

**NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN
EN WIJZIGING**

**Bestemmingsplan "Hoofdweg, Nieuwerkerk
aan den IJssel"**

**ZIENSWIJZEN EN OVERLEGREACTIES OP HET
ONTWERPBESTEMMINGSPLAN
Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel**

**GEMEENTE ZUIDPLAS
Juni 2017**

1. INLEIDING

In het kader van de vaststellingsprocedure heeft het ontwerp van het bestemmingsplan “Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel” vanaf donderdag 22 december 2016 tot en met woensdag 1 februari 2017 ter inzage gelegen in het raadhuis, via www.ruimtelijkeplannen.nl en via de website van de gemeente Zuidplas.

Gedurende deze inzage periode kon eenieder schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen.

Ten behoeve van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpbestemmingsplan tevens digitaal aan de wettelijke overlegpartners ter kennis gesteld met het verzoek op de inhoud van het plan te reageren.

In deze Nota zijn de samenvattingen van de op het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’ ingediende zienswijzen en de reacties van gemeentewege hierop opgenomen. Ook is aandacht besteed aan de vooroverlegreacties. In paragraaf 1.1 en 1.2 zijn de reacties opgenomen en voorzien van een nummer.

In hoofdstuk 2 is de inhoud van de vooroverlegreacties en zienswijzen en de reactie van gemeentewege hierop opgenomen.

Per reclamant zijn opgenomen

- **Nummer** zienswijze van de reclamant
- **Datum** van indiening en datum van ontvangst
- **Samenvatting** van de zienswijze (om de zienswijze te kunnen onderscheiden heeft elke (deel)reactie een nummer gekregen)
- **Reactie** van gemeentewege
- **Conclusie** waarin per zienswijze is aangegeven of de reactie leidt tot wijziging van het bestemmingsplan.

Onderdelen van de ingediende zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, zijn wel bij de beoordeling betrokken. De zienswijzen zijn dus geheel beoordeeld.

Formele vereisten

Ten aanzien van de ingediende overlegreactie en zienswijzen wordt in artikel 3:16 lid 3, juncto 6:9 (en 6:10) Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaald welke overlegreactie en zienswijzen tijdig zijn ingediend. Artikel 6:9 Awb regelt, dat een bezwaar- of beroepschrift tijdig is ingediend indien het voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een bezwaar- of beroepschrift tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn 3 overlegreacties en 9 zienswijzen ingediend.

Ontvankelijk

De overlegreacties en de zienswijzen met de nummers R4 tot en met R10 en R12 zijn voor het einde van de ter inzage termijn binnengekomen en zijn daardoor tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk. De zienswijze met nummer R11 is niet voor het einde van de ter inzage termijn binnengekomen en derhalve niet-ontvankelijk.

Programmacommissie Ruimtelijke Plannen

Het bestemmingsplan “Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel” is besproken in de programmacommissie Ruimtelijke Plannen van 31 mei 2017. Naar aanleiding van de bespreking in deze commissie zullen ambtshalve een tweetal wijzigingen worden doorgevoerd. Deze wijzigingen zien op de wijze waarop de verbeelding gelezen moet worden. Ter info. Ten aanzien van de ondergrond bij zowel het ontwerpbestemmingsplan als het vast te stellen plan wordt opgemerkt dat voor beide plannen geldt dat de bestaande ondergrond is gebruikt. Deze ondergrond is voor beide versies van het bestemmingsplan hetzelfde omdat dan duidelijk is voor welk deel van de Hoofdweg een nieuw plan wordt vastgesteld. Daarnaast zal

in de regels een wijziging worden doorgevoerd in artikel 3.3.3 waarbij de woorden "als bijlage 2 bij de toelichting van" komen te vervallen.

1.1 Overzicht overlegreacties

NUMMER	BLZ.
R1 – Gemeente Capelle aan den IJssel	6
R2 – Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard	6
R3 – Gasunie	6

1.2 Overzicht indieners zienswijzen

NUMMER	BLZ.
R4 – Blok Hoveniers, Hoofdweg Noord 49, 2913 LB Nieuwerkerk aan den IJssel	7
R5 – Particulier	8
R6 – Particulier	9
R7 – A.J. Paul Tuinbouwbedrijf, Hoofdweg Zuid 58A en B, 2912 EE Nieuwerkerk aan den IJssel	10
R8 – Belangenvereniging “Hoofdweg Nieuwerkerk aan den IJssel”, Hoofdweg Noord 49, 2912 ED Nieuwerkerk aan den IJssel	11
R9 – Particulier	15
R10 – Autohandel J.C. Snoei, Hoofdweg Zuid 64C, 2912 EE Nieuwerkerk aan den IJssel	17
R11 – particulier	18
R12 – Jan Cardan BV, Hoofdweg Zuid 64D, 2912 EE Nieuwerkerk aan den IJssel	19

2. NOTA VAN BEANTWOORDING

2.1 Overlegreactie

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R1 – Gemeente Capelle aan den IJssel		E17.000314	30 januari 2017	30 januari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	In het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’ wordt de aanleg van de Hoofdweg mogelijk gemaakt zoals besproken, afgestemd en besloten is. Zodoende geeft dit ontwerpbestemmingsplan geen aanleiding tot het indienen van een reactie.		De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	
CONCLUSIE				
1.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R2 – Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard		E17.000556	11 januari 2017	11 januari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Het Hoogheemraadschap heeft aangegeven dat het voorliggende plan en de mondelinge nadere toelichting die zij hierop heeft ontvangen geen aanleiding vormt tot het indienen van een reactie. Zij kunnen instemmen met de inhoud van het plan.		De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.	
CONCLUSIE				
1.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			

Nummer		Nummer gemeente		Datum indiening		Datum binnenkomst gemeente	
R3 – Gasunie		E17.000557		3 januari 2017		3 januari 2017	
VERKORTE WEERGAVE REACTIE				REACTIE VAN GEMEENTE			
1.	Gasunie heeft het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’ getoetst en geconcludeerd dat de dichtstbijzijnde leiding geen invloed heeft op het plan. Voor Gasunie is er dan ook geen aanleiding tot het indienen van een reactie op het plan.			De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.			
CONCLUSIE							
1.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.						

