

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN WIJZIGING

NOTA VAN BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN EN WIJZIGING “MOERKAPELLE-OOST FASE 2”

**ZIENSWIJZEN EN OVERLEGREACTIES OP HET
ONTWERPUITWERKINGSPLAN “MOERKAPELLE-OOST
FASE2”**

GEMEENTE ZUIDPLAS

Zuidplas, 21 oktober 2015

1. INLEIDING

In deze Nota van Beantwoording en Wijziging zijn de samenvattingen van de op het ontwerpuitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost fase 2” ingediende zienswijzen en overlegreacties opgenomen.

Het ontwerpuitwerkingsplan “Moerkapelle-Oost fase 2” heeft vanaf 30 juli 2015 tot en met 9 september 2015 ter inzage gelegen.

Gedurende deze periode is een ieder de gelegenheid geboden om mondeling danwel schriftelijk zienswijzen in te dienen. Het plan is in genoemde termijn zowel digitaal als in papieren versie te raadplegen geweest.

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is het ontwerpwerkingsplan tevens digitaal aan diverse instanties ter kennis gesteld met het verzoek om binnen voornoemde termijn op de inhoud van het ontwerpuitwerkingsplan te reageren.

In de Nota van Beantwoording zijn de ingekomen zienswijzen opgenomen. Iedere reclamant heeft een nummer gekregen om de zienswijzen te kunnen onderscheiden. In paragraaf 1.1 wordt per zienswijze verwezen naar het toegekende nummer. In het overzicht is de inhoud van de zienswijze en de reactie van gemeentewege hierop opgenomen.

Per reclamant zijn opgenomen

- nummer zienswijze van de reclamant
- datum van indiening en datum van ontvangst

- een samenvatting van de zienswijze (om de zienswijze te kunnen onderscheiden heeft elke (deel)reactie een cijfer gekregen)
- per zienswijze is de reactie van gemeentewege hierop opgenomen
- in de conclusie is per zienswijze aangegeven of de reactie leidt tot wijziging van het uitwerkingsplan.

Ten aanzien van de ingediende zienswijzen wordt in artikel 3:16 lid 3 Algemene wet bestuursrecht (Awb) bepaald welke zienswijzen tijdig zijn ingediend. Hieruit kan opgemaakt worden dat alle ingediende zienswijzen ontvankelijk zijn.

Binnen de genoemde termijn van ter inzage legging zijn er geen overlegreacties binnen gekomen en twee zienswijzen.

Met betrekking tot de ingediende zienswijzen wordt de opmerking gemaakt dat die onderdelen van de ingediende zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, wel bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn dus in hun geheel beoordeeld.

Daar waar de zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen zijn deze ook opgenomen in het laatste deel van deze nota: de Nota van wijziging. Dit laatste deel is gesplitst in de onderdelen: plantoelichting, regels en verbeelding.

1.1 Overzicht indieners zienswijzen

NUMMER	BLZ.
R1 – particulier	6
R2 – particulier	7

2. NOTA VAN BEANTWOORDING

2.1 Reacties ingediende zienswijzen

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R1		I15.004103	13 augustus 2015	14 augustus 2015
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1.	Appellant geeft aan op 10 augustus 2012 een zienswijze te hebben ingediend op ontwerp bestemmingsplan ‘Tweemanspolder en polder de Wilde Veenen’, welk plan de basis is voor het uitwerkingsplan voor de Jonge Veenen.		Deze ingediende zienswijze staat los van onderhavige procedure. Het Uitwerkingsplan Moerkapelle-Oost fase 2 is een uitwerking van bestemmingsplan Zuidplas-Noord (2009)	
2.	Appellant geeft aan dat de voorziene woningbouw zijn woongenot zal verstoren. Appellant overweegt de economische schade op de gemeente te verhalen in de vorm van planschade.		Appellant heeft de mogelijkheid tot het indienen van een planschade verzoek. Dit betreft een separate procedure waarvoor appellant een apart formulier kan downloaden via de gemeentelijke website. Onder de buton “Wonen en Leefomgeving” is een kopje opgenomen omtrent planschade. Onder dit kopje is nadere informatie dienaangaande terug te vinden.	
3.	Appellant geeft aan dat ‘s avonds en ‘s nachts ernstig overlast kan ontstaan door inschijnend autolicht vanaf de woonstraten		Er is bij de ontwikkeling van De Jonge Veenen rekening gehouden met de bestaande woningbouw. Mede om deze reden is er gekozen voor een opzet met zogenaamde ‘groene inprikkers’. Eén van deze inprikkers is gelegen tussen de bestaande bebouwing en de nieuwbouw en bestaat uit een watergang in combinatie met openbaar groen. Door deze openbare groenstructuur is de afstand van de achtergevel van appellant tot aan de woonstraat circa 32 meter. Bij een dergelijke afstand in combinatie met de groene inrichting van de openbare groenstrook is het effect van eventueel inschijnend autolicht verwaarloosbaar.	
CONCLUSIE				
1. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.				
2. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.				
3. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.				

