

# Nota van beantwoording Zienswijzen

Samenvatting en beantwoording zienswijzen

## Bestemmingsplan 2<sup>e</sup> Partiële herziening Palenstein, winkelcentrum Croesinckplein e.o.

Met ontwerp besluit hogere waarden geluid

Gemeente Zoetermeer

22 juni 2021

## 1. Inleiding

Op 9 maart 2021 hebben Burgemeester en wethouders van Zoetermeer het ontwerpbestemmingsplan en het daarbij horende ontwerpbesluit hogere waarden geluid vastgesteld. Met ingang van vrijdag 19 maart 2021 gedurende 6 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het indienen van schriftelijke en mondelinge zienswijzen. Hiervan is op de gebruikelijke wijze kennis gegeven door een publicatie in het Gemeenteblad en de Staatscourant. Daarnaast is aan omwonenden vanwege onduidelijkheid over de mogelijkheden tot het indienen van een zienswijze op 23 april 2021 een brief toegezonden waarin melding is gemaakt hoe een zienswijze ingediend kan worden en binnen welke termijn dat kan.

In voorliggende nota worden de binnengekomen zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien, met een voorstel gericht aan de gemeenteraad respectievelijk het college om het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit hogere waarden geluid naar aanleiding van de zienswijzen al of niet gewijzigd vast te stellen.

Er zijn 133 zienswijzen binnen de genoemde termijn ontvangen. 130 van deze zienswijzen zijn identiek en worden gezamenlijk van een beantwoording voorzien.

Indieners van zienswijzen met betrekking op het ontwerpbestemmingsplan worden uitgenodigd om hun zienswijze tijdens de inhoudelijke behandeling van het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan mondeling toe te lichten.

De zienswijzen zijn deels gegrond en hebben geleid tot enkele wijzigingen in het bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 is een uiteenzetting weergegeven van de aanpassingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het ontwerpbesluit hogere waarden geluid.

De volgende particulieren en partijen hebben een zienswijze ingediend:

nr	Naam	Adres	Postcode
1	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
2	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
3	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
4	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
5	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
6	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
7	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
8	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
9	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
10	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
11	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
12	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
13	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
14	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
15	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
16	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
17	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
18	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
19	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40  
41  
42  
43  
44  
45  
46  
47  
48  
49  
50  
51  
52  
53  
54  
55  
56  
57  
58  
59  
60  
61  
62  
63

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

64  
65  
66  
67  
68  
69  
70  
71  
72  
73  
74  
75  
76  
77  
78  
79  
80  
81  
82  
83  
84  
85  
86  
87  
88  
89  
90  
91  
92  
93  
94  
95  
96  
97  
98  
99  
100  
101  
102  
103  
104  
105  
106  
107

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

108	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
109	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
110	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
111	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
112	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
113	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
114	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
115	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
116	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
117	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
118	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
119	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
120	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
121	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
122	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
123	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
124	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
125	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
126	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
127	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
128	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
129	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
130	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
131	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
132	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
133	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

## 2. Beantwoording zienswijzen

NR.	INHOUD REACTIE	BEANTWOORDING	WIJZIGING BESTEMMINGSPLAN
Zienswijze 1-130			
1.	<p>Indiener is het niet eens met de toename van het aantal woningen in het plangebied. De toename van het aantal woningen zorgt voor een toename van het verkeer in het reeds bestaande gedeelte van de wijk Palenstein. Dit leidt tot geluidsoverlast en trillingsoverlast.</p>	<p>De effecten van de nieuwbouw op de verkeersintensiteiten op het Sandrinapad en omgeving waren al onderzocht in het kader van het ontwerpbestemmingsplan, zie notitie 'Wijziging Sandrinapad, gevolgen wegverkeerslawaaï' d.d. 8 februari 2021.</p> <p>Deze notitie is geactualiseerd nu het planvoornemen deels is gewijzigd op het punt dat de oostelijke ontsluitingsroute niet wordt opengesteld voor gemotoriseerd verkeer. Naar aanleiding van de zorgen van de indiener dat het verkeer ook verderop in de wijk toeneemt is het onderzoeksgebied uitgebreid.</p> <p>De nieuwe onderzoeksresultaten zijn opgenomen in de notitie "Wijziging Sandrinapad, gevolgen wegverkeerslawaaï" dd. 19 juni 2021 (zie bijlage 7 van het bestemmingsplan)</p> <p>De effecten op de geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woningen zijn aanvaardbaar.</p> <p>In het kader van de verwachte werkzaamheden voor de bouw van de woningen (heien), het aanleggen van de nieuwe weg aan het Sandrinapad en</p>	<p>Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p>

		<p>de toename van trillingen als gevolg van de gewijzigde verkeerssituatie is in januari 2021 een trillingsonderzoek uitgevoerd. De conclusies van dit onderzoek zijn dat de kans op schade aan de woningen door trillingen als gevolg van de heiwerkzaamheden, de toekomstige wegconstructie en de gewijzigde verkeerssituatie aanvaardbaar klein is en voldoen aan de wettelijke normeringen. Naar aanleiding van de zienswijzen wordt dit onderzoek en de resultaten hiervan toegevoegd aan de toelichting en bijlagen van het bestemmingsplan.</p>	
2.	<p>Indiener maakt bezwaar tegen het wijzigen van de groenbestemming ten behoeve van een weg. Dit is in strijd met de Groenvisie Zoetermeer dat het behoud en uitbreiding van bestaand groen.</p> <p>Het gaat hier specifiek om het stuk groen dat het college voornemens is na de ontwerpfasen van het plan te wijzigen.</p>	<p>Naar aanleiding van enkele punten die in de zienswijzen worden aangedragen, waaronder de verkeersveiligheid in het kader van spelende kinderen bij het voetbalveld, is gezocht naar een andere ontsluitingsmogelijkheid waarbij de zogeheten 'rondrijd variant' niet meer van toepassing is. De gekozen optie is een ontsluiting via het Sandrinapad naar de Van Lodensteinstraat, waarbij geen autoverkeer via het Van Duvenvoordepad mogelijk wordt gemaakt.</p>	<p>Met de wijziging van de ontsluitingsroute is het niet meer nodig de groenbestemming van de betreffende gronden langs het Van Duvenvoordepad te wijzigen. Het college ziet dan ook af van het eerder aangekondigde voornemen om deze gronden bij het plangebied te betrekken en de bestemming te wijzigen zodat gemotoriseerd verkeer wordt toegestaan. Dit leidt niet tot wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan.</p>