2.2 Reacties ingediende zienswijzen

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R4 – Blok hoveniers, Hoofdweg Noord 49, 2913 LB Nieuwerkerk aan den IJssel		E17.000341	1 februari 2017	1 februari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Aangesloten wordt bij de zienswijze zoals deze is ingediend door de Belangenvereniging ‘Hoofdweg Nieuwerkerk aan den IJssel’. Deze zienswijzen dient hier als geheel ingelast te worden aangemerkt.		Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar R8 alwaar op elk onderdeel van de genoemde zienswijze nader wordt ingegaan.	
2.	Het inrichtingsplan is reeds op diverse punten aangepast. Toch blijft reclamant principiële bezwaren houden tegen het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’ met het inrichtingsplan.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. Het inrichtingsplan maakt geen onderdeel uit van dit plan. Zienswijzen welke zien op het inrichtingsplan vallen buiten het kader van deze bestemmingsplanprocedure. Ten aanzien van de bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan wordt nader gereageerd bij de betreffende onderdelen.	
3.	Reclamant blijft van mening dat als de rotonde naar Nesselande wordt opgepakt, de kortdurende problemen in de avond- en ochtendspits zijn opgelost.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie voor kennisgeving aangenomen.	
4.	Bij elk bezoek aan het bedrijf van reclamant dient elke bezoeker een extra rondrit te maken hetgeen tussen de 50 en 100 bewegingen per dag aan extra rondritten op de Hoofdweg betreft. Dit resulteert in meer dan 50 km extra per dag. Draaien bij de keerlus en door naar de rotonde naar Nesselande. Dit is schadelijk voor het milieu en heeft daarnaast enorme financiële consequenties voor het bedrijf van reclamant.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. Het definitieve ontwerp van de weg maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat de gescheiden rijbaanstroken essentieel zijn om binnen een profiel van 2*1 rijstrook te komen tot capaciteitsvergroting. Opgemerkt wordt dat bezoekers via verschillende wegen hun weg kunnen vinden naar reclamant. Daarbij kan niet worden aangetoond dat er een causaal verband bestaat tussen het aanbrengen van rijbaanscheiding en mogelijk extra verkeersbewegingen op dit wegvak van de Hoofdweg.	
5.	Mocht het ontwerpbestemmingsplan ongewijzigd worden vastgesteld dan ziet reclamant zich genoodzaakt om een verzoek tot planschade in te dienen.		Het verzoek tot planschade betreft een aparte procedure die separaat van voorliggende procedure door reclamant gevoerd kan worden. Nadere informatie omtrent deze procedure is te vinden op de site van de gemeente, onder de button [in Zuidplas/bouwen/planschade].	
CONCLUSIE				
1.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
2.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
4.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
5.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R5 – Particulier		E17.000348	1 februari 2017	1 februari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Reclamant verwijst naar de zienswijze zoals deze is ingediend door de Belangenvereniging ‘Hoofdweg Nieuwerkerk aan den IJssel’ en onderschrijft deze.		Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar R8 alwaar op elk onderdeel van de zienswijze nader wordt ingegaan.	
2.	Reclamant mist in het rapport ‘Luchtkwaliteit’ de uitkomsten en gevolgen voor de luchtkwaliteit nu de weg wordt verbreed en daarmee dicht bij de woning van reclamant komt te liggen. Door de verdubbeling zal de verkeersintensiteit ter hoogte van zijn woning toenemen.		De weg wordt ter plekke niet verbreed. Er wordt een rijbaanscheiding aangebracht waardoor de rijstroken fysiek gescheiden worden. Er worden geen dubbele rijstroken aangelegd, de weg blijft een profiel van 2*1 rijstrook houden. Het aanbrengen van de rijbaanscheiding heeft geen invloed op de uitkomsten van het onderzoek ‘luchtkwaliteit’. De berekende waarden blijven onder de wettelijke grenswaarden.	
3.	De geplande rotonde heeft tot gevolg dat de groene haag voor de woning van reclamant zal moeten verdwijnen terwijl deze juist geplaatst is ter bescherming van de lichthinder in de woning van reclamant evenals ter vermindering van geluid en fijnstof. Reclamant is van mening dat in de situatie dat de geplande rotonde verplaatst wordt, de bestaande haag zal moeten plaatsmaken voor een andere geluidswerende voorziening. Ook deze dient dan voorzien te worden van een groene haag.		Zowel in het kader van geluid als lucht zijn geen extra voorzieningen noodzakelijk. Mogelijk lichthinder is niet beoordeeld in het kader van het bestemmingsplan. De wensen ten aanzien van inrichting dienen in een ander gremium te worden besproken, en worden alhier ter kennisgeving aangenomen.	
4.	Reclamant is het eens met de stelling van de Belangenvereniging en vraagt zich af waarom de rotonde niet in noordelijke richting kan worden verplaatst.		Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar R8 alwaar op elk onderdeel van de zienswijze nader wordt ingegaan.	
5.	Door de extra rijstrook op de turborotonde zal er een toename van het verkeer ontstaan. Daarbij opgesteld de korte afstand van de turborotonde tot aan de woning van reclamant, vraagt hij zich af wat voor gevolgen dit zal hebben. De woning van reclamant trilt onder de huidige omstandigheden reeds bij het passeren van zwaar vrachtverkeer. In de berekeningen is nergens terug te vinden wat de gevolgen hiervan zijn voor de woning van reclamant ten aanzien van scheurende buitengevels/ binnenmuren, mogelijke verzakkingen van het leidingwerk water en gas.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg en de consequenties van de wijze van uitvoeren van een reconstructie. Technische uitgangspunten komen aan de orde bij het verder uitwerken van het definitief ontwerp en maken geen onderdeel uit van voorliggende procedure. De verkeersbewegingen na aanpassing van de weg en de rotonde zijn bepaald in het verkeersrapport (bijlage 8). De akoestische effecten zijn inzichtelijk gemaakt in de rapportage van Arcadis. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie voor kennisgeving aangenomen.	
6.	Al het zware vrachtverkeer zal de buitenste rijstrook van de turborotonde gebruiken. Kan de weg deze druk aan?		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. Technische uitgangspunten maken daar geen onderdeel van uit. Opgemerkt wordt dat de weg conform wettelijke normen wordt gereconstrueerd. Vrachtverkeer wordt standaard meegenomen bij het vaststellen van belastingtypologie van een weg zoals hier betreft.	
CONCLUSIE				
1.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
2.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
4.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
5.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			
6.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.			