Nummer		Nummer gemeente	Datum indiening	Datum binnenkomst gemeente
R2		E15.002348	5 september 2015	5 september 2015
VERKORTE WEERGAVE REACTIE			REACTIE VAN GEMEENTE	
1	De invoer van het akoestisch onderzoek is niet inzichtelijk gemaakt. De invoerfragmenten die zijn weergegeven geven een incompleet beeld. Zo is niet herleidbaar welke wegen in het plangebied precies wel of juist niet zijn ingevoerd en welke verkeersintensiteiten bij welk exact wegvak horen, op welke wijze het verkeer van de scholen (Kiss & Ride) en de sportparken is meegenomen		In bijlage II van het akoestisch onderzoek is inzichtelijk gemaakt welke wegen zijn meegenomen in het onderzoek en met welke intensiteit. Het verkeer van de toekomstige Brede School en de sportparken maken onderdeel uit van de totale verkeersintensiteit maar dit was niet gespecificeerd. Deze specificatie zal worden toegevoegd aan het onderzoek.	
2	Er is geen inzicht verschaft in de positionering van rekenpunten of andere invoerparameters van het akoestisch rekenmodel. Ook de uitkomsten van het rekenmodel zijn niet opgenomen.		In het onderzoek is voor de nieuwbouw, net als bij fase 1 uitgegaan van vrije veld contouren, waarmee geen rekenpunten zijn gehanteerd. Voor de berekening van de geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen buiten het plangebied van De Jonge Veenen zijn wel rekenpunten opgenomen in het rekenmodel. De ligging van de rekenpunten en de resultaten van de berekening zijn weergegeven in figuur 3 van het akoestisch rapport. Aanvullend worden plots opgenomen van o.a. de aangehouden bodemgebieden, bouwhoogtes, informatie standaard bodemfactor en rekenhoogtes.	
3	Het is niet na te gaan of de berekeningen voldoen aan het gestelde in het RMG 2012 en het onderzoek is niet dekkend voor de gehele ontwikkeling van de Jonge Veenen.		Het onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II van bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, zoals ook beschreven in het rapport. Het onderzoek is uitgevoerd ten behoeve van uitwerkingsplan fase 2. Voor de verkeersintensiteiten is, net als bij fase 1, rekening gehouden met een geheel ingevulde wijk (na realisatie van alle drie de fases).	
4	De modellering is onvolledig en onjuist omdat is uitgegaan van een berekening middels vrije veld contouren, dat wil zeggen dat er geen rekening is gehouden met de aanwezigheid van bebouwing in het plan De Jonge Veenen wat leidt tot een essentiële onderschatting van de akoestische resultaten. Verschillende akoestische onderzoeken voor zowel fase 1 als fase 2 laten zien dat de maatgevende uitkomsten zich voordoen langs de belangrijke wegen in het plangebied en daarmee op de eerstelijnsbebouwing langs deze wegen. De akoestische belasting van de eerstelijnsbebouwing mag niet alleen worden bepaald door een directe aanstraling vanuit de bron (de wegen); er moet ook rekening worden gehouden met reflectie van de harde oppervlakken van de weg (het wegdek) en langs de weg (de bebouwing). Door geen rekening te houden met de bebouwing is de gevelbelasting van de eerstelijnsbebouwing hoger dan nu wordt aangegeven in het akoestisch onderzoek. Door de bebouwing niet in te voeren kunnen ook geen specifieke rekenpunten worden gemarkeerd, zodat evenmin maatgevende rekenpunten kunnen worden bepaald.		