijke stoffen uit 2015. De in de wet genoemde norm voor fijnstof mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. Met de te verwachten verkeersintensiteiten van SWECO is het maar de vraag of dit ook daadwerkelijk niet gebeurt. In het ontwerpbestemmingsplan zijn slechts de jaarconcentraties bepaald ter plaatse van het plangebied. Verzocht wordt een gedetailleerder onderzoek te laten uitvoeren naar de gevolgen voor luchtkwaliteit.
- f. Reclamanten menen dat de verkeerskundige situatie onvoldoende is doordacht en dat dit tot een verslechtering van het milieu (geluid, luchtkwaliteit) en de ontsluiting ter plaatse van de woning van reclamanten leidt.

- g. In diverse overleggen met de gemeente en de betrokken adviseurs is aangegeven dat er voor het logistieke plan studies zouden volgen om tot een meest optimale situatie te komen. In geen document wordt een variantenstudie benoemd voor de logistieke afhandeling van het centrumplan. De keuzes voor de geplande wegenstructuur zijn onvoldoende onderbouwd. Reclamanten verzoeken om de t-splitsing voor de woning te verplaatsen richting de huidige t-splitsing aan de Parkstraat, zodat één kruising ontstaat.
- h. De rood omcirkelde groene haag dient als visuele afscherming van geparkeerde en uitrijdende auto's (inschijnende koplampen). Deze groene haag is echter buiten de grenzen van het bestemmingsplan gesitueerd en krijgt bij vaststelling van het bestemmingsplan dus nog geen formele status. Reclamanten verzoeken de gemeente op andere wijze te garanderen dat deze groene afscherming daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Het afschermende groen ten zuiden / zuidwesten van het nieuwe parkeerterrein valt wel binnen het plangebied van het bestemmingsplan, maar deze groenstroken vallen onder de (vrij algemene) bestemming 'centrum'. Reclamant wil garantie dat dit wel wordt aangelegd, door bijvoorbeeld de bestemming "Groen" op te nemen i.p.v. de bestemming "Centrum".



- i. Blok 6b had in het voorontwerp maximaal 4 bouwlagen met een terug liggende 4<sup>e</sup> laag, en in het ontwerp 5. Verzocht wordt dit terug te brengen naar 4 met een terug liggende 4<sup>e</sup> laag.
- j. De uitwerking van het bestemmingsplangebied is erg globaal. Het overgrote deel heeft de bestemming "Centrum", die niet nader is uitgewerkt.

*Zienswijze 11 is per email aangevuld op 19 september 2018 kenmerk T18.13158. De aanvulling luidt als volgt:*

- k. Het door de gemeente nagestuurde akoestisch onderzoek heeft geen status. Hierdoor bestond niet de mogelijkheid om op dit cruciale onderdeel (geluidsbelasting op de reeds aanwezige bebouwing) een zienswijze in te dienen.



- l. Na bestudering van het nieuwste rapport komen reclamanten tot de volgende conclusie: Rapport 08-04-2013 behorende bij 'Stadswoningen': maximaal 48 dB berekend, ook in de toekomst, geen voorzieningen ten behoeve van beperking geluid benodigd voor de gevel. Rapport 12-06-2017: huidige situatie 51 dB, met nieuwe centrumplan 59 dB. Rapport 29-05-2018: huidig 54 dB, met het nieuwe centrumplan  $56,9 + 5$  dB reductie = 61,9 dB. Reclamanten vragen de gemeente uit te leggen hoe het kan dat in 5 jaar tijd de maximale geluidsbelasting waarop de woning is ontworpen, 48 dB, zonder wijziging in functies of tussentijdse bestemmingsplanwijzigingen, met 6 dB in de bestaande toestand is toegenomen.
- m. Het verbaast reclamanten dat tussen 12 juni 2017 en 29 mei 2018 de geluidsbelasting voor de bestaande situatie met 3 dB is toegenomen.
- n. Het verbaast reclamanten dat tussen 12 juni 2017 en 29 mei 2018 de geluidsbelasting voor de nieuwe situatie met 2,9 dB is toegenomen.
- o. Reclamanten beschouwen de rapportages van KuiperCompagnons als zeer twijfelachtig en pleiten voor een second opinion.

#### *Reactie*

- a. In de genoemde bestemmingsplannen zijn inderdaad afbeeldingen opgenomen van de mogelijke toekomstige situatie van het uit te breiden centrumgebied. De afbeeldingen hadden echter geen enkele juridische status (ze waren alleen in de toelichting of in een bijlage bij de toelichting opgenomen), maar waren louter indicatief.
- b. Uit het geactualiseerde akoestisch rapport (8 oktober 2018) volgt dat het centrumplan leidt tot een geluidtoename voor de woning van reclamanten met maximaal 2,7 dB. De gemeente zal een geluid reducerend wegdek toepassen, waardoor deze toename met 2,5 dB wordt gereduceerd. Er resteert daarmee een aanvaardbare toename van 0,2 dB.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 10d.
- d. Zie de beantwoording van zienswijze 10e.
- e. Zie de beantwoording van zienswijze 10f.
- f. Zie de beantwoording van zienswijze 10g.
- g. Aanvankelijk was het uitgangspunt om al het bevoorradend verkeer via de Gemeentewerf het plangebied te laten betreden. Uit verkeers- en geluidsberekeningen bleek dat dit onevenredig veel hinder oplevert voor de bewoners van de Gemeentewerf. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en het beperken van (geluid)hinder wordt nu ingezet op het zoveel mogelijk scheiden van de verschillende verkeersstromen:
  - langzaam verkeer over de Westersingel
  - autoverkeer via de Gemeentewerf
  - bevoorradend verkeer via de Boerhaavestraat
 Het verplaatsen van de kruising naar de Parkstraat is stedenbouwkundig en verkeerstechnisch ongewenst. De t-splitsing is aangebracht op verzoek van de bewoners van de Gemeentewerf. Hiermee wordt het verkeer vanuit het centrumgebied 'voorlangs' de woningen aan de Gemeentewerf geleid (minder hinder). Daarnaast plaatst de gemeente een groene haag en wordt het maaiveldparkeerterrein afgeschermd met bomen. Stedenbouwkundig is het niet gewenst om het appartementengebouw aan de Berkelse plas verder richting het water op te schuiven, wat nodig zou zijn om de ontsluiting van de parkeervoorzieningen te kunnen

combineren met het kruispunt Gemeentewerf/Parkstraat. Daarnaast is het verkeerskundig gezien minder wenselijk om van één kruispunt met 4 aansluitingen uit te gaan in plaats van 2 t-aansluitingen. Een t-aansluiting geeft een rustiger verkeersbeeld, wat voor de ontsluiting van de parkeervoorzieningen aan de Westersingel een belangrijke meerwaarde is. Zie ook de beantwoording van zienswijze 10g.

- h. Zie de beantwoording van zienswijze 10b.
- i. Zie de beantwoording van zienswijze 10a.
- j. Zie de beantwoording van zienswijze 10h.
- k. Het door de gemeente nagestuurde akoestisch onderzoek had bij het ontwerpbestemmingsplan moeten zitten. De gemeente heeft u het juiste onderzoek alsnog toegestuurd en neemt uw reactie daarop mee in deze Nota van zienswijzen. Daarmee is de gemeente van mening dat u in voldoende mate in de gelegenheid bent gesteld te reageren op het onderzoek. Uiteraard zal het nieuwste onderzoek ook bij het vastgestelde bestemmingsplan worden opgenomen. Omdat het dan formeel nieuwe informatie betreft, staat hiertegen rechtstreeks beroep open voor een ieder.
- l. De basis voor ieder akoestisch onderzoek is altijd het op dat moment actuele verkeersmodel. In de gemeente Lansingerland is dat de Regionale verkeers- en milieukaart Holland Rijnland (RVMK); een gekoppeld verkeers- en milieumodel. Met het verkeersmodel worden verkeersstromen gesimuleerd van verschillende toekomstscenario's. Op basis van deze simulaties stelt het milieumodel de gemeenten in staat de geluidsbelasting en luchtverontreiniging te berekenen van wegverkeer en de milieukundige effecten te bepalen van verkeers- en RO-beleid. Het samenwerkingsverband Holland Rijnland heeft de RVMK in opdracht van de aangesloten gemeenten opgesteld. In het onderzoek uit 2013 is gebruik gemaakt van een ondertussen verouderd model (RVMK 2.3). Dat model is destijds opgesteld zonder de kennis hoe de uitbreiding van het centrumgebied exact zou worden ingericht, omdat die kennis er toen eenvoudigweg nog niet was. De hoofd(verkeer)structuur zat al wel in dat model, maar de ondergeschikte wegen en de aantakking van de woningen en de andere functies vrij globaal. Dit leidt er toe dat op de buurtwegen (30 km-wegen) het verkeersmodel voor een nieuw woongebied vaak een indicatie geeft van de voertuigbewegingen. Daarbij kan de ene weg te hoog en een andere weg te laag zijn ingeschat. Een correcte schatting kan pas worden gemaakt als een gedetailleerd plan met de locatie van de functies, de m<sup>2</sup> bvo, de aantallen woningen en de ontsluiting exact bekend is. Dat heeft Sweco voor het plan "Uitbreiding Centrum Berkel en Rodenrijs" gedaan (zie bijlage 11 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Conclusie is dat het plan 4.100 auto's genereert waarvan 30% over de Boerhaavestraat en 70% over de Gemeentewerf wordt afgewikkeld. Als basis heeft SWECO de RVMK 3.1 gebruikt. Op de betreffende woning is thans (zonder realisatie van het centrumplan) een geluidsbelasting van 56 dB berekend, en na realisatie van het centrumplan wordt dit afgerond 59 dB. Ten opzichte van de feitelijk aanwezige situatie betekent dit een toename van 2,7 dB. De gemeente past een stil wegdek toe, waardoor een reductie van 2,5 dB plaatsvindt.
- m. Zoals onder l. uiteen is gezet, heeft dit te maken met wijzigingen in de verkeersstromen zoals ingevoerd in de onderliggende verkeersmodellen.

- n. Zoals onder l. uiteen is gezet, heeft dit te maken met het feit dat in het huidige onderzoek verkeersgegevens van SWECO als uitgangspunt zijn gebruikt en in het eerdere onderzoek de verkeersgegevens uit de RVMK.
- o. Zoals uit de antwoorden onder l, m en n volgt, zijn de verschillende onderzoeken op de juiste manier uitgevoerd. Wij zien geen aanleiding om te twifelen aan de expertise van het betreffende bureau.

#### *Conclusie*

De zienswijze leidt tot opnemen van een voorwaardelijke verplichting voor de groene haag. Daarnaast zal de gemeente bij de inrichting van het openbaar gebied de Gemeentewerf voorzien van een geluid reducerend wegdek en een groene inpassing/afscherming van het maaiveld parkeerterrein toepassen.