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R6 – Particulier		E17.000350	1 februari 2017	1 februari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Reclamant sluit zich geheel aan bij de zienswijzen die zijn ingediend door de Belangenvereniging ‘Hoofdweg Nieuwerkerk aan den IJssel’ en merkt op deze zienswijzen hier als ingelast dienen te worden beschouwd.		Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar R8 alwaar op elk onderdeel van de zienswijze nader wordt ingegaan.	
2.	Reclamant geeft aan dat er in de jaren 80 bewust voor gekozen is om van de Hoofdweg een 2-baans weg te maken met een lokale verkeersfunctie. Er is toen ook bewust gekozen de parallelwegen verkeersluw te maken d.m.v. voldoende op- en afritten en fietsknippen. Dit besluit heeft ook gevolgen voor nu. Reclamant is van mening dat de verkeersluwe situatie van de parallelwegen gehandhaafd moet blijven, die ook om de veiligheid van bewoners en met name fietsers/schoolgaande jeugd te waarborgen.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. De functie van de 2*1 hoofdrijbaan met een parallelstructuur wijzigt niet ten opzichte van de huidige functie. Zo is dat in het voorliggend bestemmingsplan vastgelegd.	
3.	Reclamant gaat nader in op het op 23 augustus 2016 vastgestelde definitieve ontwerp voor de reconstructie van de Hoofdweg. In dit ontwerp is volgens reclamant niet acceptabel het verminderen van op en afritten naar/van de parallelwegen. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de parallelweg onevenredig toe wat onveilig is.		Reclamant is gedurende de termijn van ter inzage legging in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen op het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.	
4.	De toename van het verkeer op de parallelwegen leidt ook nog eens tot problemen voor de woningen in verband met trillingen. Wat gaat de gemeente eraan doen om dit te voorkomen?		Er is geen reden om aan te nemen dat het verkeer op de parallelwegen zal toenemen. De functie van de 2*1 hoofdrijbaan met een parallelstructuur wijzigt niet ten opzichte van de functie van de huidige wegindeling. Zo is dat in het voorliggend bestemmingsplan vastgelegd.	
5.	Reclamant geeft aan dat het niet acceptabel is dat de op/afrit vlakbij ‘De Groote Vink’ ter hoogte van nr. 29 komt te vervallen. Op dit moment wordt hoofdzakelijk deze op-/afrit gebruikt door de gebruikers van ‘De Groote Vink’ en met name ook het vrachtverkeer van en naar deze locatie. In het nieuwe ontwerp moet al het verkeer vanaf ‘De Groote Vink’ van de parallelweg gebruik maken en dus onder andere langs het huis van reclamant rijden wat met schoolgaande kinderen geen geruststellende gedachte is. Reclamant is dan ook van mening dat deze afrit gehandhaafd dient te blijven. Mede omdat de gemeente toentertijd dit bedrijventerrein heeft toegestaan en daarvoor nu zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Zeker gezien het feit dat er ter hoogte van Hoofdweg Noord 27 ook een extra oprit is toegevoegd.		Deze reactie ziet op het definitieve ontwerp van de reconstructie. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten. Het ontwerp staat niet meer ter discussie in voorliggende vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan.	
6.	Reclamant vraagt zich af waarom er ter hoogte van het bedrijventerrein bij ‘De Groote Vink’ geen extra oprit is opgenomen. Hiermee zou namelijk de extra verkeersbelasting op de parallelweg Hoofdweg Noord met de daarbij behorende toename van onveiligheid en trillingen voor het grootste deel voorkomen kunnen worden.		Deze reactie ziet op het definitieve ontwerp van de reconstructie. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten. Het ontwerp staat niet meer ter discussie in voorliggende vaststelling van het ontwerpbestemmingsplan.	
7.	Een andere kwalijke zaak is volgens reclamant dat in het definitief ontwerp voor de reconstructie van de Hoofdweg de huidige (relatief, want voorrang) veilige		Deze reactie ziet op het definitieve ontwerp van de reconstructie. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en	

fietsoversteek van de ene zijde van de Hoofdweg Noord naar de andere zijde van de rotonde bij de Laan van Avant Garde is komen te vervallen. Hierdoor kunnen de kinderen van reclamant niet meer op een gelijkwaardige veilige manier naar school fietsen. Hij zou deze oversteek dan ook graag terugzien. Dit mede omdat reclamant niet wil dat zijn kinderen gebruik maken van de oversteek bij het Weidezoompad omdat deze verkeersgevaarlijk is naar zijn mening. In de nieuwe situatie wordt deze oversteek nog gevaarlijker omdat er extra op- en afritten vlakbij deze oversteek komen.	tegenargumenten. Het ontwerp staat niet meer ter discussie in voorliggende vaststelling van het ontwerp-bestemmingsplan. Opgemerkt wordt dat de fietsoversteek nu is voorzien ter hoogte van de Britsezoom. De fietsoversteek bij het Weidezoompad is ook onderdeel van de voorgenomen reconstructie.
CONCLUSIE	
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
4. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
5. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
6. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
7. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R7 – A.J. Paul Tuinbouwbedrijf, Hoofdweg Zuid 58A en B, 2912 EE Nieuwerkerk aan den IJssel		I17.000276	16 januari 2017	18 januari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Reclamant geeft aan dat op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg is te zien dat zijn bedrijf niet meer vanaf beide zijden te bereiken is. Met name voor trailers en vrachtwagens met aanhangerwagen is zijn bedrijf vanaf de zijde van Gouda niet meer dan wel erg slecht bereikbaar hetgeen betekent dat leveranciers en afnemers van producten elders moeten keren om daarna vanaf de kant van Rotterdam de Hoofdweg Zuid op te rijden. Reclamant is van mening dat het vrachtverkeer vanaf beide zijden de Hoofdweg Zuid op moeten kunnen rijden en dat de ontsluiting van reclamant moet blijven zoals deze nu is.	Reclamant is gedurende de termijn van ter inzage legging in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen op het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.		
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.				