In het plangebied zijn 6 deelgebieden opgenomen die elk als een woonvlak zijn bestemd. Deze woonvlakken zijn opgenomen in de verbeelding van het bestemmingsplan. De exacte locaties van de nieuw te bouwen woningen zijn daarmee niet definitief vastgelegd. Daarom is de geluidsbelasting, net als bij fase 1, berekend middels vrije veld contouren. Bij de beoordeling van de vrije veld contouren is getoetst op de rand van de woonvlakken. De vrije veld contouren geven een worst case benadering; de afschermende werking van de bebouwing is niet meegenomen wat achter deze bebouwing een verlaging zal opleveren van ca. 10 dB. Ook de reflecties van bebouwing worden niet meegenomen in een vrije veld berekening. Volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 wordt de geluidsbelasting bepaald met een enkelvoudige reflectie. Aangezien de geprojecteerde woningen aan de Koningsspil (fase 1) niet uit een aaneengesloten woonblok bestaat maar uit meerdere twee-onder-een-kap woningen is het effect op de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen in fase 2 beperkt (naar schatting 1 dB). Ook de reflectie die optreedt vanwege de geplande woningen in fase 2 zal hooguit 1 dB verhoging opleveren ter plaatse van fase 1. Zoals aangegeven is ook in fase 1 gerekend met een worst-case scenario. De kwaliteit van het woon- en leefklimaat dat in fase 1 is berekend, zal door de invoer van bebouwing van fase 2 dus niet negatief worden beïnvloed. In de berekening is uitgegaan van een hard oppervlakte van wegen, zie bijlage 1 invoergegevens.	
5	In het plangebied van de Jonge Veenen zijn alleen de Koningsspil en de noordelijk gelegen en oost-west georiënteerde woonstraat in het model ingevoerd. De overige straten van zowel fase 1, fase 2 als fase 3 zijn niet ingevoerd en aangenomen mag worden dat de verkeersintensiteiten ook niet op de aanwezigheid van deze andere straten zijn afgestemd. Hierdoor komt de invoer niet overeen met de werkelijke situatie		De lokale weg in fase 1 heeft akoestisch gezien geen relevante geluidsbijdrage ter plaatse van plangebied fase 2, vanwege de afschermende werking van de woningen van fase 1 en de grote afstand van deze weg tot fase 2. De overige straten in fase 2 zijn ondergeschikt aan de ingevoerde wegen. Die zijn niet meegenomen in de berekening van de geluidsbelasting, omdat deze weg ondergeschikt is aan de ingevoerde wegen zodat deze weg niet bepalend is bij de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening De definitieve ligging van de wegen in fase	