#### **Zienswijze 12**, kenmerk I18.23143

##### *Samenvatting*

- a. De verkeersveiligheid van de Boerhavestraat en Oudelandselaan is niet voldoende. Gezien de grote aantallen kinderen die hier fietsen blijft het een zeer onveilige situatie. De kruising Oudelandselaan - Boerhaavestraat voor vrachtverkeer is onwenselijk, omdat de chauffeurs door de draai die gemaakt moet worden geen goed overzicht hebben voor het langzame verkeer op deze hoogte. Een oversteekplaats, fietsverkeer van twee kanten en het invoegende verkeer komende van de secundair gelegen weg op de Oudelandselaan langs de scholen en het complex Het Mozaïek zorgen voor te veel kruisend verkeer om van een veilige doorgang te kunnen spreken. Het verbreden van de Boerhaavestraat zal ter hoogte van de ingang van het SFG en de apotheek zorgen voor dubbel parkeren en mensen die hier stoppen om mensen uit te laten stappen. Dit geeft dezelfde gevaarlijke situaties met passerend vrachtverkeer als nu in de huidige situatie. De bevoorrading van het centrum moet anders worden geregeld. Jaren geleden was deze straat verboden in te rijden. Eigenlijk zou deze situatie weer teruggebracht moeten worden.
- b. In de huidige situatie is er al sprake van erg veel geluidoverlast door verkeer op de Boerhaavestraat. Met de toename van vrachtverkeer zal dit substantieel toenemen. Mede ook doordat er veel te hard gereden wordt, met name ook door vrachtverkeer. Het onderzoek verkeerslawaaï geeft niet de werkelijkheid weer, omdat de geluidmetingen niet zijn uitgevoerd met vrachtverkeer. Het onderzoek dient te worden uitgebreid.
- c. De bestaande overlast van hangjeugd op het schoolplein in de Röntgenstraat zal toenemen doordat er dichtbij het schoolplein een supermarkt wordt gerealiseerd.
- d. De uitbreiding zorgt voor extra zwerfvuil. Er dienen extra veegbeurten te worden opgenomen in het plan.
- e. Door de toename van woningen zal ook het aantal parkeerplaatsen voor de bewoners gewaarborgd dienen te worden. Immers als de bestaande parkeerplaatsen in de Boerhaavestraat komen te vervallen, zal de toename van parkeren in de omgeving van het Mozaïek toenemen en met name bewoners met twee auto's treffen.

### *Reactie*

- a. De keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte zijn tot stand gekomen na zorgvuldig onderzoek en overleg met belanghebbenden en kunnen rekenen op een breed draagvlak. Voor een nadere toelichting op de gemaakte keuzes wordt verwezen naar paragraaf 2.2.4 van de toelichting van het bestemmingsplan. De genoemde aandachtspunten worden betrokken bij het definitief maken van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte.
- b. In het akoestisch onderzoek d.d. 29 mei 2018 (welk rapport per abuis niet in het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen, maar een oudere versie daarvan) is wel met een percentage vrachtverkeer gerekend. Hierbij is de onderverdeling uit de verkeerskundige analyse van SWECO gehanteerd. Uitgegaan is van de wettelijk toegestane snelheid van 30 km/h. Handhaving op snelheid geschiedt door de gemeente buiten het bestemmingsplan om. Hier kan in de modelberekeningen geen waarde aan toegekend worden.
- c. Een eventuele toename van overlast op het schoolplein als gevolg van de komst van een supermarkt verwachten wij niet. Dergelijke (sociale) overlast staat los van het bestemmingsplan en vraagt indien nodig om extra handhavend optreden.
- d. Het toekomstige gebied zal conform de reguliere schoonmaak- en vuilophaalschema's - zoals gebruikelijk voor centrumgebieden - worden bediend. Onaanvaardbare overlast van zwerfvuil verwachten wij dan ook niet.
- e. Het verdwijnen van de parkeerplaatsen aan de Boerhaavestraat wordt gecompenseerd aan de Oudlandselaan en in/nabij de Röntgenstraat. Voor de nieuwe woningen en centrumfuncties wordt, conform de gemeentelijke parkeernormen, extra parkeergelegenheid gerealiseerd.

### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

### **Reclamant 13, kenmerk I18.22592**

#### *Samenvatting*

- a. Verzocht wordt de bouwhoogte van blok 3 aan te passen naar maximaal 5 in plaats van 9 bouwlagen. Het uitgangspunt dat de zichtlijn op de dorpskerk gerespecteerd wordt door het beperken van de hoogte van de bebouwing, geldt niet voor ons, omdat wij de kerk en het grootste deel van het centrum niet meer kunnen zien. Het 'ranke' gebouw, blok 3, wordt op ongeveer 30 meter van onze gevel gebouwd. In het bestemmingsplan wordt gemeld dat na overleg met omwonenden is gekozen om het gebouw uit te voeren in maximaal 9 lagen. Ik ben bij alle overleggen aanwezig geweest en er is vanuit de bewoners zeker niet ingestemd met deze variant. Dit wordt door de bewoners niet als een verbetering gezien. Vervolggesprekken die nog zouden plaatsvinden zijn tot op heden niet geweest. De opmerking op p.11 dat het ontwerp en de exacte positie nog wordt afgestemd met omwonenden is absurd, omdat in het bestemmingsplan het blok is vastgelegd. Een meter naar links of rechts zal voor de omwonenden geen enkel effect hebben en het zal niet zo zijn dat de projectontwikkelaar het gebouw door de omwonenden zal laten ontwerpen. Op p.11 staat dat het appartementengebouw aan de Oudlandselaan ook 9 lagen telt. Hierbij wordt voorbijgegaan aan het feit dat het gebouw aan een plas en een brede weg staat en dat de bewoners van de Oudlandsehof, die uitzicht hebben op de toren, ruim 80 meter van de toren afwonen.

- b. Het appartementengebouw van 9 lagen zal ook voor overlast zorgen op het moment dat er een harde wind staat. Doordat het gebouw veel hoger is dan z'n directe omgeving zal de directe omgeving last hebben van windvlagen.
- c. Hoogbouw in een dorpscentrum is onwenselijk en doet afbreuk aan het dorps karakter.
- d. Er is nu reeds twee keer per dag een 'verkeerschaos'. In het nieuwe bestemmingsplan wordt genoeg parkeergelegenheid geboden, maar de meeste parkeerplaatsen liggen niet vlakbij de scholen. Dit zal de chaos in de Röntgenstraat alleen maar vergroten mede omdat de Röntgenstraat een doodlopende weg blijft. De extra parkeergelegenheid aan de Oudlandselaan zal helpen, maar zal nooit voldoende zijn. Tevens zullen die parkeerplaatsen gebruikt moeten gaan worden door bezoekers van de polikliniek van Sint Franciscus Gasthuis.
- e. De fietsbrug komt uit bij de uitrit van de parkeergarage van ons complex. Op die plek moeten ook de auto's keren die de Röntgenstraat ingereden zijn. Dit zal voor en na schooltijden gevaarlijke situaties opleveren, omdat schoolkinderen van de fietsbrug afkomen en worden geconfronteerd met ingewikkelde verkeerssituaties.

#### *Reactie*

- a. De gemeente is zich bewust van het feit dat een deel van de omwonenden zich niet kan vinden in de voorgenomen realisatie van het appartementengebouw blok 3. De gesprekken met omwonenden (inmiddels heeft op 3 oktober 2018 een nieuw gesprek plaatsgevonden) zijn georganiseerd, omdat de gemeente het belangrijk vindt om de omwonenden te informeren en te raadplegen, zodat waar mogelijk rekening kan worden gehouden met hun belangen (zoals privacy en schaduwwerking). De aanpassingen die in het bestemmingsplan hebben plaatsgevonden zijn het verlagen van het aantal bouwlagen van 10 naar 9 en het opschuiven van het gebouw richting de Berkelse plas. Het ontwerp van het gebouw houdt ook rekening met de omgeving. Het gebouw wordt een slag gedraaid, waardoor aan de zijde van de Röntgenstraat geen balkons komen. Ook wordt een kapvorm toegepast, waardoor het hoogste punt van het gebouw verder van de bestaande woningen wordt gesitueerd. De verwijzing naar het appartementengebouw aan de Oudlandselaan heeft in eerste instantie betrekking op het aantal bouwlagen en de maximale bouwhoogte. Het klopt dat de situatie niet geheel gelijk is aan het beoogde appartementengebouw blok 3. Dat neemt niet weg dat het huidige bestemmingsplan ook in het centrumgebied reeds een appartementengebouw van een dergelijke hoogte toestaat. Tot slot merken wij op dat van een appartementengebouw van 5 in plaats van 9 bouwlagen grotendeels dezelfde impact voor omwonenden heeft. Ook dan is er geen vrij uitzicht c.q. zicht op de dorpskerk. Het uitgangspunt van de zichtlijn op de dorpskerk heeft overigens tot doel dat vanuit een aantal posities en aanrijdroutes de kerk voldoende zichtbaar blijft.
- b. Er is een windonderzoek uitgevoerd. Hieruit volgt dat er geen onaanvaardbare hinder verwacht wordt.
- c. De gemeente is van mening dat een hoger appartementengebouw op deze plaats een positieve blikvanger en markeringspunt van het centrumgebied van Berkel en Rodenrijs kan worden. Het is de ambitie van de gemeente om de aantrekkingskracht en de levendigheid van het centrum van Berkel en Rodenrijs te vergroten, en daarmee haar zelfstandige en aanvullende positie binnen de regio te versterken. In de stedenbouwkundige visie voor het centrumplan zit een gelaagde opbouw; de

- nieuwbouw krijgt een hoogte van twee tot maximaal 9 bouwlagen. De stedenbouwkundige visie reageert sterk op de aanwezige context; de hoogte van de bebouwing loopt af naar de dorpse randen (aan de oostzijde) van het plan. De hoogste bebouwing wordt gesitueerd aan de westzijde van het plan. Aan weerszijden van de Westersingel ontstaan twee pleinachtige ruimten; een winkelplein en een waterplein. Een hoger appartementengebouw, op de overgang tussen het besloten waterplein en de open Berkelse plan, markeert het centrumgebied vanuit de omliggende wijken en de belangrijkste aanrijdroutes. De gemeente is van mening dat hiermee een goed stedenbouwkundig concept is neergelegd dat enerzijds recht doet aan de kleinschaligheid van het historische dorp en anderzijds aan de ambities die voor het gebied geformuleerd zijn. De bebouwing zal zeker van invloed zijn op het uitzicht, omdat er nu nog geen bebouwing in het plangebied aanwezig is. Naar de effecten van bezonning is onderzoek gedaan, deze effecten zijn niet van significante waarde. De balkons van de appartementen worden niet aan de zijde van de Röntgenstraat gemaakt, maar aan de zijde van de Berkelse plas, zodat de privacy zoveel mogelijk gewaarborgd blijft. Doordat de hoogte van de nieuwbouw afneemt richting de randen van het historische dorp, is sprake van een zorgvuldig ingepast concept. Het toekomstige centrum van het Berkel en Rodenrijs zal uit twee deelgebieden bestaan: het oostelijke deel (historisch, kleinschaliger) en het westelijke deel (nieuwbouw, grootschaliger). Dit past binnen de ambities die de gemeente voor het centrum heeft.
- d. De keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte zijn tot stand gekomen na zorgvuldig onderzoek en overleg met belanghebbenden en kunnen rekenen op een breed draagvlak. De Röntgenstraat wordt tijdens de openingstijden van de scholen grotendeels afgesloten voor autoverkeer (uitgezonderd de bewoners van de Röntgenstraat). Een beperkt deel van de Röntgenstraat (aan de zijde van de Boerhaavestraat) blijft toegankelijk. In dat deel wordt ook voorzien in een aantal parkeerplaatsen voor artsen en mindervaliden. Wij verwachten in de nieuwe situatie dan ook geen ‘verkeerschaos’ meer.
- e. De Röntgenstraat wordt tijdens de openingstijden van de scholen grotendeels afgesloten voor autoverkeer. Als fietsverbinding naar de scholen heeft de fietsbrug onze voorkeur. Maar er zijn in dit gebied meerdere fietsstromen van belang, zoals de doorgaande fietsroute over de Westersingel en fietsers die het centrumgebied bezoeken. Het bestemmingsplan maakt zowel de fietsbrug als andere fietsverbindingen in het centrumgebied mogelijk. Het bestemmingsplan biedt daarmee de basis om de juiste keuzes te maken. Definitieve besluitvorming over de uiteindelijke fietsverbindingen vindt op een later moment plaats, namelijk in het kader van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Bij een eventuele fietsbrug wordt, in het inrichtingsplan, een veilige verbinding tussen de fietsbrug en de scholen ontworpen.

### *Conclusie*

Op basis van deze zienswijze is een windonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Daarnaast is in het bestemmingsplan vastgelegd dat het appartementengebouw een kapvorm dient te krijgen. De maximale goothoogte respectievelijk bouwhoogte zijn bepaald op 25,5 m en 31,5 m.