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R8 – Belangenvereniging ‘Hoofdweg Nieuwerkerk aan den IJssel’, Hoofdweg Noord 49, 2912 ED Nieuwerkerk aan den IJssel		I17.000599	1 februari 2017	2 februari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Reclamant is van mening dat het verplaatsen van de bushaltes en fiets-/voetgangers-oversteekplaats, het aanleggen van 2 bypasses bij de rotonde een goede oplossing is voor het verbeteren van de beperkte doorstroming, die gedurende een korte tijd in de namiddag plaats vindt. Met opschuiven in noordelijke richting van de rotonde wordt de geluidsbelasting verminderd en de afstand tussen hoofdweg en parallelweg vergroot hetgeen tevens een verbetering is van de veiligheid van het langzaam verkeer. De bestaande rijstroken Hoofdweg-West met links afslaan kunnen blijven gehandhaafd eventueel met verwijdering van de bestaande wegdruppels.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt dat de gescheiden rijbaanstroken essentieel zijn om binnen een profiel van 2*1 rijstrook te komen tot de gewenste doorstroming van de weg.	
2.	In het vigerende bestemmingsplan ‘Groene Zoom’ van 7 oktober 1986 staat: de Hoofdweg fungeert na reconstructie als verbindingsweg voor lokaal verkeer tussen Nieuwerkerk en Capelle aan den IJssel en ontsluitingsweg voor de aanleggende bebouwing. In het voorliggende ontwerp bestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’ staat op pag 15: De Hoofdweg is aangeduid als een ‘hoofdontsluitingsweg’. De hoofdontsluitingswegen vormen een netwerk van verbindingen tussen kernen, naar omliggende steden en naar autosnelwegen. Hierin vallen op: - Vigerend maakt de Hoofdweg onderdeel uit van de Groene Zoom. In het ontwerp bestemmingsplan wordt dit groene karakter losgelaten, terwijl de Hoofdweg de verbinding vormt tussen 2 delen van de Groene Zoom; - Vigerend een verbinding voor lokaal verkeer en ontsluitingsweg voor de aanliggende bebouwing. In het ontwerp bestemmingsplan uitsluitend hoofdontsluitingsweg tussen kernen, naar steden en autowegen. Reclamant heeft de volgende vragen: a. Hoe wordt het groene karakter (flora en fauna) van de Hoofdweg behouden; b. Hoe wordt een goede ontsluiting voor aanliggende bebouwing gewaarborgd.		a. De verbeelding en de regels vormen het juridisch kader van het ontwerpbestemmingsplan. Deze dienen in samenhang te worden gelezen. De verbeelding is conform SVBP2012 opgesteld. In de regels is in artikel 3.3.3. een voorwaardelijke verplichting opgenomen omtrent de wijze van uitvoeren van het plan, waarbij de hoeveelheid groen is gewaarborgd. b. De functie van de 2*1 hoofdrijbaan met een parallelstructuur wijzigt niet ten opzichte van de huidige functie. Zo is dat ook in het voorliggend bestemmingsplan vastgelegd. De parallelstructuur is primair bedoeld voor ontsluiting van de aanliggende bebouwing op de hoofdrijbaan.	
3.	Het Verkeersrapport (bijlage 8) is een deelrapport voor het verkrijgen van de feitelijke situatie voor ontwerp en verkeersprognose en daarmee het uitgangspunt voor bestemmingsplan en benodigde milieuonderzoeken. Echter in het verkeersrapport is niet meegenomen het besluit voor gescheiden rijstroken (het niet links afslaan) en het aanleggen van een verkeerslus. Dit heeft namelijk effect op het aantal/soort verkeersbewegingen en diensengevolge op de milieuonderzoeken, zoals akoestiek en luchtkwaliteit.		Het verkeersrapport is gebaseerd op de functie en de capaciteit van de weg, niet op het ontwerp ervan. De milieuonderzoeken, zoals akoestiek en luchtkwaliteit zijn gebaseerd op de prognoses van o.a. het verkeersrapport, waarbij de invloed van <i>de feitelijke inrichting</i> van de weg kan en mag worden verwaarloosd. Daarbij kan niet worden aangetoond dat het causaal verband tussen het aanbrengen van rijbaanscheiding en mogelijk extra verkeersbewegingen op dit wegvak van de Hoofdweg, per saldo ook leidt tot meer verkeersbewegingen.	

4.	Hetgeen onder 3 is beschreven wordt onderschreven door het raadsvoorstel van 29 maart 2016 'Herooverweging verdubbeling Hoofdweg'. Daarin staat op pagina 7 voetnoot 4: Als beoordeling voor een goede verkeersdoorstroming Daarnaast is in deze berekening geen rekening gehouden met het effect van de keerlus, waardoor verkeer van/naar bepaalde herkomsten/bestemmingen heen en weer dient te rijden, hetgeen leidt tot extra verkeersdruk op de hoofdrijbaan. In de inspraak van reclamant van 29 maart 2016 is dit vermeld. Effecten van de gescheiden rijstroken en keerlus zijn o.a. een toename van 100% van de verkeersbewegingen op de Hoofdweg/parallelwegen van/naar de woningen en –bedrijven aan de Hoofdweg Noord en Zuid. Effecten van de keerlus zijn: remmen, wachten, draaien, optrekken. Deze effecten hebben nadelige gevolgen voor de akoestiek en luchtkwaliteit. Bij de keerlus komt extra het nadeel van autolichten in de nabij gelegen woningen.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan "Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel". De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt dat niet is aangetoond of beschreven dat er een '100% toename van verkeersbewegingen' ontstaat bij het aanbrengen van rijbaanscheiding en een keerlus. Het nadeel van naar binnen schijnende autolichten optrekkende en afremmende auto's zal flink afnemen, omdat de nu bestaande linksaf bewegingen uit het wegvak zullen verdwijnen.
5.	Reclamant vindt het belangrijk dat onderzoek naar de effecten van gescheiden rijstroken en keerlus op de verkeersbewegingen en vervolgens de gevolgen op doorstroming, luchtkwaliteit, akoestiek en veiligheid auto- en langzaam verkeer, alsnog wordt opgepakt. Tevens verzoekt reclamant te worden betrokken bij dit onderzoek.	In het kader van voorliggende procedure is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld conform SVBP2012. Daarbij is voldaan aan alle voorwaarden tot onderzoek die samenhangen met een dergelijke procedure. Tevens wordt verwezen naar de beantwoording in deze zienswijze onder punt 4.
6.	Onvoldoende lijkt aandacht besteed aan de veiligheid van het vele langzaam verkeer op de parallelwegen met name bij de op-/afritten van hoofdweg naar parallelwegen en waar tussen de hoofdweg en parallelweg nauwelijks breedte is, zoals voor Hoofdweg-Zuid 22a en 64 en Hoofdweg-Noord 51 en 53. Op welke wijze wordt veiligheid gewaarborgd?	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
7.	In het Akoestisch onderzoek is geen separate verantwoording van de effecten/gevolgen van keerlus en extra verkeersbewegingen meegenomen. Verzoek van reclamant is deze effecten in verkeersbewegingen en gevolgen voor de akoestiek alsnog te onderhouden.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt dat meerdere linksaf bewegingen zullen verdwijnen, en dat slechts één keerlus daarvoor in de plaats komt. Het is in het geheel niet te verwachten dat dat tot een extra belasting leidt op de genoemde punten.
8.	In bijlage 3 van het Akoestisch Onderzoek zijn in de tabel de berekende geluidsbelastingen in 2016 en 2028 op de woningen weergegeven. Voor diverse woningen is sprake van een fysieke wijziging aan de weg volgens een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh). Voor de woningen: Hoofdweg-Zuid 64/62, 12 t/m 22, Hoofdweg-Noord 17-19, 21-25 en 51 is dit ook het geval. Echter deze woningen zijn niet met een reconstructie berekend. Reclamant vraagt dit alsnog te berekenen.	In de methodiek van de Wet geluidhinder is er sprake van een reconstructie indien de geluidsbelasting 1 jaar voor aanpassing en 10 jaar na aanpassing van de weg met 1,5 dB of meer toeneemt. Uit bijlage 3 van de rapportage van Arcadis blijkt dat de hiernaast genoemde woningen onderzocht zijn, maar ter plaatse van deze woningen geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
9.	De geluidsbelasting van het verkeer over de bypass van de rotonde is berekend bij een snelheid van 35 km/uur. De ervaring leert dat bij een dergelijke ruime bypass (zonder obstakel) met de maximale snelheid van 50 km/uur zal worden gereden. Vanwege het effect op de geluidsbelasting vraagt reclamant dit in de berekening mee te nemen.	Voor de snelheid op de rotonde is uitgegaan van de representatief te achten snelheid. Voor het effect van afremmen en optrekken is in de modellering een zogenaamde minirotonde ingevoerd. Hierdoor wordt er een toeslag berekend ten gevolge van afremmen en optrekken.