	en vindt een onderschatting plaats van de werkelijke geluidbelasting op maatgevende woningen.	3 is nog niet bekend. In het akoestisch onderzoek zijn desondanks voor fase 3 enkele wegen ingevoerd. Dit zijn de wegen die in verbinding staan met fase 2 (zie figuur I.1 van bijlage 1 van het gewijzigde akoestisch rapport).
6	Als gevolg van de gekozen invoerbepkeringen worden effecten op kruisingen ten gevolge van afremmend en optrekkend verkeer niet meegenomen.	Het effect van afremmend en optrekkend verkeer is niet meegenomen. Dit leidt ter plaatse van de kruisingen tot een geluidsverhoging van hooguit ca. 1 dB (vanwege de lage snelheden; 30 km/u wegen). Dit heeft geen gevolgen op de conclusie voor een goede ruimtelijke ordening i.v.m. met de grootte van de klassen zoals deze gehanteerd worden (nl. klassen van 5 dB). Omdat de geluidsbelasting niet getoetst hoeft te worden aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder (omdat in het plangebied alleen 30 km/uur wegen worden gerealiseerd) zijn kruispuntencorrecties niet meegenomen in het onderzoek.
7	Het is maar de vraag of het terecht is om de Koningsspil als 30 km weg aan te merken, omdat gezien de breedte (6 meter), de rechte structuur en het ontbreken van snelheid remmende voorzieningen de werkelijke snelheid hoger zal liggen. De opzet en inrichting van deze weg nodigt uit tot snelheden van 50 km/uur en wellicht ook hoger.	De gedetailleerde inrichting van de openbare ruimte is geen onderdeel van het stedenbouwkundig plan en het uitwerkingsplan. Dit wordt verder uitgewerkt in het inrichtingsplan voor de openbare ruimte conform de gemeentelijke Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR). De wegen in De Jonge Veenen worden aangelegd als 30 km/uur wegen en ook als zodanig ingericht met bijbehorende snelheidbeperkende maatregelen. Of er, op een als 30 km/uur ingerichte, weg te hard gereden wordt is een handhavingsskwestie en geen planologische. In de ASVV (tevens opgenomen in de LIOR) staat beschreven dat voor een erftoegangsweg de wegbreedte voor een ideaal profiel 5,80 meter is (gebaseerd op tweerichtingsverkeer voor auto en fiets). De wegbreedte van ca. 6 meter voldoet daarmee aan het ideale profiel.
8	Niet is onderbouwd dat de gehanteerde rekenhoogte van 5 meter de maatgevende hoogte betreft. Voor de akoestische onderzoeken van bestaande woningen net buiten het plangebied is een rekenhoogte van zowel 1,5 als 4,5 meter aangehouden, hetgeen gezien de gemiddelde verdiepingshoogte van de begane grond en 1e verdieping veel logischer lijkt.	De geluidsbelasting zoals die gepresenteerd is in figuur 3 van het akoestisch onderzoek van 9 juli 2015, is bepaald op een hoogte van 5 meter (1e verdieping niveau). De geluidsbelasting op deze hoogte ligt wat hoger dan op 1,5 meter (begane grond niveau). In het gewijzigde akoestisch onderzoek van 22 oktober 2015 is tevens de geluidsbelasting op 1,5 meter weergegeven. Daaruit wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting op 5 meter hoger is dan op 1,5 meter. Daarmee is in het eerder onderzoek een worst case situatie onderzocht.
9	Het onderzoek geeft een aantoonbare onderschatting van de werkelijk optredende akoestische gevelbelasting op maatgevende geluidgevoelige objecten (woningen) en is daarmee incompleet en onzorgvuldig. Het is onmogelijk op basis van dit akoestische onderzoek een zorgvuldige conclusie te trekken of er al dan niet sprake is van een goede ruimtelijke ordening, hetgeen een vereiste is in een procedure Wro.	Het onderzoek is uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II van bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Door de gekozen methode van berekening middels vrije veld contouren is een worst case benadering uitgevoerd binnen het plangebied (zie reactie bij nr. 4). Tevens is bij de aangehouden intensiteiten in eerste instantie uitgegaan dat al het verkeer in westelijke richting wordt afgewikkeld. Dat zal in praktijk niet zo zijn omdat er bij de realisatie van fase 3 ook een aansluiting komt op de Middelweg. De gehanteerde intensiteiten geven daarmee een overschatting. De berekende geluidsbelasting is ter plaatse van fase 2 ten hoogste 58 dB. De kwaliteit van het woon- en leefklimaat van de nieuw te bouwen woningen in fase 2 is daarmee beoordeeld als matig tot goed. De woningen van appellanten zijn gelegen in de Jonge Veenen fase 1. Ook voor dit Uitwerkingsplan is akoestisch onderzoek uitgevoerd middels vrije veld contouren. In dit onderzoek is uitgegaan van de eindsituatie (500 woningen), asfalt en dat het totaal aan 2700 mvt/etm zou worden afgevoerd via de Koningsspil naar de Zuidplasstraat. Binnen dat worst-case uitgangspunt is geconstateerd dat de woningen van appellanten een geluidsbelasting kennen van 53-58 dB. Het uitwerkingsplan voor fase 1 van de Jonge Veenen is onherroepelijk. In fase 2 zijn de gegevens herijkt op basis van het nieuwe plan. Zo wordt er in fase 2 gerekend met een totaal van