**Reclamant 14, kenmerk I18.23411**

*Samenvatting*

- a. Verzocht wordt de bouwhoogte van blok 3 aan te passen naar maximaal 5 in plaats van 9 bouwlagen. Het uitgangspunt dat de zichtlijn op de dorpskerk gerespecteerd wordt door het beperken van de hoogte van de bebouwing, geldt niet voor ons, omdat wij de kerk en het grootste deel van het centrum niet meer kunnen zien. Het 'ranke' gebouw, blok 3, wordt op ongeveer 30 meter van onze gevel gebouwd. In het bestemmingsplan wordt gemeld dat na overleg met omwonenden is gekozen om het gebouw uit te voeren in maximaal 9 lagen. Ik ben bij alle overleggen aanwezig geweest en er is vanuit de bewoners zeker niet ingestemd met deze variant. Dit wordt door de bewoners niet als een verbetering gezien. Vervolggesprekken die nog zouden plaatsvinden zijn tot op heden niet geweest. De opmerking op p.11 dat het ontwerp en de exacte positie nog wordt afgestemd met omwonenden is absurd, omdat in het bestemmingsplan het blok is vastgelegd. Een meter naar links of rechts zal voor de omwonenden geen enkel effect hebben en het zal niet zo zijn dat de projectontwikkelaar het gebouw door de omwonenden zal laten ontwerpen. Op p.11 staat dat het appartementengebouw aan de Oudlandselaan ook 9 lagen telt. Hierbij wordt voorbijgegaan aan het feit dat het gebouw aan een plas en een brede weg staat en dat de bewoners van de Oudlandsehof, die uitzicht hebben op de toren, ruim 80 meter van de toren afwonen.
- b. Het appartementengebouw van 9 lagen zal ook voor overlast zorgen op het moment dat er een harde wind staat. Doordat het gebouw veel hoger is dan z'n directe omgeving zal de directe omgeving last hebben van windvlagen.
- c. Hoogbouw in een dorpscentrum is onwenselijk. De hoogbouw in het centrum van Pijnacker heeft geen positief effect op het centrum, integendeel: het winkelcentrum van Berkel wordt regelmatig bezocht door bewoners van Pijnacker omdat ze het een stuk gezelliger vinden.
- d. Er is nu reeds twee keer per dag een 'verkeerschaos'. In het nieuwe bestemmingsplan wordt genoeg parkeergelegenheid geboden, maar de meeste parkeerplaatsen liggen niet vlakbij de scholen. Dit zal de chaos in de Röntgenstraat alleen maar vergroten mede omdat de Röntgenstraat een doodlopende weg blijft. De extra parkeergelegenheid aan de Oudlandselaan zal helpen, maar zal nooit voldoende zijn. Tevens zullen die parkeerplaatsen gebruikt moeten gaan worden door bezoekers van de polikliniek van Sint Franciscus Gasthuis.
- e. De Boerhaavestraat is een belangrijke ontsluitingsweg voor Berkel-Centrum. Op dit moment is het al een obstakel door de drempel bij de kruising met de Oudlandselaan. Hierdoor is de doorstroming moeizaam. Het voorstel van de gemeente is om deze weg te verbreden. Hierdoor moeten de parkeerplaatsen, die gebruikt moeten worden door de bezoekers van het SFG, de apotheek en het gezondheidscentrum, verdwijnen. Dit is ongunstig voor mindervaliden. De verbreding zal door de sterke toename van het verkeer niet tot een verbetering van de verkeerssituatie leiden. Integendeel, de keuze om de bevoorrading van de winkels via de Boerhaavestraat te laten lopen zal de veiligheid niet ten goede komen.
- f. De fietsbrug komt uit bij de uitrit van de parkeergarage van ons complex. Op die plek moeten ook de auto's keren die de Röntgenstraat ingereden zijn. Dit zal voor en na schooltijden gevaarlijke situaties opleveren, omdat schoolkinderen van de fietsbrug afkomen en worden geconfronteerd met ingewikkelde verkeerssituaties.

### *Reactie*

- a. Zie de beantwoording van zienswijze 13a.
- b. Zie de beantwoording van zienswijze 13b.
- c. Zie de beantwoording van zienswijze 13c.
- d. Zie de beantwoording van zienswijze 13d.
- e. De keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte zijn tot stand gekomen na zorgvuldig onderzoek en overleg met belanghebbenden en kunnen rekenen op een breed draagvlak. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt de kruising Boerhaavestraat/Oudelandselaan aangepast. De verbreding van de Boerhaavestraat zorgt ervoor dat aan weerszijden een vrijliggend fietspad kan worden aangelegd. Dit bevordert de verkeersveiligheid. Zie verder het antwoord onder 13d.
- f. Zie de beantwoording van zienswijze 13e.

### *Conclusie*

Op basis van deze zienswijze is een windonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage van de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. Daarnaast is in het bestemmingsplan vastgelegd dat het appartementengebouw een kapvorm dient te krijgen. De maximale goothoogte respectievelijk bouwhoogte zijn bepaald op 25,5 m en 31,5 m.

### **Reclamant 15**, kenmerk I18.23412

#### *Samenvatting*

- a. Voorgesteld wordt om eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens toe te passen: inkomend Westersingel, uitgaand Boerhavestraat. Reclamant heeft een voorkeur voor de lange fietsbrug en een parkeerverbod voor ouders in de Röntgenstraat.
- b. Er is veel geluidsoverlast op de schoolpleinen doordat er op het grote schoolplein twee gebouwen tegenover elkaar staan. Dat vormt een klankbord. Er komt een hoog gebouw bij, dus een nog groter klankbord. Verzocht wordt om een audiologisch onderzoek, geluiddempende materialen, zoals meer groenvoorziening op het schoolplein.
- c. Op 21 december krijgt de woning van reclamanten geen zon.
- d. Er zijn verschillende bouwhoogtes langs de Röntgenstraat gepresenteerd. Verzocht wordt de bouwhoogte uit de presentatie van 10 januari 2018 (5 bouwlagen) en niet die uit de presentatie van 21 februari 2018 (6 bouwlagen) aan te houden.

### *Reactie*

- a. De keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte zijn tot stand gekomen na zorgvuldig onderzoek en overleg met belanghebbenden en kunnen rekenen op een breed draagvlak. De Westersingel is een langzaam verkeer verbinding door het centrumgebied. Vrachtverkeer over de Westersingel is niet gewenst, vanwege de hoeveelheid fietsers en winkelend publiek. De voorkeur voor de fietsbrug en het parkeerverbod voor ouders in de Röntgenstraat wordt voor kennisgeving aangenomen. Als fietsverbinding naar de scholen heeft de fietsbrug onze voorkeur. Maar er zijn in dit gebied meerdere fietsstromen van belang, zoals de doorgaande fietsroute over de Westersingel en fietsers die het centrumgebied bezoeken. Het bestemmingsplan maakt zowel de fietsbrug als andere fietsverbindingen in het centrumgebied mogelijk. Het bestemmingsplan biedt daarmee de basis om de juiste keuzes te maken. Definitieve besluitvorming over de uiteindelijke fietsverbindingen vindt op een later



moment plaats, namelijk in het kader van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

- b. Het schoolplein maakt geen onderdeel uit van het centrumplan. Het centrumplan is ook niet de veroorzaker van geluidsoverlast afkomstig van het schoolplein. De nieuwbouw wordt op voldoende afstand geplaatst van het schoolplein, zodat het niet aannemelijk is dat hierdoor een toename van de geluidsoverlast op het schoolplein zal plaatsvinden. In de Röntgenstraat worden extra bomen geplaatst om de uitstraling van deze straat te verbeteren. Een neveneffect van dit groen is het dempen van geluid.
- c. Uit de uitgevoerde bezonningsstudie blijkt dat het plan voldoet aan de lichte TNO-norm waarbij in de periode tussen 19 februari en 21 oktober tenminste 2 uur voor elke woning bezonning mogelijk is. Voor de winterperiode geldt de TNO-norm niet.
- d. Het aantal bouwlagen aan die zijde wordt verminderd van 6 naar 5, conform de presentatie van 10 januari 2018. De maximale bouwhoogte wordt 16 meter.

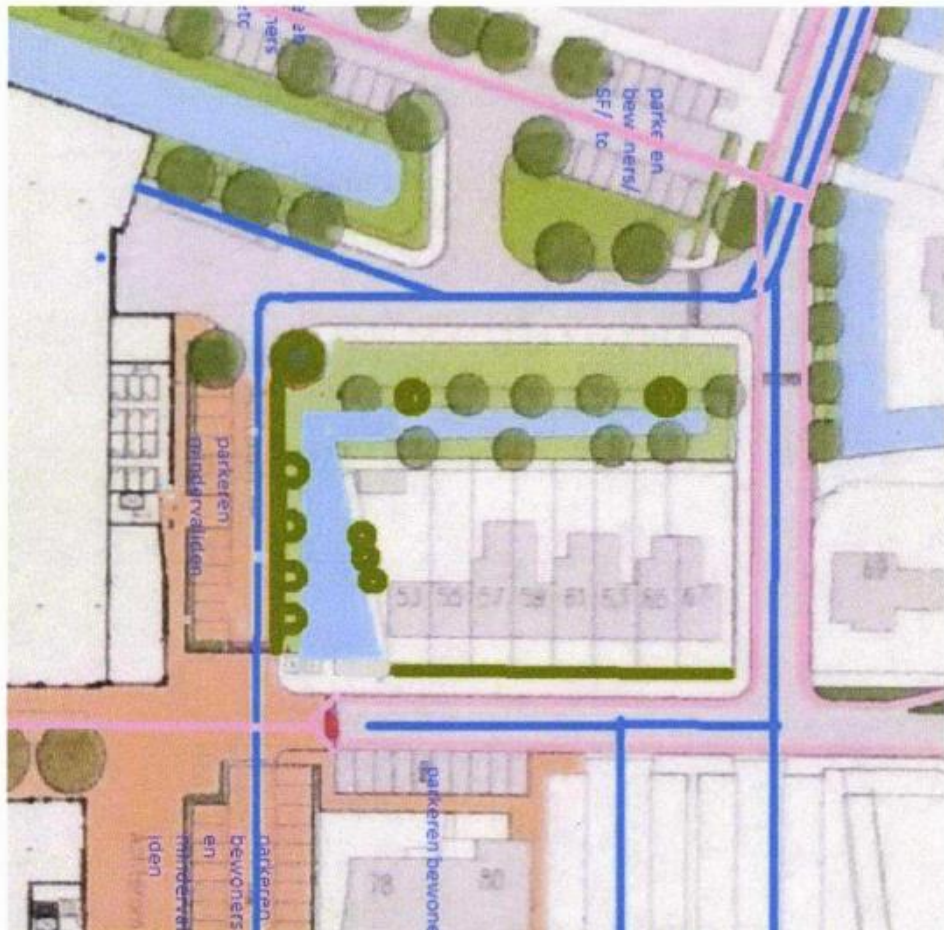
#### *Conclusie*

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het aantal bouwlagen en de maximale bouwhoogte aan de zijde van de Röntgenstraat (blok 1 van de stedenbouwkundige visie).

#### **Reclamant 16**, kenmerk I18.22497

##### *Samenvatting*

- a. De hoogte en het bouwvolume sluiten niet aan op de bestaande lintbebouwing van de Westersingel en met name de woningen van reclamanten. Op 25 meter naast de woningen van reclamanten (met een goothoogte van 4 meter) wordt in het ontwerpbestemmingsplan een maximum bouwhoogte van 16,5 meter aangegeven met 6 bouwlagen. Dit wijkt af van de door de gemeente geformuleerde richtinggevende uitgangspunten en de bijbehorende stedenbouwkundige visie. Verzocht wordt de maximale bouwhoogten uit het vigerende bestemmingsplan te handhaven en de openbare ruimte, zoals een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld, verder uit te werken. Het beeld aan de kerkzijde van de Kerk singel wordt als wenselijk beschouwd.
- b. Ook de aansluiting van het nieuw te realiseren winkelcentrum op het bestaande winkelcentrum en de omliggende gebouwen is niet visueel uitgewerkt; hierdoor worden de gemeenteraad en omwonenden eenzijdig geïnformeerd.
- c. Er wordt aandacht gevraagd voor water en groen. Omdat de huidige woningen van reclamanten (1906) staan gefundeerd op klei, is in 2000 toegezegd dat de gemeente een watergang zou aanbrengen tussen de bestaande woningen van reclamanten en de nieuw te realiseren bebouwing. De reclamanten doen een voorstel voor de inrichting van de openbare ruimte, zodat met water en groen de overgang van woongebied naar winkelgebied wordt 'verzacht'. Om dit te waarborgen wordt verzocht de bestemming 'verkeer' voor een deel te wijzigen in 'water/groen'.