10	De verwachting is dat er door het bestemmingsverkeer van bezoekers Hoofdweg extra bewegingen over de parallelwegen zal ontstaan door hun (sluip)verkeer. Dit leidt tot een hogere geluidsbelasting op de woningen van aanwonenden.	De door reclamant beschreven verwachting kan niet worden herleid uit de bij het bestemmingsplan gevoegde bijlagen. De verwachting is dat vanwege de betere doorstroming op de hoofdrijbaan, er juist minder sprake zal zijn van sluipverkeer. Immers, de functie van de 2*1 hoofdrijbaan met een parallelstructuur wijzigt niet ten opzichte van de functie van de huidige wegindeling. Zo is dat in het voorliggend bestemmingsplan vastgelegd.
11	In het Onderzoek Luchtkwaliteit zijn de effecten/gevolgen van keerlus en gescheiden rijstroken niet meegenomen. Verzoek van reclamant is deze effecten in verkeersbewegingen en gevolgen voor de luchtkwaliteit alsnog te onderzoeken.	De genoemde keerlus en verbreding hebben geen invloed op de uitkomsten van het onderzoek 'luchtkwaliteit'. De berekende waarden blijven onder de wettelijke grenswaarden.
12	Door de keus voor gescheiden rijstroken zullen meer voertuigen gebruik maken van de parallelwegen. Dit geldt voor personen- en vrachtwagens. De parallelwegen zijn als basis niet geschikt voor zwaar verkeer. Vele woningen (onderheid en niet-onderheid) hebben nu reeds ernstige hinder van trillingen en bewegingen van de ondergrond, zowel in verticale als horizontale richting. Op welke wijze worden deze trillingen voorkomen?	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. Technische uitgangspunten maken daar geen onderdeel van uit. Er is geen reden om aan te nemen dat het verkeer op de parallelwegen zal toenemen. De functie van de 2*1 hoofdrijbaan met een parallelstructuur wijzigt niet ten opzichte van de functie van de huidige wegindeling. Zo is dat ook in het voorliggend bestemmingsplan vastgelegd.
13	Uit de Toelichting blijkt dat er nogal wat Flora en Fauna aspecten zijn. Het betreffende rapport en met name de actualisatie van de ecologische QuickScan zit niet bij de gepubliceerde stukken. Verzoek van reclamant is dit alsnog ter beschikking te stellen.	In het kader van voorliggende procedure is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld conform SVBP2012. De verbeelding en de regels vormen het juridisch kader van het ontwerpbestemmingsplan. Deze dienen in samenhang te worden gelezen.
14	De huidige groenvoorziening en grote bomen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit, geluid en zicht. Bij de uitvoering van de plannen verzoekt reclamant volledige compensatie van groenvoorziening en bomen, zodat er geen achteruitgang van de flora en fauna aspecten ten opzichte van de huidige situatie; Wat de bomen betreft pleit reclamant voor plataan of eik met een minimale omtrek van 40 a 50 cm. Beide geven een robuust en verzorgde uitstraling. Nadelen van populier en els zijn dat deze bomen pluizen en ook voor overklast geven bij mensen met hooikoorts; De gemeente heeft zich altijd hard gemaakt een groene gemeente te zijn met groene entrees, waarvan de Hoofdweg een belangrijke is. Reclamant vraagt dat met het plan Hoofdweg de groene uitstraling gehandhaafd blijft; Bestaande leidingstroken mogen geen belemmering vormen bij het aanbrengen van nieuwe bomen en groenvoorzieningen; Op de tekeningen van de gemeente staat in de legenda: aanbrengen laag teelaarde/gras, terwijl in de dwarsdoorsnede een groenvoorziening van circa 1 m hoogte worden aangegeven. Dit geeft voor reclamant onduidelijkheid; In de Toelichting pag. 26 onder 3.6.3 Conclusies ten aanzien van het plan staat: In paragraaf 1.5 blijkt welke bomen worden gekapt, worden gehandhaafd en waar en welke nieuwe bomen er worden geplant. Echter in paragraaf 1.5 wordt dit niet beschreven. Reclamant dit alsnog te omschrijven zodat hij dit kan beoordelen.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Bovendien maken technische uitgangspunten daar geen onderdeel van uit. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen. De verbeelding en de regels vormen het juridisch kader van het ontwerpbestemmingsplan. Deze dienen in samenhang te worden gelezen. De verbeelding is conform SVBP2012 opgesteld. In de regels is in artikel 3.3.3. een voorwaardelijke verplichting opgenomen omtrent de wijze van uitvoeren van het plan, waarbij de hoeveelheid groen is gewaarborgd.
15	Op tekening bestemmingsplan Hoofdweg van datum 26-7-2016 is voor de parallelwegen aangegeven Enkelbestemmingen Verkeer-Verblijfsgebied. In de regels van deze bestemming wordt beschreven: a. wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie. Dit beschrijft onvolledig het gebruik van de parallelwegen, omdat autoverkeer zich verplaatst van de afritten van 2x1 rijstroken naar de	In het kader van voorliggende procedure is het ontwerpbestemmingsplan opgesteld conform SVBP2012. De beschrijvingen van functies en bestemmingen zijn opgesteld conform de definities die daarvoor gelden. De verplaatsing die door reclamant beschreven wordt zijn precies die, welke omvat worden met de term 'verblijfsgebied'.