3.	<p>Indiener draagt aan dat de wijken duurzamer moeten worden en moeten worden gewijzigd naar de wensen van bewoners. Met het plan wordt onvoldoende rekening gehouden met de wensen van de bestaande bewoners. Tevens wordt gerefereerd aan het Bomenbeleid. Voor de ontwikkeling van de nieuwe ontsluitingswegen moeten groenvoorzieningen en bomen verplaatst of verwijderd worden. Dit strookt niet met het bomenbeleid.</p>	<p>Waar van toepassing worden bestaande woonstraten aangepast om deze voldoende breed te maken ten behoeve van een adequate en verkeersveilige verkeersafwikkeling. In voorkomende gevallen kan het nodig zijn dat bomen worden verplant en/of beplanting wordt aangepast. In de uitwerking van noodzakelijke aanpassingen zal voldoende rekening worden gehouden met de uitgangspunten die in het Bomenbeleid 2020-2024 zijn opgenomen. Het Bomenbeleid bevat de mogelijkheid om eventueel enkele bomen te verplanten of desnoods te kappen indien blijkt dat dit nodig is voor een veilige verkeersafwikkeling.</p>	Geen
4.	<p>Indien het voornemen is de verkeersdoorstroming te verbeteren door langs bepaalde stoepen een parkeerverbod in te stellen dan vreest de indiener voor toenemende parkeerproblemen. Dit maakt dat een ontsluitingsroute via het Sandrinapad geen optie is.</p>	<p>Indien het opheffen van de blauwe band binnen de parkeerschijfzone noodzakelijk blijkt in het belang van de verkeersafwikkeling, zullen voorzieningen worden getroffen om de parkeer capaciteit binnen een acceptabele loopafstand te compenseren via parkeeralternatieven.</p>	Geen
5.	<p>Indiener vindt het onacceptabel dat ingeval de grenzen voor een acceptabel geluidsniveau worden overschreden hogere geluidwaarden worden toegestaan (door middel van het besluit hogere waarden geluid) én dat in deelgebied C voor de bovenste 4 bouwlagen er extra maatregelen moeten worden genomen om aan de geluidwaarden te voldoen. Er zou iets moeten worden gedaan aan de oorzaak van het geluid of er zouden maatregelen tegen het geluid genomen moeten worden.</p>	<p>Bij de afweging of en onder welke voorwaarden hogere grenswaarden kunnen worden vastgesteld gelden de Wet geluidhinder en het 'Hogere waarden beleid; Beleid voor bouwen bij een hogere geluidbelasting' van de gemeente Zoetermeer als toetsingskader. Ook in onderhavig geval zijn deze toetsingskaders aangehouden.</p> <p>Er is ook afgewogen of er bron- en of overdrachtsmaatregelen kunnen worden getroffen. Maatregelen zijn niet haalbaar bevonden. Helaas is daarmee gebleken dat er</p>	Geen

		onvoldoende mogelijkheden zijn om maatregelen te treffen tegen de oorzaak van het geluid.	
6.	<p>Indiener draagt aan dat het Sandrinapad en de bestaande wegen in het zuidelijk deel van de wijk Palenstein niet beter worden ontsloten en dat de toename van de verkeersintensiteit als gevolg van de bouwplannen wordt afgewenteld en verplaatst naar de bestaande ontsluitingsstructuur. Die structuur is niet toereikend en veroorzaakt gevaarlijke, onveilige en onoverzichtelijke situaties. Het gevolg hiervan is een afname van het woongenot in het bestaande deel van de wijk door geluids- en trillingsoverlast.</p>	<p>De woonstraten die een functie krijgen voor de afwikkeling van het verkeer van/naar de beoogde ontwikkeling in Vlek G worden waar nodig conform de geldende richtlijnen/aanbevelingen aangepast, zodat een adequate verkeersveilige verkeerafwikkeling mogelijk wordt.</p> <p>Voor wat betreft geluids- en trillingsoverlast is een onderzoek uitgevoerd naar de eventuele overlast als gevolg van de toenemende verkeersintensiteit (zie bijlage 7 bestemmingsplan). Hieruit is gebleken dat de gevolgen voor de geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woningen aanvaardbaar is. De uitkomst van het onderzoek is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. De volledige notitie is opgenomen in de bijlagen bij het bestemmingsplan.</p>	Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.
7.	<p>De inrichting van de nieuwe toegangswegen tot deelgebied G lenen zich niet voor meer verkeer. De nieuwbouwplannen veroorzaken een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. Deze aannames zijn niet gebaseerd op voldoende onderzoek en metingen ter plaatse.</p> <p>Er bestaan nu al onveilige en onoverzichtelijke verkeerssituaties dat wordt versterkt door een toename van de verkeersintensiteit, waardoor verkeerslichten of een zebraapad nodig is, wat niet zou hoeven in een woonwijk.</p>	<p>Een toename van verkeer is evident aan een ontwikkeling dat extra verkeer genereert. De toename in aantal is echter niet zodanig dat dit leidt tot onaanvaardbare verkeersintensiteiten, wanneer de daartoe aangewezen woonstraten worden aangepast om een adequate en verkeersveilige verkeerafwikkeling mogelijk te maken.</p> <p>Voor woonstraten of erftoegangswegen in deze situatie zijn intensiteiten – afhankelijk van onder andere rijbaanbreedte – tot 2.000 motorvoertuigbewegingen zonder meer verantwoord. Bij ideaal ingerichte erftoegangswegen gaat het nationale beleid volgens Duurzaam Veilig Verkeer zelfs uit van</p>	<p>De Van Lodensteinstraat wordt verbreed van 4,50 naar 4,80 meter en ter plaatse van de aansluiting op de Bootsmastraat wordt de effectieve rijbaan verbreed naar ruim 5 meter door het huidige parkeren op de rijbaan in noordelijke richting te verplaatsen.</p> <p>De wijzigingen aan het straatprofiel en de rijbaanbreedte leiden niet tot wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan. De betreffende gebieden behoren niet tot het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan. Tevens passen de benodigde aanpassingen al binnen de bestaande ruimtelijke kaders van het geldende bestemmingsplan Palenstein.</p>