- d. In het akoestisch onderzoek wordt gesteld dat, omdat er aan de feitelijke infrastructuur geen wijzigingen worden doorgevoerd, er - formeel, op grond van de Wet geluidhinder - geen sprake is van een reconstructie-situatie. Er is echter wel degelijk sprake van wijzigingen van de feitelijke infrastructuur, omdat de omliggende wegen meer en/of anders worden belast en omdat de infrastructuur rondom de Gemeentewerf, de Boerhaavestraat/Röntgenstraat en Westersingel (noordzijde) worden aangepast.
- e. In het akoestisch onderzoek wordt vermeld dat er significante geluidstoename zijn, waarbij in de toekomst geluidsbelastingen hoger dan 48 dB zijn te verwachten langs de Gemeentewerf en de Boerhaavestraat. Hieraan dient te worden toegevoegd: rondom de Boerhaavestraat/Röntgenstraat en Westersingel (noordzijde).
- f. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toekomstige geluidbelasting is niet hoger dan de voorkeurswaarde voor nieuwe woningen langs bestaande wegen, waardoor het woon- en leefklimaat vanuit akoestisch oogpunt als aanvaardbaar te beschouwen is. Reclamanten vinden dat hier de rollen worden omgedraaid. Er is sprake van bestaande woningen waar nieuwe wegen worden aangelegd en/of aangepast, waardoor de geluidsbelasting wordt verhoogd. Het bestemmingsplan zou zodanige randvoorwaarden moeten vastleggen dat de toekomstige geluidsbelasting niet wordt verhoogd t.o.v. de bestaande situatie. De akoestische onderzoeken voor verkeer en centrumfuncties geven hiertoe enkele mogelijkheden aan. Verzocht wordt het volgende toe te voegen:

- voorkom dat als gevolg van zoekende parkerende auto's de woningen van reclamanten op een 'rotonde' komen te liggen waardoor extra personenauto's in het gebied aan de noordzijde van het winkelcentrum worden aangetrokken en extra verkeersbewegingen ontstaan die niet nodig zijn. Voorgesteld wordt een paal te plaatsen in het wegdek (zie afbeelding hierboven);
  - rekening houden met de huidige gevelwerendheid van de bestaande woningen en daar het bestemmingsplan op aanpassen;
  - ook het woon- en leefklimaat van de tuinen in de onderzoeken betrekken;
  - voorkom extra overlast voor de woningen door vuil- en glascontainers ver buiten het centrum te plaatsen. Hierdoor wordt geluid, vuil en extra aantrekken van personen- en vrachtauto's voorkomen.
- g. Door de beoogde installaties aan de noordwestzijde op de eerste verdieping wordt, in combinatie met (koel)vrachtwagens en laad- en losactiviteiten, het geluidsniveau extra versterkt. De installaties zouden elders geplaatst moeten worden.
- h. In het akoestisch onderzoek worden diverse maatregelen overwogen. Maatregelen moeten in de eerste plaats in het nieuw te realiseren winkelcentrum worden gevonden. Het 'doof' uitvoeren van de gevels ter plaatse van de woningen aan de Westersingel kan naar de mening van de bewoners niet vanuit het Activiteitenbesluit, daarnaast gaat het ten koste van ons woon- en leefklimaat. De gemeente dient afdoende maatregelen als voorwaarden in het bestemmingsplan opnemen.
- i. De geluidsbelasting van de winkelwagentjes wordt wel heel makkelijk 'weggeschreven'; hoe wil men het gebruik gaan beperken? Wie gaat dat controleren? Er wordt vermeld dat bij gebruik van 'stille' winkelwagentjes 'mogelijk' net kan worden voldaan. De gemeente moet in het bestemmingsplan nadere richtlijnen opnemen. De voorgestelde oplossing om winkelwagens alleen inpandig te gebruiken lijkt voor een supermarkt niet werkbaar.
- j. Verzocht wordt het voorstel van de inpandige laad- en losplaats te overwegen, hiermee wordt veel opgelost.
- k. In het akoestisch onderzoek wordt gemeld dat de supermarkt na realisatie dient te voldoen aan het Activiteitenbesluit. De reclamanten zijn van mening dat nu al in het bestemmingsplan het maximale geluidsniveau van deze installaties zou moeten worden betrokken in de (cumulatieve) akoestische berekeningen.
- l. Er wordt vanuit gegaan dat ter plaatse van de woningen van de reclamanten alleen in de dagperiode getoetst hoeft te worden op 1,5 m waarneemhoogte. Daarbij wordt een tuinmuur voorgesteld. Bij de toetsing moeten naar de mening van de reclamanten ook de verdiepingen worden betrokken. Daarnaast is het plaatsen van een geluidsscherm stedenbouwkundig en vanuit het uitzicht van het mozaïek en woningen van reclamanten niet wenselijk.
- m. In beide akoestische onderzoeken ontbreekt een overzicht van de cumulatie van de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaaï + centrumfuncties + installatie geluid op de omgeving als gevolg van alle plannen in het gebied. De onderzoeken zijn onvolledig en onvoldoende duidelijk. Afgevraagd wordt of op basis van deze onderzoeken sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast is er twijfel of de afzonderlijke inrichtingen kunnen voldoen aan de geluidsvoorschriften en zijn de voorgestelde maatregelen onvoldoende onderbouwd en op onjuiste uitgangspunten vastgesteld.

- n. In het akoestisch onderzoek is als uitgangspunt gehanteerd dat de supermarkt in de dagperiode door 4 vrachtwagens wordt bevoorraad. De huidige AH wordt dagelijks bevoorraad met vier (koel)vrachtwagens. De nieuwe supermarkt is veel groter, waardoor het aannemelijk is dat ook het aantal vrachtwagens groter zal zijn. Daarnaast dienen de vrachtwagens van de overige winkels ook in de berekeningen te worden opgenomen.
- o. De gemeente wil een hoogwaardig nieuw centrum neerzetten, waarin op een optimale wijze geluid reducerende maatregelen worden getroffen voor bestaande en nieuwe woningen zodat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gerealiseerd. In de onderzoeken worden in de conclusies adviezen en aanbevelingen en/of overwegingen gegeven. Wij verzoeken de gemeente deze adviezen en aanbevelingen en/of overwegingen tot randvoorwaarden uit te werken in het bestemmingsplan.
- p. In het bestemmingsplan moeten voorzieningen worden opgenomen die parkeerplaatsen voor reclamanten waarborgt, per slot van rekening zijn ook parkeerplaatsen voor de nieuw te realiseren woningen in het plan opgenomen.

#### *Reactie*

- a. Het centrumplan is gebaseerd op een stedenbouwkundige visie. Het klopt dat dit op onderdelen afwijkt van het geldende bestemmingsplan. Het is de ambitie van de gemeente om de aantrekkingskracht en de levendigheid van het centrum van Berkel en Rodenrijs te vergroten, en daarmee haar zelfstandige en aanvullende positie binnen de regio te versterken. In de stedenbouwkundige visie voor het centrumplan zit een gelaagde opbouw; de nieuwbouw krijgt een hoogte van twee tot maximaal 9 bouwlagen. De stedenbouwkundige visie reageert sterk op de aanwezige context; de hoogte van de bebouwing loopt af naar de dorpse randen (aan de oostzijde) van het plan. De hoogste bebouwing wordt gesitueerd aan de westzijde van het plan. Doordat de hoogte van de nieuwbouw afneemt richting de randen van het historische dorp, is sprake van een zorgvuldig ingepast concept. Het toekomstige centrum van het Berkel en Rodenrijs zal uit twee deelgebieden bestaan: het oostelijke deel (historisch, kleinschaliger) en het westelijke deel (nieuwbouw, grootschaliger). Dit past binnen de ambities die de gemeente voor het centrum heeft. Dit neemt niet weg dat de overgang tussen de bestaande woningen aan de Westersingel en de nieuwbouw vrij fors is. De bouwhoogte aan die zijde wordt teruggebracht tot 15,5 meter en het aantal bouwlagen tot 5. De maximale bouwhoogte van de woningen aan de Westersingel bedraagt 10 meter. Daarnaast zal in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte een ‘zachte’ overgang met water en groen worden aangebracht.
- b. Het bestemmingsplan geeft aan welke functies en maatvoering zijn toegestaan. Voor de visuele uitwerking van de nieuwbouw is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit wordt het toetsingskader voor de welstandscommissie.
- c. De watergang aan de achterzijde van de woningen van reclamanten wordt verbreed. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt aan de zuidzijde van de woningen van reclamanten met water en groen een zachte stedenbouwkundige overgang gerealiseerd. Water en groen past binnen de bestemming verkeer.
- d. De genoemde wegen zijn allen 30 km/h-wegen, waardoor ze formeel - op grond van de Wet geluidhinder - niet onder de reconstructie-situatie kunnen vallen. Dit geldt ook indien sprake is van een toename aan verkeer. De nieuwe aansluitingen worden gerealiseerd zonder dat het profiel van de bestaande wegen wijzigt.

- e. Per abuis is aan het ontwerpbestemmingsplan helaas niet de daarvoor opgestelde versie van het akoestisch onderzoek gekoppeld (namelijk het onderzoek van 29 mei 2018), maar een oudere versie (namelijk het onderzoek van 12 juni 2017). Het onderzoek van 29 mei 2018 is, net als de actuele versie van dat onderzoek (8 oktober 2018), uitgevoerd op basis van de verkeersberekeningen van Sweco (bijlage 11 van de toelichting van het bestemmingsplan). Hieruit volgt dat er aan de Boerhaavestraat, Röntgenstraat en Westersingel geen significante geluidtoename (1,5 dB of hoger) plaatsvindt.
- f. De verandering van de geluidsbelasting is beoordeeld alsof sprake zou zijn van de aanleg van een nieuwe weg of een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De eerste beoordeling (zowel bij de aanleg van een nieuwe weg als een nieuwe woning) is of kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Geluidsbelasting tot de voorkeursgrenswaarde worden in de Wet geluidhinder als aanvaardbaar aangemerkt. Er is naar onze mening dan ook geen noodzakelijkheid tot het treffen van maatregelen. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte worden passende locaties aangewezen voor vuil- en glascontainers. Het toepassen van een paal in het wegdek achten wij niet wenselijk. Wij verwachten dat het aandeel zoekend verkeer (parkeerplaatsen) beperkt is, mede als gevolg van het toepassen van een bewegwijzeringsstelsel. Bezoekers van het centrumgebied worden tijdig doorverwezen naar de daarvoor geschikte grote parkeerterreinen. Een paal in het wegdek kan bovendien leiden tot ongewenste keerbewegingen in het geval er geen parkeerplaats beschikbaar blijkt te zijn.
- g. De supermarkt moet na realisatie voldoen aan de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit. Hiermee is het geluidniveau ter plaatse van de omliggende woningen juridisch geborgd. In het kader van het bestemmingsplan is de situatie reeds globaal beschouwd, om inzichtelijk te hebben waar eventueel problemen ontstaan (of anders gezegd: om de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen aan te tonen). Het elders plaatsen van de installaties is geen garantie dat het geluidniveau op woningen omlaag gaat, omdat de beschikbare geluidruimte ook door andere activiteiten kan worden ingevuld. Met het onderzoek is aangetoond dat de situatie zoals thans beoogd, kan voldoen aan het Activiteitenbesluit. Daarmee is de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen aangetoond. De exacte situering van de installaties en andere geluidbronnen moet ten tijde van de melding Activiteitenbesluit (na inwerkingtreding bestemmingsplan) definitief worden doorgerekend.
- h. Maatregelen worden bij voorkeur aan de bronzijde getroffen. Als dit in redelijkheid niet mogelijk is, dienen maatregelen in de overdracht te worden overwogen en als dit niet mogelijk is, komen maatregelen ter plaatse van de gevels in aanmerking. In het Activiteitenbesluit zijn dove gevels van toetsing uitgezonderd, zodat het Activiteitenbesluit de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat. Het toepassen van dove gevels heeft uitsluitend betrekking op nieuw te realiseren woningen. Voor deze woningen is een afweging gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ter plaatse van de gevels van de bestaande woningen zijn de voorschriften uit het Activiteitenbesluit van toepassing. Daarnaast is onderzocht of ter plaatse van de bestaande en toekomstige woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en geconcludeerd onder welke voorwaarden daarvan sprake is. De ontwikkeling gaat daarmee niet ten koste van het woon- en leefklimaat van reclamanten. Het is niet mogelijk om specifieke maatregelen in het

bestemmingsplan te borgen, omdat de exacte invulling van het gebied nog niet vaststaat. Dit wordt juist geborgd door het Activiteitenbesluit (na inwerkingtreding bestemmingsplan).