	woningen/bedrijven aan de Hoofdweg Noord en –Zuid en v.v.	
16	Groenvoorzieningen worden in de Regels in hoofdstuk 2 onder artikel 3 Verkeer vermeld. Echter er wordt geen specificatie gemeld op welke wijze de huidige groenvoorzieningen inclusief bomen worden gewaarborgd. Zie ook Toelichting pag. 8. De groen- en watervoorzieningen zijn derhalve rechtstreeks binnen deze bestemmingen geregeld. Dit maakt de bestemmingsbeschrijving van de groenvoorzieningen (inclusief bomen) ondoorzichtig. Reclamant vraagt daarom een duidelijke beschrijving, waarin de kwaliteit en aantallen van groen/bomen gewaarborgd is.	De verbeelding en de regels vormen het juridisch kader van het ontwerpbestemmingsplan. Deze dienen in samenhang te worden gelezen. De verbeelding is conform SVBP2012 opgesteld. In de regels is in artikel 3.3.3. een voorwaardelijke verplichting opgenomen omtrent de wijze van uitvoeren van het plan, waarbij de hoeveelheid groen is gewaarborgd.
17	In de Toelichting pag. 9 staat: Aan de zuidkant is de inrit er hoogte van nr 64 bepalend in verband met het in- en uitrijden van vrachtverkeer. Hier lijkt rekening gehouden met een extreem transportmiddel en leidt tot een inritbreedte van circa 32 m, terwijl voor het normale vrachtverkeer (trekker met 3-assen-oplegger) de huidige breedte van circa 10-12 m (vergelijkbaar met de andere op-/afritten) voldoende is.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Bovendien maken technische uitgangspunten daar geen onderdeel van uit. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
18	In de Toelichting pag. 10 staat: bij berm tussen de Hoofdweg en parallelwegen ...gebaseerd op de minimale afmeting die nodig is om een voertuig veilig op te stellen. In het DO is de berm minimaal 6 m. Voor personenauto's (lengte tot 5 m) pleit reclamant voor minimale opstellengte van 7 m.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Bovendien maken technische uitgangspunten daar geen onderdeel van uit. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
19	De eigenaren van woningen aan Hoofdweg-Noord 17-25 willen het parkeren van hun auto's direct voor hun woningen behouden. Dit om te voorkomen dat autoverkeer op circa 2 m langs hun woning rijdt (trillingen, inkijk, e.d.). Een deel van de strook met grasbetontegels kan dan worden gebruikt om de parallelweg iets te verbreden.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Bovendien maken technische uitgangspunten daar geen onderdeel van uit. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
20	Nu loopt het regenwater vanaf de rijstroken in de berm naar een greppel waar pvc-buizen liggen onder de parallelweg door naar de sloot. Het verontreinigde water komt dus in het oppervlaktewater en de particulier heeft verontreinigde bagger in zijn sloot waar hij verantwoordelijk voor is. Hoe wordt dit probleem opgelost?	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Bovendien maken technische uitgangspunten daar geen onderdeel van uit. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
21	De rammelstrook voor Hoofdweg-Zuid 64 en Hoofdweg 288 (Capelle aan den IJssel) hoeft slechts mee te lopen met de kerende beweging van auto's in de keerlus en kan derhalve aanzienlijk verkort en versmalt worden. In de vrijkomende ruimte kan groen en bomen worden geplant.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Bovendien maken technische uitgangspunten daar geen onderdeel van uit. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
22	Gezien de diverse nadelige effecten en gevolgen voor de bewoners wonend en bedrijven gevestigd aan de Hoofdweg Noord en Zuid zullen de schaden ten gevolge van dit plan laten vaststellen.	Het verzoek tot planschade/nadeelcompensatie betreft een aparte procedure die los van voorliggende procedure gevoerd dient te worden. Nadere informatie omtrent deze procedure is te vinden op de site van de gemeente onder de button [in Zuidplas/bouwen/planschade].
23	Mogelijk horen enkele van genoemde punten/onderwerpen volgens de 'procedure' niet in een zienswijze. Reclamant vindt het echter belangrijk deze punten onder de aandacht van de gemeente te brengen, zodat deze worden meegenomen in verdere detaillering van het wegontwerp en/of in de uitvoeringsfase. Graag houdt reclamant contact met de raad, het college en ambtenaren om de onderwerpen te bespreken.	Zoals in de reactie door reclamant reeds is aangegeven ziet deze reactie niet op het in deze procedure ter discussie staand ontwerpbestemmingsplan. Het verzoek van reclamant zal, voor zover mogelijk en de besluitvorming omtrent de uitvoering hier nog ruimte voor biedt, zeker ter harte en in overweging worden genomen.
CONCLUSIE		
1. De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.		