		<p>etmaalsintensiteiten van 5.000 á 6.000 mvt/etmaal. Ten gevolge van Vlek G komt de huidige verkeersbelasting inclusief verkeer van/naar Vlek G niet uit boven de 1.500 mvt/etmaal.</p> <p>De vermeende verkeersonveilige situaties die er nu kunnen zijn, worden in het kader van de noodzakelijke aanpassingen beoordeeld en waar nodig aangepakt. Uitgangspunt zal zijn een Duurzaam Veilige weginrichting, die de veilige snelheid van 30 km/uur afdwingt waardoor het voor alle verkeersdeelnemers (inclusief voetgangers) verkeersveilig wordt.</p>	
8.	<p>Het omvormen van het Sandrinapad naar een autostraat leidt tot een ernstige aantasting van het woongenot. Het genot van een autoluwe woonomgeving is na uitvoering van de bouwplannen alleen voorbehouden aan de bewoners van de nieuwbouwwoningen.</p>	<p>Woongenot is een subjectieve beleving. Uit het trillingen- en geluidsonderzoek blijkt dat een woonstraat voor autoverkeer aan de voorzijde van de woningen aan het Sandrinapad niet leidt tot overschrijding van verantwoorde grenswaarden.</p> <p>Het trillings- en geluidsonderzoek naar de omvorming van het Sandrinapad worden toegevoegd aan de toelichting en bijlagen van het bestemmingsplan.</p> <p>Indien de reclamant van mening is dat zijn of haar woongenot wordt aangetast staat het hen vrij een verzoek tot compensatie planschade in te dienen. Dit kan tot 5 jaar na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p>
9.	<p>Een ontsluitingsweg aan de oostzijde van het Sandrinapad, direct gelegen naast een speelterrein, leidt tot onveilige verkeerssituaties. Tevens is dit de looproute voor schoolgaande kinderen die daardoor niet meer zonder begeleiding naar school kunnen. Het wijzigen van</p>	<p>De ingebrachte argumenten tegen een weg voor autoverkeer ten oosten van het Sandrinapad zijn relevant ten aanzien van de positie van de voetgangers. Er is gezocht naar een alternatieve mogelijkheid om de verkeersveiligheid van de voetgangers goed te borgen. Er is voor gekozen om</p>	<p>De gewijzigde keuze naar aanleiding van de zienswijzen voor een variant zonder weg t.b.v. het autoverkeer op het huidige (brom)fietspad Van Duvenvoordepad, heeft tot gevolg dat er niet rond kan worden gereden met de auto. Het eerder geconstateerde 'foutje' in het moederplan</p>

	de groenbestemming ten behoeve van deze weg is dan ook onwenselijk.	geen weg voor autoverkeer ten oosten van het Sandrinapad.	'Palenstein' (uit 2013), waardoor de weg ten oosten van het Sandrinapad juridisch-planologisch niet mogelijk is, wordt niet hersteld.  Dit leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.
10.	Indiener vraagt zich af waar de fietsparkeerplaatsen ten behoeve van het bouwplan worden gerealiseerd. Daar is geen plaats voor.	Bij de entree van het appartementencomplex is voldoende ruimte voor stallingsmogelijkheid van de fiets (1 fietsparkeerplaats per woning) en dit zal in het ontwerp nog nader uitgewerkt en ingevuld worden. Het is een fietsparkeereis waar het bouwplan bij de aanvraag omgevingsvergunning aan moet voldoen.	Geen
11.	In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat er geen wettelijke norm is voor trillingshinder. Tijdens het uitgevoerde trillingsonderzoek heeft het onafhankelijke onderzoeksbureau aangegeven dat de trillingen ernstig zijn en waarschijnlijk niet binnen de normen vallen. Omdat er echter geen regels voor zijn blijft de gemeente vasthouden aan de beoogde ontsluitingsroute.	In het kader van de verwachte werkzaamheden voor de bouw van de woningen (heien), het aanleggen van de nieuwe weg aan het Sandrinapad en de toename van trillingen als gevolg van de gewijzigde verkeerssituatie is in januari 2021 een trillingsonderzoek uitgevoerd. De conclusies van dit onderzoek zijn dat de kans op schade aan de woningen door trillingen als gevolg van de heiwerkzaamheden, de toekomstige wegconstructie en de gewijzigde verkeerssituatie aanvaardbaar klein is en voldoen aan de wettelijke normeringen. Deze conclusies zijn destijds gecommuniceerd met omwonenden. In het kader van het bestemmingsplan was het trillingsonderzoek niet toegevoegd aan de stukken. Naar aanleiding van de zienswijzen wordt dit onderzoek en de resultaten hiervan toegevoegd aan de toelichting en bijlagen van het bestemmingsplan.	Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.
12.	Indiener draagt aan dat door het toestaan van autoverkeer op het Sandrinapad het karakteristieke straat- en bebouwingsbeeld van	De vergelijking met een 'rotonde' of 'verkeereiland' suggereert dat het autoverkeer als vanzelfsprekend gaat rondrijden, wat in de praktijk	De gewijzigde keuze naar aanleiding van de zienswijzen voor een variant zonder weg t.b.v. het autoverkeer op het huidige (brom)fietspad Van

	<p>een autoluw en groen pad teniet wordt gedaan. Hierdoor komt het Sandrinapad op een 'verkeerseiland' of een 'rotonde' te liggen.</p>	<p>niet het geval is. Afhankelijk van herkomst en bestemming kiest de weggebruiker een route om de bestemming te bereiken en heeft die er geen enkel belang bij om rondom de woningen Sandrinapad te gaan rijden.</p>	<p>Duvenvoordepad, heeft tot gevolg dat er niet rond kan worden gereden met de auto.</p>
13.	<p>Indiener draagt aan dat in het kader van verkeersveiligheid het vrijhouden van zichthoeken noodzakelijk is. In de huidige verkeerstructuur van de toegangswegen naar deelgebied G bestaan al meerder onoverzichtelijke hoeken. Specifiek wordt hier genoemd de vertakkingen van het parkeerterrein naast Van Lodensteinstraat 55 en het parkeerterrein aan de Van der Maasstraat. Een toename van de verkeersbewegingen versterkt deze onveilige situatie. Daarom zou de ontsluiting via de noordzijde van de wijk moeten verlopen.</p>	<p>Het zogenoemde oprij- en stopzicht moet goed zijn om een verkeersveilige situatie te krijgen. In de huidige situatie is het (over)zicht op een aantal punten onvoldoende. Deze punten zullen worden aangepakt en worden verbeterd via de noodzakelijke aanpassingen om de ontsluiting van Vlek G via de bestaande woonstraten (Van Lodensteinstraat, Voorhamstraat en Bootsmastraat) op een adequate en verkeersveilige wijze te accommoderen.</p>	<p>De wijzigingen aan, en de inrichting van, de bestaande infrastructuur om deze geschikt te maken voor de afhandeling van het extra autoverkeer als gevolg van het bouwplan in vlek G wordt in een later stadium nader uitgewerkt en gedeeld met omwonenden. Het leidt niet tot wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan.</p>
14.	<p>Indiener draagt aan dat in het ontwerpbestemmingsplan onterecht wordt aangegeven dat er geen inspraakreacties zijn ingediend. De inspraakreacties zouden worden gebundeld en aan het samenspraakverslag worden toegevoegd dat zou worden aangeboden aan het college en de gemeenteraad.</p>	<p>In het kader van de inspraak heeft het bestemmingsplan gedurende een periode van 6 weken (van 14 augustus tot 24 september 2020) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn geen inspraakreacties bekend gemaakt bij de gemeente.</p> <p>Er is sprake van een misverstand vanwege het onderscheid tussen formele wettelijke inspraakreacties over het bestemmingsplan en een reactie naar aanleiding van het samenspraaktraject over de bouwplannen in C D en G via het Doe Mee platform.</p> <p>In het kader van de inspraak heeft het bestemmingsplan gedurende een periode van 6 weken (van 14 augustus tot 24 september 2020) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn</p>	<p>Geen</p>

		<p>geen (formele) inspraakreacties bekend gemaakt bij de gemeente.</p> <p>Daarnaast heeft de gemeente de bouwplannen voor deelgebied C D en G samen met de woningcorporaties digitaal gepresenteerd via Doemee.zoetermeer.nl. Belangstellenden konden van 16 juli tot en met 30 augustus reageren op de plannen. De gemeente heeft circa 50 reacties ontvangen die zijn verwerkt in een eindverslag namenspraak 'Optimalisatie woningbouwplannen deelgebieden C, D en G in Palenstein'. Dat verslag is op 17 november 2020 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld en ter informatie aan de gemeenteraad gestuurd.</p> <p>Het klopt dus dat de 50 reacties niet beschouwd zijn inhoudelijk inspraakreactie op het bestemmingsplan.</p>	
15.	<p>Indiener draagt aan dat er onduidelijkheden bestaan in het ontwerpbestemmingsplan ten aanzien van o.a. de paginanummering. Specifiek wordt hier nog benoemd de nummering omtrent het appartementencomplex in het oostelijk deel van het plangebied.</p> <p>Dit bemoeilijkt het beargumenteren en opstellen van de zienswijze.</p>	<p>Wij danken u voor het opmerken van de geconstateerde gebreken. Deze kennelijke verschrijvingen zullen in het vast te stellen bestemmingsplan worden aangepast zodat er sprake is van een juiste verwijzing.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p>
Zienswijze 131			
1.	<p>Indiener draagt aan dat de reikwijdte van het ontwerpbestemmingsplan niet toereikend is. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om de maximale toegestane oppervlakten dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen. Het bestemmingsplan 'Partiële herziening Palenstein,</p>	<p>Het is correct dat het bestemmingsplan in het gehele plangebied zowel dienstverlening als maatschappelijke functies planologisch toestaat, weliswaar gemaximeerd tot een gering oppervlakte. De beoogde bouwplannen in vlek G en vlek C bestaan uitsluitend uit woningen.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p>

	<p>winkelcentrum Croesinckplein e.o.' bevat twee gebieden: namelijk deelgebied G en deelgebied E/I. Hiervoor was een gezamenlijk oppervlakte dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen toegekend. Door het splitsen van deze gebieden kan de volledige ruimte toegerekend worden aan deelgebied G, wat een forse ruimtelijke impact tot gevolg heeft. Onder meer voor geluidhinder, verkeersbewegingen en parkeerbehoefte.</p>	<p>Daarom zal het bestemmingsplan zodanig worden aangepast dat het vestigen van dienstverlenende of maatschappelijke functies wordt uitgesloten in deze gebieden. In deelgebied D wordt het gemaximeerde oppervlakte van de hierboven genoemde functies teruggebracht tot het met het bouwplan beoogde oppervlakte, waardoor geen sprake is van een onaanvaardbare toename van verkeersbewegingen en parkeerbehoefte.</p>	
2.	<p>Het grootste bezwaar van de indiener heeft betrekking op de wijze waarop het deelgebied G ontsloten wordt. Gevreesd wordt voor toenemende geluidhinder en een verslechtering van het woon- en leefklimaat door algehele toenemende drukte. Waarbij de doorstroming van verkeer, parkeren en veiligheid belangrijke punten zijn.</p> <p>Ook de toename van het aantal voetgangers over het voetpad voor de deur van de cliënt is van belang. Cliënt zal hierdoor veel privacy inleveren.</p>	<p>In de huidige/oude situatie was/is er een voetpad (waarop tevens fietsen is toegestaan) voor de doorgaande voetganger/fietser en een trottoir om de toegang van de woningen Sandrinapad te accommoderen. In de nieuw beoogde situatie met een erftoegangsweg ten noorden van de woningen aan het Sandrinapad blijft het trottoir ter ontsluiting van de woningen gehandhaafd en zijn fietsers aangewezen op de rijbaan van de nieuwe weg en kunnen doorgaande voetgangers gebruik maken van het (tweede) voetpad aan de noordzijde van de beoogde straat. De groenstrook tussen de nieuwe weg en het voetpad grenzend aan de woningen Sandrinapad wordt weer hersteld en kwalitatief ingericht waardoor de privacy van de woningen gehandhaafd blijft.</p> <p>Uit het memo "Wijziging Sandrinapad, gevolgen wegverkeerslawaaï" d.d. 19 juni 2021 blijkt dat de gevolgen van de openstelling van het Sandrinapad voor gemotoriseerd verkeer niet leidt tot onaanvaardbare geluidsbelastingen ter plaatse van bestaande woningen. Van een belangrijke mate van aantasting van het woon- en leefklimaat is dan ook geen sprake.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p>

3.	<p>Op geen enkele wijze is inzichtelijk gemaakt wat de akoestische gevolgen zijn van de extra verkeersbewegingen op de binnenwaarde van de woning van de cliënt. Het gaat daarbij niet alleen om de verkeersbewegingen als gevolg van de extra woningen, maar ook als gevolg van het geconcentreerde gebruik van dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen.</p>	<p>De geluidsbelastingen ter plaatse van de gevels van bestaande woningen zijn dermate beperkt dat een nader onderzoek naar de binnenwaarden in de woningen niet nodig is.</p> <p>Van concentratie van dienstverlenende functies en maatschappelijke voorzieningen in deelgebied G is geen sprake. Het bouwplan voorziet uitsluitend in woningen. Het is correct dat het ontwerpbestemmingsplan de planologische mogelijkheid heeft om in deelgebied G de betreffende functies te realiseren. Zoals benoemd onder punt 1 van de beantwoording van deze zienswijze zal het bestemmingsplan zodanig gewijzigd worden dat deze functies niet meer mogelijk zijn in deelgebied G</p>	<p>Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p>
4.	<p>Indiener noemt dat de ontsluiting van het plangebied deels binnen de huidige groenbestemming ten zuiden van het plangebied is voorzien. In diverse brieven is aangegeven dat de bestemming 'Groen' zal worden aangepast, maar of dat ook daadwerkelijk plaats zal vinden is onduidelijk. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet daar in ieder geval niet in. Cliënt vreest dat een groot gedeelte van het plangebied zal worden ontsloten via de Van Lodensteinstraat, direct langs zijn woning. Gevreesd wordt voor een aantasting van het woon- en leefklimaat als gevolg van toenemende geluidsbelasting. Dit is onvoldoende inzichtelijk gemaakt in het plan.</p>	<p>Ten tijde dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen heeft het College van Burgemeester en Wethouders door middel van een raadsmemo laten weten voornemens te zijn een klein gebied ten zuiden van deelgebied G te herbestemmen zodat de ontsluiting ter plaatse planologisch mogelijk wordt gemaakt. Het is correct dat dit voornemen nog niet kon worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan aangezien dit toentertijd ter inzage lag.</p> <p>Naar aanleiding van enkele punten die in de zienswijzen worden aangedragen, waaronder de verkeersveiligheid in het kader van spelende kinderen bij het voetbalveld, is gezocht naar een andere ontsluitingsmogelijkheid waarbij de zogeheten 'rondrijd variant' niet meer van toepassing is. De gekozen optie is een ontsluiting via het Sandrinapad naar de Van Lodensteinstraat,</p>	<p>Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p> <p>Met de wijziging van de ontsluitingsroute is het niet meer nodig de groenbestemming van de betreffende gronden langs het Van Duvenvoordepad te wijzigen. Het college ziet dan ook af van het eerder aangekondigde voornemen om deze gronden bij het plangebied te betrekken en de bestemming te wijzigen zodat gemotoriseerd verkeer wordt toegestaan.</p>



		<p>waarbij geen autoverkeer via het Van Duvenvoordepad mogelijk wordt gemaakt.</p> <p>In het kader van mogelijke geluidsoverlast als gevolg van de ontsluiting van deelgebied G is een geluidsonderzoek opgesteld. Het onderzoeksgebied is uitgebreid ten opzichte van de in het kader van het ontwerpbestemmingsplan opgestelde notitie. Uit de geactualiseerde notitie blijkt dat het ontsluitingsverkeer geen significante toename van geluidsoverlast veroorzaakt.</p>	
5.	<p>Een punt van zorg zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden die het ontwerpbestemmingsplan toestaat. In de huidige situatie en toen de Diederik van Teilingenflat nog bestond was er sprake van een brede groenstrook (45 m) voor het huis van de cliënt. Hoewel de toekomstige bebouwing een stuk lager zal zijn wordt deze ook dicht bij de woning van de cliënt gebouwd. De plan- en bestemmingsgrens ligt slechts op 15 meter van de woning. De cliënt begrijpt dan ook niet waarom er niet voor gekozen is de bebouwingmogelijkheden nauwelijks te begrenzen. Niets staat er in de weg om over de gehele breedte van het plangebied een front van aaneengesloten bebouwing te realiseren. Dat zal negatief zijn op het uitzicht en het woon- en leefklimaat van de cliënt. Hij zal ook meer overlast ondervinden van de extra dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen, extra verkeer en parkeerbewegingen.</p> <p>Het is de cliënt niet duidelijk waarom de planregeling niet is toegespitst op de woningbouwplannen zoals deze in de toelichting worden beschreven.</p>	<p>Bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is bewust gekozen voor een bestemmingsplan in lijn met het te wijzigen bestemmingsplan '1<sup>e</sup> Partiële herziening Palenstein, winkelcentrum Croesinckplein e.o': Een zogenaamd 'globaal' bestemmingsplan, waarbij relatief globale ruimtelijke kaders juridisch-planologisch worden geregeld, zodat het bestemmingsplan enige flexibiliteit kent en niet onnodig beperkend werkt bij de nadere uitwerking van het bouwplan tijdens de omgevingsvergunningsprocedure. Hierdoor wordt zo min mogelijk gewijzigd ten opzichte van het geldende bestemmingsplan en blijven de bestaande bebouwingmogelijkheden behouden.</p>	Geen

6.	<p>Indiener vraagt aandacht voor enkele formeel gebreken in het ontwerpbestemmingsplan. Het betreft het ontbreken van de nummering in paragraaf 4.1 van de toelichting waardoor niet duidelijk is waar in het plangebied de bouwhoogte wordt herzien.</p> <p>In Paragraaf 3.1 van de toelichting wordt in het bijschrijft van een foto de Willem Dreeslaan genoemd, waar de Du Meelaan wordt getoond.</p> <p>De nummering van artikel 3.1 van de planregels is onjuist. Sub a t/m c ontbreken waardoor de verwijzingen in andere planregels niet meer kloppen. Cliënt gaat ervan uit dat deze kennelijke verschrijving bij de vaststelling van het plan wordt aangepast.</p>	<p>Wij danken u voor het opmerken van de geconstateerde gebreken. Deze kennelijke verschrijvingen zullen in het vast te stellen bestemmingsplan worden aangepast zodat er sprake is van een juiste verwijzing.</p>	<p>Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.</p>
<p>Zienswijze 132</p>			
1.	<p>Indiener draagt aan het niet eens te zijn met de ontsluiting van deelgebied G via het zuiden. De indiener noemt hierbij als argument dat het uitzicht wordt aangetast. Momenteel is het Sandrinapad een rustig pad waar gemotoriseerd verkeer niet is toegestaan. In de toekomstige situatie wordt dit een drukke verkeersweg met haakspaarkeerplaatsen waardoor het uitzicht wordt aangetast. Hier is in het kader van een goede ruimtelijke ordening ten onrechte geen aandacht aan besteed.</p>	<p>De nieuwe weg op het Sandrinapad wordt geen drukke verkeersweg. Het uitzicht vanuit de woningen Sandrinapad op deze weg wordt (groten)deels ontnomen door de her in te richten groenstrook. Bij de beplantingskeuze zal rekening worden gehouden met de belangen van bewoners, zodat voldoende privacy geborgd blijft.</p> <p>Indien u van mening dat u aanspraak kunt maken op een vergoeding als gevolg van verlies van uitzicht of aantasting van de privacy kunt u tot 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden de gemeente verzoeken om een tegemoetkoming in planschade toe te kennen. De gemeente laat uw verzoek beoordelen door een onafhankelijke instantie waarna het College van</p>	<p>Geen</p>


		B&W het besluit neemt dat u al dan niet recht heeft op een tegemoetkoming voor planschade.	
2.	<p>Indiener draagt aan dat door het toestaan van autoverkeer op het Sandrinapad het karakteristieke straat- en bebouwingsbeeld van een autoluw en groen pad teniet wordt gedaan. Hierdoor komt het Sandrinapad op een 'verkeerseiland' of een 'rotonde' te liggen.</p>	Zie beantwoording zienswijze 1-130 onder punt 12.	<p>De gewijzigde keuze naar aanleiding van de zienswijzen voor een variant zonder weg t.b.v. het autoverkeer op het huidige (brom)fietspad Van Duvenvoordepad, heeft tot gevolg dat er niet rond kan worden gereden met de auto.</p> <p>Deze keuze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan.</p>
3.	<p>Indiener vreest door de toename van het aantal woningen voor een aantasting van de privacy als gevolg van een intensivering van het voetpad aan de voorzijde van de woning, het aantal verkeersbewegingen en het parkeren op korte afstand van de woning.</p>	Zie beantwoording zienswijze 131, onder 2	Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.
4.	<p>Het plan leidt tot een grotere parkeer- en verkeersdruk met daarbij horende verkeersonveilige situaties.</p> <p>De bestaande wegenstructuur in de wijk Palenstein wordt niet beter ontsloten en de verkeersdrukte wordt niet beter gereguleerd. De verkeersintensiteit wordt na het voltooien van de nieuwbouwplannen verplaatst naar het bestaande deel van de wijk. De bestaande structuur is hier niet toereikend met gevaarlijke, onveilige en onoverzichtelijke verkeerssituaties tot gevolg.</p> <p>Indien het voornemen is de verkeersdoorstroming te verbeteren door langs bepaalde stoepen een parkeerverbod in te stellen dan vreest de indiener voor toenemende parkeerproblemen. Dit maakt</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 1-130, onder 4</p> <p>Zie beantwoording zienswijze 1-130, onder 6</p> <p>Zie beantwoording zienswijze 1-130, onder 7</p> <p>Zie beantwoording zienswijze 1-130, onder 9</p> <p>Zie beantwoording zienswijze 1-130, onder 10</p> <p>Zie beantwoording zienswijze 1-130, onder 13</p>	Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.

<p>dat een ontsluitingsroute via het Sandrinapad geen optie is.</p> <p>De inrichting van de nieuwe toegangswegen tot deelgebied G lenen zich niet voor meer verkeer. De nieuwbouwplannen veroorzaken een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige situatie. Deze aannames zijn niet gebaseerd op voldoende onderzoek en metingen ter plaatse.</p> <p>Er bestaan nu al onveilige en onoverzichtelijke verkeerssituaties dat wordt versterkt door een toename van de verkeersintensiteit, waardoor verkeerslichten of een zebrapad nodig is, wat niet zou hoeven in een woonwijk.</p> <p>Indiener draagt aan dat in het kader van verkeersveiligheid het vrijhouden van zichthoeken noodzakelijk is. In de huidige verkeerstructuur van de toegangswegen naar deelgebied G bestaan al meerder onoverzichtelijke hoeken. Specifiek wordt hier genoemd de vertakkingen van het parkeerterrein naast Van Lodensteinstraat 55 en het parkeerterrein aan de Van der Maasstraat. Een toename van de verkeersbewegingen versterkt deze onveilige situatie. Daarom zou de ontsluiting via de noordzijde van de wijk moeten verlopen.</p> <p>Een ontsluitingsweg aan de oostzijde van het Sandrinapad, direct gelegen naast een speelterrein, leidt tot onveilige verkeerssituaties. Tevens is dit de looproute voor schoolgaande</p>		
--	--	--

	<p>kinderen die daardoor niet meer zonder begeleiding naar school kunnen. Het wijzigen van de groenbestemming ten behoeve van deze weg is dan ook onwenselijk.</p> <p>Indiener vraagt zich af waar de fietsparkeerplaatsen ten behoeve van het bouwplan worden gerealiseerd. Daar is geen plaats voor.</p>		
5.	Indiener draagt aan dat het bestemmingsplan onvoldoende aandacht besteedt aan de gevolgen in de vorm van geluids- en trillingshinder van de nieuwe ontsluiting via het Sandrinapad.	Zie beantwoording zienswijze 1-130, onder 11	Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.
6.	Het realiseren van een woonstraat ter plaatse van het Sandrinapad en de daarbij horende parkeerplaatsen heeft tot gevolg dat de groenstrook voor de huizen aan het Sandrinapad moet worden gewijzigd of verdwijnt. Dit is een aantasting van het karakter ter plekke en maakt het woongebied minder aantrekkelijk.	De groenstrook is onderdeel van het voorlopig inrichtingsplan en bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan zal onder andere in de beplantingskeuze rekening worden gehouden met de belangen en wensen van de bewoners aan het Sandrinapad.	Geen
7.	Indiener geeft aan dat de eerdergenoemde argumenten aanleiding vormen voor een ernstige aantasting van het woongenot. Het 'opwaarderen' van het Sandrinapad zoals dat is opgenomen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan omschrijft niet de werkelijkheid van de nieuwe situatie.	<p>De toelichting van het bestemmingsplan bevat de passage dat het Sandrinapad wordt opgewaardeerd zodat deze de ontsluitingsweg vormt voor deelgebied G. De daadwerkelijke inrichting van de weg wordt in het inrichtingsplan nader uitgewerkt, maar vormt geen reden het bestemmingsplan niet vast te stellen.</p> <p>Indien de indiener van mening dat hij of zij aanspraak kan maken op een vergoeding als gevolg van aantasting van het woongenot kan tot 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden de gemeente worden verzocht om een tegemoetkoming voor planschade toe te kennen.</p>	Geen

		De gemeente laat uw verzoek beoordelen door een onafhankelijke instantie waarna het College van B&W het besluit neemt dat u al dan niet recht heeft op een tegemoetkoming voor planschade.	
8.	<p>Indiener is van mening dat de nieuwbouwplannen en de daarmee verslechterende woonomgeving door geluidsoverlast van de weg en het verlies van uitzicht leiden tot waardevermindering van de woning. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt. Indiener verwacht een inhoudelijke reactie op dit punt van de zienswijze.</p>	<p>Indien de indiener van mening dat hij of zij recht heeft op een vergoeding als gevolg van waardevermindering van de woning kan tot 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden de gemeente verzoeken om een tegemoetkoming voor planschade toe te kennen. De gemeente laat uw verzoek beoordelen door een onafhankelijke instantie waarna het College van B&amp;W het besluit neemt dat u al dan niet recht heeft op een tegemoetkoming voor planschade.</p>	Geen
9.	<p>Indiener draagt aan dat er onduidelijkheden bestaan in het ontwerpbestemmingsplan ten aanzien van o.a. de paginanummering. Specifiek wordt hier nog benoemd de nummering omtrent het appartementencomplex in het oostelijk deel van het plangebied.</p> <p>Dit bemoeilijkt het beargumenteren en opstellen van de zienswijze.</p> <p>Er bestaat onduidelijkheid over de het winkelcentrum en het oppervlakte dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen. Moet dit niet worden aangepast? Als in deelgebied G bedrijvigheid wordt toegestaan zal dat leiden tot meer overlast voor omwonenden. Kunnen er ook winkels in deelgebied G komen?</p>	<p>Zie beantwoording zienswijze 1-130, onder 15.</p> <p>Zie beantwoording zienswijze 131, onder 1</p>	Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.
10.	De nummering van artikel 3.1 van het plan klopt niet. Het artikel begint met sub d. Sub a t/m c bestaan niet. Hierdoor zijn er verwijzingen die niet kloppen.	Wij danken u voor het opmerken van de geconstateerde gebreken. Deze kennelijke verschrijvingen zullen in het vast te stellen	Zie hoofdstuk 3 voor de betreffende aanpassingen aan het bestemmingsplan.

		bestemmingsplan worden aangepast zodat er sprake is van een juiste verwijzing.	
11.	Indiener draagt aan dat in het ontwerpbestemmingsplan onterecht wordt aangegeven dat er geen inspraakreacties zijn ingediend. De inspraakreacties zouden worden gebundeld en aan het samenspraakverslag worden toegevoegd dat zou worden aangeboden aan het college en de gemeenteraad.	Zie beantwoording zienswijze 1-130, onder 14	Geen
Zienswijze 133			
1.	De ontwerper/architect van de vernieuwing van het hoogbouwgedeelte van Palenstein heeft de toegang ( per auto) van de wijk, vanaf de Osylaan, onmogelijk gemaakt door de bestemming van het gedeelte van de Ambachtsherenlaan, dat aansluit op de Osylaan, te wijzigen. Vanaf de Osylaan is de wijk alleen nog te bereiken via een (brom)fietspad en via het Beatrijepad.	<p>Voor de wijkvisie van Palenstein is in 2012 vanuit de gemeente een team van stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, ecologen en verkeerskundigen samengesteld en samen met een team vanuit de woningbouwcorporaties is aan de wijkvisie ontworpen.</p> <p>De wijkvisie en het daarna gemaakte masterplan is gebaseerd op mooie groene parkzone bestaande uit een nieuwe en oude singel, het park Palenstein en het nieuwe plein Palenstein. Deze (park)zone is autovrij en daardoor veilig voor kinderen waar je kan verblijven en recreëren.</p> <p>Dit idee van een groene parkzone is vervolgens sturend geweest voor de stedenbouwkundige opzet en verkaveling van alle nieuwbouw en het <b>verkeerskundige model</b>. Voor het verkeer betekent dat binnen deze as/parkzone geen (kruisend) autoverkeer komt maar er omheen wordt geleid. Het gevolg is dat de (nieuwe en bestaande) woningen aan de noordzijde van de parkzone via de noordzijde (Du Meelaan) wordt</p>	Geen

		<p>ontsloten en de woningen aan de zuidzijde (bestaande woningen en de nieuwe woningen in vlek G) via de zuidzijde (Osylaan) worden ontsloten.</p>	
2.	<p>De gemeente is verantwoordelijk voor de problemen, die zijn ontstaan, door te vergeten een toegangsweg voor de "Tuyn van Palensteyn" in het oorspronkelijke hoogbouwgedeelte van Palenstein op te nemen.</p> <p>Er is niet goed nagedacht hoe de "Tuyn van Palensteyn" (die veel later aan het ontwerp van de architect werd toegevoegd) per auto bereikbaar zou moeten zijn. De "Tuyn van Palenstein" moet snel en veilig bereikbaar zijn voor hulpdiensten. Een ontsluiting via de Du Meelaan is de gunstigste optie.</p>	<p>De Tuyn van Palenstein is vanaf het begin (2012) in de wijkvisie en masterplan getekend. Het is in de overzichtskaart <b>vlek G</b> genoemd. (zie kaart wijkvisie 2012) Vlek G en K zijn de enige nieuwbouw die aan de zuidzijde van de nieuwe as/parkzone zijn komen te liggen en dus vanuit de zuidzijde (Osylaan) ontsloten worden.</p> 	Geen



3.	<p>De wegen zijn ruim 50 jaar geleden aangelegd. Er waren veel minder auto's.</p> <p>Er staan nu, in het weekend, 's avonds en 's nachts, veel auto's langs de weg geparkeerd, waardoor auto's elkaar niet kunnen passeren. Dit zorgt voor een onveilige situatie. Daarbij komt dat het zicht in de straat door de geparkeerde auto's es wegverspringingen niet goed is.</p>	<p>De huidige straten dateren uit een periode dat het autobezit lager lag dan in de huidige situatie. In voorkomende gevallen heeft dit tot gevolg dat het voor kan komen dat er in bestaande buurten/wijken een parkeerdruk wordt ervaren. In combinatie met straten van bepaalde afmetingen kan dit leiden tot een te krappe doorgang voor het verkeer in twee rijrichtingen. Zo ook op een deel van de Van Lodensteinstraat en Voorhamstraat. Dit is ook geconstateerd door de gemeente Zoetermeer en daarom is aangegeven dat deze knelpunten moeten worden opgelost. Daarbij wordt ingezet op aanpassingen die ervoor zorgen dat de rijbaanbreedte minimaal 4,80 meter wordt. Wat voldoende is voor verkeer in twee rijrichtingen. Waar nodig worden knelpunten opgelost door een parkeeralternatief te realiseren.</p>	<p>De Van Lodensteinstraat wordt verbreed van 4,50 naar 4,80 meter en ter plaatse van de aansluiting op de Bootsmastraat wordt de effectieve rijbaan verbreed naar ruim 5 meter door het huidige parkeren op de rijbaan in noordelijke richting te verplaatsen.</p> <p>De wijzigingen aan het straatprofiel en de rijbaanbreedte leiden niet tot wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan. De betreffende gebieden behoren niet tot het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan. Tevens passen de benodigde aanpassingen al binnen de bestaande ruimtelijke kaders van het geldende bestemmingsplan Palenstein.</p>
----	--	--	--

### 3. Overzicht aanpassingen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan

In hoofdstuk 3 is een opsomming weergegeven van de aanpassingen ten opzichte van het Ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen van het ontwerpbesluit hogere waarden geluid. De aanpassingen betreffen zowel aanpassingen als gevolg van de zienswijzen als ambtshalve wijzigingen.

#### ***Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen***

##### *Toelichting*

- In de toelichting wordt paragraaf 5.3 gewijzigd zodat de resultaten van het uitgevoerde trillingsonderzoek worden behandeld. Het onderzoek bevat resultaten en verwachtingen ten aanzien van hinder als gevolg van heiwerkzaamheden, de aanleg van de wegconstructie en de gewijzigde verkeerssituatie aan het Sandrinapad. Het trillingsonderzoek wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd;

- In de toelichting wordt in paragraaf 4.2 een passage toegevoegd waarin de resultaten van het uitgevoerde verkeersonderzoek worden behandeld. Het onderzoek brengt de gevolgen van de ontsluiting van deelgebied G in kaart en welke effecten dit heeft op de bestaande infrastructuur ten zuiden van de ontwikkellocatie. Het verkeersonderzoek wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd;
- In de toelichting wordt in paragraaf 5.2 een passage toegevoegd waarin de resultaten van het uitgevoerde geluidsonderzoek worden behandeld. Het onderzoek bevat resultaten ten aanzien van mogelijke geluidsoverlast op bestaande woningen als gevolg van de verkeerstoename in de wijk door de realisatie van de woningbouwplannen in deelgebied G. Het geluidsonderzoek wordt als bijlage bij de toelichting gevoegd;
- In paragraaf 4.1 van de toelichting wordt verwezen naar 'het complex ter hoogte van nummer'. Hierbij is echter geen nummer genoemd. Dit wordt aangepast;
- Het onderschrift van foto 3.2 (in paragraaf 3.1) klopt niet. Het is niet de Willem Dreeslaan, maar de Du Meelaan. Dit wordt gewijzigd;

#### *Planregels*

- In artikel 3.1 van de planregels is een onjuiste nummering opgenomen waardoor verwijzingen niet kloppen. De nummering wordt gewijzigd waardoor deze overeenkomt met de verwijzingen in latere artikelen;
- Artikel 3.1, onder a wordt als volgt gewijzigd: *dienstverlening tot en met categorie A van de in bijlage 2 bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening'*;
- Artikel 3.1, onder b wordt als volgt gewijzigd: *horeca tot en met categorie 2 van de in bijlage 3 bij deze regels opgenomen Staat van horeca-activiteiten, ter plaatse van de aanduiding 'horeca'*;
- Artikel 3.1, onder c wordt als volgt gewijzigd: *maatschappelijke voorzieningen tot en met categorie B van de in bijlage 2 bij deze regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten functiemenging, ter plaatse van de aanduiding 'maatschappelijk'*;
- Het volgende artikel wordt aan de planregels toegevoegd:
  - *Artikel 3.1, lid e: Het gezamenlijke bedrijfsoppervlakte van de onder a, b, en c genoemde functies mag niet meer bedragen dan 300 m<sup>2</sup>;*
 De nummering van navolgende artikelen wordt opeenvolgend gewijzigd.
- Artikel 3.1, onder f wordt als volgt gewijzigd: *voor de onder a, b, en c genoemde functies geldt dat indien sprake is van nieuwbouw, het maximale bedrijfsvloeroppervlak mag worden overschreden met ten hoogste het bestaande bedrijfsvloeroppervlak, met dien verstande dat deze overschrijding niet langer is toegestaan dan één jaar na ingebruikname van de nieuwbouw;*

#### *Verbeelding*

- Ter plaatse van de reeds bestaande aanduiding 'horeca' worden de aanduidingen 'dienstverlening' en 'maatschappelijk' aan de verbeelding toegevoegd.

#### **Ambtshalve wijzigingen**

#### *Planregels*

- Geconstateerd is dat artikel 6.1 van de planregels niet overeenkomt met de planregels ten aanzien van parkeren zoals deze gesteld zijn in het bestemmingsplan 'Parapluplan parkeren en geluidsgevoelige objecten'. De volgende artikelen vervangen artikel 6.1 van de planregels:
  - **6.1 Parkeren**

*Het bevoegd gezag kan pas een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of het gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, met inachtneming van het volgende:*

- a. in het geval van nieuwbouw, uitbreiding of functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, dient op eigen terrein te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;*
- b. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen, indien voldaan wordt aan de normen en eisen die zijn neergelegd in de door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels met betrekking tot het parkeren en laden en lossen, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning;*

○ **6.2 Afwijking**

*Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in artikel 6.1, indien wordt voldaan aan de regels en voorwaarden zoals die zijn opgenomen in de door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels met betrekking tot parkeren en laden en lossen, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag om omgevingsvergunning.*

○ **6.3 Nadere eisen**

*Het bevoegd gezag kan nadere eisen stellen ten aanzien van het bepaalde in artikel 6.1, indien dit noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en/of om een goede verkeersstructuur en/of bereikbaarheid voor een pand, perceel, straat (of deel daarvan) dan wel een andere ruimtelijke functionele structuur te waarborgen.*

○ **6.4 Strijdig gebruik**

*Tot een strijdig gebruik met de bestemming wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en/of bouwwerken waarbij in afwijking van een verleende omgevingsvergunning niet wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein;*

- In verband met jurisprudentie omtrent geluidsgevoelige functies wordt het volgende artikel aan de planregels toegevoegd:

○ **6.5 Geluidsgevoelige functies**

*De realisatie of wijziging van geluidsgevoelige functies op een perceel waarvoor in het kader van dit bestemmingsplan een hogere geluidswaarde is vastgesteld, is alleen mogelijk als voldaan wordt aan de voorwaarden die gesteld zijn in het als bijlage 4 bij de planregels gevoegde besluit hogere waarden geluid;*

- Overeenkomstig wordt het besluit hogere waarden geluid als bijlage 4 bij de planregels gevoegd;

- De volgende begripsbepaling wordt toegevoegd aan hoofdstuk 1 van de planregels:

○ **1.4 Wijziging van geluidsgevoelige functies**

*Een wijziging van de functie, het realiseren van aanpassingen / uitbreidingen aan het gebouw met behoud van dezelfde (geluidsgevoelige) functie of beiden;*

De nummering van navolgende artikelen wordt opeenvolgend gewijzigd.