- i. Het rijden met de winkelwagens zal moeten voldoen aan de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit. Het is aan de exploitant om deze voorschriften na te leven en bij overtredingen van de voorschriften kan handhavend worden opgetreden. In het bestemmingsplan is nu de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen onderzocht en gebleken is dat kan worden voldaan. Op grond van artikel 1.11 van het Activiteitenbesluit kan het bevoegd gezag bij de oprichtingsmelding om een akoestisch onderzoek vragen waarin wordt aangegeven of voldaan wordt aan de geluidvoorschriften en zo niet welke concrete maatregelen getroffen worden om wel aan de geluidvoorschriften te kunnen voldoen. Daarbij wordt opgemerkt dat er technische maatregelen bestaan om te voorkomen dat winkelwagens een bepaald gebied verlaten. Zo kan gedacht worden aan paaltjes of een wielblokkeersysteem. Het geluidniveau van de installaties is in het akoestisch onderzoek van het bestemmingsplan betrokken. Omdat op dit moment nog geen concrete invulling van de technische ruimte bekend is, heeft het rekenkundig meenemen van de installaties geen toegevoegde waarde. De activiteiten en installaties van de supermarkt zullen cumulatief moeten voldoen aan de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit.
- j. Er worden geen eisen in het bestemmingsplan opgenomen, omdat de juridische borging al in het Activiteitenbesluit is geregeld. Daarnaast is de exacte bedrijfsvoering nog niet bekend en is het ongewenst om in het bestemmingsplan specifieke bedrijfsvoeringsaspecten onmogelijk te maken als deze binnen het Activiteitenbesluit - desgewenst onder voorwaarden - wel mogelijk zijn.
- k. Zie de antwoorden onder g, i en j.
- l. Het onderzoek geeft ook inzicht in de geluidsbelasting op de verdiepingen. In het onderzoek is aangegeven dat de geluidsbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van het Activiteitenbesluit. In die zin bestaat ook geen noodzaak tot het plaatsen van een tuinmuur of geluidsscherm. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt zou dit ook niet onze voorkeur hebben.
- m. Cumulatie is voor de bestaande woningen niet aan de orde. In het reken- en meetvoorschrift is aangegeven dat sprake is van cumulatie bij een relevante blootstelling van geluid. Voor inrichtingslawaaï is dat 50 dB(A) en voor wegverkeerslawaaï is dat 48 dB. Deze waarden komen aantoonbaar niet voor bij bestaande woningen. De afzonderlijke inrichtingen dienen na realisatie te voldoen aan de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit. Omdat op dit moment nog geen concrete invulling beschikbaar is, zijn algemeen gangbare uitgangspunten gehanteerd die horen bij een centrumfunctie. De berekeningen zijn slechts uitgevoerd om nu ten tijde van het bestemmingsplan de uitvoerbaarheid op hoofdlijnen aan te tonen. De beschreven oplossingsrichtingen zijn eveneens gebaseerd op elders toegepaste maatregelen en uitvoerbaar.
- n. De exacte bedrijfsvoering is nog niet bekend. Het aantal vrachtwagens verschilt per supermarkt en is niet alleen afhankelijk van de oppervlakte maar ook van de vulgraad. Het aantal van vier vrachtwagens wordt derhalve vanuit ervaring met andere locaties representatief geacht. De vrachtwagens van de overige winkels behoren niet in het onderzoek van de supermarkt beschouwd te worden, maar zijn wel in de berekeningen van het wegverkeer meegenomen.

- o. Uit de onderzoeken volgt dat de ontwikkeling gecombineerd kan worden met een goed woon- en leefklimaat voor omwonenden. Het is niet wenselijk om, naast de toepassing van het Activiteitenbesluit, specifieke maatregelen in het bestemmingsplan te borgen, aangezien de exacte invulling van het gebied nog niet vaststaat.
- p. Voor de nieuwe woningen en centrumfuncties wordt, conform de gemeentelijke parkeernormen, voldoende extra parkeergelegenheid gerealiseerd. Hierdoor ontstaat geen extra druk op de bestaande parkeerplaatsen in de omgeving. Wij zijn van mening dat er in het openbaar gebied voldoende parkeergelegenheid op korte afstand van de woningen van reclamanten beschikbaar is.

### *Conclusie*

De zienswijze leidt tot een aanpassing van het aantal bouwlagen en de maximale bouwhoogte. In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte wordt aan de zuidzijde van de woningen van reclamanten met water en groen een zachte stedenbouwkundige overgang gerealiseerd.

### **Reclamant 17, kenmerk I18.23542**

#### *Samenvatting*

- a. In het DPO worden aannames gedaan die onvoldoende onderbouwd zijn. Zo is er in beginsel geen internetverkoop meegenomen, terwijl juist de online verkopen impact hebben op de benodigde aantal winkelmeters. Een DPO wordt in de praktijk uitgevoerd als een marktruimteonderzoek. Dit is geen objectieve raming die de behoefte van de consument in beeld brengt. De directe gebruikers van het detailhandel vastgoed zijn niet de inwoners, maar de retailers. In de praktijk gaat het dus om een raming van de commerciële vastgoedbehoefte en is een DPO een marktruimteonderzoek en geen objectieve consumentenbehoefteraming. Enkel een DPO is dus niet voldoende om de haalbaarheid van extra planologische winkelruimte te onderbouwen. Er dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook gedegen onderbouwd te worden of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan extra winkelruimte. Nog wat genuanceerder: onderzocht dient ook te worden of ten gevolge van extra planologische retail ruimte er geen ongewenste leegstand ontstaat. Leegstand kan weer negatieve gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat en het ondernemersklimaat in de omgeving. De gemeente toont tot op heden niet aan dat er geen sprake is van een negatieve invloed op het huidige woon- en leefklimaat en het huidige ondernemersklimaat in de omgeving. Er is totaal geen behoefte vanuit het verzorgingsgebied van Berkel en Rodenrijs en haar omgeving aan het toevoegen van winkelmeters.
- b. Het ongefundeerd toevoegen van een combinatie aan functies is zelfs schadelijk voor ondernemers welke in het huidige centrumgebied hun onderneming voeren en meer specifiek direct van negatieve invloed op de huurders, welke in het gehuurde van verhuurder eigenaar hun exploitatie voeren. Verzocht wordt om meer duidelijkheid over de noodzaak en de toegevoegde waarde.

#### *Reactie*

- a. De uitgangspunten en aannames van het distributieplanologisch onderzoek (DPO) zijn opgenomen in de tabellen 4.1 en 5.1. in dit rapport (dat als bijlage 7 bij de

toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen). Van ieder uitgangspunt is de bron vermeld. Het effect van internet is indirect opgenomen in de berekening omdat ten aanzien van de bestedingen is uitgegaan van de toonbankbestedingen. Dit zijn de bestedingen in fysieke winkels (excl. internet) en dus niet de totale bestedingen. Naast dit uitgangspunt wordt naar de toekomst toe rekening gehouden met de invloed van internetverkoop (figuur 4.1). De trends en ontwikkelingen zijn verwerkt de DPO-berekening voor de toekomstige situatie, waarin expliciet rekening is gehouden met koopkrachtafvoeiing naar internet (tabel 4.3 en tabel 5.3). De methode DPO is gebruikelijk voor ruimtelijk-economisch onderzoek, waarin vraag en aanbod wordt afgewogen. De vraagkant wordt dus benaderd vanuit de consument (aantal inwoners en gemiddelde besteding per persoon) en niet vanuit het vastgoed. Daarbij is gebruik gemaakt van recente gegevens met betrekking tot koopstromen. Uit de DPO-berekening wordt geconcludeerd dat er marktruimte is voor ontwikkeling, in de huidige situatie, maar nadrukkelijk ook naar de toekomst toe. Het draagvlak voor voorzieningen neemt toe als gevolg van een positieve bevolkingsprognose. Uit de berekening volgt dat bij dergelijke marktomstandigheden geen onaanvaardbare effecten verwacht worden op het woon-, leef- en ondernemersklimaat in de gemeente Lansingerland. In de rapportage is ook geconcludeerd dat de leegstand momenteel beperkt is (figuur 3.11).

- b. In de rapportage 'Ontwikkelingsmogelijkheden centrumgebied Berkel en Rodenrijs' (Rho adviseurs, maart 2017), is de nut en noodzaak aangetoond voor de versterking van het centrumgebied van Berkel en Rodenrijs. In de Nederlandse ruimtelijke ordening mag een plan/project alleen beoordeeld worden op de ruimtelijk relevante argumenten, zoals duurzame ontwrichting en relevante leegstand die zou kunnen leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Een verslechterde concurrentiepositie c.q. minder omzet bij andere aanbieders is ruimtelijk geen relevant argument. De consument heeft baat bij een aantrekkelijk winkelaanbod en winkelgebieden met een goed verblijfsklimaat.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

#### **Reclamant 18**, kenmerk I18.23608

##### *Samenvatting*

- a. In artikel 3.4.1 van het plan is aangegeven dat de totale bedrijfsoppervlakte aan horeca en/of detailhandel ten hoogste 3.300 m<sup>2</sup> bedraagt. Dit is exclusief de supermarkt genoemd in artikel 3.1.2. sub b, van maximaal 2.550 m<sup>2</sup>. Reclamanten merken op dat deze maximering strikt gehandhaafd dient te worden. Er kan immers gemakkelijk van deze oppervlakten afgeweken worden, bijvoorbeeld door middel van een kruimelvergunning om het gebruik van bestaande gebouwen te wijzigen naar detailhandelsruimte. Reclamanten verzoeken in het bestemmingsplan op te nemen dat dit oppervlak in geen geval mag worden overschreden.
- b. Reclamanten staan in beginsel positief tegenover nieuwe voorzieningen in het centrum zoals een bioscoop en (vestzak)theater. Zij vinden dit een goede toevoeging aan de centrumvoorzieningen. Mogelijk kan het centrum ook enkele horecavoorzieningen en één supermarkt nog opnemen. Zij menen echter dat de grootschalige uitbreiding van winkelruimte niet kan worden opgenomen. Zij wijzen