2.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
4.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
5.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
6.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
7.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
8.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
9.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
10.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
11.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
12.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
13.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
14.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
15.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
16.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
17.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
18.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
19.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
20.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
21.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
22.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
23.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R9 – Particulier		I17.000600	1 februari 2017	1 februari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Reclamant sluit zich aan bij de zienswijzen zoals deze zijn ingediend door de 'Belangenvereniging Hoofdweg Nieuwerkerk aan den IJssel'. Deze zienswijzen dienen hier als ingevoegd te worden beschouwd.		Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar R8 alwaar op elk onderdeel van de zienswijze nader wordt ingegaan.	
2.	Effecten van de gescheiden rijstroken en keerlus zijn o.a. een toename van 100% van de verkeersbewegingen op de Hoofdweg/parallelwegen van/naar de woningen en bedrijven aan de Hoofdweg Noord en Zuid. Effecten van de keerlus zijn: remmen, wachten, draaien, optrekken. Deze effecten hebben nadelige gevolgen voor de akoestiek en luchtkwaliteit. Bij de keerlus komt extra het nadeel van autolichten in de nabij gelegen woningen.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt dat niet is aangetoond of beschreven dat er een '100% toename van verkeersbewegingen' ontstaat bij het aanbrengen van rijbaanscheiding en een keerlus. Het nadeel van naar binnen schijnende autolichten optrekkende en afremmende auto's zal flink afnemen, omdat de nu bestaande linksaf bewegingen uit	

		het wegvak zullen verdwijnen.
3.	Onvoldoende lijkt aandacht besteed aan de veiligheid van het vele langzaam verkeer op de parallelwegen met name bij op-/afritten van hoofdweg naar parallelwegen en waar tussen de hoofdweg en parallelweg nauwelijks breedte is, zoals voor Hoofdweg-Zuid 22a en 64 en Hoofdweg-Noord 51 en 53. Op welke wijze wordt de veiligheid gewaarborgd?	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
4.	Door de keus voor gescheiden rijstroken zullen meer voertuigen gebruik maken van de parallelwegen. Dit geldt voor personen- en vrachtwagens. De parallelwegen zijn als basis niet geschikt voor zwaar verkeer. Vele woningen (onderheid en niet-onderheid) hebben nu reeds ernstige hinder van trillingen en bewegingen van de ondergrond, zowel in verticale als horizontale richting. Op welke wijze worden deze trillingen voorkomen?	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. Technische uitgangspunten maken daar geen onderdeel van uit. Er is geen reden om aan te nemen dat het verkeer op de parallelwegen zal toenemen. De functie van de 2*1 hoofdrijbaan met een parallelstructuur wijzigt niet ten opzichte van de functie van de huidige wegindeling. Zo is dat ook in het voorliggend bestemmingsplan vastgelegd.
5.	In de Toelichting pag. 9 staat: ...Aan de zuidkant is de inrit ter hoogte van nr 64 bepalend in verband met het in- en uitrijden van vrachtverkeer. Hier lijkt rekening gehouden met een extreem transportmiddel en leidt tot een inritbreedte van circa 32 meter, terwijl voor het normale vrachtverkeer (trekker met 3-assen-oplegger) de huidige breedte van circa 10-12 meter (vergelijkbaar met de andere op-/afritten) voldoende is.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Bovendien maken technische uitgangspunten daar geen onderdeel van uit. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
6.	In de Toelichting pas. 10 staat: Bij berm tussen de Hoofdweg en parallelwegen ... gebaseerd op de minimale afmetingen die nodig zijn voor een voertuig veilig op te stellen. In het DO is de berm minimaal 6 m. Voor personenauto's (lengte tot 5 m) pleit reclamant voor een minimale opstellengte van 7 m.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Bovendien maken technische uitgangspunten daar geen onderdeel van uit. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
7.	De rammelstrook voor Hoofdweg-Zuid 64 en Hoofdweg 288 (Capelle aan den IJssel) hoeft slechts mee te lopen met de kerende beweging van auto's in de keerlus en kan derhalve aanzienlijk verkort en versmald worden. In de vrijkomende ruimte kan groen en bomen worden geplant.	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Bovendien maken technische uitgangspunten daar geen onderdeel van uit. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
8.	In het persoonlijk gesprek met wethouder Muller zijn verschillende verzoeken gedaan: - Voor behoud van de huidige op-/afritten met behoud van de breedte (circa 10 m). De wethouder heeft toegezegd dit te beoordelen, echter in het definitieve wegontwerp is nog steeds een breedte van circa 32 m getekend; - Effecten van de keerlus (licht, geluid, fijnstof) te beoordelen. Echter in het verkeersrapport is de keerlus (met remmen, wachten, optrekken en extra heen- en weer verkeersbewegingen) niet meegenomen en dientengevolge ook niet de effecten in de onderzoeken, zoals akoestisch en geluid; - Het sparen van groen en bomen. De wethouder heeft toegezegd dit te beoordelen, echter op definitief wegontwerp zijn uitsluitend locaties met indicatie boom aangegeven. Dit zijn allemaal nieuwe boomlocaties. Nergens zijn bestaande ingetekend. Op welke wijze worden groen en bomen gecompenseerd of verbeterd?	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen. Opgemerkt wordt dat meerdere linksaf bewegingen zullen verdwijnen, en dat slechts één keerlus daarvoor in de plaats komt. Het is in het geheel niet te verwachten dat dat tot een extra belasting leidt op de genoemde punten. De verbeelding en de regels vormen het juridisch kader van het ontwerpbestemmingsplan. Deze dienen in samenhang te worden gelezen. De verbeelding is conform SVBP2012 opgesteld. In de regels is in artikel 3.3.3. een voorwaardelijke verplichting opgenomen omtrent de wijze van uitvoeren van het plan, waarbij de hoeveelheid groen is gewaarborgd.
9.	Gezien de diverse nadelige effecten en gevolgen voor de bewoners wonend en bedrijven gevestigd aan de Hoofdweg-Noord en Zuid zal de schade ten gevolge van dit plan worden vastgesteld.	Het verzoek tot planschade/nadeelcompensatie betreft een aparte procedure die los van voorliggende procedure gevoerd dient te worden. Nadere informatie omtrent deze procedure is te vinden op de site van de gemeente onder de button [/in Zuidplas/bouwen/planschade].

10	Mogelijk horen enkele van genoemde punten/onderwerpen volgens de 'procedure' niet in een zienswijze. Reclamant vindt het echter belangrijk deze punten onder de aandacht te brengen, zodat deze worden meegenomen in de verdere detaillering van het wegontwerp en/of in de uitvoeringsfase. Graag houdt reclamant contact met de raad, het college en de ambtenaren ten aanzien van dit onderwerp.	Zoals in de reactie door reclamant reeds is aangegeven ziet deze reactie niet op het in deze procedure ter discussie staand ontwerpbestemmingsplan. Het verzoek van reclamant zal, voor zover mogelijk en de besluitvorming omtrent de uitvoering hier nog ruimte voor biedt, zeker ter harte en in overweging worden genomen.
CONCLUSIE		
1.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
4.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
5.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
6.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
7.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
8.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
9.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
10.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R10 – Autohandel J.C. Snoei, Hoofdweg Zuid 64 C, 2912 EE Nieuwerkerk aan den IJssel		I17.000602	1 februari 2017	1 februari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Reclamant wil graag onder de aandacht brengen dat er een nieuwe verkeerswijziging gaat plaats vinden op de Hoofdweg en deze is volgens reclamant niet meegenomen in de besluitvorming. Deze wijziging is vanaf het eerste moment niet uitgerekend voor verkeersoverlast qua fijnstof uitstoot of geluidsbepalingen. Capelle a/d IJssel gaat niet op de grens bij de Akerleilaan een kruispunt met stoplichten aanleggen. Reclamant attendeert hierop omdat de doorstroom hierdoor niet beter zal worden.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.	
2.	De verkeerslus leidt tot meer verkeershandelingen voor de bewoners woonachtig aan de Hoofdweg. Het milieu zal hierdoor zwaarder belast worden.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Opgemerkt wordt dat er geen causaal verband kan worden aangetoond tussen het aanbrengen van een keerlus en mogelijk extra verkeersbewegingen op dit wegvak van de Hoofdweg.	
3.	Vanuit reclamant is reeds eerder aangegeven dat het beter is om gebruik te maken van havens voor afslaand verkeer op de Hoofdweg. Op deze manier blijft de doorstroming vanuit Nieuwerkerk aan den IJssel en Capelle aan den IJssel gewoon en veilig. De op- en afritten kunnen dan gewoon blijven bestaan en er komen dan ook geen extra verkeershandelingen op de weg. De verkeerslus kan dan gewoon vervallen. Bovendien is het voor de verkeersveiligheid beter en de gemeente heeft zich aan de afspraak		Voorliggende procedure ziet op de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.	

	gehouden om de doorstroming op de Hoofdweg aan te pakken.	
4.	Reeds eerder in de procedure heeft reclamant oplossingen aangedragen. Hier kon niets mee gedaan worden terwijl de ideeën juist zorgden voor een veiligere, simpelere en goedkopere oplossing. Nu blijkt dat er wel mogelijkheden zijn voor aanpassingen in het ontwerp. Als onze gemeente zelf de keuze mag maken voor een oplossing waarop dan niet de veilige weg?	Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel'. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.
5.	Gezien de diverse nadelige effecten en gevolgen voor het bedrijf van appellant zal hij de schade ten gevolge van dit plan laten vaststellen.	Het verzoek tot planschade of nadeelcompensatie betreft een aparte procedure die los van voorliggende procedure gevoerd dient te worden. Nadere informatie omtrent deze procedure is te vinden op de site van de gemeente onder de button "in Zuidplas/bouwen/planschade".
CONCLUSIE		
1.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
2.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
3.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
4.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	
5.	De reactie leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.	

Nummer	Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R11 – Particulier	I17.000616	1 februari 2017	2 februari 2017
CONCLUSIE			
Het ontwerpbestemmingsplan "Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel" heeft vanaf 22 december 2016 tot en met 1 februari 2017 ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van ter inzage legging is het mogelijk om zienswijzen in te dienen. Reclamant heeft zijn zienswijzen tegen genoemd ontwerpbestemmingsplan aan de balie van het gemeentehuis afgegeven op 2 februari 2017. De Algemene wet bestuursrecht bepaalt in artikel 6:9 dat een bezwaarschrift (lees zienswijzen) tijdig is ingediend indien het voor het einde van de ter inzage termijn is ontvangen. In dit geval is de zienswijze door reclamant afgegeven aan de balie van het gemeentehuis op 2 februari 2017, na het einde van de ter inzage termijn. Op grond van het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht dient geconcludeerd te worden dat de zienswijze te laat is ingediend en derhalve niet – ontvankelijk dient te worden verklaard. Deze niet – ontvankelijk verklaring leidt ertoe dat niet nader zal worden ingegaan op de door reclamant ingediende zienswijze. Ter aanvulling wordt opgemerkt dat de zienswijzen van reclamant overeenkomstig de zienswijzen van de Belangenvereniging "Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel" zijn.			

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R12 – Jan Cardan BV, Hoofdweg Zuid 64D, 2912 EE Nieuwerkerk aan den IJssel		I17.000617	1 februari 2017	1 februari 2017
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	De keerlus/rammelstrook ter hoogte van nummer 64 is onmogelijk om hier met een vrachtwagen te keren en zodoende linksaf het terrein van reclamant op te gaan. Ook is het niet mogelijk om het terrein van reclamant te verlaten daar er tussen de 2 rijstroken een rijbaan scheiding komt (ook in de huidige situatie bij rechts afstaan maakt reclamant gebruik van de rijstrook van het tegemoetkomend verkeer). Hoe moet reclamant zijn bedrijf uitoefenen als hij niet bereikbaar is voor klanten en leveranciers. Reclamant verzoekt om bij de uitvoering rekening te houden met het bereikbaar blijven van zijn terrein/bedrijf.		Voorliggende procedure ziet op de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan ‘Hoofdweg, Nieuwerkerk aan den IJssel’. De zienswijze van reclamant ziet echter op het definitieve ontwerp voor de Hoofdweg. Het definitieve ontwerp is op 23 augustus 2016 door het college van B&W vastgesteld na een integrale afweging van onderzoeksresultaten en voor- en tegenargumenten, en staat in deze procedure niet meer ter discussie. In het kader van voorliggende procedure wordt deze reactie dan ook voor kennisgeving aangenomen.	
2.	Eventuele planschade voortvloeiend uit herinrichting Hoofdweg zal reclamant indienen.		Het verzoek tot planschade of nadeelcompensatie betreft een aparte procedure die los van voorliggende procedure gevoerd dient te worden. Nadere informatie omtrent deze procedure is te vinden op de site van de gemeente onder de button “in Zuidplas/bouwen/planschade”.	
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.				

1. NOTA VAN WIJZIGING

De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Ambtshalve aanpassingen van het bestemmingsplan

Ambtshalve zijn er zeer kleine wijzigingen doorgevoerd om de leesbaarheid van het plan te verbeteren. Deze leiden echter niet tot een wijziging van het plan.

Naar aanleiding van de behandeling in de programmacommissie Ruimtelijke Plannen van 31 mei 2017 wordt nog het volgende aangepast:

Verbeelding:

- het verduidelijken van de GBKN (ondergrond onder de verbeelding) en de wijze waarop de verbeelding gelezen moet worden.

Regels:

In artikel 3.3.3 komen de woorden “als bijlage 2 bij de toelichting van” te vervallen.