		3000 mvt/etm in de eindsituatie (500 woningen). Dit is inclusief de verkeersbewegingen die behoren bij de in het gebied gelegen sportvoorzieningen en toekomstige Brede School. Ook worden de verkeersbewegingen over meerdere straten afgewikkeld en niet, zo als in het akoestisch onderzoek van fase 1, enkel via Koningsspil en Zuidplasstraat. Wel is er in fase 2 uitgegaan van klinkerbestrating in plaats van asfalt. Op basis van de nieuwe verdeling van de autobewegingen en de uitvoering van de weg in klinkerbestrating blijft de geluidsbelasting voor de woningen van appellanten binnen de eerder geprojecteerde range van 53-58 dB. Aanvullend wordt in figuur 4 van het akoestisch rapport de berekende geluidsbelasting t.p.v. fase 1 voor de woningen aan de Koningsspil gepresenteerd (incl. invoer van bebouwing). Hierbij wordt aangetoond dat de geluidsbelasting t.p.v. deze woningen niet toe is genomen t.o.v. wat bij fase 1 is berekend. Het woon- en leefklimaat is met de gemaakte uitgangspunten daarmee niet verslechtert.
10	De akoestische berekening voor fase 1 gaat er vanuit dat de ontsluitingsweg in het plan voorzien is van een referentiewegdek. In praktijk betekent dit een asfaltverharding (DAB) met een gemiddelde geluidproductie. In de uitwerking van fase 2 wordt deze keuze zonder verdere toelichting gewijzigd in een elementenverharding (bss in keperverband). Standaard elementenverhardingen hebben een veel hogere geluidproductie dan DAB. Het verschil kan zomaar oplopen tot 3 à 5 dB, hetgeen een verdubbeling tot een verviervoudiging van de geluidbeleving inhoudt.	Bij de akoestische berekening voor fase 1 is er inderdaad van uitgegaan dat de Koningsspil wordt voorzien van DAB. In het onderzoek voor fase 2 is uitgegaan van elementenverharding in keperverband. Dit laatste is conform de LIOR waarin is opgenomen dat de 30 km/uur wegen worden uitgevoerd in klinkerbestrating. Het onderzoek voor fase 2 laat zien dat de geluidsbelasting voor de woningen van appellanten op basis van de vrije veld contouren ook met toepassing van klinkerbestrating is gelegen in de range 53-58 dB (figuur 2 akoestisch onderzoek). Dit komt omdat in fase 1 het worst case-scenario is gehanteerd waarbij het totaal aan 2700 mvt/etm voor de gehele ontwikkeling (fase 1+2+3) zou worden afgevoerd via de Koningsspil naar de Zuidplasstraat. Aanvullend wordt in figuur 4 van het akoestisch rapport de berekende geluidsbelasting t.p.v. fase 1 gepresenteerd (incl. invoer van bebouwing). Hierbij wordt aangetoond dat de geluidsbelasting t.p.v. fase 1 niet toe is genomen t.o.v. wat in fase 1 is berekend.
11	Het effect van deze keuze is terug te vinden in de uitkomsten van het akoestische onderzoek voor fase 2. Ondanks dat er voor fase 2 ter plaatse van de Koningsspil een beduidend lagere verkeersintensiteit is gehanteerd dan voor fase 1, is op de Koningsspil te zien dat de geluidbelasting voor fase 2 in een hogere geluidklasse terecht komt (58-63 dB), terwijl dit in eerdere onderzoeken 53- 58 dB was. Dat betekent een gemiddelde stijging tot 5 dB. Dit verschil zal in negatieve zin nog verder oplopen als fase 3 wordt meegerekend dan wel wordt gerealiseerd.	Bij het akoestisch onderzoek voor fase 1 is uitgegaan van een worst case scenario ten aanzien van de verkeersintensiteiten. De 2700 mvt/etm die het gehele plan De Jonge Veenen genereert (o.b.v. het onderzoek van Grontmij van 2013, bijlage 4 bij Uitwerkingsplan Moerkapelle-Oost fase 1), is bij dat plan aangehouden als intensiteit op de Koningsspil aangezien de wijze van ontwikkeling van fase 2 en 3 nog niet duidelijk was. Met het ontwerp voor fase 2 zijn de intensiteiten meer in lijn gebracht met de werkelijke toekomstige situatie. Ook voor het akoestisch onderzoek voor fase 2 is uitgegaan van de verkeersintensiteiten rekening houdend met de realisatie van alle drie de fases. In figuur 2 van het akoestisch onderzoek is te zien dat de geluidsbelasting nabij de Koningsspil tussen de 53 en de 58 dB ligt. Dit is ook berekend in het onderzoek voor fase 1 (zoals eerder aangegeven met andere uitgangspunten). In figuur 4 is berekend dat (rekening houdend met bebouwing in het rekenmodel) de geluidsbelasting ten hoogste 52 dB bedraagt. In 2014/2015 heeft de gemeente Zuidplas een Verkeers Circulatie Plan (VCP) opgesteld voor Moerkapelle. Dit VCP is ook van toepassing op de Jonge Veenen. Hierbij is aangehouden dat het gehele plan De Jonge Veenen ca. 3.000 mvt/etm genereert. Dat is 300 mvt/etm meer dan wat voor fase 1 is aangehouden. Deze toename levert een verhoging op van 0,5 dB. De kwaliteit van het woon- en leefklimaat wordt met deze marginale verhoging ook niet nadelig beïnvloed. Binnen het akoestisch onderzoek is gerekend met hoog ingeschatte verkeersintensiteiten (omdat bij de aangehouden intensiteiten in eerste instantie is uitgegaan dat al het verkeer in westelijke richting wordt afgewikkeld). Binnen deze ruim genomen aanname is het berekende geluidsniveau ten hoogste 58 dB. De kwaliteit van het woon- en leefklimaat van de nieuw te bouwen woningen is daarmee beoordeeld als matig tot goed. Op

		deze wijze wordt dus ruimschoots voldaan aan het principe van een goede Ruimtelijke Ordening. Dat de Koningsspil, zoals appellanten aangeven in een hogere geluidsklasse (58-63 dB)valt dan in fase 1 berekend blijkt niet uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek voor fase 2 (figuur 2 van dat akoestisch onderzoek).
12	Het Masterplan Moerkapelle-Oost (2012), het VCP 2015 en Jonge Veenen Fase 1 (2014) laten een autonome (oost-west) ontsluiting zien voor elke fase in het plan. In fase 2 wordt hier van afgeweken. De Koningsspil is de hoofdontsluiting voor zowel fase 1 als 2.	De ontwikkeling van de Jonge Veenen is een gefaseerde uitwerking van bestemmingsplan Zuidplas-Noord. De stedenbouwkundige planvorming van De Jonge Veenen is op basis van dit bestemmingsplan gestart met het opstellen van het Masterplan Moerkapelle-Oost in 2012. Dit Masterplan is door het college vastgesteld als een richtinggevend document waarin globaal de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de wijk worden beschreven. Het is geen blauwdruk voor de uitwerking. Gaande het ontwerpproces zijn de verschillende fases nader en gedetailleerder uitgewerkt in de geest van dit Masterplan waarbij de kern van het plan: dorps wonen en contact met het landschap altijd overeind is gebleven. In 2014 en 2015 is het VCP opgesteld voor geheel Moerkapelle. De oost-west-ontsluiting van de Jonge Veenen op de bestaande kern maakt onderdeel uit van dit VCP. Het VCP zegt schematisch iets over hoe de ontsluitingstructuur in elkaar zit en welke aanpassingen gewenst zijn. Over de uiteindelijke vorm en plaats van wegen wordt niets vastgelegd. De pijlen in het VCP geven schematisch aan in welke richting of tussen welke gebieden een ontsluiting gewenst is. In het stedenbouwkundig plan van fase 1 is een programmatische doorkijk gegeven van fase 2. Deze schematische doorkijk geeft een indicatie van de passendheid van het aantal woningen, type woningen, parkeerplaatsen, openbare ruimte etc. Deze doorkijk is ook niet planologische vertaald.
13	Door de gekozen stedenbouwkundige opzet fase 2, zonder eigen oost-west-verbinding, wordt zo goed als al het verkeer van fase 2 (en later 3) ontsloten via de Koningsspil en wordt afbreuk gedaan aan de eerder vastgestelde plannen op basis waarvan appellanten hun woning in fase 1 hebben gekocht.	De gefaseerde ontwikkeling van de Jonge Veenen komt in een participatief proces tot stand. Bij iedere fase zijn meerdere bewonersavonden georganiseerd en is er een klankbordgroep ingesteld. Binnen deze participatiemiddelen zijn de ontwerpoverwegingen met belanghebbenden gedeeld en uitgebreid toegelicht. De uitwerking van fase 2 sluit aan op de ingeslagen weg van Bestemmingsplan Zuidplas-Noord, Masterplan en uitwerkingsplan fase 1. Het stedenbouwkundig plan met straatprofielen, waarvan het uitwerkingsplan de planologische vertaling is, toont een beeld van hoe de wijk er uit gaat zien. Wat daarbij niet uit het oog moet worden verloren is dat in navolging op het stedenbouwkundig plan een inrichtingsplan wordt gemaakt. Daarin worden allerlei inrichtingsaspecten als verlichting, ondergrondse containers, inritten en snelheidsremmende maatregelen etc. meegenomen. De tekening van het stedenbouwkundig plan suggereert door het kleurgebruik bepaalde verkeerskundige verschillen. De ogenschijnlijke hiërarchie en inrichting moet niet als definitief worden gezien. De verbeelding van het uitwerkingsplan, waarin alle woonstraten in het gebied de bestemming verkeer-wegverkeer hebben gekregen, is leidend. Hieruit blijkt de gelijkwaardigheid van de wegen in het plangebied. De Jonge Veenen wordt als 30 km/h gebied ingericht, wat gelijkheid voorstaat. De groene wiggen, waar de auto te gast is, moeten gezien worden als één samenhangende ruimte met een gelijke uitstraling. Dat betekent echter niet dat de, centraal in fase 2 gelegen, oost-west ontsluiting ten noorden van de Koningsspil daaraan ongeschikt is en zijn ontsluitende functie verliest. Bij de uitwerking van de openbare ruimte in het inrichtingsplan worden de door appellanten gedane suggesties voor de inrichting van de openbare ruimte in overweging genomen. Uitgangspunt bij de uitwerking is de LIOR.

14	De wijzigingen betekenen een ongewenste verslechtering van het woonklimaat.	De zienswijzen van appellanten met betrekking tot ontsluitingsstructuur en akoestisch onderzoek leiden niet tot een slechtere woonsituatie dan de situatie zoals deze is vastgelegd in Uitwerkingsplan Moerkapelle-Oost fase 1 op basis waarvan de woningen van appellanten worden gerealiseerd. Appellant heeft de mogelijkheid tot het indienen van een planschade verzoek. Dit betreft een separate procedure waarvoor appellant een apart formulier kan downloaden via de gemeentelijke website. Onder de button “Wonen en Leefomgeving” is een kopje opgenomen omtrent planschade. Onder dit kopje is nadere informatie dienaangaande terug te vinden.
15	Het uitwerkingsplan bevat belangrijke inconsistenties als het gaat om ontsluiting en verkeersafwikkeling van fase 2. De eerder opgenomen autonome ontsluiting voor fase 2 en later ook fase 3 is vervangen door het verschuiven van de ontsluiting van de 3 fasen naar de Koningsspil. Het bestempelen van de Koningsspil als totale ontsluiting van het gehele plangebied wijkt af van eerdere plannen.	Er worden in fase 2 en later in fase 3 meerdere wegen gerealiseerd om het verkeer af te wikkelen. De Koningsspil is een belangrijke ontsluiting voor de nieuwe woonwijk maar niet de enige. Ook zal er in fase 3 nog een ontsluiting worden gerealiseerd op de Middelweg. De uiteindelijke positie van woonvelden en wegen is afhankelijk van programma en ontwerpkeuzen en deze liggen niet aan het begin van de ontwikkeling vast. Dit is op meerdere wijzen toegelicht aan en besproken met belanghebbenden voor de ontwikkeling waaronder appellanten tijdens bewonersavonden en klankbordgroepbijeenkomsten.
16	Het ontmoedigen van kruisend verkeer op de oost-west woonstraat in fase 2 is inconsistent met de gehanteerde verkeersintensiteiten van het akoestisch onderzoek. Dat onderzoek gaat uit van verkeerstromen van dezelfde omvang over zowel de oost-west georiënteerde woonstraat en de Koningspil. Dat zal alleen optreden als beide wegen ten opzichte van elkaar niet significant afwijken. Door de kruispunten van de oost-west georiënteerde woonstraat qua doorgang te ontmoedigen, wordt deze weg significant afwijkend van de Koningsspil.	Alle wegen in de Jonge Veenen worden als 30 km/h gebied ingericht, wat gelijkheid voorstaat. De groene wiggen, waar de auto te gast is, moeten gezien worden als één samenhangende ruimte met een gelijke uitstraling. Dat betekent echter niet dat de oost-west ontsluiting ten noorden van de Koningsspil daaraan ondergeschikt is en zijn ontsluitende functie verliest. In het kader van het inrichtingsplan conform de LIOR worden de door appellanten gedane mogelijke oplossingsrichtingen voor de inrichting van de openbare ruimte ter kennisgeving aangenomen.
17	De ontsluiting via de Koningsspil strookt niet met de gehanteerde verkeersintensiteiten van het akoestisch onderzoek. Dit gewijzigde uitgangspunt is ook absoluut onaanvaardbaar omdat bij gelijke verkeerstromen tussen de Koningsspil en de oost-west georiënteerde woonstraat er al sprake is van hoge geluidbelastingen ter plaatse van de eerstelijnsbebouwing. Als daarbij in ogenschouw wordt genomen dat (zoals eerder is toegelicht) het akoestisch onderzoek leidt tot een serieuze onderschatting van de werkelijk optredende geluidbelastingen op maatgevende woningen, dan zal duidelijk zijn dat een verzwaring van de verkeersafwikkeling via de Koningsspil leidt tot een onaanvaardbare afbreuk van het leefklimaat en daarmee van het woongenot.	De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn toegelicht bij de beantwoording van bovenstaande zienswijzen. Het onderzoek voor fase 2 laat zien dat de geluidsbelasting voor de woningen van appellanten, net als in het onderzoek dat tbv fase 1 is uitgevoerd is gelegen in de range 53-58 dB (figuur 2 akoestisch onderzoek). Dit komt omdat er in fase 1 het worst case-scenario is gehanteerd dat het totaal aan 2700 mvt/etm voor de gehele ontwikkeling (fase 1+2+3) zou worden afgevoerd via de Koningsspil naar de Zuidplasstraat.

CONCLUSIE

1. De reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (bijlage bij de toelichting).
2. De reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (bijlage bij de toelichting).
3. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
4. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
5. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
6. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
7. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
8. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
9. De reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (bijlage bij de toelichting).
10. De reactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan (bijlage bij de toelichting).

11. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
12. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
13. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
14. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
15. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
16. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.
17. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3. NOTA VAN WIJZIGING

- De zienswijzen geven aanleiding het uitwerkingsplan aan te passen als volgt:

Toelichting

- In paragraaf 6.8.2 is de volgende zinsnede toegevoegd: "De kwaliteit van het woon- en leefklimaat van de geprojecteerde woningen aan de Koningsspil in fase 1, welke grenzen aan fase 2, is met de gekozen uitgangspunten in dit onderzoek niet verslechterd ten opzichte van het onderzoek voor fase 1."
- In het akoestisch onderzoek, opgenomen in de bijlage van de toelichting worden de verkeersintensiteiten nadere gespecificeerd (Hoofdstuk: Uitgangspunten). Het betreft een beschrijvende aanvulling zonder effecten op de conclusie van het akoestisch onderzoek.
- In het akoestisch onderzoek, opgenomen in de bijlage van de toelichting, worden plots opgenomen van o.a. de aangehouden bodemgebieden, bouwhoogtes, informatie standaard bodemfactor en rekenhoogtes (Bijlage II). Het betreft een beschrijvende aanvulling zonder effecten op de conclusie van het akoestisch onderzoek.
- In het akoestisch onderzoek, opgenomen in de bijlage van de toelichting, wordt in figuur 4 de berekende geluidsbelasting t.p.v. de geprojecteerde woningen aan de Koningsspil van fase 1 gepresenteerd (incl. invoer van bebouwing) (Hoofdstuk: Berekende geluidsbelasting woningen fase 1). Het betreft een aanvulling op het onderzoek als nadere onderbouwing van het reeds uitgevoerde onderzoek.

Regels:

Geen aanpassingen

Verbeelding:

Geen aanpassingen

- Ambtshalve aanpassingen:

Toelichting

- Paragraaf 6.8 'Railverkeer' is als sub-paragraaf 6.7.2 toegevoegd aan paragraaf 6.7 'Geluid'. Dit heeft als gevolg dat alle onderliggende (sub)paragrafen van hoofdstuk 6 ook zijn vernummerd

Regels:

Geen aanpassingen

Verbeelding:

- In het stedenbouwkundig plan zijn enkele kavels verruimd. De bestemmingsgrenzen worden aangepast conform het stedenbouwkundig plan. Dit heeft geen gevolgen voor de ruimtelijke opzet van het plan.