- erop dat zij gezamenlijk met de gemeente bezwaar hebben gemaakt tegen de ontwikkeling van de HOM in Zoetermeer met de enorme uitbreiding van winkelruimte, omdat dat zou leiden tot verdringing van de eigen winkelruimte in Berkel. Nu lijkt iets vergelijkbaars plaats te gaan vinden in Berkel, dit keer op initiatief van de gemeente zelf. Dit vinden zij geen consequente opstelling van de gemeente. In de Nota inspraak is gesteld dat de uitbreiding van de HOM in Zoetermeer niet vergelijkbaar is omdat het van een andere orde, omvang en impact zou zijn dan de onderhavige uitbreiding. De impact is echter wel vergelijkbaar, aangezien deze uitbreiding op kortere afstand van het oude centrum is gelegen, en daardoor relatief een veel grotere impact heeft.
- c. Er bestaat geen bezwaar tegen de 145 woningen die erbij komen. Het is echter logischer om eerst de woningen te bouwen en dan pas de winkelvoorzieningen uit te breiden.
  - d. Er komt 2.500 m<sup>2</sup> aan ruimte voor een grote supermarkt bij. Daarnaast komt er 3.300 m<sup>2</sup> winkelruimte voor horeca, dagelijkse boodschappen en niet dagelijkse boodschappen bij. De vraag wordt gesteld of deze winkelmeters voor dagelijkse en niet dagelijkse boodschappen wel verhuurd kunnen worden. Reclamanten maken zich grote zorgen over het grote aantal winkelmeters dat erbij komt. Het DPO heeft als conclusie dat de mogelijkheid van uitbreiding van winkelruimte er is. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt, aangezien het erop lijkt dat het DPO zich met name richt op de groei van inwoners die plaatsvindt in de hele gemeente, en niet specifiek in Berkel. De boodschappenwinkels richten zich echter wel specifiek op de inwoners van Berkel. Het is niet aangetoond dat Berkel en Rodenrijs een centrumfunctie heeft voor de twee andere kernen. Inwoners van Bergschenhoek zullen zich immers op hun eigen kern, en op omliggende kernen als Hilleegersberg en Rotterdam richten. Bewoners van Bleiswijk zullen eerder in de eigen kern en in Zoetermeer boodschappen doen dan in Berkel en Rodenrijs.
  - e. In het DPO wordt geconcludeerd dat er op dit moment in Berkel slechts een heel kleine leegstand van winkels is, te weten 6%. Volgens het DPO is dit gelijk te stellen aan de frictieleegstand. Er wordt weersproken dat er slechts zo weinig winkelruimte leeg staat. Het is heel erg lastig om leegstaande winkelruimte te verhuren aan een winkel of horecazaak. Er wordt aangehaakt bij de conclusie in paragraaf 3.5 van het DPO: “Berkel centrum heeft binnen de gemeente een relatief groot aanbod aan winkels en voorzieningen. Hierdoor zullen inwoners van de gemeente voor veel zaken Berkel centrum bezoeken. Voor recreatief winkelen (modisch en luxe) zullen veel inwoners echter uitwijken naar de binnensteden van Den Haag en Rotterdam en wellicht in de toekomst naar de HOM. In Berkel centrum is een ruim boodschappenaanbod aanwezig, bestaande uit de dagelijkse en de frequente benodigde niet-dagelijkse goederen. Dit biedt een goede basis voor behoud en verdere versterking van de boodschappenfunctie.” Deze conclusie rechtvaardigt niet dat er zo veel extra winkeloppervlak nodig is als nu mogelijk wordt gemaakt, omdat in deze overwegingen ook beperkingen zijn aangegeven, die niet in het adviesoppervlak is verwerkt.
  - f. In tabel 4.2 wordt aan de hand van de groei van het aantal inwoners berekend dat er een groei van het aantal winkelmeters nodig is. Dit is afgesteld op de groei in de hele gemeente, derhalve niet specifiek in Berkel. Bovendien is dit de groei in inwoners die zich in 2030 zal hebben voorgedaan, terwijl de winkelcapaciteit nu al uitbreidt. Dit bestemmingsplan heeft uitdrukkelijk betrekking op de uitbreiding binnen de komende

10 jaar, en niet tot 2030. Hierdoor zou deze uitbreiding tot een leegstand van 10 jaar kunnen leiden, totdat de bewonersgroei zich daadwerkelijk heeft voorgedaan. De woningen moeten eerst gebouwd worden, en daarna kan pas de uitbreiding van de winkelruimte plaats vinden.

- g. Een belangrijke grondslag voor de gestelde extra benodigde winkelcapaciteit is dat volgens het DPO de groei van het online aankopen van dagelijkse boodschappen via internet in 2027 slechts tot een daling van 2% van de huidige winkelbestedingen leidt. Deze inschatting heeft geen andere grondslag dan de opinie van Rho Adviseurs. De daling van winkelbestedingen zal veel groter zijn dan 2%. Tot de dagelijkse boodschappen worden immers ook de dagelijkse verzorgingsproducten gerekend. Er is juist aanleiding te verwachten dat die producten voor een groter deel via internet zullen worden besteld. Ook de dagelijkse niet-verse boodschappen zullen naar verwachting in de toekomst voor een groter deel via internet worden besteld. Uit het voorgaande blijkt dat er in het centrum van Berkel sprake is van een voldoende aanbod voor de dagelijkse boodschappen, zonder dat is aangetoond dat er sprake is van een duidelijke behoefte aan nieuwe winkelruimte voor dagelijkse boodschappen.
- h. Er wordt afgevraagd of de komst van een nieuwe grote supermarkt voldoende is gecommuniceerd met de bestaande supermarkten. Deze supermarkt is immers de (vijfde) supermarkt die er in dit gebied bij komt. Afgevraagd wordt of op dit moment voldoende aanbod is, of dat deze supermarkt een van de bestaande supermarkten eruit gaat concurreren. Als de supermarkt niet draait moeten het appartementen worden en mogen de m<sup>2</sup> niet toegevoegd worden aan de m<sup>2</sup> van de winkels.
- i. De conclusie betreffende niet-dagelijkse winkelruimte is dat er in 2017 ruimte is voor 42% uitbreiding. Dit percentage is totaal niet geloofwaardig. Hierin is geen rekening gehouden met de concurrentie van omliggende steden. In 2027 is er, als gevolg van een afname van 20% ten gevolge van internetbestedingen, ruimte voor een kleinere uitbreiding van winkelruimte. Deze wordt gesteld op 27% uitbreiding in 2027. De afname van 20% ten gevolge van internetaankopen lijkt te gunstig te zijn voorgesteld. Dit getal zou veel hoger kunnen zijn. In dat geval is er nu geen ruimte voor uitbreiding, om te voorkomen dat leegstand ontstaat.
- j. Over horeca wordt feitelijk gesteld dat het niet mogelijk is om te bepalen of er ruimte is voor extra horeca. Dit terwijl er in het plan wel veel ruimte voor horeca is ingeruimd. Deze ruimte kan steeds worden omgezet in detailhandelsruimte, waardoor snel extra detailhandelsruimte kan ontstaan.
- k. In de Verordening Ruimte van de provincie worden in artikel 2.1.4 eisen gesteld aan nieuwe detailhandel in de centra van steden, dorpen en wijken. Daarbij wordt verwezen naar de uitwerking van eisen in het Programma Ruimte van de provincie. Bij een eventuele uitbreiding moet in ieder geval worden aangetoond dat geen onaantoonbare leegstand ontstaat. Aan dit vereiste is niet voldaan, aangezien niet is aangetoond dat geen onaantoonbare leegstand ontstaat. Het Programma Ruimte geeft een onderverdeling aan in soorten centra. Zie hiervoor blz. 43 e.v.. Een nieuwe ontwikkeling moet in overeenstemming zijn met het in het Programma Ruimte beschreven ontwikkelingsperspectief voor de daarin onderscheiden centra. Het gaat dan om de categorieën te versterken centra, te optimaliseren centra en de overige centra. Berkel is aangemerkt als een te optimaliseren centrum, hetgeen betekent dat niet zonder meer uitbreiding plaats mag vinden. Het centrum van Berkel is op blz. 49 van het programma aangemerkt als te optimaliseren centrum. Over deze centra wordt

juist gesteld dat deze geen ontwikkelingsruimte voor nieuwe detailhandel hebben. De bestaande detailhandel dient te worden geoptimaliseerd, dat wil zeggen geconcentreerd in het centrum. Als een uitbreiding plaatsvindt, dient de ladder van duurzame verstedelijking te zijn doorlopen. Daarbij moet worden aangetoond dat geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Bij voorkeur dient een regionale detailhandelsvisie te worden opgesteld. Dit is hier niet gebeurd. Aan de eisen in het Programma Ruimte en de ladder van duurzame verstedelijking is niet voldaan. In de toelichting op dit plan worden verschillende onderzoeken toegevoegd die alle tot doel hebben om aan te tonen dat die extra ruimte er is. Deze overtuigen echter niet.

- l. De onduidelijkheid over de verdeling van het aantal extra winkel/horecameters betekent dat ook niet gecontroleerd kan worden of er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. In de beantwoording is gesteld dat deze vraag pas wordt beantwoord als er vergunning wordt verleend voor de nieuwbouw van winkelmeters, en dat dan aan de verplichting moet worden voldaan. Op dat moment zal blijken dat er onvoldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, en zal parkeerruimte gevonden worden in drie terreinen die eerder de bestemming “Groen” hadden, en nu als parkeerplaats worden ingericht. Het bouwterrein voor de uitbreiding wordt op dit moment gebruikt als extra parkeerterrein. Deze parkeerplaatsen gaan bij nieuwbouw dus verloren. Onduidelijk is of de rest van het centrum deze extra parkeerruimte wel kan missen. De aantrekkelijkheid van het oude en het nieuwe centrum wordt met name bepaald door het beschikbaar hebben van voldoende gratis parkeerruimte. Zodra dat niet meer geboden kan worden, zullen inwoners eerder naar andere gemeenten gaan om hun boodschappen te doen.
- m. Opvallend is dat in het ontwerpbestemmingsplan drie groenstroken uit het bestemmingsplan Meerpolder 2012 in het plan zijn meegenomen. Deze groenstroken hebben daarin de bestemming “Verkeer” gekregen. Daar kan dus extra parkeergelegenheid worden gerealiseerd ter compensatie van de parkeerruimte die verloren gaat in de buurt van het oude centrum. Deze parkeergelegenheid komt echter op nog grotere afstand te liggen van het oude centrum. De afstand tussen de parkeerstroken en het Vierkantje in het oude centrum bedraagt hemelsbreed al 500 m. Het vergt dus meer dan een halve kilometer lopen om vanaf deze parkeerterreinen naar het oude centrum te gaan. Het valt niet te verwachten dat klanten zo ver zullen willen gaan lopen naar een winkel in het oude centrum. Hoe verder de parkeerterreinen komen te liggen vanaf het oude centrum, hoe slechter het is voor het oude centrum. De toevoeging van deze parkeerplaatsen is dus een heel slechte zaak en direct schadelijk voor de aantrekkelijkheid van de bestaande winkels. Bovendien is dit in strijd met het haltermodel, dat aangeeft dat bij versterking van het nieuwe centrum, ook gewerkt moet worden aan versterking van het oude centrum. In het oude centrum vindt als gevolg van verkeersmaatregelen juist een behoorlijke afname van het aantal parkeerplaatsen plaats. Als gevolg van de nieuwe verkeersmaatregelen in het oude centrum zullen hier in ieder geval 45 parkeerplaatsen vervallen. In het nieuwe centrum ontstaan meer parkeerplaatsen, en in het oude centrum verdwijnen parkeerplaatsen. De nieuwe parkeerplaatsen zijn gelegen op de verst mogelijke afstand van het oude centrum. De toevoeging van parkeerplaatsen in het nieuwe centrum leidt er toe dat er nog meer een onbalans ontstaat tussen het oude en het nieuwe centrum, en klanten nog meer naar het

nieuwe centrum toe gelokt worden. Dit gaat rechtstreeks ten koste van de aantrekkelijkheid van het oude centrum als winkelgebied.

- n. Er wordt overwogen om planschade als gevolg van dit bestemmingsplan te vorderen. Verlies van inkomen uit verhuur van panden als gevolg van een bestemmingsplan is een van de schadeposten die als planschade gevorderd kan worden. Deze schade kan worden aangetoond in de vorm van verminderde huurinkomsten en mogelijk zelfs leegstand door verplaatsing van huurders naar de uitbreiding van het nieuwe centrum, waardoor huurinkomsten volledig wegvallen. Deze schade dient bij de ontwikkelingskosten meegerekend te worden. Deze kan ertoe leiden dat het plan economisch onhaalbaar wordt, omdat hoge planschadevergoedingen moeten worden uitbetaald.

#### *Reactie*

- a. De metrages zoals opgenomen in het bestemmingsplan mogen in beginsel niet overschreden worden. Daarom zijn deze in de regels van het bestemmingsplan ook zo strikt bepaald. Het valt echter niet uit te sluiten dat in de toekomst de markt er toch heel anders uitziet, waardoor het wenselijk kan zijn om - buiten het bestemmingsplan om - wijzigingen in het beleid door te voeren. Daarvoor kunnen kruimelprocedures een geschikt middel zijn. De gemeente wil daarom op voorhand deze mogelijkheid niet uitsluiten. Uiteraard zal ten tijde van zo'n procedure de behoefte aan de betreffende functie / oppervlakte ook onderbouwd moeten worden middels marktonderzoek.
- b. De voorgenomen ontwikkeling van de HOM was van een heel andere omvang dan de uitbreiding van het centrum van Berkel. De uitbreiding van het centrum van Berkel staat in relatie tot de forse toename van het aantal inwoners. Uit de berekening in het DPO volgt dat geen onaanvaardbare effecten verwacht worden op het woon-, leef- en ondernemersklimaat in de gemeente Lansingerland.
- c. Het bestemmingsplan staat 180 tot 200 nieuwe woningen in het centrumgebied toe. De appartementen worden grotendeels boven de winkels en horeca gebouwd om te zorgen voor een compact en aangenaam centrumgebied. Wij zien geen mogelijkheid en reden om winkels pas toe te staan nadat de woningen zijn gebouwd. Uit het DPO volgt dat er ook in de huidige situatie al uitbreidingsruimte voor winkels en horeca bestaat.
- d. In de rapportage 'Ontwikkelingsmogelijkheden centrumgebied Berkel en Rodenrijs' (Rho adviseurs, maart 2017), die als bijlage 7 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen, is onderbouwd dat het centrum van Berkel en Rodenrijs een verzorgingsfunctie heeft voor de gehele gemeente Lansingerland. Het DPO richt zich niet alleen op de groei van het aantal inwoners, maar houdt ook rekening met de koopstromen in de regio. Hierbij is het Koopstromenonderzoek Randstad (2016) het uitgangspunt, waaruit is afgeleid welk deel van de bestedingen in de gemeente terecht komt in het centrum van Berkel en Rodenrijs. Met de koopstromen is dan ook rekening gehouden met omliggende kernen en winkelgebieden elders in de gemeente.
- e. In de rapportage 'Ontwikkelingsmogelijkheden centrumgebied Berkel en Rodenrijs' is onderbouwd dat de winkelleegstand relatief laag is en dat in Berkel en Rodenrijs een ruim boodschappenaanbod aanwezig is. Dit biedt een goede basis voor behoud en verdere versterking van de boodschappenfunctie. Dit wil zeggen dat de

- uitgangspunten voor de verdere versterking van de centrumfunctie goed is te noemen. Dit wordt onder meer bevestigd in de economische analyse, waaruit blijkt dat het draagvlak voor nieuwe voorzieningen groot is. Door de oppervlakte aan nieuwe detailhandel niet verder te specificeren, wordt enige flexibiliteit voor korte en langere termijn geboden om tot de (op dat moment) juiste invulling over te gaan.
- f. In tabel 4.2 van de rapportage ‘Ontwikkelingsmogelijkheden centrumgebied Berkel en Rodenrijs’ is onder meer de bevolkingsontwikkeling van de gemeente Lansingerland opgenomen. Eerder is onderbouwd dat Berkel en Rodenrijs een centrumfunctie heeft voor de gehele gemeente. Op basis van het Koopstromenonderzoek Randstad (2016) is berekend welk deel van de bestedingen terecht komt in het centrum van Berkel en Rodenrijs. Hierdoor is wel degelijk rekening gehouden met de specifieke situatie in Berkel en Rodenrijs. In zowel tabel 4.3 als tabel 5.3 is een DPO-berekening gemaakt voor 2027 en 2030, waardoor rekening wordt gehouden met de planperiode van 10 jaar, maar ook een doorkijk wordt gegeven van de ontwikkeling op nog langere termijn.
  - g. In de rapportage ‘Ontwikkelingsmogelijkheden centrumgebied Berkel en Rodenrijs’ is onderbouwd waarom is gekozen voor de daling van dagelijkse winkelbestedingen met 2%. In figuur 4.2 is een onderzoek gepresenteerd naar het te verwachten marktaandeel van internet voor de komende jaren. Hierin is te zien dat het marktaandeel voor niet-dagelijkse goederen veel harder groeit dan bij dagelijkse goederen. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat consumenten veelal vers artikelen liever in de winkel willen halen, zodat de consument zelf kan oordelen over de versheid van producten. Op basis van de uitgangspunten uit tabel 4.1, waaronder het effect van internetverkoop, zijn in tabellen 4.2 en 4.3 DPO-berekeningen gemaakt. Uit het DPO blijkt sprake te zijn van een kwantitatieve behoefte aan ontwikkeling van het dagelijks winkelaanbod in Berkel en Rodenrijs.
  - h. De andere supermarkten zijn bekend met de uitbreiding van het aantal supermarkten. Het DPO biedt hiertoe ook de ruimte. De andere supermarkten hebben geen zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan ingediend. In het centrum van Berkel zijn straks 4 supermarkten, 2 aan de oostzijde en 2 aan de westzijde (haltermodel).
  - i. Het omzet effect ten aanzien van de toename van internetverkoop in de niet-dagelijkse goederensector is gebaseerd op figuur 4.2 in de rapportage ‘Ontwikkelingsmogelijkheden centrumgebied Berkel en Rodenrijs’. Hierin is het marktaandeel van het internet geprognosticeerd op 20%. Hiermee is naar de toekomst nadrukkelijk rekening gehouden met de mogelijke gevolgen van internetbestedingen voor de niet-dagelijkse goederensector. Naast deze trend is rekening gehouden met de koopstromen in de regio, op basis van de resultaten uit het Koopstromenonderzoek Randstad (2016). Met de koopstromen is indirect rekening gehouden met de concurrentie van omliggende steden. De koopkrachtbinding binnen de gemeente Lansingerland voor het centrum van Berkel en Rodenrijs aan niet-dagelijkse goederen is berekend op 15% (KSO, 2016). Dit wil zeggen dat 85% van de consumenten in Lansingerland elders zijn/haar niet-dagelijkse aankopen doet, buiten het centrum van Berkel en Rodenrijs. Op basis van het DPO worden geen onaanvaardbare effecten verwacht op het woon-, leef- en ondernemersklimaat in de gemeente Lansingerland.
  - j. De totale toegestane oppervlakte aan detailhandel (exclusief supermarkt) en horeca (exclusief horecaterrassen) is op grond van artikel 3.4.1. beperkt tot maximaal 3.300 m<sup>2</sup> bvo. Dit areaal is onderbouwd en gemotiveerd in het DPO. Extra

detailhandelsruimte daar bovenop wordt in het bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. Door de oppervlakte aan detailhandel en horeca niet uit te splitsen, wordt enige flexibiliteit voor korte en langere termijn geboden om tot de (op dat moment) juiste invulling over te gaan.

- k. In de rapportage ‘Ontwikkelingsmogelijkheden centrumgebied Berkel en Rodenrijs’ (Rho adviseurs, 2017) is aangetoond dat er als gevolg van de uitbreiding van het winkelaanbod in het centrum van Berkel geen onaanvaardbare leegstand ontstaat. Hiertoe is de actuele leegstand in beeld gebracht. Vervolgens is door middel van distributieplanologisch onderzoek (DPO) vraag en aanbod tegen elkaar afgewogen. Een van de uitgangspunten van de categorie ‘te optimaliseren centra’ (Programma Ruimte, geconsolideerde versie 2018) is dat dergelijke centra geen ontwikkelingsruimte meer hebben. In de rapportage ‘Ontwikkelingsmogelijkheden centrumgebied Berkel en Rodenrijs’ is juist aangetoond met een DPO dat deze ruimte er wel is voor het centrumgebied van Berkel en Rodenrijs. Daarbij wordt opgemerkt dat het Programma Ruimte op dit onderdeel is aangepast. In de toelichting is nu opgenomen: *‘Mocht het eigen inwonertal in aanzienlijke mate toenemen, dan kan het winkelaanbod hierop afgestemd worden (Programma Ruimte, geconsolideerde versie 2018; p. 44)’*. In het DPO is de ontwikkeling getoetst aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking. Regionale afstemming heeft op de volgende wijze plaatsgevonden: door de metropoolregio Rotterdam Den Haag is een zogenaamde ‘gezamenlijke agenda detailhandel’ opgesteld (december 2016). Het hiermee vastgelegde beleid is met name bedoeld om, op basis van de huidige structuur tot een goede regionale afstemming te komen. In dit kader is het voorliggende plan besproken door de door de regio ingestelde ‘Werkgroep Detailhandel’. Deze werkgroep heeft op 18 mei 2017 positief gereageerd op de plannen (zie ook bijlage 8 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Ook de adviescommissie detailhandel van de provincie is akkoord met de uitbreiding (zie ook bijlage 9 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan).
- l. Aangezien er nu nog geen concrete bouwplannen en inrichtingsplannen voor het centrumgebied bekend zijn, is het ongewenst - en zelfs onmogelijk - om deze functies specifiek in het bestemmingsplan te fixeren. Daarom is gewerkt met een regeling waarbinnen de functies kunnen wisselen, maar waarbij wel duidelijke bovengrenzen zijn gesteld. De gemeentelijke Nota Parkeernormen is verplicht gesteld (artikel 11.6 van de regels) waardoor deze een direct juridisch bindende werking heeft. Ten tijde van de afgifte van de omgevingsvergunning(en) voor de concrete invulling van het gebied kan en zal dan ook aan deze nota getoetst worden. Als er onvoldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd kunnen omgevingsvergunning(en) niet worden afgegeven. Uit een globale doorrekening van het concept centrumplan blijkt dat de ontworpen parkeergelegenheden in orde en grootte voldoende zijn om te kunnen voldoen aan de totale parkeerbehoefte als gevolg van het plan. Naar onze mening is dit aspect hiermee voldoende geborgd.
- m. De bedoelde groenstroken zijn niet bedoeld om parkeergelegenheid te faciliteren, maar om een eventuele rotonde op de Oudlandselaan te kunnen realiseren. De parkeervoorzieningen voor het centrumgebied worden centraal gerealiseerd.
- n. Onze inschatting is dat deze ontwikkeling niet tot verlies aan inkomsten zal leiden - een sterk winkelcentrum is naar onze mening juist een forse meerwaarde voor de huidige ondernemers. Mocht u evenwel van mening zijn dat u planschade leidt, dan

kunt u nadat het bestemmingsplan in werking is getreden een verzoek tot tegemoetkoming in planschade bij de gemeente indienen. Een onafhankelijke commissie zal dan onderzoeken of de schadeclaim terecht is. Daarbij wordt wel het normaal maatschappelijk risico in ogenschouw gehouden alsmede de voorzienbaarheid van de ontwikkeling.

#### *Conclusie*

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

#### **Reclamant 19, kenmerk I18.23405**

##### *Samenvatting*

- a. In de vooroverlegreactie is gevraagd om de toe te passen waterberging beter te beschrijven en te borgen. In de nota van overlegreacties is aangegeven dat de uitwerking richting de vaststelling met reclamant wordt besproken. Dat is tot op heden niet gebeurd. Gevraagd wordt in de toelichting en zo mogelijk de verbeelding, de waterberging nader te beschrijven of in ieder geval de mogelijkheden hiervoor te benoemen.
- b. Verzocht wordt het thema bodem en grondwater toe te voegen aan de toelichting van het bestemmingsplan. Hierbij moet worden beschreven hoe de waterstand zich verhoudt tot een mogelijke ontwikkeling van het gebied, of er maatregelen benodigd zijn en zo ja, welke dit zijn. Dit heeft met name betrekking op een voldoende hoog bouwpeil van de gebouwen. Daarnaast kan het zijn, dat de ontwikkeling juist effecten op het grondwater of het watertekort heeft. Indien dit zo is, wordt verzocht deze effecten te beschrijven. Hierbij is het vooral van belang om mogelijke ondergrondse objecten, zoals een parkeergarage, te beschrijven.
- c. Verzocht wordt het thema onderhoud en bagger aan te vullen in de toelichting van het bestemmingsplan. In de uitwerking van de waterberging moet rekening worden gehouden met de nodige afmetingen van onderhoudsstroken langs het water en/of afmetingen van het water om varend onderhoud te kunnen uitvoeren. Bij de aanvraag voor de watervergunning zal dit worden getoetst.

##### *Reactie*

- a. In de toelichting van het bestemmingsplan is het onderwerp waterberging beter beschreven. In de regels is de aanleg van voldoende waterberging geborgd.
- b. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangevuld.
- c. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangevuld.

#### *Conclusie*

De zienswijze leidt tot een aanvulling van de toelichting van het bestemmingsplan.

## **1.4 Eindconclusie zienswijzen**

De ontvangen zienswijzen geven aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan op de volgende punten:

1. Het verminderen van het aantal bouwlagen en de maximale bouwhoogte van blok 1 van de stedenbouwkundige visie aan de zijde van de Röntgenstraat en aan de zijde van de bestaande woningen aan de Westersingel.

2. Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting tot het plaatsen van een groene haag voor de bestaande woningen aan de Gemeentewerf 7-21.
3. Het aanvullen van het hoofdstuk over 'water' in de toelichting.
4. Het toevoegen van het windonderzoek.

Daarnaast wordt in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte uitgegaan van:

1. Een geluid reducerend wegdek voor de Gemeentewerf, Boerhaavestraat en de weg vanaf de Gemeentewerf naar de parkeergarage.
2. Een zachte stedenbouwkundige overgang met water en groen aan de zuidzijde van de bestaande woningen aan de Westersingel.
3. Een groene inpassing/afscherming van het maaiveld parkeerterrein toepassen.
4. Het situeren van de milieustraat op/nabij het maaiveld parkeerterrein in het centrumgebied.



## **2. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN**

### **2.1 Inleiding**

Na oplevering van het ontwerpbestemmingsplan is door de gemeente, op ambtshalve niveau, verder gewerkt aan de planvorming. Voortschrijdend inzicht en nieuwe onderzoeksresultaten hebben ertoe geleid dat in het ontwerpbestemmingsplan, ambtshalve, diverse wijzigingen zullen worden doorgebracht. Deze worden hieronder beschreven.

### **2.2 Ambtshalve wijzigingen**

De volgende bijlagen zijn aangepast:

1. Aangepast akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai. Als gevolg van (kleine) wijzigingen in het stedenbouwkundig plan is het akoestisch onderzoek geactualiseerd.
2. Aangepaste bezonningsstudie. Als gevolg van (kleine) wijzigingen in het stedenbouwkundig plan is de bezonningsstudie geactualiseerd.
3. Aangepast onderzoek vestiging bioscoop. Een nadere onderbouwing van de behoefte en de parkeeropgave.
4. Aangepast beeldkwaliteitsplan. Enkele onvolkomenheden zijn aangepast.

Daarnaast zijn de volgende aanpassingen doorgevoerd:

1. Meerdere aanpassingen van de situering, het aantal bouwlagen, de maximale bouwhoogtes van de nieuwbouw en functieaanduidingen.
2. Het opnemen van een maximale geluidsbelasting voor de appartementengebouwen in het centrumgebied.
3. Het aanpassen van het begrip 'peil'.

## **Bijlage 1. MEMO FIETSBRUG**

### ***Nut/noodzaak van fietsbrug WC-Berkel (west)***

*d.d. 3 oktober 2018*

# MEMO

T18.12915  
T18.12915

GEMEENTE



Lansingerland

Aan  
Jeroen Koch  
C.c.  
Marloes van der Poel-Blik

Peter Nederlof  
Telefoon  
14 0 10  
E-mail  
info@lansingerland.nl

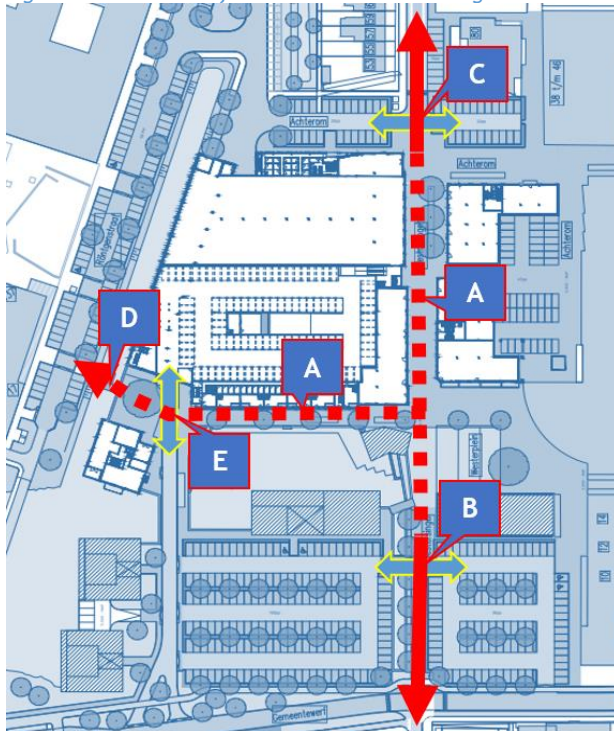
Datum **3 oktober 2018**  
Onderwerp **Nut/noodzaak van fietsbrug WC-Berkel (west)**  
Nummer **T18.12915**

In het kader van de uitbreiding van het winkelcentrum aan de westzijde van Berkel en Rodenrijs wordt in het bestemmingsplan de mogelijkheid van een fietsbrug opgenomen. Over nut en noodzaak van deze fietsbrug wordt verschillend gedacht. In deze memo wordt de variant met de fietsbrug vergeleken met de variant door het centrumgebied.

## Fietsroute Westersingel

De huidige route voor fietsers tussen de Gemeentewerf en de Röntgenstraat voert via de vrij liggende fietsvoorziening langs de Westersingel. Het twee richtingen fietspad wordt op een drietal plaatsen gekruist door autoverkeer van/naar de (tijdelijke) parkeervoorzieningen, dat voorrang moet verlenen aan het fietsverkeer.

Figuur 1: Plansituatie fietsverkeer via Westersingel



In de nieuwe situatie valt de fietsroute tussen de Gemeentewerf en Boerhaavestraat binnen de voetgangerszone van de beoogde uitbreiding van het winkelcentrum. Fietsers worden in de nieuwe situatie niet alleen geconfronteerd (fietsers is te gast) met intensieve voetgangersstromen (zie figuur 1: A) maar blijft ook te maken houden met kruisend autoverkeer ter plaatse van de parkeerterreinen aan de zuidzijde (zie figuur 1: B) en noordzijde (zie figuur 1: C). Tussen de Röntgenstraat en ontsluiting van de nieuwe grote parkeergarage komt een voetgangersverbinding (zie figuur 1: D) over de watergang die de Röntgenstraat van het winkelcentrum scheidt. Fietsers moeten bij dit punt afstappen en samen met de voetgangers via de relatief nauwe doorgang op de brug passeren. Fietsers die via de Westersingel fietsen en hier naar de Röntgenstraat fietsen (vice versa) kruisen in- en uitgaand

autoverkeer (zie figuur 1: E) van zowel bewoners als bezoekers van het winkelcentrum (parkeergarage). Met name voor de schoolgaande fietsers vanuit het zuiden via de fietsoversteekplaats Gemeentewerf/Westersingel verhoogt de menging met winkelend publiek (voetgangerszone) en het kruisende autoverkeer (parkeren bewoners/bezoekers) het risico op verkeersonveilige situaties.

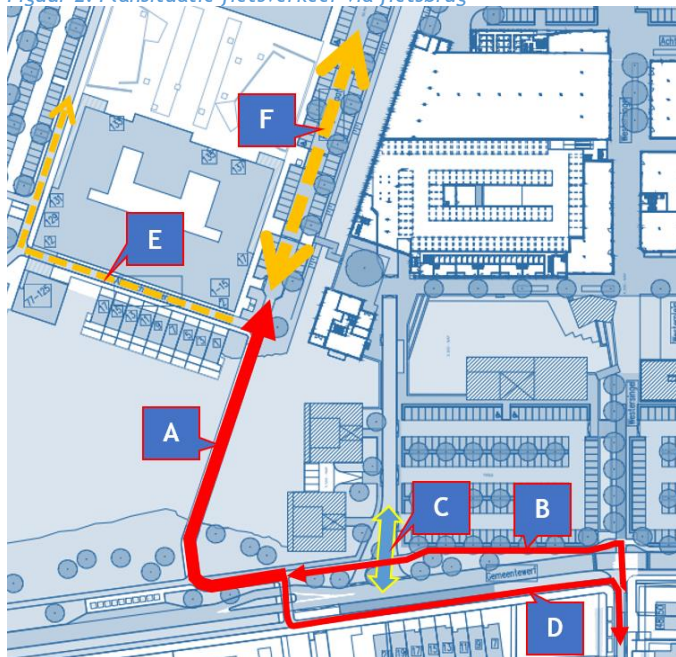
### Aantal fietsers

In juli en september van 2018 zijn er in totaal op vier ochtenden fietstellingen uitgevoerd waarbij het aantal fietsers is geïnventariseerd dat vanuit het zuiden via de Westersingel naar de scholen aan de Röntgenstraat fietst. Gemiddeld ging het daarbij in de ochtend tussen 8:00 en 8:30 uur om een kleine 120 fietsers. Tussen de middag rijdt een deel van het school-fietsverkeer heen en weer om thuis te pauzeren en in de middag zal naar verwachting een nagenoeg zelfde aantal als in de morgen weer naar huis fietsen.

### Fietsbrug

Het getelde aantal fietsers dat nu vanuit het zuiden via de Westersingel naar de scholen fietst lijkt misschien niet veel, maar betreft wel voornamelijk kwetsbare schoolgaande fietsers al dan wel of niet onder begeleiding van een volwassene.

Figuur 2: Plansituatie fietsverkeer via fietsbrug



De fietsbrug (zie figuur 2: A) brengt het aantal conflictpunten (voor deze fietsers) wel terug en is daarmee zonder meer een verkeersveilig alternatief. Fietsers richting de Röntgenstraat fietsen via het vrij liggende fietspad langs de Gemeentewerf (zie figuur 2: B) hebben alleen nog te maken met kruisend autoverkeer (zie figuur 2: C) van bewoners/bezoekers ter plaatse van de aansluiting op de Gemeentewerf waar dat veel overzichtelijker is dan in de voetgangerszone (zie figuur 1: E). Op de terugweg (zie figuur 2: D) hebben de fietsers hier zelfs geen hinder van. Naast een alternatieve route met beduidend minder conflictsituaties is de route via de fietsbrug voor fietsers richting de sportvelden (zie figuur 2: E) een (iets) kortere en daarmee snellere route dan langs de Gemeentewerf tot aan het kruispunt met de Oudelandselaan.

Voor fietsers die (op drukke momenten) de voetgangerszone willen mijden, is de route over de fietsbrug een goede kortsluitverbinding waarvoor het alternatief via de Röntgenstraat (zie figuur 2: F) in de richting van de Boerhaavestraat een goede route buitenom het drukste deel van het winkelcentrum kan zijn.

### Conclusie

De fietsbrug kent minder conflictpunten dan de variant door het centrumgebied en is daarmee de meest veilige optie.

Met een vriendelijke groet,  
Peter Nederlof  
verkeerskundige, afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling